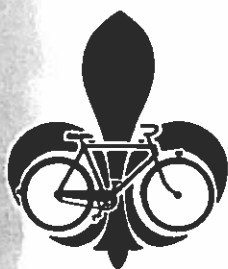




# LE CODE DE LA ROUTE

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR

## VELO-QUEBEC



AOUT 1979

## AVANT-PROPOS

A plusieurs reprises dans ce mémoire vous verrez apparaître le nom de Vélo-Québec. Il ne s'agit pas d'un nouvel organisme puisque Vélo-Québec a 15 ans.

Ce nouveau nom de la Fédération Québécoise de Cyclotourisme veut refléter plus fidèlement les 3 grands objectifs généraux de notre organisation, qui sont:

- Promouvoir l'usage de la bicyclette à des fins utilitaires et comme moyen de transport
- Promouvoir l'usage de la bicyclette à des fins récréatives et comme outil de loisir
- Défendre les intérêts des usagers de la bicyclette, dans une perspective de protection du consommateur

Vélo-Québec a une action à la grandeur du territoire québécois. C'est pourquoi il a assumé le leadership de la consultation qui a amené la présentation du présent mémoire sur le code de la route.

Ce mémoire que nous soumettons au Gouvernement du Québec et au Ministère des Transports est à la mesure de notre organisation et de nos moyens. Or, nous n'avons pas toujours toutes les ressources à notre disposition, par exemple, une vingtaine d'avocats qui auraient pu soupeser le pour et le contre, ainsi que toutes les implications possibles de telle ou telle action.

Ce mémoire reflète pourtant les problèmes que vivent quotidiennement les usagers de la bicyclette, ainsi que les inter-relations qu'ils entretiennent avec les autres usagers du réseau routier.

Nous sommes d'accord avec le principe d'une réglementation qui amène une meilleure coexistence de ces usagers, une plus grande sécurité pour tous et une protection des véhicules contre le vol. Il reste à nous entendre sur les moyens à prendre.

Michel Labrecque

Président

VELO-QUEBEC

## INTRODUCTION

### UN PROJET QUI IGNORE L'ÉVOLUTION

Globalement, on peut dire que de tous les avant-projets de loi présentés par le Gouvernement du Québec depuis deux ans, le nouveau code de la route est l'un des plus décevants.

Il est certes plus clair et plus compréhensible. Il contient des articles innovateurs, en particulier ceux concernant le co-voiturage, les autobus interurbains, les corridors réservés aux autobus urbains, ainsi que les nouvelles exigences relatives au permis de conduire.

Mais nous nous attendions à un projet plus dynamique, avant-gardiste même. Un projet qui aurait mieux reflété les grandes préoccupations énergétiques et écologiques de l'heure. Un projet qui aurait tenu compte davantage des habitudes des conducteurs québécois et des problèmes rencontrés par tous les utilisateurs "marginaux" de la route (piétons, cyclistes, usagers du transport en commun...).

Quelques flèches doivent être décochées à l'endroit des fonctionnaires du Ministère des Transports. Ce sont eux qui toute l'année durant travaillent sur le code de la route. Ils ne semblent toutefois pas se soucier des politiques sociales, culturelles et énergétiques du présent gouvernement, et même du gouvernement précédent.

Pour eux, la sacro-sainte automobile demeure le seul véhicule adapté à notre si grand territoire, à notre si difficile climat. L'avant-projet est la preuve de cette mentalité à courte vue. Des solutions qui permettront à une population d'automobilistes très indisciplinés de tourner à droite aux feux rouges et de dépasser du côté droit...

Pourtant, "passé un certain seuil, les mesures en faveur de la circulation automobile aggravent les encombrements"<sup>1</sup>. Ce seuil, il est franchi depuis belle lurette dans les métropoles nord-américaines.

Faute de temps et aussi par souci de pertinence nous n'avons pas élargi le débat à l'ensemble des véhicules et des usagers du réseau routier. Car il s'agit d'un code de la route et non d'un livre blanc sur le transport. D'ailleurs, Vélo-Québec a montré ses couleurs concernant les problèmes de transport en milieu urbain à quelques occasions lors d'une consultation régionale<sup>2</sup>, d'une élection municipale<sup>3</sup> et fédérale<sup>4</sup>.

