



TRAIN+VÉLO : L'ESPOIR EST PERMIS

Je me fais souvent demander pourquoi Vélo Québec invite ses membres à bénéficier de rabais sur Via Rail. La question est pertinente, puisque dans notre grand pays, le tandem train-vélo n'est pas toujours facile. On peut certes le faire à certaines heures et sur certaines lignes, mais on est loin d'une complémentarité totale, comme on en retrouve dans certains pays d'Europe et même sur certaines lignes d'Amtrack. Néanmoins, la situation actuelle n'empêche pas les membres de Vélo Québec d'être de bons consommateurs de billets de

vacances à vélo. Mais d'ici peu de temps, les choses pourraient changer.

L'an dernier, Via Rail Canada s'est porté acquéreur de nouvelles voitures de train, une transaction réalisée auprès de l'entreprise britannique ALMSTOM. Ces nouvelles voitures subissent actuellement des modifications et c'est pourquoi nous en avons profité, l'automne dernier, pour sensibiliser le président de Via Rail, M. Jean Pelletier, à la question de la complémentarité train+vélo. Étant donné que les modifications apportées aux nouvelles voitures risquent d'avoir une incidence sur le type de services offerts au cours des dix et même quinze prochaines années, il s'agit d'une occasion rêvée de tenir compte des besoins des cyclistes voyageurs. Il existe un besoin réel pour le développement de services sur mesure destinés à la clientèle cycliste : le vélo fait partie des tendances marquées dans le loisir et le tourisme au Canada, surtout avec la mise en place d'infrastructures majeures comme la Route verte, au Québec, et le Sentier transcanadien à travers le pays. Cette complémentarité entre le vélo et le train est chose courante dans plusieurs pays d'Europe; Amtrack, nos voisins du Sud, l'offre notamment sur l'*Adirondack*, entre Montréal et New York. Ici, à l'exception de lignes avec fourgons à bagages (peu nombreux dans le corridor Québec-Windsor), la chose n'est tout simplement pas possible.

Une rencontre a eu lieu entre la direction du Marketing de Via et Vélo Québec. Tout indique que l'espoir est permis et que Via Rail est intéressé à aller plus loin dans la discussion, pourvu qu'il y ait une clientèle potentielle. Mais le hasard fait tout de même bien les choses. Au retour de cette rencontre, je recevais dans mon courrier une magnifique brochure intitulée *Intermodalité Train+Vélo - Actions et*

AVIS DE CONVOCATION

Vous êtes convié à l'assemblée générale annuelle des membres de Vélo Québec qui aura lieu le Mardi, 7 mai, à 19 heures au Centre Jean-Claude Malépart, 2623 rue Ontario Est, à Montréal (métro Frontenac).

À l'ordre du jour :

- rapport annuel des activités et perspectives
- bilan financier
- état d'avancement de la Route verte et du Réseau vélo métropolitain
- nomination des vérificateurs
- élection des membres du Comité d'administration
- varia

Vélo Québec a 35 ans!

Pour souligner le 35^{ème} anniversaire de Vélo Québec, un verre de l'amitié sera offert à la fin de l'assemblée.

Prière de réserver avant le 3 mai auprès de Louise Saint-Maurice : (514) 521 8356 ou 1 800 567-8356, poste 308

perspectives, produite par la SNCF, la Société de chemins de fer français qui, il y a quelques années à peine, était accusé de se traîner les pieds par le monde du vélo en France. Le président y signe un texte engagé et le vélo semble maintenant faire partie de la philosophie de l'entreprise: un virage à 180°!

Au cours des prochaines semaines, nous réaliserons avec Via Rail une enquête préliminaire sur la clientèle cycliste. Nous aurons besoin de votre collaboration. Pour participer à cette enquête et avoir plus de détails sur les prochaines étapes de la démarche, visitez www.velo.qc.ca.

