

---

La sécurité des cyclistes :  
dépasser les apparences

Mémoire  
présenté par  
VÉLO QUÉBEC

à la Commission des transports  
et de l'environnement



Janvier 2000

---

# Table des matières

---

<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>1. 33 ANS D'EXPÉRIENCE ET D'EXPERTISE</b>	<b>4</b>
<b>2. LE CONTEXTE</b>	<b>6</b>
2.1 La consultation de 1993 : l'approche éducative	6
2.2 La consultation de 1996 : l'absence de consensus	6
2.3 La consultation de 1999 : la poursuite du dialogue	6
<b>3. LIVRE VERT ET CASQUE PROTECTEUR</b>	<b>8</b>
3.1 L'attrait du casque protecteur	9
3.2 Les « risques » du vélo	9
3.3 Les limites du casque protecteur	10
3.3.1 La technologie	10
3.3.2 Le taux de pénétration	11
3.3.3 Les coûts du casque protecteur	12
3.3.4 Le casque protecteur et la ceinture de sécurité	12
3.3.5 Le casque de vélo et le casque de moto	13
3.4 Le bilan routier	14
3.5 Les impacts et les limites d'une législation	17
3.5.1 Le rapport coût/bénéfice	17
3.5.2 La baisse de la pratique	18
3.5.3 L'augmentation des coûts	20
3.5.4 Quelques problèmes d'application	21
3.6 L'Australie, un modèle discutable	21
3.7 Les avenues de solution du livre vert	25
3.8 Moralisme et image des cyclistes	27
<b>4. SÉCURISER LES CYCLISTES ET RÉDUIRE LE NOMBRE DE VICTIMES</b>	<b>30</b>
4.1 Une approche globale	30
4.2 Le casque : l'éducation plutôt que la coercition	30
4.3 Des priorités pour le prochain siècle	31
4.3.1 Étendre à l'échelle du Québec la campagne de sécurité sur les systèmes d'éclairage qui se déploie à Montréal.	31
4.3.2 Un observatoire des points noirs	31
4.3.3 Cibler les groupes à risque	32
4.3.4 Recherche sur les équipements sécuritaires	32
4.3.5 Perfectionner nos outils de mesure des accidents de bicyclettes et approfondir notre connaissance de la pratique du vélo	32
4.3.6 Les enfants : un problème d'adultes	33
<b>CONCLUSION</b>	<b>35</b>

## Introduction

---

En participant aux travaux de la Commission des transports et de l'environnement et à la consultation publique sur le livre vert, *La sécurité routière au Québec : un défi collectif*, Vélo Québec souhaite intervenir principalement sur un sujet auquel l'organisme s'intéresse activement depuis plusieurs années, soit le port obligatoire du casque protecteur par les cyclistes.

Pour la troisième fois en sept ans, Vélo Québec a l'occasion de présenter et de défendre ses positions sur ce sujet. Il ne faut donc pas s'étonner du fait que le présent document « s'inspire » largement des mémoires déjà défendus lors des consultations publiques précédentes et, en particulier, du mémoire déposé en 1996.

Entre temps par ailleurs, de nouvelles études et données sont venues confirmer et étayer les positions que Vélo Québec soutient depuis qu'il participe à des débats publics sur le sujet. Ces études sont présentées dans le présent document.

Vélo Québec a été fondé en 1967 dans la foulée de la révolution tranquille. La sécurité routière a été placée au coeur de sa mission parce que ses fondateurs savaient que la pratique libre de la bicyclette ne pourrait se développer si les rues et les routes ne devenaient pas accueillantes pour les cyclistes. Si la perception que faire du vélo est dangereux ne s'amenuisait pas.

Dès ses débuts, l'action de Vélo Québec a visé, notamment, à sensibiliser les pouvoirs publics, dont le ministère de la Voirie, prédécesseur du ministère des Transports, ainsi que le Bureau des véhicules automobiles, responsable de l'application du Code de la route. Il importait alors, comme il importe aujourd'hui, que les campagnes de sécurité abordent les questions de la sécurité des cyclistes, du partage de la rue et de la route, et de l'éducation des cyclistes au respect des règles de base de la circulation et de la sécurité routière.

Lors de la « grande réforme » de 1979, Vélo Québec a déposé un mémoire qui fit date. De nombreux articles de loi furent modifiés ou ajoutés pour tenir compte de ce véhicule particulier, et de la place grandissante qu'il était appelé à prendre dans les déplacements urbains et dans les activités de loisir et de tourisme des Québécois et des Québécoises.

L'intervention de Vélo Québec s'inscrit dans un mouvement international de redécouverte de l'usage du vélo et d'une nouvelle compréhension de ses bienfaits. Par une panoplie d'interventions, en commençant par des manifestations, puis des mémoires, des événements, des activités de formation, des colloques, des documents d'expertise et des campagnes de sécurité, les adeptes du vélo ont amené les gouvernements à se préoccuper de la sécurité des cyclistes et à accorder une place à la bicyclette dans la planification des transports des personnes.

# 1. 33 ans d'expérience et d'expertise

---

Vélo Québec est un organisme sans but lucratif qui a pour mission d'encourager et de faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisir, de tourisme et de transport, dans une perspective de promotion, d'amélioration du cadre de vie et de protection de l'environnement urbain et rural. Il regroupe des membres dans les différentes régions du Québec.

En cette qualité, et compte tenu de l'expérience et de l'expertise cumulées au cours de ces 33 années, Vélo Québec est reconnu, par le gouvernement du Québec entre autres, comme le représentant des cyclistes québécois, exception faite des cyclistes de compétition.

Vélo Québec collabore et intervient à titre d'expert conseil au Québec et à l'étranger. On lui doit de nombreuses publications sur le vélo ainsi que la fondation d'une maison d'édition qui publie notamment les magazines *Vélo Mag* et *Géo Plein Air*. Il a été l'instigateur du Tour de l'île de Montréal, un événement d'envergure internationale homologué depuis plus d'une décennie par *Le Livre des records Guinness* qui le reconnaît comme le plus grand rassemblement de cyclistes au monde.

Vélo Québec est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière. Il a contribué aux refontes du Code de la sécurité routière (1979) et à la révision des normes de signalisation et d'aménagement des voies cyclables (1988-1990). Son *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, également distribué sous le titre *Technical Handbook of Bikeway Design* dans une trentaine de pays, s'est imposé comme une référence et a largement inspiré la définition des normes d'aménagement des voies cyclables au Canada.

Vélo Québec a concurremment mis sur pied différents programmes d'éducation destinés aux jeunes cyclistes, dont les programmes *Vélo Cité* et *Vélo Expert*. En 1992, Vélo Québec tenait à Montréal la plus importante conférence sur la bicyclette jamais organisée au monde. La *Conférence Vélo Mondiale* rassemblait plus de 600 participants en provenance d'une trentaine de pays.

En juin 1995, Vélo Québec se voyait confier par le gouvernement du Québec le mandat de maître d'œuvre de la *Route verte*, un itinéraire cyclable de plus de 4 000 km qui traversera tout le Québec.

Enfin, en 1998, le ministère de la Métropole lui confia le mandat de développement du *Réseau vélo métropolitain*. Ce projet vise, dans un horizon de 10 ans, à relier en un réseau continu les voies cyclables de la région de Montréal et à intégrer le vélo au système de transport en commun.

Un approfondissement de la problématique du vélo a amené Vélo Québec à considérer le vélo, mode de transport individuel, comme un complément aux transports collectifs, et comme un élément incontournable pour résoudre les défis posés par le déplacement des personnes dans le monde urbanisé d'aujourd'hui. L'opuscule, *Le Cocktail Transport*,<sup>1</sup> publié en 1997, résume cette perspective.

Il a aussi amené Vélo Québec à s'intéresser à cet autre moyen de transport non motorisé qu'est le déplacement piétonnier. Un premier projet, visant à développer l'autonomie des enfants alors qu'ils

---

<sup>1</sup> *Le Cocktail Transport, la solution pour freiner le déclin du transport en commun*, Michel Labrecque, coll. NRV, Le Groupe vélo, Montréal, janvier 1997, p.42. Ce document peut être téléchargé à l'adresse suivante : <http://www.velo.qc.ca/nrv/index.html>

se rendent à l'école, a été mis en route dans le plateau Mont-Royal. Il a donné lieu à la publication du dépliant, *Mon quartier à pied, à vélo... Pour se déplacer en toute sécurité.*

Vélo Québec recevait, en 1993, le prix Alfred-Rouleau du Mouvement Desjardins en reconnaissance de ses 25 ans de ténacité dans le développement du vélo. Il a fait également l'objet d'un hommage spécial du Regroupement Loisir Québec pour son rôle dans le domaine du loisir.

Une publication récente de la Commission européenne, *Villes cyclables Villes d'avenir*, destinée aux municipalités d'Europe, citait en exemple le Tour de l'Île et le Tour des Enfants comme des belles réussites « de mettre le vélo en vedette et de donner à chacun l'occasion d'éprouver le plaisir de découvrir sa ville à vélo. »<sup>2</sup>

En plaçant Montréal en tête du palmarès des meilleurs villes cyclables d'Amérique, le prestigieux magazine américain *Bicycling* soulignait, dans son numéro de mars 1999, la contribution de Vélo Québec pour faire de Montréal une ville où l'usage du vélo est encouragé !.

---

<sup>2</sup> *Villes cyclables Villes d'avenir*, Commission européenne, Environnement, sécurité nucléaire et protection civile, 1999, p.59.

## 2. Le contexte

---

À l'occasion des deux premières consultations publiques, tenues en 1993 et en 1996, Vélo Québec a fait connaître sa position qui appelle à l'examen de la question de la sécurité des cyclistes selon une approche globale, et non sous le seul angle du casque protecteur.

Pour Vélo Québec, le casque protecteur constitue un moyen de protection positif, mais complémentaire. L'organisme en favorise le port par la promotion et l'éducation plutôt que par la contrainte et la coercition.

### 2.1 La consultation de 1993 : l'approche éducative

En 1993, le Comité de consultation sur le cyclisme, nommé par le ministre des Transports, M. Sam Elkas, a été chargé d'élaborer une politique sur le vélo. Des audiences ont alors été tenues dans 11 villes du Québec; celles-ci ont suscité une participation dont l'ampleur (plus de 120 personnes et organismes s'y sont exprimés) a été soulignée par les membres du Comité. Le port du casque protecteur faisait partie des questions à l'ordre du jour et la grande majorité des mémoires valorisait une approche éducative en cette matière plutôt que le recours à une législation contraignante.

### 2.2 La consultation de 1996 : l'absence de consensus

Trois ans plus tard, en 1996, ce fut au tour d'un autre ministre des Transports, M. Jacques Brassard, de rouvrir le débat sur le casque protecteur dans le cadre d'une commission parlementaire sur la révision du Code de la sécurité routière. Le casque protecteur a été le sujet le plus « populaire » de cette commission. Quelque 35 mémoires en provenance de tout le Québec ont été soumis; la très grande majorité (25) s'opposait à l'obligation du port du casque protecteur.

On se rappellera que M. Brassard a expliqué sa décision de ne pas imposer le port du casque protecteur en invoquant l'absence de consensus social sur la pertinence d'une mesure contraignante, ainsi que sur la grande difficulté pour les services policiers d'en assurer efficacement l'application.

Il serait donc étonnant, que, trois ans plus tard, un nouveau consensus se forme autour d'un tel projet de loi ou qu'une pareille loi soit devenue plus facile à appliquer.

### 2.3 La consultation de 1999 : la poursuite du dialogue

Le livre vert, déposé par le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, au mois de novembre dernier, se veut un document de consultation publique sur le port du casque protecteur et sur quatre autres sujets liés à la sécurité routière.

De prime abord, il est étonnant de constater que ce document occulte les deux consultations précédentes. Il aurait été pourtant aisé, compte tenu de la documentation disponible, de présenter les positions et les arguments en présence et d'identifier leurs porteurs.

Quoi qu'il en soit, Vélo Québec s'est interrogé longuement sur la pertinence d'intervenir une troisième fois en sept ans dans ce débat dont la finalité consisterait à imposer aux cyclistes, par voie législative, le port du casque protecteur. Une lecture attentive du livre vert a cependant conduit Vélo Québec à une conclusion : faisant fi d'une analyse rigoureuse de la situation réelle dans laquelle s'inscrit la pratique du vélo, l'approche adoptée dans ce document est présomptueuse et perpétue des préjugés tenaces face aux cyclistes et à leur mode privilégié de transport et de loisir.

Vélo Québec considère dès lors que cette consultation publique représente une nouvelle occasion d'exprimer et d'expliquer ses positions tant, sur la sécurité routière que sur le port du casque protecteur, et de poursuivre le dialogue avec les autorités gouvernementales et toutes les parties concernées.

Cela dit, les positions de Vélo Québec n'ont pas changé depuis 1996. Au contraire, les informations les plus récentes sur le sujet tendent à la raffermir : les dernières données en provenance des quelques pays qui ont légiféré sur le port du casque protecteur indiquent qu'il serait mal avisé de s'engager dans cette voie. Le nombre de voix discordantes ne cesse de s'élever au fur et à mesure que les effets de ces lois commencent à être mesurables. Les critiques soulèvent qu'une telle obligation s'est traduite par une diminution significative de la pratique du cyclisme, sans être accompagnée de gains notables en matière de réduction du nombre de victimes cyclistes.

Précisons immédiatement que le port obligatoire du casque protecteur pour les cyclistes n'est pas un phénomène mondial auquel le Québec ne saurait échapper. Sur près de 200 pays qu'on dénombre sur la planète, seuls l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont légiféré pour rendre le casque obligatoire pour tous et en tout temps. Des pays très cyclistes comme les Pays-Bas et le Danemark, sans mentionner l'Allemagne, la Suisse et d'autres, refusent carrément de s'engager dans cette voie. Plus près de nous, une quinzaine d'États américains ont adopté toutes sortes de règlements, pour les moins de 12 ans, les moins de 14 ans, les moins de 16 ans, etc. Au-delà du fait qu'un nombre identique d'États aurait refusé de s'aventurer dans cette direction, il n'est pas toujours évident de saisir la logique animant certaines décisions législatives. La Californie, pour ne citer qu'un exemple, oblige les cyclistes de moins de 18 ans à porter un casque, mais elle a aboli cette obligation pour les motocyclistes.