Tous les documents d'importance<sup>5,6,7</sup> sur le transport arrivent toujours à la même conclusion: pour que se réalise une approche nouvelle en matière de transport, il faut mettre en place divers règlements incitatifs ou coercitifs et d'autres règlements présentement limitatifs doivent être modifiés. Le Ministère en est rendu à cette étape. Il n'a pas à commander de nouvelles études. Tous les chiffres sont sur la table et ont été compilés par le Ministère lui-même, que ce soit les statistiques ayant trait aux accidents et dangers de la circulation à bicyclette que celles concernant l'efficacité technique de ce véhicule.

1. BOSQUET, Michel. Ecologie et Politique. Editions du Seuil, collection Points, 1975, 1977. p. 22
2. DESJARDINS, Jacques. Mémoire présenté par la F.Q.C. au C.E.P.A.M.U. Montréal, 1977
3. VELO-QUEBEC. Proposition pour notre ville quotidienne, présenté lors des élections municipales de Montréal en 1978
4. VELO-QUEBEC. Proposition pour faire vivre le port et le fleuve, présenté lors des élections fédérales du 12 mai 1979
5. OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DEVELOPPEMENT DU QUEBEC. Les orientations du développement régional de Montréal. 23 février 1979. p. 130-141
6. HUDSON, Mike. The Bicycle Planning Book. Friends of the earth. 1978. p. 45
7. C.T.R.M. Le Transport des personnes, 1977

Il faut mentionner le travail, d'une très grande qualité, qu'a réalisé Robert Letarte<sup>8,9</sup>. Celui-ci nous dit, en introduction à l'une de ses études, que "Même si dans plusieurs pays d'Europe et d'Asie il existe depuis longtemps des "voies cyclables" à cause de l'usage fonctionnel de ce moyen de transport, c'est aux Etats-Unis que nous avons retrouvé le plus grand nombre d'études concernant l'aménagement de telles pistes dans un contexte routier et urbain comparable à celui du Québec"<sup>10</sup>.

Par extension, c'est aux Etats-Unis que l'on retrouve le plus grand nombre d'études scientifiques démontrant hors de tout doute l'efficacité énergétique, les effets bénéfiques sur l'organisme et le respect de l'environnement de la bicyclette.

Même le président américain Jimmy Carter, créait au mois de juillet une commission spéciale chargée, non pas d'étudier les avantages de la bicyclette comme moyen de transport, mais d'inventorier tous les obstacles physiques et législatifs qui empêchent une utilisation plus massive de ce véhicule. Le temps est donc venu d'agir et d'élaborer une réglementation qui reflète les diverses mentions d'honneur dont on affuble la bicyclette.

---

8. LETARTE, Robert. Les aménagements cyclables - leurs normes, leur conception. Ministère des Transports du Québec. Montréal, 1978. 110 p.

9. LETARTE, Robert, BOUCHER, Yves, TRUDEL, Michel. La bicyclette - Un moyen de transport. Ministère des Transports du Québec. Montréal, 1978. 172 p.

Ces documents ont été republiés par Vélo-Québec au printemps 1979. Un autre document d'ensemble intitulé "Les aménagements cyclables" a aussi été édité par Vélo-Québec.

Cet énorme dossier, la bible des aménagements cyclables au Québec, réunit des textes de Robert Letarte, Michel Trudel, Pierre Bélec, Otavio Gallela, Louise Roy et François Marcil.

10. op. cit. La bicyclette un moyen de transport. p. 2

Jean-Guy Dubuc, dans un éditorial publié dans La Presse du lundi 9 juillet 1979, disait: "C'est d'ailleurs là un bel exemple de notre laisser-aller frondeur: l'affrontement voitures-bicyclettes. Ces dernières roulent dans la rue et doivent respecter le code de la route.

Mais personne ne prend la chose au sérieux, bien au contraire. D'ailleurs certains automobilistes ne peuvent supporter la vue d'un cycliste et semblent avoir décidé de les éliminer un à un ... Comme on est absolument dépassé par le problème des cyclistes, on va tout simplement les ignorer dans le projet de loi."

Non! Nous ne donnerons à personne le temps ni l'occasion d'oublier les usagers de la bicyclette. Il y a, dans le présent mémoire, suffisamment de propositions qui permettent d'agir. Pour tous les cyclistes, le code de la route revêt une grande importance. Une importance d'autant plus grande qu'ils doivent s'adapter à une circulation automobile ainsi qu'à une signalisation et une infrastructure qui n'ont pas été pensées en fonction d'eux <sup>11</sup>.