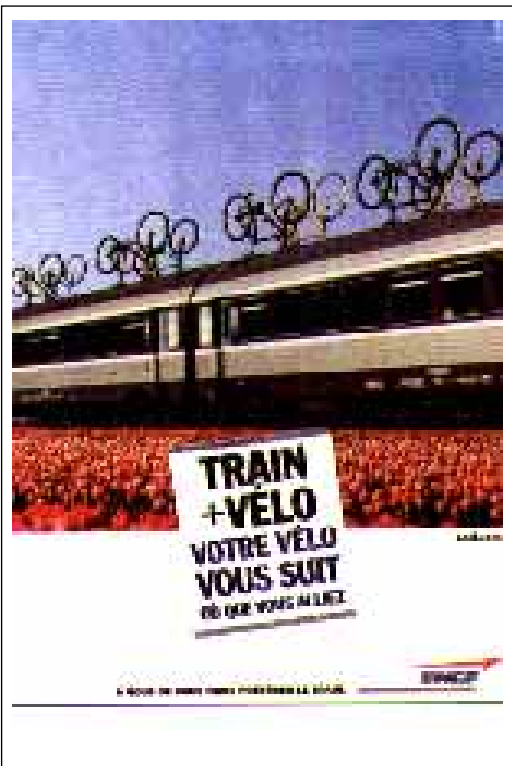


PHOTO : SNCF

trains chez Via. Le partenariat Vélo Québec/Via Rail serait d'ailleurs un des plus fructueux dans le monde associatif. Cependant, les membres de Vélo Québec prennent le train davantage pour leurs déplacements d'affaire que pour leurs

DOSSIER VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE

UNE MAUVAISE MESURE POUR LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS

Le conseil d'administration de Vélo Québec a pris la décision de s'opposer au virage à droite au feu rouge (VDFR). Avant de se prononcer, Vélo Québec a voulu étudier les résultats des projets pilotes menés dans 26 municipalités. Ceux-ci nous font comprendre que le VDFR ajoutera à l'insécurité des cyclistes et des piétons et ne procurera aux automobilistes que des gains marginaux, sinon nuls. Voici notre position.

ORIGINE DE LA MESURE

La généralisation du VDFR sur tout le territoire des États-Unis remonte au choc pétrolier des années 1970. En décembre 1975, le Congrès américain adopta le *Energy Policy and Savings Act* qui obligeait les États américains à autoriser le VDFR sous peine de retenir une partie des fonds fédéraux qui leur étaient destinés pour la construction et l'entretien des routes. L'origine de la mesure est une économie d'énergie dans le contexte de la crise pétrolière du début de la décennie 1970.

Toutes les provinces canadiennes ont autorisé le VDFR. Le Québec fait exception sur le continent avec la ville de New York (laquelle est la première à introduire cette disposition en 1919 et la première à la retirer en 1937). Par contre, le VDFR a été rejeté partout ailleurs dans le monde.

Depuis le début des années 1970, le débat a souvent resurgi. Jusqu'en décembre dernier, les ministres des Transports, libéraux et péquistes, avaient toujours refusé d'introduire cette mesure.

En 1999, le ministre des Transports Guy

Au moment d'aller sous presse, on apprend par les médias que le rapport de la SAAQ qui a été rendu public, est une version « remaniée » d'un rapport original qui concluait que « le virage à droite au feu rouge entraîne une détérioration de la sécurité routière ». Qu'on ait caché des conclusions défavorables d'un rapport sur la sécurité routière donne des frissons dans le dos. Souhaitons que le Ministre des Transports ait la sagesse de rejeter la décision inquiétante de son prédécesseur.



Chevrette rouvre le débat du VDFR. En janvier 2001, des projets pilotes sont lancés dans 26 municipalités. Juste avant Noël, le ministre Chevrette annonce que le VDFR serait en vigueur partout au Québec en août prochain.

LES TROIS RAISONS LES PLUS COURANTES EN FAVEUR DU VIRAGE À DROITE

1- Économie d'énergie

Une étude québécoise pro-VDFR réalisée en 1987 estimait à 3,5 litres/an par automobiliste l'économie d'énergie réalisée par la mesure. Depuis, l'efficacité énergétique des voitures s'est améliorée. Ce gain serait en 2000, selon une étude faite par des chercheurs de la Santé publique et l'Université de Montréal, de 2,64 litres/an par automobiliste. Au coût de l'essence d'aujourd'hui, cela représente une économie de moins de 2 \$ par année par automobiliste.