Vélo Québec souhaite vivement que cette nouvelle occasion de parler et de discuter de stratégies en matière de sécurité routière amène le gouvernement du Québec à se doter d'un plan d'action qui s'inscrive dans la tradition législative et éducative adoptée par le Québec dans maints domaines reliés au comportement humain.

À la lecture de ce mémoire, Vélo Québec espère qu'un certain nombre de stratégies éducatives et législatives ainsi que des améliorations en matière d'infrastructures et de signalisation soient identifiées pour atteindre notre objectif : non pas simplement augmenter le taux de port du casque protecteur par les cyclistes, ce qui n'est qu'un moyen parmi d'autres, mais bel et bien de diminuer le nombre de victimes cyclistes.

### 3. Livre vert et casque protecteur

---

Est-il vraiment certain que le casque protecteur pour les cyclistes soit efficace ? Avons-nous en main une preuve irréfutable, fondée sur une succession d'études aux conclusions indéniables, qui légitimerait de contraindre toute une population à le porter et, par conséquent, d'imposer une punition à ceux et celles qui refuseraient de se soumettre à cette loi? La question pourra surprendre, surtout de la part d'un organisme qui est en faveur de la promotion du casque cycliste. Elle est pourtant au coeur de la discussion.

Le livre vert prétend que le casque afficherait un taux d'efficacité *extrêmement rare*. La démonstration repose sur l'existence de trois études qui prouveraient une efficacité du casque variant de 40 % à 85 %. D'entrée de jeu, il importe de signaler que ces études datent respectivement de 1987, 1989<sup>3</sup> et 1993, et que, depuis, elles ont fait l'objet de nombreuses critiques mettant en cause la validité de leurs conclusions.

- Par exemple, on a reproché à l'étude de Dorsch et al (1987) qui estime que 90 % des décès de cyclistes pourraient être évités grâce au casque de s'être appuyé sur un échantillonnage peu élevé (197 cas)<sup>4</sup> et surtout peu représentatif (en l'occurrence une prépondérance de coureurs cyclistes<sup>5</sup>) de la population cycliste en général<sup>6</sup>.
- L'étude *A case-control study of the effectiveness of bicycle safety helmet* de Thomson et al concluait, sur la base de l'examen de 235 cas de blessures à la tête, que le casque pouvait réduire ces blessures de 85 %. Cette étude, du fait qu'elle fut publiée dans une revue prestigieuse, a bénéficié d'une diffusion étendue. Elle a toutefois suscité de vives controverses relativement à sa méthodologie, au caractère restreint de son échantillonnage, au fait que la définition de blessure à la tête comprenne aussi les blessures au front et aux oreilles, etc.<sup>7</sup>

Certes, ce n'est pas parce qu'une étude a fait l'objet de critiques qu'elle s'en trouve automatiquement invalidée. Mais il est difficile de concevoir qu'on puisse s'appuyer sur des études datant de plus d'une dizaine d'années sans tenir compte du débat qui a suivi, d'autant plus que ce débat ne se limite pas à la seule critique des études évoquées ici. Plusieurs recherches, en général récentes, sont arrivées à des conclusions complètement opposées à la prémisse soutenue par le livre vert en faveur de l'efficacité du casque.

Mentionnons à titre d'exemples :

---

<sup>3</sup> Le livre vert date erronément de 1996 la célèbre étude «A case-contral study of the effectiveness of bicycle safety helmet » de Thomson et al. Cette étude est parue au mois de mai 1989.

<sup>4</sup> British Medical Association, *Cycling towards Health & Safety*, Oxford University Press, 1992, p.84.

<sup>5</sup> Les auteurs admettent eux-mêmes, au début de leur étude, que la grande majorité des cas étudiés étaient des membres de clubs de compétition. La pratique de la compétition et l'entraînement est sans rapport avec l'usage du vélo populaire. Toutes proportions gardées, ces deux pratiques sont aussi éloignées l'une de l'autre que sont la course automobile et l'usage que nous faisons tous de l'auto.

<sup>6</sup> Peter van Schaik et Bill Curnow, « A Review of the South Australian Office of Road Safety Report », août 1994. On trouvera ce texte à l'adresse suivante : <http://www.pcug.org.au/~psvansch/crag/saorsrv2.htm>

<sup>7</sup> Dans le numéro du 26 octobre 1989 de *The New England Journal of Medecine*, le Dr Barry D. Weiss de University of Arizona College of Medecine écrit en réponse à l'étude de Thompson et associés : « This study contains several sources of potential bias, however, that may limit the validity of the study results. » L'ouvrage *Cycling towards Health & Safety* du British Medical Association signale également certaines limites de l'étude. On en trouvera aussi dans d'autres recherches et documents.



- *Trends in Cycle Injury in New Zealand under Voluntary Helmet Use* de Paul A. Scuffham et John D. Langley (1997) du Injury Prevention Research Unit du Medical School de University of Otago, en Nouvelle-Zélande<sup>8</sup>.
- *Head Injuries and Bicycle Helmet Laws* de D.L. Robinson (1996) de University of New England en Australie<sup>9</sup>.
- et enfin *Reducing Bicycle Accidents : A Reevaluation of the Impacts of the CPSC Bicycle Standard and Helmet Use* de Gregory B. Rodgers (1988), un économiste principal du United States Consumer Product Safety Commission<sup>10</sup>.

Pourquoi le livre vert ne mentionne-t-il pas l'existence de ces études ?

### 3.1 L'attrait du casque protecteur

Au Québec, il est courant d'entendre des cyclistes témoigner que leur casque leur a sauvé la vie. La fréquence de ces témoignages, même si elle ne constitue pas une preuve scientifique, devrait néanmoins justifier l'intérêt des équipements de sécurité conçus pour la pratique du vélo.

Aussi, il est indéniable que le port du casque protecteur doit être promu auprès des utilisateurs de la bicyclette. Cet équipement peut, notamment en cas de chute, éviter des blessures à la tête ou en diminuer la gravité. Il faut tout particulièrement en encourager le port chez les enfants ainsi que chez les adeptes du vélo de montagne. Les premiers sont des conducteurs en apprentissage, c'est-à-dire les cyclistes les plus susceptibles d'être accidentés. Pour leur part, les *montagniers* trouvent leur plaisir à dévaler des parcours accidentés situés en dehors du réseau routier ou des pistes cyclables. Afin que ce plaisir ne tourne pas au cauchemar, la prudence la plus élémentaire conseille de s'équiper adéquatement.

De même, de nombreux adeptes de la bicyclette se sentent en sécurité en portant un casque protecteur et plusieurs n'hésitent pas à affirmer qu'ils n'oseraient jamais se déplacer sans un casque bien attaché sur la tête. À la limite, si le seul effet de porter un casque consistait à rassurer et à lever ainsi un obstacle à l'usage de la bicyclette, toute la société gagnerait à en faire la promotion.

### 3.2 Les « risques » du vélo

À la lecture du chapitre 1 du livre vert, intitulé « Le port du casque protecteur pour les cyclistes », il ressort — même si on ne l'affirme pas clairement — que le vélo est perçu comme une activité dangereuse, notamment en ce qui concerne les blessures à la tête et les décès dus aux accidents impliquant un vélo et un véhicule routier.

Dans notre mémoire de 1996, nous écrivions en page 9 : « Vu sous un certain angle, il est plus dangereux de marcher ou de rouler en automobile que de se promener à bicyclette. En effet, le taux de décès par 100 000 habitants était en 1988-90 de 0,6 pour les cyclistes, de 2,4 pour les piétons et

---

<sup>8</sup> Publié dans *Accid. Anal. and prev.*, Vol 29, N° 1, pp. 1-9, Pergamon Press, Grande-Bretagne, 1997.

<sup>9</sup> Publié dans *Accid. Anal. and prev.*, Vol 28, N° 4, pp. 463-473, Pergamon Press, Grande-Bretagne, 1996.

<sup>10</sup> Publié dans *Journal of Products Liability*, Vol. II, pp. 307-317, Pergamon Press, États-Unis, 1988. Précisons que Monsieur Rodgers a exprimé dans cet article des vues personnelles.

de 12,4 pour les occupants de véhicules moteurs<sup>11</sup>. En 1990, selon une étude réalisée par la SAAQ, huit cyclistes sont décédés à la suite d'un traumatisme cranio-cérébral contre 32 piétons et 62 occupants de véhicules de promenade<sup>12</sup>. »

L'opinion courante veut que la bicyclette soit un mode de déplacement dangereux, plus dangereux d'ailleurs que l'auto. Une enquête a révélé que la perception du danger du vélo, qui est plus répandue à mesure que l'âge augmente, est surtout prononcée chez les non cyclistes ainsi que chez nos concitoyens les moins scolarisés ou possédant un revenu inférieur à la moyenne provinciale.<sup>13</sup>

On se serait attendu d'un document gouvernemental qu'il fasse l'effort de dépasser les perceptions. Une mise en contexte et un portrait global et évolutif de la situation auraient été utiles. Est-ce que le nombre de victimes cyclistes s'accroît, stagne ou diminue, non pas uniquement en soi, mais en regard de l'évolution de la pratique de la bicyclette et de celle des risques potentiels ?<sup>14</sup> On déplorera toujours avec raison qu'une victime est toujours de trop. Mais, pour établir une politique réaliste et efficace, 40 décès sur 150 000 pratiquants n'aura pas la même signification que 30 décès sur 4 millions. Ou encore, la statistique de 1 200 hospitalisations sera mieux comprise si on sait qu'elle représente une fraction de 1 % des quelque 4 millions d'usagers de la bicyclette<sup>15</sup>.

En outre, une bonne comptabilité du nombre de cyclistes sillonnant nos rues et nos routes, bien que nécessaire, ne suffit pas pour évaluer le niveau de danger que courent réellement les usagers de la bicyclette. Le mieux est de connaître le taux d'exposition au risque, c'est-à-dire de mesurer la fréquence de la pratique du vélo, laquelle se mesure en kilomètres parcourus et en sorties (ou trajets) effectués.

Cette méthodologie, sommairement décrite ici, fait maintenant partie des outils de base de la planification cycliste. Elle permet d'éviter ce genre de lecture statistique qui attribuerait une bonne note à l'Alaska ou à la Somalie, des régions où l'usage du vélo est pratiquement nul, pour leur faible nombre de victimes cyclistes.

### 3.3 Les limites du casque protecteur

#### 3.3.1 La technologie

La technologie du casque protecteur pour les cyclistes est encore loin d'être parfaitement au point. Les impératifs de légèreté jouent en sa défaveur. Vélo Québec en a d'ailleurs fait l'essai dès leur apparition sur le marché au milieu des années 1970.

Fruit de recherches sur les types de traumatismes que les cyclistes subissaient, ces premiers casques ressemblaient aux casques de motocyclistes : mentonnière et sangle de cou, profil jusqu'au bas des oreilles, coque presque complète et très peu ajourée. Il apparut évident que, bien qu'offrant

---

<sup>11</sup> *Profil des traumatismes au Québec : Disparités régionales et tendances de la mortalité (1976 à 1990) et des hospitalisations (1981 à 1991)*, Gouvernement du Québec, page 278.

<sup>12</sup> *Profil des blessures des victimes décédées lors d'accidents de la route au Québec en 1987 et en 1990*, direction de la planification, SAAQ, août 1995, page 95.

<sup>13</sup> *L'état du vélo au Québec en 1995 et 1996*, Tome II, Annexes, Vélo Québec, Rapport final, mars 1997, p.75.

<sup>14</sup> Par exemple, si l'usage de l'automobile et d'autres véhicules motorisés s'accroît, les risques de conflits avec d'autres usagers, piétons, cyclistes, augmentent aussi.

<sup>15</sup> Pour être plus précis, on estimait, en 1995, à 3 644 000 le nombre de cyclistes âgés de 6 à 74 ans au Québec. Voir *L'État du vélo au Québec en 1995 et 1996*, tome 1, Diane Couture, Marc Jolicoeur et Jean-François Pronovost, Ministère des Transports, 1997, p.14.

une meilleure protection, ils ne seraient pas ou peu portés. Le profil de casque que nous trouvons maintenant sur le marché est un compromis entre une protection suffisante, une légèreté certaine et une aération adéquate. De plus, compte tenu du fait que les oreilles sont en quelque sorte le rétroviseur du cycliste, le profil du casque fut remonté pour les dégager.

Les différents tests auxquels sont soumis les casques cyclistes<sup>16</sup> visent à assurer une protection maximale lorsque l'impact a lieu directement sur le haut de la coque à une vitesse de 20 km/h. Pour les impact latéraux, les manufacturiers travaillent à améliorer le système des sangles de retenue.

C'est justement à ce niveau que se situe le deuxième problème qui vient diminuer l'efficacité du casque, et qui fait en sorte que les résultats ne sont pas aussi probants que ses promoteurs l'auraient souhaité. Le système de sangle au menton s'ajuste difficilement et se dérègle facilement. Pour les adultes, c'est un moindre mal car ils peuvent faire eux-mêmes l'ajustement. Pour les enfants et les adolescents par contre, cela pose des problèmes récurrents. Les fabricants fournissent d'ailleurs une mise en garde les dégageant de toute responsabilité si le casque est mal attaché.

Les mousses et les bandes en néoprène utilisées pour bien ajuster la coque au profil de la tête sont aussi une source de problèmes puisqu'on les perd facilement (elles ne sont retenues à la coque que par des velcros) et le casque perd ainsi une partie de sa capacité d'absorption et de diffusion de l'impact.

