

Groupe de travail sur les transports actifs et alternatifs Sécurité des cyclistes

Le commentaire de Vélo Québec sur les recommandations à privilégier

Les notes qui suivent font suite aux travaux du Groupe de travail sur les transports actif et alternatif qui se sont déroulés au cours de 2008. Une première rencontre sur la question des cyclistes s'est déroulée à Lévis le 23 octobre 2008.

L'objectif de départ

Comme il en a été question à propos des piétons, l'objectif visé par le groupe de travail est de formuler des propositions afin d'améliorer la sécurité routière en favorisant les transports actif et alternatif. Afin de s'inscrire dans une démarche gouvernementale déjà amorcée, ce travail devrait s'appuyer sur la récente *Politique sur le vélo*¹ telle que publiée en septembre 2008 par le ministère des Transports, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile et les autres organismes relevant du ministère : Agence métropolitaine de transport, Société de traversiers du Québec, Commission des transports du Québec. Comme l'a fait son édition précédente (1995), cette politique guidera les interventions du ministère et des organismes associés pour la prochaine décennie.

Pour le ministère des Transports et les organismes qui en dépendent juridiquement, la *Politique sur le vélo 2008* vise à rendre les actions à l'égard du vélo encore plus efficaces. Elle s'appuie sur trois principes :

- la recherche de la sécurité et de la mobilité des cyclistes sur le territoire ;
- l'adéquation entre, d'une part, les coûts liés à l'offre en matière de voies cyclables et de voirie conviviale pour les cyclistes et, d'autre part, les bénéfices en matière de déplacements actifs sécuritaires ;
- le partage de responsabilités entre tous les intervenants gouvernementaux, municipaux, associatifs ou autres, visant la poursuite des objectifs contenus dans la *Politique sur le vélo*.

¹ Ministère des Transports du Québec. 2008. **Du loisir à l'utilitaire : le vélo, un moyen de transport à part entière – Politique sur le vélo**, Édition révisée. Mai 2008. 28 pp.

Législation et sanction

Dans l'esprit d'une continuité avec les outils déjà disponibles, nous recommandons au groupe de travail d'utiliser le préambule développé dans le cadre de la *Politique sur le vélo* au chapitre 5.4.2 afin d'aborder les questions liées à la législation et aux sanctions.

À notre avis, et dans l'esprit de l'énoncé de la *Politique sur le vélo*, il faut adapter le Code de la sécurité routière pour :

- assurer que les éléments les plus importants soient priorisés, autant au niveau du libellé du code qu'à celui de l'application (sanctions) ;
- autoriser les pratiques qui ne portent pas atteinte à la sécurité routière, en particulier lorsqu'elles correspondent à la pratique courante et ne font pas l'objet d'un contrôle régulier de la part des corps policiers ;
- mettre à jour les articles du code en fonction des développements, notamment technologiques, survenus depuis la rédaction de la plupart des articles concernant la bicyclette, qui datent de 1979 ;
- éliminer les détails qui n'apportent pas une sécurité supplémentaire.

Toujours dans cet esprit, nous faisons référence plus particulièrement aux aspects suivants :

- L'article 233 obligeant un phare blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière devrait être placé avant l'article 232 sur les réflecteurs, pour s'assurer que tous comprennent sa primauté. Les phares ne sont pas un complément aux réflecteurs. Ce sont plutôt les réflecteurs qui sont un complément aux phares et un substitut en cas de mauvais fonctionnement. Lors de l'introduction, dans le Code, de ces éléments, les systèmes à dynamo, difficiles à se procurer, étaient les seuls réellement disponibles sur le marché. Aujourd'hui, pour moins de 20\$, il est possible de se procurer un système d'éclairage ultra-performant. Si l'obligation concernant les réflecteurs est maintenue, l'article 232 sur les réflecteurs devrait être modifié comme suit : « En plus de l'éclairage prévu à l'article précédent, toute bicyclette doit être munie d'au moins :

- Un réflecteur blanc à l'avant;
- Un réflecteur rouge à l'arrière;
- Une bande réfléchissante sur chacun des 2 côtés du pneu OU de la roue OU un réflecteur apposé sur chaque roue et visible des 2 côtés de la bicyclette. Tout équipement masquant ces réflecteurs devrait être muni de réflecteurs ou de bande réfléchissantes de même qualité. »

L'abandon de l'exigence en matière de couleur des réflecteurs dans les roues correspond à la pratique actuelle dans l'industrie, où la plupart des réflecteurs attachés aux rayons sont blancs.

L'abandon de l'exigence en matière de réflecteurs sur les pédales ne changerait probablement rien à l'offre de ces réflecteurs sur le marché. Il est à noter que de nombreuses chaussures et bandes serre-pantalon sont maintenant dotés de bandes réfléchissantes. Le recours à ces équipements tient davantage de la promotion que de la législation (tel que mentionné à l'énoncé 2 de la section 5.1.1 de la Politique sur le vélo).

Dans le même ordre d'idée, le port obligatoire de la veste réfléchissante n'est pas retenu, parce que la sécurité des cyclistes est assurée d'abord par l'éclairage (phare et feu) et par les réflecteurs présents sur le vélo, que le cycliste ne peut pas oublier. De plus, la veste entraîne des problèmes de port par-dessus les vêtements chauds, sous les sacs à dos, etc.