Les usagers de la bicyclette, qu'ils utilisent ce véhicule comme outil de loisir ou comme moyen de transport, sont soumis au même code de la route. Pourtant les chiffres sont assez éloquentes pour penser que la bicyclette n'est pas une simple mode passagère: activité de loisir la plus populaire selon l'enquête menée par SORECOM pour le Haut-Commissariat à la Jeunesse, aux Loisirs et aux Sports <sup>12</sup>, un million de bicyclettes dans la seule région de Montréal, plus de trois millions dans les sous-sols, les garages ou sur les routes du Québec <sup>13</sup>.

11. op.cit. La bicyclette un moyen de transport. Aspects légaux p. 15

12. SORECOM. Participation des Québécois aux activités de loisir. Enquête réalisée pour le H.-C.J.L.S. Québec, 2e trimestre 1978, no catalogue A-1-6 1978. p. 15

13. op. cit. La bicyclette un moyen de transport. p. 1

Ces milliers, ces centaines de milliers de cyclistes, enfreignent quotidiennement une foule de règlements. Pour eux, la circulation est une jungle, particulièrement en milieu urbain. Ils ne comptent que sur leur habileté et leur expérience pour se sortir indemnes des multiples obstacles. Des automobilistes prudents se transforment souvent en cyclistes peu respectueux des feux de circulation et des arrêts: circulation à gauche, à contresens d'un sens unique, en queue de poisson, sur les trottoirs... et quoi encore.

La contre-partie est aussi vraie: l'automobiliste développe une hargne et une agressivité trop souvent démontrées. Un véhicule pesant une tonne, arrivant à près de 60 km/heure, bouscule, coince et coupe. La route appartient à ces lourdeaux.

Nous ne pensons pas que le seul fait de changer les règlements peut améliorer la situation actuelle, car une éducation globale s'avère beaucoup plus nécessaire. Une première étape dans ce sens a déjà été franchie par la réalisation d'un cours s'adressant aux étudiants de 4ième année primaire sur la bicyclette et la sécurité routière<sup>14</sup>. En s'appuyant sur l'application des règlements, nous pouvons entrevoir une meilleure coexistence.

L'avant-projet sur le code de la route doit voir plus loin. Pour que dans les années 1990 débute une ère d'utilisation plus rationnelle des énergies, du temps et des espaces.

---

14. FEDERATION QUEBECOISE DE CYCLOTOURISME, MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. La bicyclette et la sécurité routière. Cours de formation et d'éducation des jeunes conducteurs de bicyclette. Printemps 1979



## CHAPITRE I

### NOS DEFINITIONS

Pour aider à une meilleure compréhension du texte, nous avons pensé d'abord définir les termes les plus couramment utilisés.

#### La Bicyclette:

véhicule routier à deux roues de même diamètre ayant une roue arrière motrice, mûe uniquement par la force musculaire.

La bicyclette désigne un véhicule conçu pour un seul utilisateur (une selle, un guidon, un système de pédalier).

Pour nous le terme "bicyclette" englobe les termes suivants:

le tandem: bicyclette munie de deux selles, de deux guidons et de deux systèmes de pédalier de façon à permettre à deux cyclistes de combiner leur force musculaire, (il peut y avoir des tandems pour 3, 4... personnes);

la bicyclette mustang: bicyclette dont la roue avant peut parfois être de diamètre inférieur à celui de la roue arrière. Elle est facilement reconnaissable à son guidon surélevé et à sa selle allongée ("banane");

la bicyclette moto-cross: bicyclette mustang sur laquelle on retrouve un ou plusieurs des éléments suivants: amortisseurs avant et arrière, à ressorts ou à air; imitation de réservoir d'essence; plaque pour y apposer un numéro; renfort coussiné entre les deux poignées du guidon;

le tricycle: véhicule routier à trois roues mû uniquement par la force musculaire;

le triporteur: tricycle muni d'un caisson pour porter des bagages ou des marchandises.

Ne sont pas considérés par notre définition les termes suivants:

l'unicycle: cycle acrobatique à une seule roue mûe uniquement par la force musculaire;

la bicyclette de piste: bicyclette vendue pour la compétition sur piste, munie de pneus appelés "boyaux", et ne comportant qu'un seul rapport plateau-pignon, le pignon étant fixe sur le moyeu arrière.