Terminons ces commentaires en précisant qu'il est généralement recommandé de changer de casque lorsque celui-ci a reçu un impact, même lorsque aucun signe de bris n'est apparent. En général, il est conseillé de ne pas utiliser le même casque plus de cinq ans.

Pour toutes ces raisons, le casque demande encore d'indispensables perfectionnements avant d'être la technologie universelle de sécurité qu'il prétend être. Il y aurait lieu, notamment, d'entreprendre des études qualitatives de « portabilité » et « d'ajustabilité » qui compléteraient les évaluations quantitatives sur les normes d'absorption.

### 3.3.2 Le taux de pénétration

Le livre vert déplore que le port global du casque protecteur plafonne à environ 26,9 % et attribue un caractère de fatalité à cette situation. Pourtant, l'enquête citée dans le livre vert révèle que certaines régions affichent des taux atteignant les 40 % à 48 %. Il dépasse même les 50 % chez les 5 à 9 ans.

Il est vrai que le taux de port chute à l'adolescence pour remonter ensuite à l'âge adulte. Sommes-nous vraiment en présence d'un plafonnement ou sommes-nous plutôt confrontés à un autre enjeu, extrêmement complexe, qui s'appelle l'adolescence ? D'autant plus que ce plafonnement, fort récent, coïncide avec la diminution des campagnes de promotion de la SAAQ sur le port du casque protecteur. Il semble évident que l'éducation et l'investissement dans la promotion de la sécurité n'ont pas encore atteint leur plein potentiel en terme de taux de pénétration.

---

<sup>16</sup> On recommande, en général, d'acheter un casque cycliste qui porte une certification, c'est-à-dire qui a été testé sur sa performance de résistance aux impacts et la force de ses angles. Depuis, mars 1999, les casques cyclistes vendus aux États-Unis doivent porter minimalement la certification CPSC ou Consumer Product Safety Commission. Aux États-Unis, on estime généralement que le test SNELL B-95 est le meilleur. Au Canada, on retrouve la certification CSA ou Canadian Standards Association ou ACNOR en français. Il y a quelques années, celle-ci se prétendait supérieure aux certifications américaines.

Par ailleurs, le livre vert tient pour acquis et comme allant de soi que si l'on parvient à faire porter un casque protecteur à 90 % des usagers de la bicyclette, la société obtiendra des bénéfices importants au chapitre de la réduction des traumatismes, des décès et des coûts. Il tient aussi pour acquis que la législation est le moyen le plus assuré de faire passer le port du casque protecteur de 27 % à 90 %, soit une augmentation de plus de 300 %.

Tout d'abord, une remarque s'impose : quel est l'enjeu ? faire augmenter le taux de port du casque ou réduire le nombre de victimes cyclistes ? On a le sentiment que les résultats en matière de sécurité des cyclistes sont jugés en fonction du taux de port du casque protecteur. Or, c'est le bilan routier qui compte. Il ne faut pas confondre moyen et fin.

Il convient également de souligner que l'objectif de taux de port de 90 % n'a été atteint ni par les quelques États américains, ni par les provinces canadiennes et ni par l'Australie si on se fie aux données que le livre vert nous présente.

### 3.3.3 Les coûts du casque protecteur

Une loi sur le casque serait, affirme le livre vert, une mesure relativement peu coûteuse. Faisons un calcul rapide. S'il fallait faire passer le taux de port du 27 % actuel au 90 % souhaité, la population cycliste qui ne porte pas de casque devrait déboursier un peu plus de 68 millions de dollars (avant taxes) pour se conformer à la loi, en prenant pour acquis que le coût moyen d'un casque est de 30 \$.<sup>17</sup>

Une fois l'objectif atteint, il en coûterait vraisemblablement de 10 à 20 millions de dollars par année pour remplacer les casques. En effet, si le casque protecteur a une durée de vie maximale de cinq ans, sa durée de vie moyenne est plus basse; étant donné que la tête des enfants grossit, il faut changer de casque souvent; chez les adultes, les rayons ultraviolets affectent la coque en plastique ou en polystyrène. De plus, à cause des chocs répétés que le casque subit lors d'un usage normal (lorsqu'on l'échappe), la coque interne tend à se fracturer aisément.

Si on additionne ces chiffres, on obtient un coût social des dizaines de fois supérieur à l'hypothétique trois millions de dollars que la SAAQ estime pouvoir épargner en versements d'indemnités grâce à un taux de port généralisé. Rien ne prouve, par ailleurs, que l'obligation d'imposer le casque protecteur permettra effectivement de réaliser cette économie de trois millions. Ajoutons à tout cela les coûts de mise en oeuvre et d'application de la loi, on se trouve loin d'une mesure peu coûteuse. On se plaît à rêver que de pareilles sommes soient investies dans l'aménagement d'infrastructures cyclables.

### 3.3.4 Le casque protecteur et la ceinture de sécurité

On se sert trop souvent de l'exemple de la ceinture de sécurité pour convaincre le public de l'utilité d'une loi sur le casque protecteur. Cette comparaison souffre de failles majeures et résiste mal à l'analyse.

En premier lieu, pour conduire une automobile, il faut détenir un permis, dont l'obtention exige la réussite d'examen, et qui demeure en tout temps révocable. Il s'agit donc d'un privilège, tandis que la pratique du vélo constitue un droit aussi inaliénable que celui de marcher ou de jogger, les cyclistes demeurant soumis bien sûr aux règles de la sécurité routière.

---

<sup>17</sup> Le calcul est le suivant : 63 % de 3 644 000 (nombre de cyclistes estimés en 1995) X 30 \$. On prend pour acquis le taux de port volontaire actuel de 27 % ne représente pas une dépense forcée.

C'est sans doute là d'ailleurs l'une des plus grandes caractéristiques des usagers de la route non motorisés. Les piétons comme les cyclistes, et ce dans tous les pays du monde, ne sont ni immatriculés et n'ont pas de permis de conduire, ou plutôt de permis de marcher ou de pédaler. D'une certaine façon, cela fait partie du droit de se déplacer à sa guise dans les démocraties. Et cette similarité qui fait qu'en France, on qualifie même les cyclistes de « piétons véloces » tient aussi à une chose assez simple : les piétons, et à un moindre titre les cyclistes, ne mettent pas en jeu, par imprudence ou par témérité, la vie de leur concitoyens. Il n'y a en effet pas de mort ou de blessé grave suite à la collision entre deux piétons et c'est un fait exceptionnel lorsque cela arrive entre deux cyclistes ou entre un cycliste et un piéton.

Cette particularité commune a amené les législateurs à ne pas tenter de réglementer outre mesure les déplacements à pied ou à vélo. Les codes de la route du monde entier donnent en général une priorité de passage à ces deux catégories d'usagers. Des feux leur sont réservés aux intersections, des passages cloutés ou un marquage sur la chaussée indiquent clairement que lorsqu'ils y sont engagés, les automobilistes doivent leur céder le droit de passage. De plus, comme il n'y a pas de cours de conduite, d'examen de passage ou de permis, les piétons et les cyclistes se « recrutent » de 4 à 90 ans.

Cette situation de fait rend toute approche coercitive éminemment difficile et oblige les responsables de la sécurité routière à redoubler d'imagination dans leurs programmes d'éducation. Très peu de services policiers donnent des contraventions aux cyclistes, si ce n'est pour des infractions majeures (feu rouge, sens interdit) et encore moins ou pas du tout aux piétons. Vélo Québec travaille d'ailleurs étroitement depuis des années avec les corps policiers du Québec pour des interventions ciblées sur les règles prioritaires du Code de la sécurité routière. Il a notamment insisté pour que l'article portant sur les systèmes d'éclairage obligatoire, en vigueur depuis l'adoption du nouveau Code de la sécurité routière en 1981, soit enfin mis en application compte tenu du très mauvais bilan des accidents impliquant des cyclistes qui circulent après la tombée du jour.

D'autre part, la ceinture de sécurité fait partie intégrante de l'automobile. Tel n'est pas le cas pour le casque protecteur par rapport à la bicyclette. Ainsi, même les porteurs les plus fidèles du casque protecteur ont tendance à l'oublier parfois. En outre, l'obligation de porter la ceinture n'a eu aucun effet sur le taux d'utilisation de l'automobile. En revanche, il semblerait qu'en Australie le port obligatoire du casque protecteur ait entraîné une baisse notable de la pratique du cyclisme.

Enfin, la ceinture de sécurité ne représente qu'une proportion négligeable du coût de l'automobile et elle n'a jamais empêché quiconque de se procurer une voiture. Quant au casque protecteur, il peut représenter de 15 % à 30 % du coût d'achat d'une bicyclette, ce qui pèsera lourd sur certains budgets. Rappelons enfin que la ceinture de sécurité fait l'objet de campagnes d'éducation soutenues depuis plus de trente ans.

### 3.3.5 Le casque de vélo et le casque de moto

On alléguera également que les motocyclistes sont obligés de porter un casque protecteur. Cet argument postule que les motocyclistes et les cyclistes ont le même statut. Or, à l'instar des automobilistes, les motocyclistes doivent détenir un permis de conduire et leur véhicule doit être immatriculé. Par contre, le cycliste se rapproche davantage du piéton en matière de liberté de circulation.

Il importe aussi de rappeler que le Québec compte environ 70 000 motocyclistes<sup>18</sup>, dont la grande majorité se recrute parmi les adultes de 18 à 50 ans, tandis qu'on évalue à près de quatre millions le nombre de cyclistes, et qu'on en retrouve de la plus tendre enfance jusque dans les quatre-vingt ans avancés. Si seulement le quart de ces cyclistes ne respectent pas une loi sur le port obligatoire du casque protecteur, on peut légitimement se demander comment les corps policiers réussiront à surveiller et à punir des centaines de milliers de contrevenants.

Par ailleurs, pour 70 000 motos immatriculées au Québec, on dénombre annuellement une cinquantaine de mortalités<sup>19</sup>, soit un taux de un pour 1 400. Comparativement, on déplore un peu moins d'une trentaine de morts pour près de 4 millions de cyclistes, soit un taux de un pour 130 000.

Par ailleurs, lors de la commission parlementaire de 1996, les associations québécoises de motocyclistes ont parlé d'une tendance aux États-Unis à révoquer les lois obligeant le port du casque chez les motocyclistes ? Tout cela mériterait d'être documenté. Est-ce strictement une question de lobby ou se pourrait-il que, expérience faite, cette mesure qu'on disait si prometteuse se soit révélée moins pertinente ?

### 3.4 Le bilan routier

Vélo Québec est d'avis qu'il serait erroné de focaliser l'attention gouvernementale sur l'objectif à court ou moyen terme d'atteindre un taux de port de casque protecteur de 80 % ou 90 %. C'est-à-dire de consentir des fonds publics et des énergies professionnelles pour adopter une loi rendant obligatoire le port du casque protecteur et de chercher à obtenir que les quelque quatre millions de Québécois et de Québécoises qui font du vélo observent cette loi.

On comprend la séduction qu'exerce cette politique d'un taux de port systématisé grâce à la contrainte. L'objectif est mesurable et observable. Ses promoteurs font miroiter des résultats emballants. À l'ère des communications, la « solution » a le mérite d'être limpide. Le hic est qu'il s'agit d'un mirage. Une telle « solution » est en effet trop simpliste pour contribuer positivement à l'amélioration du bilan routier cycliste.

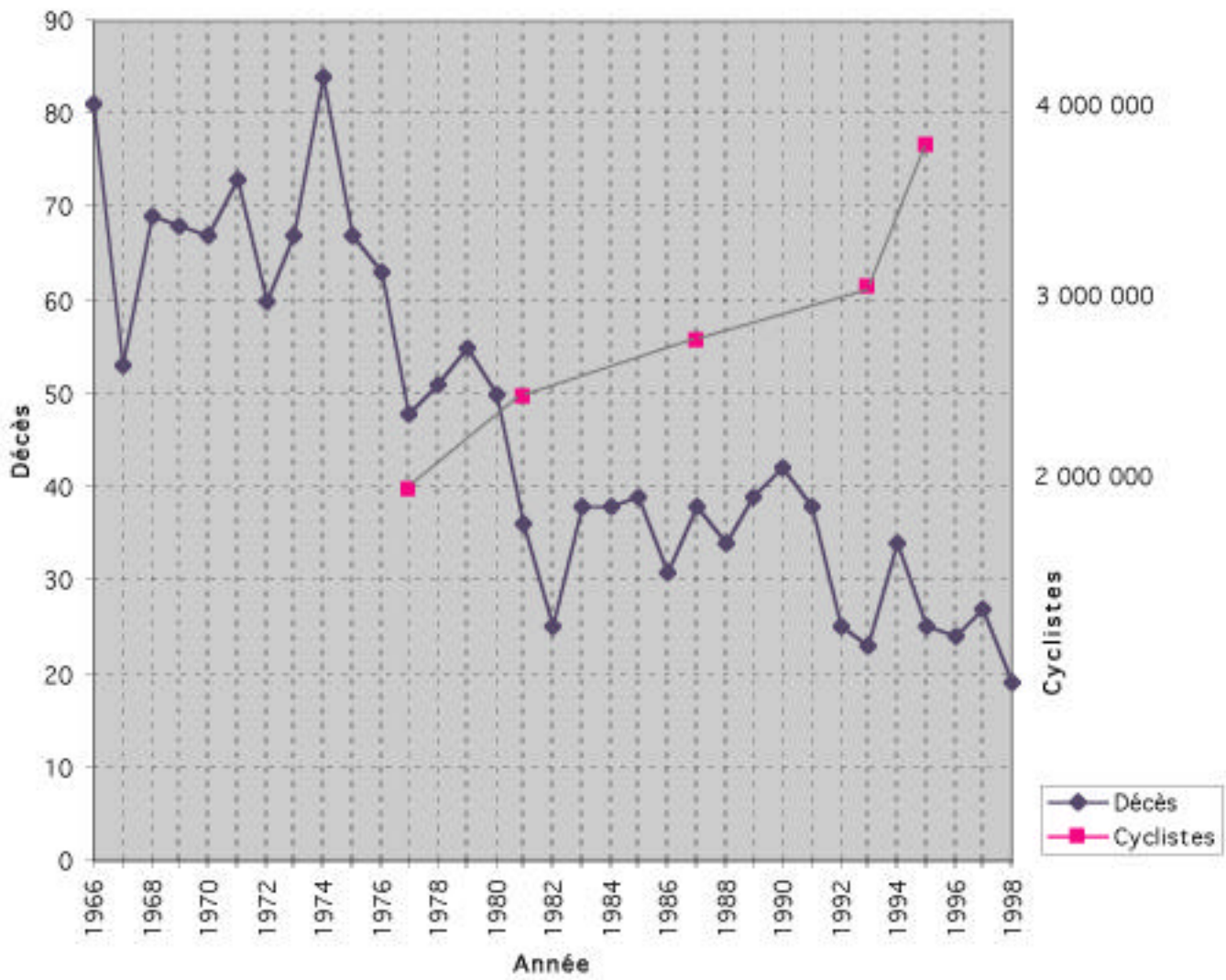
Au cours de la période de 1966 à 1975, on enregistrait un moyenne annuelle de 69 décès chez les cyclistes et, certaines années, le bilan tragique s'est élevé à plus de 80 décès. Durant la dernière décennie par contre, le taux de mortalité chez les cyclistes a été réduit de moitié. Le livre vert parle d'une moyenne de 26 morts entre 1994 et 1999. Le bilan 1998 de la SAAQ révèle pour sa part une année record de 19 décès.