De nos jours, il est plus courant de parler de gaz à effet de serre que d'économie d'énergie. Si l'effet du VDFR consiste à réduire de trois litres la consommation annuelle d'essence de chaque automobiliste, le moins qu'on puisse dire est que cet apport environnemental serait plutôt mince...

2- Économie de temps

C'est le gain auquel nos concitoyens sont le plus sensibles à une époque où la vie est devenue une course contre la montre. Selon les

La généralisation du VDFR impliquerait également des coûts élevés pour remplacer la signalisation (3\$ millions à Montréal seulement) et même réaménager certains carrefours.

différentes études entreprises aux États-Unis, le gain observé serait de 3,0 à 15,6 secondes par jour par automobiliste.

Dans le cadre des projets pilotes, un sondage a permis de quantifier le temps que les automobilistes percevaient avoir gagné. Ainsi, 72 % des répondants des régions pilotes ont déclaré que le VDFR leur a permis d'arriver plus rapidement à leur destination. La moitié a estimé ce gain de temps à moins d'une minute ; 12 % des répondants ont dit avoir gagné plus de cinq minutes. En moyenne, le temps quotidien sauvé estimé est de 2,7 minutes.

Les automobilistes ont l'impression de gagner du temps grâce au VDFR, mais concédons que ce gain est peu significatif (*moins d'une minute*) pour la grande majorité de ceux qui en ont profité. Est-ce que ce genre de gain peut justifier les risques que la mesure comporte ? Telle est la question... et le choix de société !

3- Harmonisation avec le reste de l'Amérique du Nord

Les études touristiques montrent que les autres Nord-Américains en visite au Québec apprécient la vitalité de nos villes et le fait qu'on puisse y marcher et y pédaler en sécu-

rité. En dépit de l'interdiction du VRDF, il ne semble pas qu'ils subissent plus d'accidents ici que chez eux. Le Québec a souvent résisté à certains mauvais vents continentaux avec raison et succès. Pensons à la prohibition, à l'éducation à l'alcool ou la question récente des jeunes contrevenants.

LES DÉSAVANTAGES À AUTORISER LE VDFR

1- Un encouragement à brûler les feux rouges

Le principe du VDFR est que, avant de virer à droite, l'automobiliste doit immobiliser son véhicule. Aux États-Unis, le taux de non-respect de l'arrêt de l'auto varie de 30 % à 60 % selon les endroits. Les projets pilotes menés au Québec font état de 70 % des automobilistes qui effectuent incorrectement la manœuvre d'arrêt. Plus précisément, au début de l'expérience, près de 60 % des automobilistes n'effectuaient pas la manœuvre correctement. Ce taux avait grimpé à près de

80 % au fur et à mesure que l'expérience avançait dans le temps.

Voilà qu'une étude récente réalisée à Arlington en Virginie, une banlieue de la capitale américaine, propose une série de mesures... pour restreindre le VRDF et amener les automobilistes à s'immobiliser avant de virer à droite. Ces mesures sont prises dans le cadre d'une politique visant à favoriser les déplacements à pied... En somme, une fois le VDFR autorisé, faudra-t-il refaire des expériences pour le restreindre ?

2- Un accroissement de l'insécurité des piétons et des cyclistes

Le bilan des accidents des projets pilotes fait état de 23 blessés, dont 11 cyclistes et 5 piétons. Les projets pilotes se sont déroulés dans des municipalités où la population piétonne et cycliste n'est pas celle de grandes villes comme Québec ou Montréal. Néanmoins, ce sont les piétons et, surtout, les cyclistes qui ont formé le principal contingent de victimes.

L'analyse du comportement des automo-

bilistes pendant les projets pilotes indique que le VDFR engendre un accroissement des conflits aux intersections, entre les automobilistes d'une part, et les piétons et les cyclistes d'autre part. Il fut observé que 3,5 % des déplacements cyclistes et 4,1 % des déplacements de piétons ont dégénéré en un conflit avec une auto. Une ville comme Montréal compte quotidiennement des millions de mouvements piétonniers de traverse de rues. Calculez... un million par 4,1 %... Combien de conflits finiront en désastre ?