- Obliger les automobilistes à maintenir une distance d'au moins 1,0 mètre lors du dépassement en milieu urbain et d'au moins 1,5 mètre sur les routes à plus de 50 km/h. Article 341: après « Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace suffisant pour permettre le dépassement sans danger. » ajouter « Cet espace doit être d'au moins 1,0 mètre sur les chemins publics où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins, et d'au moins 1,5 mètre sur les autres chemins publics. »
- Permettre aux cyclistes de circuler dans un corridor de 1,5 mètre de largeur du côté droit de la chaussée et d'en sortir pour éviter un obstacle, dépasser un autre cycliste ou un véhicule lent, ou effectuer un virage à gauche. En remplaçant le libellé « à l'extrême droite de la chaussée » par « à au plus 1,5 mètre de la limite droite de la chaussée, sauf aux intersections, pour les dépassements ou pour éviter des obstacles sur la chaussée », on rend explicite la possibilité de circuler en dehors de la zone d'ouverture des portières de voiture et à l'écart des grilles d'égout et des débris (verre cassé, abrasifs...) qui s'accumulent souvent en bordure de la chaussée. Ce libellé permet également aux cyclistes de se positionner correctement à l'approche des intersections, notamment en présence d'une voie exclusive de virage à droite pour les véhicules ou s'ils veulent faire un virage à gauche.
- Permettre aux cyclistes de circuler au centre de la voie lorsque la largeur de la chaussée est insuffisante pour permettre un dépassement sécuritaire.
- Permettre au conducteur d'une bicyclette, face à un feu rouge, de suivre les indications des feux pour piétons après avoir marqué un arrêt et cédé le passage aux piétons.
- Permettre au conducteur d'une bicyclette de circuler dans les deux sens sur une rue à sens unique, aux conditions édictées par règlement. Afin d'assurer l'uniformité de cette règle, elle devrait relever du CSR plutôt que de chaque municipalité.
- Permettre aux enfants de moins de 9 ans de circuler sur les trottoirs, à une vitesse égale ou inférieure à celle des piétons.

- Simplifier l'article concernant l'obligation de signaler ses intentions, en indiquant que « Le conducteur d'une bicyclette doit signaler son intention d'arrêter ou de

tourner de façon explicite. » sans préciser les gestes requis, ou en les limitant à « pointer la direction où il tournera et mettre une main vers le bas pour indiquer l'arrêt. »

- Éliminer l'obligation d'utiliser une voie cyclable (article 492). L'obligation de circuler à la droite de la chaussée équivaut à l'obligation de circuler dans la bande cyclable lorsqu'il y en a une. Par ailleurs, l'obligation de circuler dans une piste limite l'accès aux édifices situés de l'autre côté de la rue et force les cyclistes très rapides à circuler avec les enfants et les cyclistes lents, alors qu'ils pourraient circuler avec les automobiles dans les voies adjacentes. De plus, il n'y a pas d'obligation similaire pour les automobilistes lorsqu'il y a une autoroute, même si la circulation dense peut entraîner inconfort et insécurité sur les voies de service. Enfin, l'interprétation de cet article est assez difficile dans le cas d'une piste qui est dans l'emprise de la route mais séparée du reste de la chaussée par un fossé ou un trottoir, etc. et encore plus lorsque ladite piste s'écarte de la chaussée après l'avoir longée. Par exemple, un cycliste doit-il traverser la route pour emprunter une piste qui s'approche de la route et la longe, du côté opposé? Et doit-il franchir le fossé à pied pour accéder à une piste qui longe la route? Il s'agit de cas réels qui nous ont été rapportés.

- Ne pas limiter le nombre de cyclistes en file lorsqu'ils circulent sur une voie cyclable, un accotement asphalté, ou dans le cadre d'une activité organisée comportant un service d'encadrement.

- Permettre de circuler à deux de front, sauf à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

- Quant à la question du casque, nous suggérons que les efforts portent sur l'éducation et non sur l'obligation, peu importe le groupe d'âge. La question n'est pas de remettre en question l'utilité du casque, mais plutôt de réitérer la difficulté de faire appliquer une telle mesure par les corps policiers dans un contexte budgétaire limité. Cela est d'ailleurs une des contraintes importantes qui a émané des consultations de 1993, 1996, 1999 et de la Commission parlementaire de 2000 sur le sujet. Or, une mesure non appliquée discrédite les autres mesures du code aux yeux des cyclistes et discrédite les cyclistes aux yeux de la population en les associant à un groupe de délinquants. »

Conclusion

Comme on peut le lire dans la *Politique sur le vélo, Édition 2008*, la bicyclette est un mode de transport qui a la particularité d'inclure une activité physique et est, en ce sens, l'une des plus sûres. Les cyclistes ont par ailleurs été le groupe, parmi les usagers de la route, chez qui on a réellement noté une amélioration du bilan routier au cours des dernières années, particulièrement depuis 1994, avec la mise en place de nombreuses voies cyclables et avec le déploiement de la Route verte.

Lorsque l'on met en parallèle l'amélioration du bilan routier, un niveau d'utilisation du vélo stable, la progression constante de la motorisation et le développement important du réseau cyclable, force est de constater que les aménagements cyclables ont un effet bénéfique sur le bilan routier des cyclistes. En ce sens, le déploiement d'infrastructures cyclables et les aménagements d'apaisement de la circulation sont les mesures les plus prometteuses pour faire des gains supplémentaires en matière de sécurité des cyclistes.