---

<sup>18</sup> En 1998, il y avait 76 506 motocyclettes de promenade en circulation, selon *Bilan 1998, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, Société de l'assurance automobile du Québec, mai 1999, page 148.

<sup>19</sup> En 1998, on comptait 57 décès de motocyclistes. *Bilan 1998*, p.81.

Évolution des décès de cyclistes ainsi que la pratique du vélo au Québec  
1966-1998



En terme de vies épargnées, les gains se sont donc révélés considérables et constants. Pourtant, depuis les années 1960, il est loisible d'estimer que le nombre de cyclistes a au moins triplé. Bien plus, les cyclistes n'ont pas seulement augmenté en nombre absolu, mais ceux-ci font également plus de vélo.

À titre d'exemple, on estime que le nombre de cyclistes s'est accru de 39 % entre 1987 et 1995. La progression fut particulièrement remarquable chez ceux et celles qui font du vélo au moins une fois par semaine, puisqu'elle a connu une hausse de 68 %. Ceux-ci représentent 39 % des usagers de la bicyclette. En 1995, les cyclistes du Québec parcouraient trois milliards de kilomètres annuellement.<sup>20</sup>

Afin de compléter ce tableau, il convient de rappeler que les déplacements motorisés se sont aussi accrus. Pourtant, en dépit du fait qu'on compte plus de cyclistes et d'automobilistes, et plus de déplacements motorisés et non motorisés, le nombre de décès de cyclistes a décliné.

On observe aussi, au cours des années 1990, une tendance à la baisse du nombre d'accidents graves et légers. Cette baisse est certes moins spectaculaire que celle des décès. Elle n'en est pas moins réelle.

Considérant les estimations les plus dramatiques du livre vert sur le nombre d'accidents graves, on constate que 99,9 % des cyclistes n'ont jamais d'accident nécessitant une hospitalisation.<sup>21</sup>

Cependant, il est indéniable et la population devrait en être informée que les prochains gains en matière de sécurité routière seront beaucoup plus difficiles à obtenir que ceux réalisés au cours des 20 ou 30 dernières années. En effet, le Québec, comme beaucoup de pays occidentaux, s'est réveillé au début des années 1970 avec un nombre très important d'accidents occasionnés par une motorisation effrénée, associée à une progression démographique importante et à l'arrivée de nombreux jeunes conducteurs.

On se souvient encore de l'époque où il était presque d'usage de conduire une bouteille de bière dans les mains, et où les seules grandes voies de circulation régionales étaient les routes à deux voies qui traversaient villes et villages et qui étaient désormais envahies par des centaines de milliers d'automobilistes pressés. La lutte contre l'alcool au volant, la construction des autoroutes, l'amélioration de la sécurité des véhicules moteurs, les campagnes d'éducation menées tambour battant ont porté fruit et permis de diminuer considérablement les accidents en nombre absolu et surtout en nombre progressif. Et cela est encore plus vrai du côté des cyclistes.

Il serait cependant présomptueux, voire dangereux, de laisser croire que la circulation motorisée peut se faire sans accidents. Les accidents routiers impliquant des véhicules moteurs sont toujours plus graves, voire mortels. À moins d'imposer des contraintes socialement inacceptables, de mettre tous les usagers sous haute surveillance, il ne peut y avoir de circulation motorisée « cohabitant » avec des usagers non motorisés, et donc plus vulnérables, sans qu'il n'y ait intersections, conflits, vitesse, inattention et donc forcément accidents.

La ségrégation des différents usagers, les piétons avec leur trottoirs, les cyclistes et leurs réseaux cyclables, les voitures rapides sur les autoroutes sans intersection est l'une des approches qui a donné et qui donnera encore le plus de résultats.

---

<sup>20</sup> Ces données sont tirées de *L'État du vélo au Québec en 1995 et 1996*, tome 1.

<sup>21</sup> Le calcul est basé sur 1500 hospitalisations par 3,6 millions de cyclistes.



L'autre voie prometteuse est celle de la modération de la vitesse permise dans les zones résidentielles, aux approches des villages ainsi que sur les routes les traversant.

### 3.5 Les impacts et les limites d'une législation

Vote-t-on des lois pour qu'elles ne soient respectées qu'à moitié ? Si une loi présente des difficultés d'application telles que l'on doute de son respect, ne contribuera-t-elle pas à discréditer aussi bien le Code de la sécurité routière que la loi en général aux yeux de la population ? Est-ce qu'on rend service à nos institutions démocratiques en demandant à la loi de jouer le rôle du petit catéchisme ?

À cet égard, il importe de mentionner qu'une loi sur le port obligatoire du casque protecteur de vélo serait difficile à appliquer ou extrêmement coûteuse en effectifs policiers. À l'heure où la santé et l'éducation ont de la difficulté à obtenir des budgets suffisants, est-ce le choix le plus avisé que d'investir massivement dans une nouvelle police du casque ? Cela dit, sans répression, le respect de la loi risque d'être tout relatif.

Un État doit donc y penser par deux fois avant de brimer la liberté de choix des citoyens par une législation, et particulièrement dans les cas où il désire déterminer la manière dont chacun assure sa protection. Toute contrainte à la liberté individuelle doit être soutenue par des motifs extrêmement sérieux. Malheureusement, le souci légitime de sauver des vies ne constitue même pas un justificatif en soi car, à ce compte, l'État devrait interdire la cigarette, l'alcool, la mauvaise nutrition, la marche sans casque protecteur, les relations sexuelles non protégées, voire le jeu qui peut conduire directement au suicide.<sup>22</sup>

#### 3.5.1 Le rapport coût/bénéfice

À elle seule, la cigarette serait responsable de plus de 12 000<sup>23</sup> décès par année, soit quelque 32 victimes chaque jour, autrement dit autant, sinon davantage que le nombre de cyclistes décédés par année. Il est évident que d'autres facteurs, dont en premier lieu le rapport coût social/bénéfice social, doivent être considérés. Dans ce cas-ci, Vélo Québec est fermement convaincu que les inconvénients d'une loi surpassent largement ses avantages.

Nous avons rapporté, plus haut, que sous un certain angle, il est plus dangereux de marcher ou de rouler en automobile que de se promener à bicyclette. On dénombre plus de décès causés par un traumatisme cranio-cérébral chez les piétons et les automobilistes que chez les cyclistes.

C'est en se basant sur ce genre de statistiques que, en Australie, après avoir rendu le casque obligatoire pour les cyclistes, des experts en sécurité routière en viennent maintenant à proposer le port obligatoire d'un casque protecteur pour les automobilistes et leurs passagers. Une recherche qui a duré deux ans, conduite par des centres de recherche sur les accidents des University of Adelaide et Monash University conclue que cette mesure est plus efficace que certains types de

---

<sup>22</sup> Le jeu aurait entraîné, dans la dernière année, une quinzaine de suicides annuels d'après ce que les médias ont rapporté récemment.

<sup>23</sup> Plus précisément, en 1991, il y eut 12 695 décès attribués au tabagisme, au Québec; on estimait qu'il y en aurait 12 838 en l'an 2000. cf : *Projections de la mortalité imputable au tabagisme au Canada, 1991-2000*, Larry F. Ellison, Yang Mao et Laurie Gibbons, Direction générale de la protection de la santé - Laboratoire de lutte contre la maladie, Santé Canada, Volume 16, N° 2 - Printemps 1995.  
<http://www.hc-sc.gc.ca/hpb/lcdc/publicat/cdic/cdic162/162ctb3f.html>

ceinture de sécurité et de coussins gonflables et même que le casque protecteur chez les cyclistes.<sup>24</sup> On trouvera en annexe deux articles de deux journaux différents qui relatent cette expérience.

### 3.5.2 La baisse de la pratique

Le port obligatoire du casque protecteur pourrait entraîner une baisse de la pratique du vélo, notamment chez les jeunes, les adolescents et les familles à faible revenu.

Nous rapportons plus loin qu'il s'agit du bilan que dressent des études australiennes réalisées après plusieurs années de mise en vigueur des lois obligeant le port du casque. Cette baisse de la pratique est de plus en plus admise, en Europe comme en Amérique du Nord, comme la leçon de l'expérience australienne.

On se souviendra que, lors du débat de 1996, cette baisse de la pratique fut l'une des craintes invoquées par l'industrie manufacturière québécoise de la bicyclette. Celle-ci était venue rappeler que, dans les années 1970, la pratique du vélomoteur avait connu une baisse de 75 % lorsque le port du casque est devenu obligatoire.<sup>25</sup>

Pourquoi en irait-il différemment avec les cyclistes d'ici et d'aujourd'hui ?

Prenons les adolescents québécois. Un étude réalisée auprès de 1 905 adolescents des régions de Québec et de Trois-Rivières par Françoise Côté du Groupe de recherche interdisciplinaire mobilité, environnement, sécurité (GRIMES)<sup>26</sup>, attestait que ceux-ci répugnent à porter le casque cycliste. Environ 5 % des jeunes sondés disaient le porter souvent. Est-ce que, dans ce contexte, la contrainte serait un moyen efficace pour les amener à modifier leur comportement ? Et si la loi s'avère impuissante à convaincre les jeunes de se casquer, que feront-ils ? Ils rouleront sans casque ? Ils arrêteront de faire du vélo ?

On peut penser que si les gens ne font pas de vélo, ils feront une autre activité. Oui, mais laquelle ? Le golf, la natation ou la télévision ? Si l'on assistait à un transfert vers une autre activité physique, la baisse de la pratique occasionnée par l'obligation de porter un casque serait peut-être un moindre mal. Mais il est peu probable que, à l'échelle d'une population peu encline à l'activité physique, le découragement de la pratique du vélo se fasse au profit d'une autre activité physique.

Le progrès technologique, qui nous a libéré de nombreuses tâches épuisantes ou désagréables, nous a offert un cadeau empoisonné en nous rendant sédentaires. Jusqu'à récemment, l'activité physique était considérée comme une bonne habitude. Depuis peu, on comprend que le sédentarisme constitue un problème de santé publique aussi importante que le tabagisme ou que la malnutrition qui affecte les pays en voie de développement.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> *Sydney Morning Herald*, Tuesday 22nd September 1998.

<sup>25</sup> Mémoire présenté à la commission de l'aménagement et des équipements de l'Assemblée nationale du Québec, L'industrie manufacturière québécoise de la bicyclette, Groupe Procycle Inc., Les Industries Raleigh du Canada, Ltée, Victoria Precision, le 16 août 1996, p.7.

<sup>26</sup> Le mémoire de madame Françoise Côté a été présenté à l'Université du Québec à Trois-Rivières comme exigence partielle d'une maîtrise en éducation, en juillet 1996, sous le titre : *Étude prévisionnelle du port du casque cycliste au sein d'une population adolescente selon la théorie du comportement planifié de Ajzen*. En mai 1996, Madame Côté a présenté sa recherche au congrès de l'ACFAS qui s'était déroulé à l'Université Mc Gill. Le journaliste André Pratte a relaté cette conférence dans *La Presse* du 17 mai 1996, « Les jeunes répugnent à porter le casque à vélo », pp.A1 et A2.

<sup>27</sup> Selon le rapport, *The Global Burden of Disease*, du Harvard School of Public Health, commandé conjointement par l'OMS et la Banque mondiale et publié en 1997, les dix plus grands facteurs de risques à l'échelle mondiale

Les raisons qui font que le vélo est populaire tiennent à ses caractéristiques : facile, économique, flexible et agréable. Hormis la marche - nous sommes après tout des bipèdes -, aucune activité ne réunit autant de caractéristiques assurant son accessibilité. De plus, le vélo est aussi un mode de transport. Il permet donc de joindre, comme on dit, l'utile à l'agréable.

Dans un article publié tout récemment dans le *British Medical Journal*, un chercheur de l'Organisation mondiale de la Santé estimait que marcher ou faire une demi-heure de vélo quotidiennement pouvait produire, chez des gens peu actifs physiquement, l'effet équivalent de ne pas fumer. Bien plus, les effets bénéfiques de ces 30 minutes journaliers pouvaient être obtenus en divisant ce niveau d'activité en deux ou trois sessions, soit le temps d'un trajet pour aller au travail ou à l'école, faire des courses ou effectuer une sortie. Parmi ces effets bénéfiques, l'auteur de l'article mentionne la réduction de moitié des risques de développement de diabète ou la baisse de la pression sanguine de façon aussi efficace qu'en utilisant des médicaments.<sup>28</sup>

Une politique visant à favoriser l'utilisation de la bicyclette aurait donc des effets bénéfiques immenses sur la santé d'une population en général. À l'inverse, une baisse de cette pratique, causée par une politique peu judicieuse, aurait des effets contraires à ceux recherchés.