3- Les coûts pour changer la signalisation existante

Évidemment, toute nouvelle mesure comporte des coûts. Les responsables de Montréal nous ont parlé de coûts estimés à 3 000 000 \$. Qu'en sera-t-il pour le reste du Québec ? Est-ce vraiment une priorité compte tenu de l'état piteux de plusieurs de nos routes et des besoins

SUITE EN PAGE 4

DOCTEUR JEKYLL OU MISTER HYDE ?

La grande majorité des cyclistes sont aussi des automobilistes. Ce qui fait que la même personne peut avoir des opinions changeantes selon qu'elle tient un volant ou un guidon. Le virage à droite au feu rouge illustre bien nos ambivalences.

Le Docteur Conducteur est détendu lorsque ça roule sans interruption. C'est, dit-on, *dans sa nature*. Tellement d'ailleurs que la moutarde lui monte au nez, à l'occasion, lorsqu'il est forcé d'interrompre son trajet. Interdire le virage à droite au feu rouge ? Il ne comprend pas.

Le frère Mister Cycliste n'est pas non plus un grand fan des arrêts, surtout s'il est du type lièvre plutôt qu'hédoniste. L'idée d'autoriser le virage à droite au feu rouge lui donne, cependant, des sueurs froides. Il a beau mettre son casque de cycliste bon citoyen, il se demande comment il négociera les intersections si le feu rouge n'est plus une raison pour faire arrêter les Docteurs Conducteurs trop pressés ?

Un instant ! Vous allez me dire que le principe du virage à droite au feu rouge est que l'automobiliste doit s'arrêter avant de virer à droite ?

Oui, Docteur ! Vous avez parfaitement raison. Le hic, c'est que les automobilistes n'arrêtent pas dans sept cas sur dix. C'est ce que montrent les projets pilotes qui ont été menés l'année dernière dans 26 municipalités du Québec.

Plus précisément, au début des projets pilotes, environ 60 % des conducteurs ne se conformaient pas à la manœuvre. L'expérience avançant, le pourcentage des con-

ducteurs *imprudents* grimpait à près de 80 %.

Le même rapport nous apprend que le panneau d'arrêt, le fameux STOP, n'est respecté que dans 25 % des cas. Ce qui est loin de nous rassurer. De plus, quiconque a le moins observé la circulation urbaine (et à vélo on a le temps d'observer) sait que forcer le feu jaune (*red light running*) est devenu la norme, même aux intersections achalandées.

Dans un monde idéal, la police arrêterait tous les automobilistes et tous les cyclistes en infraction. Des campagnes de promotion brillamment orchestrées éduqueraient les Docteurs Conducteurs à immobiliser leur bagnole au feu rouge et à céder courtoisement le passage aux Mister Cyclistes et à leurs comparses piétons. Oui, dans un monde idéal...

Prenez les campagnes de promotion de la sécurité routière. Il en faut et on est pour ! Lors de la commission parlementaire sur le casque, au début de l'année 2000, on a appris avec stupéfaction que les montants investis par la SAAQ pour la promotion de la sécurité à vélo s'élevaient à 700 000 \$ en 1995, 675 000 \$ en 1996, 409 000 \$ en 1997, 493 000 \$ en 1998 et 342 000 \$ en 1999. Autrement dit, de 1995 à 1999, les investissements gouvernementaux pour la promotion de la sécurité à vélo ont fondu passablement.

Le dernier jour de cette fameuse Commission parlementaire, le ministre des Transports avait déclaré d'un ton qui semblait sincère qu'il fallait faire *un effort de*

sensibilisation hors de l'ordinaire en faveur du casque. Il avait promis *des campagnes de promotion très percutantes auprès de la population* afin de *donner une dernière chance aux efforts de sensibilisation*. Fort bien !

Peu après, en 2001, la SAAQ a relevé ses dépenses de promotion en sécurité à vélo à près d'un demi-million de dollars. Ma mère m'a toujours dit que les belles choses ne durent jamais. En 2002, le même ministre Chevrette, qui nous promettait *un effort de sensibilisation hors de l'ordinaire* et qui nous menaçait d'une loi si l'on ne portait pas tous le casque, a autorisé une réduction drastique des dépenses de promotion du casque. À l'heure qu'il est, il se pourrait qu'elles dégringolent à moins de 150 000 \$.