La bicyclette est un véhicule non motorisé. Elle est aussi un véhicule routier, terme général employé dans le projet de code de la route. Plusieurs chapitres ne s'adressant pas aux cyclistes (permis de conduire, points de démérite, cours de conduite...) on retrouve donc souvent la phrase suivante, en introduction:

"Pour les fins du présent chapitre, les mots "véhicules routiers" ne comprennent pas les véhicules non motorisés".

## CHAPITRE II

### NOS PROPOSITIONS POUR CONTRER LE VOL DES BICYCLETTES

Le vol est sans contredit l'un des fléaux qui affecte le plus l'utilisateur de la bicyclette. Les cyclistes, à la sortie de l'épicerie, du bureau ou de l'école appréhendent toujours la disparition de leur bicyclette. Celà est devenu une restriction au déplacement, les cyclistes préférant utiliser une autre sorte de véhicule pour éviter d'avoir à laisser le vélo enchaîné à un poteau ou encore de le transporter sur leur épaule toute la journée.

On estime à 20 000 par année le nombre de bicyclettes volées dans l'île de Montréal, et de ces 20 000 une très petite proportion sont retrouvées<sup>1</sup>.

Comme il n'existe aucune panacée pour résoudre ce fléau, Vélo-Québec croit qu'en utilisant simultanément certains règlements du code de la route, il y aurait diminution du nombre de vols. Ces mesures sont:

- Obligation pour les manufacturiers d'apposer un numéro de série différent sur l'ensemble des bicyclettes vendues au Québec.
- Immatriculation obligatoire de toutes les bicyclettes sur l'ensemble du territoire québécois.
- Obligation pour tout marchand de bicyclettes de fournir un rapport de toutes ses ventes, achats ou échanges de bicyclettes usagées ou neuves.

---

1. NORMAND, Gilles. Dix mille vélos par année sont volés dans la métropole. La Presse, printemps 1976

10 000 vélos représentent le nombre de bicyclettes dont le vol est déclaré. La police de la C.U.M. estime au double le nombre total de bicyclettes volées.

- Création d'espaces de stationnement réservés aux bicyclettes.
- Incitation à déclarer tout vol de bicyclette.

Reprenons maintenant chacune de ces mesures.

En référence au règlement # 203 du projet sur le code de la route qui est suffisamment clair quant à l'obligation d'apposer un numéro de série. Comme le disait Jean-Claude Leclerc dans un éditorial du journal *Le Devoir* : "Telle compagnie étrangère fait impunément entrer au pays des bicyclettes qui ne portent aucun numéro de série. Tel autre fabricant utilise la même série de numéro pour plusieurs de ses productions d'une année à l'autre, de sorte qu'un même numéro de série peut se retrouver sur plusieurs véhicules de même marque et de séries différentes!"<sup>2</sup>.

Nous PROPOSONS:

- que soit assigné à chaque compagnie qui vend des bicyclettes au Québec un code alpha-numérique différent, autorisé en vertu du règlement 408 J du projet sur le code de la route;
- que les bicyclettes d'une même compagnie, peut importe les modèles, soient identifiées à l'aide d'un code alpha-numérique différent;
- que le code alpha-numérique soit inscrit sous la boîte de pédalier;
- que l'immatriculation ne soit accordée qu'à la condition d'avoir le code alpha-numérique inscrit sur la bicyclette.

---

2. LECLERC, Jean-Claude. L'épopée des vols de bicyclettes. *Le Devoir*, mardi 12 juillet 1977

La bicyclette, véhicule non motorisé, est exempté d'immatriculation au Québec. Le règlement # 145 A , alinéa b) permet aux municipalités d'exiger que la bicyclette soit enregistrée. Ce règlement est farfelu, surtout dans les régions métropolitaines comme Québec et Montréal.

Certaines villes exigent l'enregistrement et d'autres pas. Les cyclistes de Laval, par exemple, qui se déplacent à Montréal n'ont pas de "plaques". Le policier qui déciderait d'arrêter un contrevenant se trouverait dans une situation plus ou moins absurde.

Une bicyclette volée à Montréal pourrait facilement être enregistrée dans une ville voisine, puisque le contrôle inter-municipal est inexistant. Et de plus, elle n'a même pas besoin d'être à nouveau immatriculée (Laval - Montréal).

En référence aux règlements # 24 et 33 du projet sur le code de la route,

nous PROPOSONS:

- que toutes les bicyclettes utilisant le réseau routier québécois soient immatriculées.