Ajoutons que la bicyclette n'apporte pas que des bénéfices au plan de la condition physique et du bien-être des individus. Cette même bicyclette est aussi un mode de transport non polluant. Elle contribue à réduire les gaz à effet de serre et les autres nuisances de la circulation automobile, autant de facteurs affectant aussi la santé d'une population.

Les engagements du Québec dans le sillage des Sommet de Rio et de Kyoto visent à ramener au niveau de 1990 la productions de gaz à effet de serre. Cela veut dire une diminution de l'ordre de 20 % à 30 % des émissions par rapport au niveau d'aujourd'hui. En comparaison aux autres provinces, le Québec possède un bon bilan d'émission de gaz à effet de serre grâce à notre façon de produire de l'électricité. C'est dans le domaine des transports que les plus gros efforts de réduction devront être consentis. Et comme l'on prévoit une très forte augmentation du transport routier des marchandises, c'est dans celui du transport des personnes qu'il faudra réaliser des gains. Ce qui veut dire, bien entendu, toute une série de mesures allant du covoiturage au redéploiement de l'offre de transport en commun, ainsi que des mesures visant à favoriser et à encourager l'utilisation de la bicyclette et de la marche dans les déplacements de proximité.

Le vélo est, et demeure, le véhicule le plus efficace en terme énergétique, mais aussi en terme de rapidité. Imbattable pour les trajets inférieurs à cinq kilomètres, on considère généralement que le vélo est un mode de transport fort compétitif pour les distances inférieures à huit kilomètres. Aux États-Unis, un peu plus de 60 % des trajets quotidiens seraient inférieurs à huit kilomètres<sup>29</sup>. Aux Pays-Bas, les trajets de moins de 7,5 km représentent 70 % des trajets

---

dans les années 1990 sont, dans l'ordre : la malnutrition, le mauvais approvisionnement en eau, les pratiques sexuelles non protégées, le tabagisme, l'alcoolisme, le travail, la haute pression, l'inactivité physique, l'usage de drogues illicites et la pollution de l'air. Cité dans « A Pedal a Day Keeps the Doctor away », par le Dr. Harry Owen, professeur à la faculté Heath Sciences de Flinders l'université of South Australia et président de la Bicycle Federation of Australia.

<sup>28</sup> Carlos Dora, « A different route to health : implications of transport policies », *BMJ* 1999; 318 :1686-1689, June 19.

<sup>29</sup> *The National Bicycling and Walking Study*, Final Report, US Department of Transportation. Federal Highway Administration, 1990, p.23.

parcours.<sup>30</sup> Il serait donc étonnant que le profil des distances parcourues soit différent dans la belle province.

On a tendance à sous-estimer la contribution de la bicyclette à la résolution des problèmes de déplacement. Ce manque de considération tient davantage à des préjugés et à la méconnaissance qu'aux limites de la bicyclette ou à son importance. Par exemple, en terme de kilométrage parcouru, la bicyclette arrive au quatrième rang des modes de transport au Québec. Elle surpasse l'autobus scolaire, l'autobus interurbain ainsi que le train<sup>31</sup>. Dans la région métropolitaine, le vélo déplace en automne plus de personnes que le taxi<sup>32</sup>. Bien plus, près de 600 000 adultes, de 18 à 74, déclarent se servir de leur vélo à des fins utilitaires<sup>33</sup>.

La bicyclette est en train de sortir de l'époque où elle n'était considérée que comme un mode folklorique, un peu « granole », de déplacement urbain. Aujourd'hui une nouvelle génération de planificateurs et d'ingénieurs, aussi bien en Europe qu'aux États-Unis, en reconnaissent le potentiel, en saison, pour tous les déplacements courts (travail-école-magasinage).

Une mesure qui découragerait l'utilisation de la bicyclette, même pour un très faible nombre d'usagers, doit être étudiée attentivement. Une mesure qui en découragerait l'utilisation par les adolescents, et les étudiants en particulier, doit offrir des avantages qui dépassent les inconvénients.

### 3.5.3 L'augmentation des coûts

Dans notre mémoire de 1996, nous avons cherché à imaginer les coûts d'une baisse de la pratique du vélo au Québec. Nous reproduisons ici notre hypothèse d'alors.

Selon l'étude la plus généralement citée sur les coûts de l'inactivité physique, celle de Keeler qui a été publiée en 1989 dans le *American Journal of Public Health*<sup>34</sup>, on peut estimer à 3 454 \$ par année (en dollars de 1994) les coûts externes supplémentaires occasionnés à vie par une personne inactive à partir de l'âge de 20 ans. Supposons qu'à chaque année l'obligation de porter le casque ait pour effet de rendre inactives 1 000 personnes qui cesseraient de faire du vélo et ne s'adonneraient pas à un autre exercice ou qui auraient commencé à faire du vélo et qui y renonceraient à cause de l'obligation de porter le casque.

Si l'on se base sur l'estimation de Keeler et al., on peut évaluer à quelque 3,4 millions de dollars les coûts externes qui en découlent (et cela ne tient pas compte d'autres coûts dont la détérioration de la qualité de vie de ces personnes et de leur entourage). Ce montant, 3,4 millions de dollars, est du même ordre de grandeur que les économies qui pourraient être réalisées, selon les hypothèses les plus optimistes du livre vert (un taux de port de 80 à 90 %), en obligeant le port du casque. Or, 1 000 cyclistes de moins représente une fraction infinitésimale (quelques centièmes pour cent) de

---

<sup>30</sup> *The Dutch Bicycle Master Plan, description and evaluation in an historical context*, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate General for Passenger Transport, La Hague, March 1999. p.86.

<sup>31</sup> *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, Groupe de travail sur les transports du Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, novembre 1999, pp.ii à iv.

<sup>32</sup> « L'usage du mode piétonnier : caractérisation légère des Montréalais » Robert Chapleau et Pierre Lavigneur, *Routes et Transports*, Vol. 24, N<sup>o</sup>. 1, printemps 1994, publié par l'AQTR, p.7.

<sup>33</sup> *L'État du vélo au Québec en 1995 et 1996*, tome 1, op. cit. p. 19.

<sup>34</sup> « The External Cost of a Sedentary Life-Style », Emmett B. Keeler, Williard G.Manning, Joseph P. Newhouse, Elizabeth M. Sloss and Jeffrey Wasserman, *American Journal of Public Health*, août 1989, Vol. 79, N<sup>o</sup> 8, pp. 975 à 981.

tous les utilisateurs du vélo. Par conséquent, il s'agirait que 1 % des cyclistes délaissent le vélo pour que l'augmentation des coûts sociaux soit largement supérieure aux gains potentiels.

On peut donc conclure que les coûts engendrés par la baisse de l'utilisation du vélo risquent d'être beaucoup plus considérables que les bénéfices que l'on retirerait du port obligatoire du casque protecteur. En outre, il convient de souligner qu'une plus grande utilisation de la bicyclette réduit la pollution de l'air et du bruit, contribuant ainsi à l'amélioration de la santé publique.

#### 3.5.4 Quelques problèmes d'application

Le livre vert soulève à juste titre le problème de la continuité de l'infraction. Un cycliste est arrêté parce qu'il ne porte pas de casque. S'il reprend son vélo, il est toujours en infraction. Les policiers devront-ils se promener avec des sabots de Denver pour vélos ou encore équiper leurs voitures de supports à bicyclettes ?

Et si un jeune cycliste oublie son casque à l'école, se le fait voler, ou encore le perd ? (Tous les parents savent que les enfants entretiennent une relation difficile avec les tuques, les mitaines et les foulards. Que dire d'un casque?) Est-ce que les policiers devront le réprimander? Lui donner un constat d'infraction pour lui ou ses parents ? L'accompagner à la maison ?

Enfin, a-t-on besoin que des policiers se mettent à courir après des cyclistes qui ne portent pas de casque, compte tenu du coût des services policiers, des priorités en matière de répression de la criminalité et du nombre de cyclistes en circulation? L'État de la Floride, qui fait une obligation aux jeunes de 16 ans et moins de porter un casque protecteur, nous a récemment donné le spectacle d'un policier qui a passé les menottes à un jeune cycliste se promenant tête nue à vélo. Le jeune cycliste avait neuf ans. Il refusait d'obéir au policier qui l'intimait de s'arrêter. L'épisode a fait la une, le 6 janvier dernier, du *National Post*<sup>35</sup>. L'Australie a aussi connu, semble-t-il, des dérapages de ce genre<sup>36</sup> dont le seul effet est d'altérer la confiance et l'appui pourtant indispensable de la population envers l'institution judiciaire et les forces policières.

### 3.6 L'Australie, un modèle discutable

Peu de pays ont adopté une loi obligeant le port du casque protecteur sur tout leur territoire. Les seuls qui ont une expérience de plusieurs années à cet égard sont l'Australie (les différents États australiens ont adopté des lois sur le casque entre 1990 et 1992) et la Nouvelle-Zélande (en 1994)<sup>37</sup>. Le livre vert vante les succès de ces deux pays quant au taux de port atteint subséquemment. Il ne mentionne rien, cependant, concernant l'impact de ces lois sur la pratique du vélo et la sécurité des cyclistes.

---

<sup>35</sup> *National Post*, Tuesday, January 6, 2000.

<sup>36</sup> Le CRAG, un groupe australien qui vise à faire révoquer les lois sur le casque, relate un bon nombre de cas de situations absurdes, tels cet homme de 71 ans qui est jeté en prison parce qu'il persistait à faire du vélo sans casque, cette femme enceinte de 40 ans emprisonnée parce qu'incapable de payer le montant de sa contravention, ou cet autre qui est jeté en prison après avoir été arrêté deux fois la même journée pour l'infraction de rouler sans casque.

<sup>37</sup> L'Espagne vient d'adopter le principe d'une loi obligeant le port du casque en dehors des villes. Des décrets qui seront connus plus tard viendront préciser les modalités d'application de cette loi dont, il faut l'avouer, on ne saisit pas la logique.

L'Australie, et plus particulièrement l'État de Victoria, a ouvert la voie aux lois obligeant le port du casque protecteur par les cyclistes. À compter de 1996 toutefois, on a vu apparaître des articles, des études et des analyses remettant en cause les effets de ces législations. Signalons entre autres :

- *Head Injuries and Bicycle Helmet Laws* de D.L. Robinson (1996), ci-haut mentionnée.
- *Is there Any Reliable Evidence That Australian Helmet Legislation Works?* de Bruce Robinson (1996) de la Bicycle Federation of Australia.
- *A Sorry Cycling Tale from Western Oz* du journaliste Chris Gillham (1998).
- *Helmet Laws and Health* (1998), un autre texte de D.L. Robinson.
- et, au mois de novembre 1999, *An Economic Evaluation of the Mandatory Bicycle Helmet Legislation in Western Australia* de Delia Hendrie, Matthew Legge, Diana Rosman et Carol Kirov du Road Accident Prevention Research Unit du Department of Public Health de University of Western Australia.<sup>38</sup>

Dans l'ensemble, ces notes discordantes présentent les points communs qui suivent :

1. L'effet le plus évident des lois sur le port obligatoire du casque protecteur est d'avoir découragé la pratique du vélo en Australie. Cette baisse de la pratique est évaluée entre 15 % et 57 % selon les sites d'observation ou les sondages réalisés. Les groupes ayant le plus renoncé au vélo semblent être les enfants, les adolescents, les pauvres et les femmes.
2. Cette baisse de la pratique semble une perte nette et irrémédiable.<sup>39</sup> Elle est plus importante que la baisse des blessures à la tête chez les cyclistes.<sup>40</sup>
3. Il est impossible d'établir un lien de cause à effet entre les lois sur le port obligatoire du casque protecteur et la baisse observée du nombre de blessures à la tête chez les cyclistes (causées par une collision avec un véhicule motorisé). Il semblerait que les blessures à la tête chez les piétons ont suivi la même tendance à la baisse. Ces baisses communes aux piétons et aux cyclistes seraient attribuables à d'autres mesures de sécurité routière adoptées en même temps que la loi.

---

<sup>38</sup> Il est à noter que le texte de madame D. R. Robinson avait été porté à notre attention quelques semaines avant la Commission parlementaire de 1996. Celui de Bruce Robinson fait partie des actes de la conférence internationale Velo Australia, qui s'est déroulée à Fremantle, Western Australia, du 27 octobre au 1<sup>er</sup> novembre 1996. Le texte du journaliste Chris Gillham est d'abord paru en 1998. Il anime depuis une page web à l'adresse suivante : [http://www.iinet.net.au/~property/bicycle\\_helmets.html](http://www.iinet.net.au/~property/bicycle_helmets.html)

Le texte de D. L. Robinson, « Helmet Laws and Health », est paru dans le numéro du 28 février 1998 du *Australian Doctor*. On peut le trouver sur Internet : <http://agbu.une.edu.au/~drobinso/ozdoc.html>. Enfin, la recherche de Delia Hendrie et al a été présentée lors d'une conférence sur la sécurité routière qui s'est déroulée à Perth à la fin du mois de novembre 1999.

<sup>39</sup> Il y a eu en Australie une discussion à l'effet que, dans l'État de Victoria, la pratique du vélo aurait repris après le déclin ayant suivi l'adoption de la loi sur le port obligatoire du casque protecteur. D.L. Robinson répond à cet argument dans son article de 1998 intitulé « Helmet Laws and Health ».

<sup>40</sup> Affirmant se baser sur les statistiques officielles, Chris Gillham affirme que, dans les hôpitaux de Western Australia, les taux d'admission de cyclistes blessés lors d'une collision avec un véhicule motorisé sont maintenant identiques et même supérieurs aux années précédant l'adoption de la loi. Compte tenu de la baisse du nombre d'utilisateurs de bicyclettes, cela signifierait que les cyclistes sont dorénavant plus en danger qu'avant l'adoption de la loi.