Si le passé est garant de l'avenir, Mister Cycliste sera mieux protégé par le maintien de l'interdiction de virer à droite au feu rouge que par de vaines promesses de sensibiliser les automobilistes à freiner avant de tourner à droite. Certes, le Docteur Conducteur se sentira frustré chaque fois qu'il devra se soumettre au diktat du feu rouge. Son problème n'est pas que le feu rouge lui fait perdre du temps, mais plutôt que son auto est, comme dirait le philosophe, un alambic d'impatience. Il trouvera peut-être un réconfort à la douce pensée qu'il est parfois lui-même un Mister Cycliste et que le partage de la route, c'est de donner une chance aux plus vulnérables.

Robert Boivin

1251, rue Rachel Est
Montréal, Québec
H2J 2J9
(514) 521-8356



SUITE DE LA PAGE 3

en transport en commun et en voies cyclables ? compte tenu aussi que les budgets d'éducation à la sécurité routière sont souvent insuffisants ?

Les inconvénients du VDFR frapperont d'abord et avant tout les usagers les plus vulnérables du réseau routier. Il est peu probable que le VDFR entraînera une hécatombe dans les rues. Il ajoutera cependant de nouveaux conflits et engendrera de l'insécurité, ce qui aura comme effet de décourager les piétons (les personnes âgées, les handicapés, les enfants) et les cyclistes de prendre leur place légitime dans le système routier. Depuis plus de 25 ans, la tendance en circulation est de favoriser les déplacements à pied et à vélo (ce qui suppose d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes) au détriment, s'il le faut, de la mobilité des automobilistes. C'est ainsi que les pistes cyclables sont apparues, réduisant l'espace dévolu aux autos. C'est dans cette foulée qu'ont été aménagés des feux piétonniers, à Montréal, à Québec et ailleurs, et qu'ont été implantées des voies réservées pour autobus. Les enjeux actuels en transport commandent d'encourager encore davantage les modes de transport actif et non-polluants.

Vélo Québec a sollicité une rencontre avec le nouveau ministre des Transports. Ses arguments lui seront présentés.

On trouvera l'évaluation des projets pilotes sur le site du MTQ à : www.mtq.gouv.qc.ca/reseau/signalisation/virage.htm

LES LUNDIS VÉLO VOYAGES

AVRIL

- 1^{er} avril** Le Périgord : un coin de France entouré de cépages où le bien boire et le bien manger sont à l'honneur. **Michel Légère**
- 8 avril** Préparation au cyclotourisme. Pour s'initier ou approfondir ses connaissances sur le cyclotourisme. **Richard Bélisle**
- 15 avril** Bolivie et Pérou : de La paz à Lima, en passant par Cusco, sans oublier la fameuse descente de Coroico. **Louise Carmel et Richard Sigouin**
- 22 avril** L'Irlande à vélo : la côte ouest irlandaise de Shannon (Limerick) à Westport. **Geoffrey Kelley**
- 29 avril** Le Vietnam à vélo. **Gilles Lesage**

MAI

- 6 mai** L'Islande, ses volcans et ses glaciers à vélo. **Ève Bourgault**
- 13 mai** La traversée du Canada et des États-Unis en 365 jours. **Michel Martineau**

Pour chacune des conférences :

Coût : 8\$ pour les membres – 10\$ prix régulier

Horaire : de 19h à 21h

Réservation au (514) 521-8356, poste 344

EN BREF...

DES COURS POUR TOUS LES NIVEAUX

Pour des informations sur le calendrier, le déroulement et le coût des formations en mécanique et encadrement sur route, demandez notre dépliant 2002 ou visitez notre site www.velo.qc.ca

NOUVEAU POUR LES MEMBRES!

Profitez d'un tarif préférentiel dans les centres du YMCA DE MONTRÉAL. Pour tout abonnement annuel, vous bénéficierez d'une réduction de 10%. Offre valable jusqu'au 31 août, sur présentation de votre carte de membre de Vélo Québec.

NOUVELLE RECRUE

Début février, **Cynthia Houde** rejoint l'équipe de Vélo Québec. Retenez bien son nom : c'est elle qui est en charge du service à la clientèle et des services aux membres de Vélo Québec. Pour la joindre : (514) 521-8356 poste 320 ou cynthia_houde@velo.qc.ca