La plaque métallique communément utilisée, et que l'on place sur l'axe de la roue avant ou arrière, est très dangereuse. Nous proposons donc l'utilisation d'une plaque plastifiée fixée aux haubans à l'aide d'une bague de métal (ce système est déjà utilisé par certaines municipalités). Cette plaque pourrait même être enduite d'une surface réflectorisée. Une alternative serait d'apposer un auto-collant en haut du tube selle-pédalier.

L'instauration de l'immatriculation des bicyclettes au Québec pourrait compliquer les échanges, les ventes mais aussi les nombreux vols. D'autres difficultés sont posées par la durée de l'immatriculation. Voici des façons de résoudre ces problèmes:

La plaque de longue durée (échange à tous les 2 ans et plus, ou plaque à vie). Pour la première année d'application du règlement, tous les cyclistes se procureraient une plaque d'immatriculation. Elle leur serait accordée si leur bicyclette respecte certains critères (voir normes de fabrication) et serait ensuite renouvelée selon des échéances précises. Lors d'un échange ou d'une vente, le propriétaire et l'acheteur seraient incités à changer l'immatriculation de la bicyclette. Cette méthode bien que plus souple apparaît moins souhaitable, puisque "Les échéances du renouvellement des licences sont à discuter, il a été observé aux Etats-Unis que plus l'échéance est longue (2 ans ou plus) moins le système est efficace"<sup>3</sup>. C'est pourquoi nous préférons la plaque renouvelée annuellement.

La plaque annuelle. Chaque année (sans date limite d'achat puisque la saison d'utilisation varie beaucoup d'un usager à l'autre) chaque cycliste devrait se procurer sa plaque, après que les vérifications suivantes, comme pour la plaque séquentielle, aient été effectuées: Vérification de son statut de propriétaire de la bicyclette par une preuve d'achat ou par l'ancienne immatriculation et le numéro alpha-numérique de la bicyclette. Il va de soi que, à la première année d'application, ce règlement ne s'appliquerait pas. Vérification de la bicyclette selon certains critères pouvant lui permettre de rouler sur le réseau routier (voir normes de fabrication).

Quant au coût du service pour le cycliste, bien que la gratuité soit toujours en théorie préférable, nous approuverions qu'il en coûte

3. LETARTE, Robert, BOUCHER, Yves, TRUDEL, Michel. La bicyclette - Un moyen de transport. Ministère des Transports du Québec. Montréal, 1978. p. 17

de \$ 2.00 à \$ 5.00 par an, et nous proposons que les sommes ainsi recueillies servent à la création d'un fond pour les aménagements cyclables au Québec ou pour tout autre service favorisant l'usage de la bicyclette.

Cette mesure en plus d'inciter les gens à se procurer leur plaque permettrait au Ministère des Transports d'augmenter son implication et de démontrer l'intérêt qu'il porte à ce véhicule d'avenir.

Il va de soi que l'attribution des enregistrements et de l'immatriculation doit être confiée à la police municipale, les plus jeunes ne pouvant parcourir plusieurs milles pour se la procurer. De plus, pour faire la vérification des bicyclettes on devra prévoir un personnel supplémentaire et spécialisé. Des équipes "volantes" pourraient être créées. Elles feraient le tour des écoles primaires et secondaires. La bicyclette est le principal véhicule des jeunes à cet âge.

Présentement plusieurs villes confient aux marchands la vente de "plaques minéralogiques". Elles n'ont donc aucun contrôle sur la qualité des bicyclettes et sur le respect des normes de sécurité. Elles contrôlent ainsi encore moins le vol des bicyclettes.

Plusieurs bicyclettes ne sont qu'empruntées par des jeunes qui les abandonnent quelques heures plus tard. Les fourrières municipales regorgent de ces bicyclettes, et aux encans annuels la Ville de Montréal, par exemple, va chercher des sommes de l'ordre de \$ 20,000 à chaque fois.

Plusieurs voleurs sont bien organisés. Pincés-monseigneur et camionnettes spécialement équipées sont leurs outils. Ils font la "cueillette" quotidienne et volent même vélos et porte-vélos au complet. Il leur suffit de changer des pièces, couler un peu de plomb

dans le numéro de série, parfois même une petite couche de peinture, pour camoufler le vélo volé. On replace la nouvelle bécane en magasin, car il y a nombre de receleurs, peut-être parfois les mêmes qui sont chargés de vendre les plaques... Raison de plus pour douter de l'efficacité du système d'immatriculation actuellement utilisé.