4. Enfin, le discours officiel est trompeur. Il surestime les effets bénéfiques des lois sur le casque et nie ses effets négatifs.

L'étude de Delie Hendrie et al, la dernière en date, examine la loi sur le casque dans l'État de Western Australia sous l'angle des bénéfices économiques de cette mesure pour l'ensemble de la société. Ceux-ci se révéleraient nuls, en dépit des économies découlant d'une baisse des hospitalisations pour blessures à la tête, et malgré le fait que les auteurs n'aient pas chiffré l'abandon de la pratique du vélo par un nombre important de cyclistes.

Ce tableau critique des lois sur le port obligatoire du casque protecteur en Australie serait incomplet si on ne précisait pas que l'opposition semble s'être manifestée essentiellement après l'adoption des lois. Le plus grand revirement d'opinion observé est sans contredit celui de la Bicycle Federation of Australia, où une partie du membership s'était montrée, au départ, favorable à la loi. Aujourd'hui, le discours est tout autre comme en fait foi un article publié en 1998 sous la signature du président actuel de la Fédération, le Dr. Harry Owen :

« Il ne fait maintenant aucun doute que la loi obligeant le port du casque fut un désastre au plan de la santé publique, parce qu'elle a amené tellement de personnes à cesser de faire du vélo et à rouler plus souvent en auto. » (notre traduction)<sup>41</sup>

L'évaluation voulant que l'expérience australienne constitue un échec est partagée par un nombre toujours plus important d'organismes et de spécialistes. La British Medical Association, qui a produit l'étude la plus complète à ce jour sur les bienfaits du vélo pour la santé, a commencé, dès 1992, à prendre ses distances face à l'idée d'obliger le port du casque protecteur. L'été dernier, l'Association a réitéré son opposition à cette mesure en invoquant la baisse considérable de la pratique du vélo en Australie. Au mois de novembre 1998, la Fédération européenne des cyclistes a rendu public un document exposant ses vues contre l'obligation de faire porter un casque protecteur en mentionnant également le déclin de la pratique observé en Australie.<sup>42</sup>

Plus près de nous, au mois de juillet 1998, le coroner de la région de Toronto rendait public un rapport fort instructif sur les décès de cyclistes survenus à Toronto au cours des douze dernières années. Il accompagnait l'une de ces recommandations d'un constat étonnant pour une province où le port du casque protecteur est obligatoire pour les mineurs :

« On doit cependant reconnaître que le port du casque ne constitue pas une panacée pour réduire considérablement les décès ou les blessures graves à la tête reliés à la pratique du vélo. Une loi plus sévère sur le casque à vélo<sup>43</sup> et un port généralisé du casque dans d'autres pays (États-Unis, Australie et Nouvelle-Zélande) n'ont pas réussi à produire de réduction statistiquement significative des taux de décès et de blessures à la tête, en dépit de prévisions optimistes. De plus, le port obligatoire du casque aurait entraîné une diminution de la pratique du vélo. »<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> « It is now clear that the compulsory helmet legislation was a public health disaster because it drove so many people to stop cycling and use their cars more. » Harry Owen, « Removing the barriers to cycling », in *Australian Cyclist*, juin-juillet 1998, <http://www.bfa.asn.au/698.htm>

<sup>42</sup> *Improving Bicycle Safety without making helmet-use compulsory*, European Cyclists' Federation, Brussels, November 1998.

<sup>43</sup> En Ontario, la loi sur le casque ne comporte aucune amende.

<sup>44</sup> « It must be recognized, however, that helmet use is not a panacea for drastically reducing cycling related fatalities or serious head injuries. Stricter bicycle helmet legislation and mass helmet usage in other countries (U.S.A., Australia, and New Zealand) have failed to produce any statistically significant reduction in the rates of fatalities and head injuries, despite optimistic projections. In addition, compulsory helmet use may result in

Autrement dit, il y aurait lieu de considérer l'expérience australienne avec une certaine prudence, pour ne pas dire un esprit critique, avant de la proposer comme un modèle pour la société québécoise. On demeure surpris qu'un pays dont l'absence de réalisation en faveur de l'usage du vélo est notoire et déplorée soit présenté comme un exemple en matière de sécurité à bicyclette. En général, on essaie de s'inspirer des sociétés les plus avancées. Or, celles-ci se trouvent en Europe, et particulièrement en Europe du Nord, dans des sociétés comme les Pays-Bas et le Danemark qui, à maints égards, ont des points communs avec la nôtre.

Les Pays-Bas comme le Danemark ont pour objectif à la fois d'accroître le nombre de déplacements en vélo et de réduire les accidents de vélo. Aux Pays-Bas, la planification est établie sur 25 ans, avec des étapes intermédiaires de 10 ans. Pour l'an 2010, on vise ainsi à réduire de 40 % le nombre de victimes cyclistes comparativement au bilan de 1986. En ce qui concerne les décès, l'objectif est un peu plus élevé, soit 50 %.<sup>45</sup>

Le Danemark semble également planifier à long terme. Son objectif est de réduire de 45 % le nombre de victimes cyclistes entre 1988 et 2000. Fait significatif, le plan d'action de 1997 du ministère des Transports du Danemark s'intitulait : *Chaque accident en est toujours un de trop*.<sup>46</sup>

Au Danemark, le port du casque est encouragé, surtout chez les enfants. Cette mesure ne constitue cependant pas le cœur de l'intervention gouvernementale en matière de sécurité des cyclistes comme c'est le cas en Australie. Aux Pays-Bas par ailleurs, on se refuse à faire la promotion du casque protecteur parce que le spectacle de cyclistes casqués donnerait l'image que le vélo constitue un mode de déplacement dangereux.

Au Canada, il est encore très tôt pour mesurer les effets des lois sur le port obligatoire du casque protecteur dans les provinces qui ont adopté de telles lois, soit la Colombie-Britannique, l'Ontario (pour les enfants seulement), le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

Les périodes à analyser sont courtes et le portrait des accidents de bicyclettes y est généralement sommaire. Sans compter que la connaissance de l'état de la pratique du vélo y est nulle. Le Québec est la province la plus avancée. Cette avance est toutefois récente et elle est loin d'atteindre le niveau de connaissances qu'on retrouve dans plusieurs pays d'Europe.

On peut néanmoins constater que le Nouveau-Brunswick avait connu deux décès cyclistes en 1995, l'année où il a adopté une loi obligeant le port du casque. Ce nombre est tombé à un en 1996 puis à zéro en 1997. Il est remonté, en 1998, à un niveau supérieur à celui qui prévalait avant la loi, soit trois décès.<sup>47</sup>

La Nouvelle-Écosse a, pour sa part, connu deux décès de cyclistes en 1997, l'année de l'entrée en vigueur de la loi. Il est tombé à un seul décès en 1998.<sup>48</sup>

La Colombie-Britannique a connu 5 décès en 1997, soit un nombre identique celui de 1996, l'année de l'adoption de la loi. En 1998, le nombre de décès a malheureusement doublé, passant de 5 à 10, un chiffre que la province n'avait pas connu depuis 1993.<sup>49</sup>

---

reduced bicycle usage. » W. J. Lucas, M.D., C.C.F.P. Regional Coroner for Toronto, « A report on cycling fatalities in Toronto 1986-1998, Recommendations for reducing cycling injuries and death ».

<sup>45</sup> *The Dutch Bicycle Master Plan, description and evaluation in an historical context*, p. 89.

<sup>46</sup> « The Danish Strategy to promote Safe Cycling », Lene Herrstedt, in *Velo City '99 Proceedings, The 11th International Bicycle Planning Conference*, Graz, Austria & Maribor, Slovenia, April 13-16 1999, pp 3 à 9.

<sup>47</sup> Source : Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick.

<sup>48</sup> Source : Transports Canada.



Avec des nombres si petits, il est difficile de faire des corrélations statistiques convaincantes. Ce petit nombre de décès autorise d'ailleurs à s'interroger sur la pertinence d'avoir adopté une mesure aussi contraignante qu'une loi sur le port obligatoire du casque protecteur. Ces provinces ont-elles vraiment cherché à résoudre un problème ou ont-elles plutôt cédé à des pressions ou à une mode ?

Cela dit, d'après les données disponibles, il est difficile de prétendre que les lois sur le casque ont réduit le nombre de décès de cyclistes dans les trois provinces qui ont adopté une telle législation. On a plutôt l'impression que le bilan est le même qu'auparavant. Il pourrait même avoir tendance à s'aggraver. Ces résultats, qu'il faut examiner avec prudence, ressemblent aux observations qu'un professeur assistant du Youngstown State University, monsieur Frank Krygowski, a fait parvenir à un sous-comité du sénat de l'Ohio en 1997. En utilisant les données de la NHTSA, monsieur Krygowski montrait que le nombre de décès chez les cyclistes de moins de 14 ans serait passé de 4 à 1, l'année suivant l'adoption de la loi, puis serait remonté à cinq l'année subséquente. La Californie serait passée d'une moyenne de 34,75 morts au cours des quatre années précédant la loi, à 34,5 pour les deux années suivantes.

Autrement dit, il est notable que certaines législations au Canada et aux États-Unis ont adopté des lois pour contraindre les cyclistes à porter un casque. Il est par contre difficile, sur la base des données disponibles, de conclure que ces mesures ont assuré une plus grande sécurité des cyclistes. Les données sur les décès cyclistes tendraient même à accréditer la thèse de chercheurs néo-zélandais<sup>50</sup>, un pays où le casque est obligatoire, que l'efficacité du casque cycliste est nulle. En attendant que de nouvelles études jettent un meilleur éclairage sur ces expériences de lois sur le casque, la rigueur élémentaire voudrait que le nombre de législations ne devienne pas un critère de la valeur de ces législations.

### 3.7 Les avenues de solution du livre vert

À la lumière de quelques réflexions sur la problématique de l'imposition du casque protecteur de vélo, le livre vert demande si le gouvernement doit retenir cette solution immédiatement ou bien attendre d'obtenir un consensus dans la population. Dans sa recherche d'une solution susceptible de répondre adéquatement à ces questions, le document formule quatre propositions qui vont du statu quo au port obligatoire du casque protecteur pour tous.

#### •Le statu quo

Vélo Québec s'oppose au statu quo, si le statu quo signifie que l'action gouvernementale est orientée vers la quête d'un taux de port de casque suffisamment élevé pour légitimer l'adoption d'une loi coercitive. Le présent mémoire a cherché à expliquer que cette stratégie, qui cherche à s'imposer depuis dix ans et qui justifie certaines actions et dépenses, se base sur un parti pris plutôt que sur des certitudes expérimentales. Bien plus, elle oriente les trop insuffisantes ressources consacrées au vélo dans une direction peu susceptible de réduire le nombre d'accidents graves et mortels.

---

<sup>49</sup> Source : Transports Canada et BC Annual Traffic Collision Statistics reports ICBC/MVB.

<sup>50</sup> Il s'agit de Paul A. Scuffham et John D. Langley du Injury Prevention Research Unit du Medical School de University of Otago, en Nouvelle-Zélande. Leur recherche a été publiée sous le titre « Trends in Cycle Injury in New Zealand under Voluntary Helmet Use (1997) ».

- Les mesures facilitant l'acquisition du casque protecteur

Par un train de mesures comme l'uniformisation des prix, la vente de vélo avec casque protecteur, des programmes d'achat, des séances d'éducation à la sécurité au terme desquelles on remettrait gratuitement des casques protecteurs, on pense faire augmenter sensiblement le port du casque protecteur. Évidemment, cette option vise à rendre le casque protecteur accessible dans les milieux défavorisés. En principe, à moins d'être contre la vertu, personne ne s'opposera à ce que les moins nantis aient accès à des équipements gratuitement ou à meilleur prix. Cela dit, un rapport<sup>51</sup> du Conseil canadien du développement social estime qu'un peu plus de 20 % des enfants de moins de 18 ans vivent dans des familles pauvres au Québec. Cela équivaudrait à quelque 343 000 enfants. Même si tous ces enfants n'ont pas besoin de casques de vélo, on peut supposer que le nombre de casques à pourvoir serait de l'ordre de 150 000 unités. La tâche nous semble de toute évidence trop énorme pour reposer sur les seuls groupes communautaires. Existe-t-il, d'ailleurs, une demande, chez les groupes communautaires, pour distribuer des casques cyclistes ? Surtout que, contrairement aux bicyclettes, les casques de vélos ne sont pas recyclables. De plus, qui devra payer les rabais ? Le gouvernement ? les fabricants ? Autrement dit, s'il faut encourager ce genre de mesures, il faut faire preuve de réalisme et ne pas en faire une politique gouvernementale. Tous les jeunes de familles à faible revenu n'auront pas accès à ce service. Voilà pourquoi Vélo Québec est d'avis que les campagnes de sensibilisation auraient un impact nettement plus positif.

- Le port du casque protecteur obligatoire pour les jeunes cyclistes

Cette mesure s'inspire de certaines législations mitoyennes mises de l'avant en Ontario et dans certains États américains. Elle consiste à obliger les jeunes cyclistes à porter le casque protecteur lorsqu'ils circulent sur des voies publiques. Cette obligation ne toucherait ni les parcs ni les pistes cyclables proprement dites. Le caractère ambivalent de cette approche la rend difficile à appliquer, d'autant plus que les trajets des cyclistes comportent souvent plusieurs types de voies, cyclables ou non. De plus, les enfants ne sont pas tenus de porter de papiers d'identification. D'ailleurs, la plupart ne possèdent aucune carte d'identité. Enfin, on le sait, les policiers d'ici répugnent à user de la répression envers les enfants. Ils préfèrent de loin les mesures positives. Cette solution ne semble pas très au point et singulièrement mal adaptée à la réalité québécoise.

- Le port du casque protecteur obligatoire pour tous les cyclistes

Directement importée d'Australie, cette mesure inscrit l'obligation de porter un casque protecteur dans le Code de la sécurité routière. Tous les cyclistes seraient alors assujettis à cette disposition et seraient mis à l'amende en cas de non-respect. Cette solution de répression va évidemment à l'encontre de tout ce que prône Vélo Québec en la matière. Même le livre vert identifie des effets négatifs à l'application intégrale d'une telle loi. Le document reconnaît entre autres que « le prix du casque pourrait ainsi constituer une barrière économique à la pratique de la bicyclette ». L'identification des contrevenants en général et des contrevenants mineurs en particulier pose aussi un problème majeur. Que dire enfin du problème de la continuité de l'infraction ? Un cycliste en infraction qui n'a pas de casque protecteur sera toujours en infraction lorsqu'il reprendra la route. Lui saisira-t-on son vélo ? Enfin, où se situeront, dans l'échelle des priorités des services policiers, les interventions pour faire respecter cette loi ? Autant de questions qui mettent en doute le bien-fondé et l'applicabilité d'une telle mesure. Il est évident qu'une législation de cette nature ne réglerait absolument pas le problème de la sécurité à bicyclette.

---

<sup>51</sup> Prepared by the Canadian Council on Social Development using *Poverty Profile 1997*, National Council of Welfare (1999), [http://www.ccsd.ca/factsheets/fs\\_cp97.htm](http://www.ccsd.ca/factsheets/fs_cp97.htm).

### 3.8 Moralisme et image des cyclistes

À la sortie du Livre vert, plusieurs commentaires ont évoqué l'enjeu de la liberté individuelle. Au nom du souci de sauver des vies, il serait légitime de brimer les libertés individuelles. Il faut bien comprendre que cette notion de sauver des vies est toute relative, comme le démontrent les données statistiques déjà présentées.

L'idée d'obliger le port du casque soulève au Québec une irritation certaine et on aurait aimé que le livre vert la relate ou y réponde. Elle s'est exprimée dans les quotidiens *Le Soleil*<sup>52</sup>, *La Presse*<sup>53</sup> et *Le Devoir*<sup>54</sup> sous la plume de chroniqueurs chevronnés et respectés. Lors de la Commission parlementaire de 1996, on la retrouve aussi dans plusieurs mémoires soumis par des usagers de la bicyclette<sup>55</sup> ou dans des lettres envoyées aux journaux<sup>56</sup> ou à Vélo Québec<sup>57</sup>.

On pensera peut-être que ces protestations sont la grimace obligatoire de l'enfant qui reçoit un vaccin ou qui doit avaler une cuillère d'huile de ricin. Ce faisant, on passera, il nous semble, à côté d'un aspect important de la question.

Cette opposition peut être interprétée comme une réaction à un certain moralisme qui cherche à s'imposer. Celui-ci voudrait que le fait de se promener tête nue à vélo soit un comportement répréhensible, une sorte d'indécence intolérable qui mérite d'être punie. Un cycliste tête nue serait ni plus ni moins un être irresponsable qui coûte cher à la société et donne le mauvais exemple aux enfants.

Les usagers de la bicyclette sentent que les mesures pour assurer leur sécurité sur le réseau routier demeurent encore insuffisantes, malgré les progrès accomplis. On comprendra qu'ils soient tentés de percevoir cette mauvaise image projetée d'eux-mêmes comme un détournement de responsabilité. Le cycliste serait un citoyen qui cause des problèmes à la société et lui coûte cher, alors que celui-ci a le sentiment d'être un citoyen actif physiquement, qui prend sa santé en main, et se déplace avec le seul véhicule pleinement respectueux de l'environnement.

En accordant de la crédibilité à ce moralisme, ne nous trouvons-nous pas à véhiculer une image déformée de la réalité, une vision présentant le vélo comme un problème plutôt qu'une solution aux défis que l'époque contemporaine pose à la société ? En effet, notre époque est aux prises avec des problèmes dramatiques de sédentarité et d'environnement.

L'an dernier, Kino-Québec a lancé un cri d'alarme sur la situation des jeunes et de l'activité physique : les jeunes font moins d'activités physiques, leur niveau de condition physique baisse et on enregistre une progression de l'obésité et de l'excès de poids<sup>58</sup>. Ce problème ne nous est pas particulier. Il frappe la plupart des pays riches et motorisés.

---

<sup>52</sup> *Le Soleil*, mardi 23 février 1996, p.A5 la chronique de Ghislaine Rheault.

<sup>53</sup> *La Presse*, jeudi 9 mai 1996, p.A5 la chronique de Pierre Foglia. Monsieur Foglia est revenu souvent sur cette question. On lira avec intérêt sa chronique du samedi 18 septembre 1999, p.A5.

<sup>54</sup> *Le Devoir*, 16 septembre 1999, première page, le billet de Jean Dion.

<sup>55</sup> On retrouve un bon nombre de ces mémoires sur le site de Vélo Québec : [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)

<sup>56</sup> On lira notamment la lettre de l'écrivain et éditeur Serge Mongeau, parue dans *Le Journal de Québec* du 18 juillet 1996, ainsi que celle de Marc Beaugrand-Champagne de l'organisme « Le Monde à Bicyclette » publiée dans *La Presse* du 1<sup>er</sup> juin 1996.

<sup>57</sup> Le forum sur le casque qu'anime le site de Vélo Québec, en contient quelques-unes.

<sup>58</sup> *Les jeunes et l'activité physique. Situation préoccupante ou alarmante?*, Kino-Québec en collaboration avec la Fédération des éducateurs et éducatrices du Québec enseignants du Québec et la fédération Sport étudiant, Ministère des Affaires municipales, 1998, 32 pages.

L'obligation de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre nous force à ralentir l'étalement du territoire et à favoriser une plus grande densification des zones habitées. On peut penser que des décisions encore plus énergiques seront prises, à court ou moyen terme, pour accélérer ces tendances. La densification des zones urbaines favorisera une augmentation des déplacements de proximité. Comme de nombreuses villes européennes et même américaines en donnent déjà l'exemple, elle appellera à aménager l'espace pour sécuriser davantage les déplacements à pied et à vélo, et réduire l'utilisation de l'automobile.

Une tendance en émergence est de relier les questions de sédentarité et de pollution atmosphérique et de questionner notamment un mode de vie fondé sur la motorisation. Ce courant s'affirme aux États-Unis, en Europe et même au Canada.

L'une des plus vibrantes expressions de cette tendance est la Charte sur les transports, l'environnement et la santé<sup>59</sup> dont l'Organisation mondiale de la santé est le promoteur et qui a été présentée lors d'une conférence des ministres européens des transports, de l'environnement et de la santé qui s'est tenue à Londres au mois de juin 1999. Au nombre des avenues de solution, la Charte en appelle à planifier les villes en fonction de modes de déplacement qui exigent une activité physique, c'est-à-dire la marche et la bicyclette, « des modes de transports n'ayant souvent pas été pris en considération lors de la planification et des prises de décision ».

Aussi, l'époque à laquelle nous vivons appelle à favoriser l'usage du vélo, sécuriser les déplacements des cyclistes et valoriser l'image des utilisateurs de la bicyclette. Ne serait-il pas pertinent de revoir les messages qu'on véhicule sur les cyclistes et d'abandonner ceux qui perpétuent une vision négative ?

De nombreux ouvrages se sont appliqués à analyser et à critiquer ce moralisme dont les lois sur le casque apparaissent souvent comme un symbole. D'un point de vue pragmatique, on constatera qu'il s'agit d'une vision contribuant à restreindre l'usage du vélo. Or, l'histoire de la bicyclette est marquée d'épisodes où son essor s'est heurté à des mentalités qu'il fallait faire évoluer.

Au siècle dernier, nous rapporte l'historien Donald Guay<sup>60</sup>, les femmes qui voulaient faire de la bicyclette ont dû se confronter à la morale de leur époque. Les autorités religieuses voyaient d'un mauvais oeil que les femmes s'adonnent à des activités physiques ou qu'elles s'exhibent en public vêtues d'un pantalon, un vêtement plus pratique que les jupes d'époque pour faire de la bicyclette, qu'on qualifiait « d'abomination à Dieu ». D'autres voyaient dans la bicyclette une pratique corporelle néfaste à la beauté des femmes. On affirmait même que la bicyclette était contre-indiquée aux femmes pour des raisons médicales. Il n'est pas inutile de noter qu'il a fallu faire appel à des textes de médecins étrangers pour contrecarrer cette dernière ineptie.

On se souviendra peut-être que la réapparition du vélo dans les années 1970 a été accueillie durement par les autorités. À Montréal notamment, la demande d'accéder au métro avec un vélo a tourné à la confrontation : manifestations, arrestations. Une militante cycliste, reconnue comme une pacifiste, a même été condamnée à la prison. Aujourd'hui, une affiche collée dans toutes les stations de métro souhaite la bienvenue aux cyclistes. Les temps ont heureusement changé.

À projeter une image négative des cyclistes, ne risque-t-on pas de créer de l'animosité au sein de la société ? Comment pourrions-nous éduquer la population à un véritable esprit de partage de la route, au civisme et à la tolérance, si nous présentons les usagers de la route les plus vulnérables

---

<sup>59</sup> *Charte sur les transports, l'environnement et la santé*, Organisation mondiale de la santé, 16 juin 1999, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe.

<sup>60</sup> Donald Guay, « L'histoire du vélo au féminin », *Vélo Mag*, numéro 100, janvier 1996, pp.8 à 26.

comme des être irresponsables ? Peut-être, au fond, que le Québec est mûr pour revoir sa politique sur le vélo, dont les mérites ont été importants, mais qui doit être mise à jour compte tenu qu'elle date de la première moitié des années 1990. Cette politique qui viserait à accroître l'usage du vélo contiendrait un volet sur la sécurité des cyclistes auquel seraient fixés deux objectifs : sécuriser l'usage du vélo et réduire le nombre de victimes.

## 4. Sécuriser les cyclistes et réduire le nombre de victimes

---

### 4.1 Une approche globale

Les travaux de la Commission parlementaire de 1996 avaient fait émerger un consensus autour de l'importance des aménagements cyclables, de la réduction de la vitesse dans les zones urbaines, des campagnes d'éducation favorisant un meilleur comportement routier, incluant la promotion du port du casque protecteur.

Pendant longtemps, cette approche globale a été l'apanage des organisations cyclistes. Aujourd'hui des intervenants provenant de divers milieux y souscrivent. Cette approche globale de la sécurité des cyclistes peut se résumer par les mesures suivantes :

1. D'abord et avant tout, la création d'un environnement favorable à la pratique du vélo par des pistes cyclables, l'asphaltage des accotements sur les routes régionales et la réduction de la vitesse des voitures en milieu urbain.
2. Des efforts d'éducation, qui doivent commencer dès le primaire, afin d'inciter les cyclistes à respecter des règles de sécurité communes à tous les usagers du réseau routier, à s'équiper adéquatement (casque protecteur, systèmes d'éclairage, etc.) et sensibiliser les automobilistes au partage de la route.
3. Enfin, en appui aux campagnes d'éducation, des interventions policières ciblées, sur des points majeurs du Code : respect des feux rouges et de la signalisation, rouler dans le sens de la circulation, présence de systèmes d'éclairage, etc.

### 4.2 Le casque : l'éducation plutôt que la coercition

Vélo Québec demeure convaincu que le principal problème de sécurité chez les cyclistes n'est pas le port du casque protecteur. Celui-ci ne doit pas être considéré comme une solution miracle à tous les problèmes de sécurité à vélo. Il ne faut pas perdre de vue que le casque protecteur, de par sa construction et sa légèreté, est un équipement de protection qui comporte beaucoup de limites.

Cela dit, Vélo Québec demeure en faveur de la promotion du casque protecteur. Il est convaincu que l'éducation donnera des résultats plus durables que la coercition. Vélo Québec favorise une approche évolutive. Il faut prendre acte que le casque cycliste est un produit de consommation de masse récent dont la pénétration est appelée à s'accroître. Il est d'ailleurs remarquable que les enfants d'aujourd'hui portent plus le casque que ceux des générations qui les ont précédées.

À trop vouloir téléguider d'en haut les changements de comportement, on s'expose à produire l'effet contraire et à discréditer une mesure de sécurité qui a sa place dans la panoplie des équipements protecteurs à promouvoir.

Vélo Québec est d'avis qu'il faut donner la priorité aux actions qui préviennent les accidents plutôt qu'à celles qui en atténuent les effets. Ces actions doivent aussi avoir comme résultat de favoriser l'utilisation de la bicyclette et non de la décourager, puisque le vélo procure des bienfaits

indéniables sur les plans de la santé et de l'environnement, aussi bien aux personnes qu'à la société.

### 4.3 Des priorités pour le prochain siècle

Il y aurait mieux à faire, pour le bénéfice de la sécurité des cyclistes, que de compter le nombre de casques portés au Québec. Vélo Québec esquisse ici quelques actions et principes qui peuvent dès maintenant se concrétiser.

#### 4.3.1 Étendre à l'échelle du Québec la campagne de sécurité sur les systèmes d'éclairage qui se déploie à Montréal.

Le Tour de l'Île de Montréal a joué un rôle capital en initiant une campagne publicitaire en vue de sensibiliser les cyclistes et l'industrie à l'importance des systèmes d'éclairage et des équipements de visibilité. Cette campagne se double d'un événement de nuit, Un Tour la Nuit, qui ajoute à l'efficacité des messages. Elle mobilise, de plus, de nombreux partenaires, dont certains ont des appréciations différentes sur la pertinence d'obliger le port du casque cycliste.

L'utilisation d'un système d'éclairage, lorsqu'on roule le soir, est obligatoire au Québec depuis 1981. Or, en dépit de l'existence de cette loi, à peine 10 %, des cyclistes possèdent un équipement de ce type. On reconnaît généralement qu'environ le quart des décès de cyclistes surviennent après la tombée du jour, tandis que tout juste 1 % à 2 % du kilométrage, d'après nos estimations, serait parcouru à ce moment de la journée.

Il y a donc des gains appréciables à réaliser en intervenant sur cette question. Il faudra poursuivre la campagne entreprise, l'enrichir de recherches nouvelles (voir le point sur les équipements), de stratégies promotionnelles engageant l'industrie et, surtout, l'étendre graduellement à l'échelle du Québec. En effet, pour l'instant, la campagne se déploie principalement dans la région de Montréal. Une fois bien rodée, elle pourrait étendre son rayonnement à tout le Québec.

Prendre le pari de l'éducation, c'est aussi prendre le pari de composer avec le temps. De nombreux cyclistes semblent croire que l'éclairage des rues est suffisant. Pourtant, il est reconnu que rouler en voiture la nuit les phares éteints est dangereux même en ville. Le même raisonnement ne semble pas encore acquis en ce qui concerne le vélo. Cela donne une idée du chemin à parcourir au plan du changement des mentalités. De plus, en travaillant sur l'éclairage, les gains potentiels, qui se mesurent en vies sauvées et en blessures évitées, prennent aussi un sens symbolique. Un vélo équipé d'un système d'éclairage devient un véhicule et non pas un simple article de sport.

#### 4.3.2 Un observatoire des points noirs

Beaucoup d'accidents de vélo pourraient être évités si un aménagement adéquat était réalisé. Au 32<sup>e</sup> congrès de l'AQTR, en 1997, le service de la circulation de la Ville de Montréal a fait une présentation d'interventions réussies aux carrefours les plus accidentés de la plus grande ville du Québec<sup>61</sup>. Le principe de ces interventions pourrait être adapté aux accidents cyclistes. L'occasion serait propice pour des collaborations entre des services gouvernementaux (SAAQ et ministère des Transports), les municipalités (les ingénieurs à leur service), les corps policiers, les groupes

---

<sup>61</sup> « Programme de sécurité aux carrefours les plus accidentés sur le réseau de la Ville de Montréal », Chantal Valiquette et Carol Richard, *Complémentarité et compétitivité des modes de transports*, Recueil des communications du 32<sup>e</sup> congrès annuel de l'Association québécoise du transport et des routes, du 6 au 9 avril 1997, pp.203 à 223.

cyclistes et communautaires, le milieu scolaire, etc. Un examen de l'environnement des accidents, sous un angle multidisciplinaire, nous amènerait à mieux saisir, notamment, pourquoi certaines régions sont sureprésentées dans le bilan des victimes.

#### 4.3.3 Cibler les groupes à risque

Tous les cyclistes n'ont pas le même comportement à risque. À preuve, un examen sommaire du bilan routier des dernières années (1994 à 1998) révèlent que les hommes comptent pour 72 % des accidentés cyclistes et qu'ils figurent dans 80 % des accidents entraînant un décès. Bien plus, les moins de 20 ans représentent 59 % des accidentés et 54 % des décès. Les garçons de moins de 20 ans représentent 42 % de toutes les victimes et 39 % de tous les décès.<sup>62</sup>

Ce portrait Polaroid des accidents cyclistes mériterait d'être complété. Néanmoins, il reste que les jeunes et plus particulièrement les jeunes garçons fournissent un contingent de victimes supérieur à leur poids dans la population cycliste. Ce n'est pas la première fois que cette observation est soulevée.<sup>63</sup> Il est vrai que la solution n'est pas simple. Ce n'est pas, cependant, parce qu'une question est complexe qu'il faut éviter de l'aborder.

#### 4.3.4 Recherche sur les équipements sécuritaires

Le casque cycliste mériterait de faire l'objet d'attention, au niveau des attaches et de « l'adaptabilité », afin d'accroître son efficacité comme mesure de protection.

Au chapitre des équipements d'éclairage, on retrouve de tout et n'importe quoi sur le marché. Alors que les phares de voitures sont réglementés, c'est le néant ou la loi de la jungle qui s'applique en matière d'éclairage de vélo. Une norme minimale d'efficacité (puissance, distance, brillance) de ces équipements évacuerait du marché les mauvais produits et favoriserait une standardisation des produits qui ne pourrait qu'être bénéfique au cycliste en tant qu'utilisateur et consommateur. Un rafraîchissement des règles du Code de la sécurité routière devrait être envisagé pour spécifier les normes de réflectivité et d'éclairage des équipements obligatoires, car, comme on l'a dit, pour le moment tous les équipements sur le marché se valent.

Enfin, il vaudrait la peine de se pencher sur de nouvelles technologies présentes dans les pays européens et qui apparaissent d'une efficacité impressionnante. Nous pensons notamment aux pneus à flancs réflectorisés (blanc) qui donnent une signature visuelle latérale incomparable. Si l'examen est concluant, ces nouvelles technologies pourraient être intégrées au Code la sécurité routière.

#### 4.3.5 Perfectionner nos outils de mesure des accidents de bicyclettes et approfondir notre connaissance de la pratique du vélo

Un premier effort a été entrepris, suite à la mise en oeuvre de la politique vélo, pour connaître de façon systématique l'état du vélo au Québec. Il faut souhaiter que cette étude soit poursuivie afin que l'on puisse approfondir notre compréhension de l'évolution de la pratique du vélo.

---

<sup>62</sup> Ces données ont été compilées à partir du dossier statistique *Bilan 1998, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, Société de l'assurance automobile du Québec, mai 1999, 207 pages.

<sup>63</sup> On relira, notamment, *Les choix de la prochaine décennie*, p.49, le mémoire présenté par Vélo Québec, en 1993, lors de la tournée ministérielle en vue d'élaborer un politique vélo pour le Québec. On consultera aussi : *Problématique des accidents de bicyclette au Québec en comparaison avec l'étranger*, Régie de l'assurance automobile du Québec, juin 1984, pp.18 à 21.



Notre connaissance des accidents reste, avouons-le, relativement incomplète. Elle aurait besoin en premier lieu, d'une mise à jour et, en deuxième lieu, d'une mise aux normes, pourrait-on dire. La connaissance de la problématique des accidents affectant les cyclistes s'est substantiellement développée dans la dernière décennie, en particulier en Europe, où des efforts ont été faits pour accroître l'usage du vélo et réduire le nombre des victimes. Il est regrettable que ces recherches et développements ne reçoivent pas, chez nous, une plus grande attention de la part des intervenants assignés à la sécurité routière.

Le rapport du coroner de la région de Toronto contient des recommandations qui mériteraient d'être analysées. Jusqu'à maintenant, on a surtout pointé du doigt, dans les accidents dont les cyclistes sont victimes, le mauvais comportement de l'utilisateur de vélo. Or, il semblerait que ce portrait mériterait des nuances. De plus, une des difficultés à bien comprendre les accidents de vélo viendrait des lacunes dans les outils utilisés pour rapporter les accidents.

#### 4.3.6 Les enfants : un problème d'adultes

Une étude réalisée, en 1992, par une équipe de chercheurs du département de Urban and Regional Planning de University of Florida posait la question suivante : « Est-ce qu'une nation qui a envoyé un homme sur la lune... est capable de rendre sécuritaire le déplacement (à pied ou à vélo) d'un enfant vers l'école ? »<sup>64</sup>.

Poser la question c'est déjà convenir d'un problème. Or, d'après certaines recherches<sup>65</sup>, le problème viendrait d'abord des adultes, les parents, les enseignants, entre autres, qui trouvent que se rendre à l'école en vélo est dangereux.

Si nous soulevons la question de l'école et des enfants, c'est qu'elle fournit un cadre (le trajet entre le domicile et l'école) et une dynamique éducative (les parents et les enseignants) où l'enfant peut faire l'apprentissage sécuritaire de la bicyclette. C'est ainsi que procèdent les pays qui favorisent l'usage de la bicyclette dans leur société. Il existe de nombreuses expériences passionnantes dont il serait possible de s'inspirer<sup>66</sup>.

Ce n'est pas une approche gagnante que de donner un vélo à des enfants et de les laisser libres dans la nature, sous prétexte que l'environnement n'est pas dangereux ou qu'ils ont la tête bien protégée. Il incombe aux parents d'initier leurs enfants à la pratique du vélo, à sa maîtrise d'abord, et à son utilisation dans la circulation. Une bonne part des parents d'aujourd'hui sont cyclistes et peuvent donc jouer ce rôle adéquatement, contrairement aux générations qui les ont précédées et qui n'ont pas eu accès au vélo. Mais cet apprentissage est long et global. Il comprend l'acquisition de connaissances, l'acquisition d'habiletés motrices et perceptives, une certaine maturité affective (qui fait notamment que l'enfant ne se jette pas dans la circulation) et un niveau de développement social. Cet apprentissage requiert du temps et de la répétition, d'où le caractère privilégié du trajet reliant le domicile à l'école.

---

<sup>64</sup> Home-to-School Transportation Study, Executive Summary, Earl M. Starnes, Jay M. Stein, Linda B. Crider, Ivonne Audirac, Allan W. Pither et al, Département de Urban and Regional Planning, University of Florida, December 1992, 45 pages.

<sup>65</sup> Notamment l'enquête de madame Johanna Cleary réalisée à Nottingham : « Health and The Environnement » *Proceedings of the 8 th Velo-City Conference*, Basel, 1995, pp.224-226.

<sup>66</sup> On lira, sur cette question, les actes du colloque « L'éducation au vélo », qui s'est tenu à Bruxelles le 3 février 1999, dans *Les cahiers du vélo*, N<sup>o</sup>. 1, janvier/février 1999, une publication trimestrielle de Pro Vélo, 31 pages. On consultera aussi les nombreux écrits de l'organisme britannique Sustrans, qui développe depuis quatre ans le programme « Safe Routes to School », largement inspiré de l'exemple danois. Une présentation de ce programme a eu lieu à la Maison des cyclistes, à Montréal, le 1<sup>er</sup> octobre 1999.

Les parents ont besoin de soutien et c'est là que l'école, les municipalités et le gouvernement peuvent jouer un rôle essentiel. Les municipalités et le gouvernement doivent aménager des trajets sécuritaires entre les écoles et les domiciles. L'école et les parents doivent collaborer pour l'accompagnement des enfants et leur apprentissage.

Il serait erroné d'affirmer que le Québec part à zéro en ce domaine. Il faut souligner le travail considérable que jouent les Clubs Optimistes et les services policiers. Des outils ont été développés pour les enseignants par Vélo Québec avec la SAAQ. Le Tour de l'Île de Montréal organise depuis 8 ans le Tour des Enfants et produit un magazine éducatif sur le vélo qui est distribué gratuitement à quelque 165 000 exemplaires dans les écoles primaires. D'autres interventions dignes de mention sont faites ou ont été réalisées dans différentes régions. Il sera pertinent d'en dresser un jour une liste exhaustive.

Il est temps, à notre avis, de passer une autre étape si nous voulons réaliser des gains supplémentaires dans la réduction des victimes cyclistes chez les enfants. La résolution de ce problème passe aussi par la résolution du problème de l'inactivité physique des enfants dont les conséquences compromettent l'avenir de notre société. La réflexion de Kino-Québec sur les transports actifs pourrait utilement être mise à contribution. L'heure est venue de mobiliser les énergies préoccupées par le sédentarisme des enfants et la réduction des accidents de vélos.

## Conclusion

---

Depuis le tout début de ses activités, Vélo Québec a inscrit la sécurité des cyclistes au coeur de ses préoccupations. À ce titre, nous nous sommes donc intéressés de près au casque protecteur en tant que moyen, parmi d'autres, d'améliorer cette sécurité.

De même, nous avons participé activement aux débats sur le port obligatoire de cet accessoire. Considérant que la présente consultation publique représente la troisième tentative en ce sens, considérant en outre que le livre vert qui en constitue la base est décevant, Vélo Québec souhaite vivement que toute la question du port obligatoire du casque protecteur par les cyclistes soit désormais reléguée à l'arrière-plan, au profit de la mise en oeuvre d'un ensemble de mesures de sécurité et d'une politique globale sur le vélo qui viseraient à promouvoir le développement du vélo, à sécuriser la pratique de la bicyclette et à réduire le nombre de victimes cyclistes.

L'approche globale, privilégiée par Vélo Québec, se résumerait ainsi :

1. D'abord et avant tout, la création d'un environnement favorable à la pratique du vélo par des pistes cyclables, l'asphaltage des accotements sur les routes régionales et la réduction de la vitesse des voitures en milieu urbain.
2. Des efforts d'éducation, qui doivent commencer dès le primaire, afin d'inciter les cyclistes à respecter des règles de sécurité communes à tous les usagers du réseau routier, à s'équiper adéquatement (casque protecteur, systèmes d'éclairage, etc.) et sensibiliser les automobilistes au partage de la route.
3. Enfin, en appui aux campagnes d'éducation, des interventions policières ciblées, sur des points majeurs du Code : respect des feux rouges et de la signalisation, rouler dans le sens de la circulation, présence de systèmes d'éclairage, etc.

Dès maintenant, un certain nombre d'actions et de principes pourraient être adoptés et commander l'intervention gouvernementale. Ce sont :

- Étendre à l'échelle du Québec la campagne de sécurité sur les systèmes d'éclairage qui se déploie à Montréal.
- Créer un observatoire des points noirs.
- Cibler les groupes à risque.
- Initier la recherche sur les équipements de sécurité.
- Perfectionner nos outils de mesure des accidents de bicyclettes et approfondir notre connaissance de la pratique du vélo.
- Mobiliser les adultes du Québec, individus et organismes, préoccupés par l'inactivité physique des jeunes et la réduction des accidents de bicyclette.

Le Québec se distingue déjà par sa politique sur le vélo et par le développement de ses voies cyclables, notamment la *Route verte*. Les Québécois et les Québécoises, la population la plus cycliste en Amérique du Nord, reconnaissent les bienfaits de la pratique du vélo au plan social et au plan de la santé, tant pour les individus que pour la collectivité.

Vélo Québec considère qu'il serait déplorable, voire désastreux, de compromettre tous ces acquis au profit d'une législation dont les rares expériences de mise en oeuvre suggèrent qu'il serait mal avisé de les imiter.