Mais il ne faut pas croire que tous les marchands sont des receleurs. Les marchands spécialisés dans la vente de bicyclettes font un travail qui n'a pas besoin d'une réglementation aussi exigeante que celle du chapitre V du projet de code de la route. Quant à nous, un seul règlement se doit d'être créé à ce sujet. Il s'inscrit dans la logique d'un système d'immatriculation intelligent, informatisé, avec les sources d'information suffisantes.

Nous PROPOSONS:

Un règlement qui obligerait les marchands à fournir au Gouvernement le code alpha-numérique des bicyclettes vendues. De plus, ils devraient posséder en magasin une fiche signalétique de la bicyclette vendue, avec le nom de son premier propriétaire. Cela permettrait à l'usager de prouver qu'il est bel et bien le propriétaire de la bicyclette. On pourrait ainsi établir un lien entre le manufacturier, le marchand et le consommateur.

Nous PROPOSONS:

Comme quatrième mesure susceptible de diminuer le vol de bicyclettes, de créer des aires de stationnement réservées aux bicyclettes.



Cette proposition fait référence aux règlements du chapitre IX - sur la circulation, Section V sur le stationnement sur un chemin public - du projet sur le code de la route. Ce chapitre n'excluant pas les véhicules routiers des véhicules non-motorisés (la bicyclette), on constate que les cyclistes enfreignent tout particulièrement les règlements # 313 et 317 a, c, e, h, i.

Les bicyclettes se retrouvent habituellement accrochées aux poteaux de signalisation, aux arbres, aux clôtures mais rarement dans des stationnements prévus à cette fin. Ils embarassent les piétons, nuisent aux automobilistes.

Nous PROPOSONS:

- que, des règlements de la section II du chapitre IX, soit exclue la bicyclette comme véhicule routier;
- que l'on établisse une norme<sup>4</sup> pour tous les édifices publics, selon un ratio qui tienne compte de l'espace réservé aux véhicules motorisés, pour l'installation de stationnements sécuritaires.

Il est important d'ajouter que trop souvent nous héritons de supports à vélos que l'on a baptisé "tord roue". Inadaptés au maintien d'une bicyclette, ils sont souvent mal fixés au sol, placés dans un endroit inaccessible, loin de tout passant. Comme si l'on voulait donner plus d'intimité au voleur dans son travail...

L'installation de stationnements sécuritaires pour bicyclettes, faciles d'accès et de construction solide, ou encore l'allocation de locaux réservés avec des jetons comme pour les vestiaires, ou d'espaces

---

4. Un espace-auto réservé au stationnement de bicyclettes pour 60 à 80 espaces destinés aux automobiles semblent une bonne norme.

surveillés par un gardien, sont des mesures susceptibles de favoriser fortement l'utilisation de la bicyclette à des fins utilitaires.

Comme dernière mesure,

nous PROPOSONS:

- que les cyclistes soient incités à donner avis du vol de leur bicyclette, que ce soit aux autorités municipales ou aux représentants du ministère conformément au règlement # 428 du projet de code de la route.

Presque toutes les familles du Québec se sont faites voler une ou plusieurs bicyclettes. Cela est devenu presque normal. Pour les cyclistes qui ont fait l'expérience de plusieurs vols successifs cela est suffisant pour les décourager d'utiliser ce véhicule.

### CHAPITRE III

#### NOS PROPOSITIONS POUR AMELIORER LA SECURITE DES BICYCLETTES

Nous avons parlé précédemment des marchands spécialisés. Ces derniers, et ils sont nombreux, font un excellent travail. Comme ils exercent un commerce, leur intérêt lucratif relègue au deuxième rang l'information adéquate que devrait recevoir le consommateur au moment de l'achat de sa bicyclette.

C'est pourquoi Vélo-Québec s'est attaqué à ce problème depuis deux ans. L'amplitude que nous donnerons dans les prochains mois à la protection des intérêts des usagers de la bicyclette, élargira nos contacts avec les commerçants et les manufacturiers. Nous pourrions certes nous entendre avec eux sur un minimum d'informations et de produits de qualité à mettre sur le marché. Mais dépassant cette entente de gré à gré, le gouvernement se doit de mettre un peu d'ordre dans cette jungle de produits hétéroclites, dangereux et inutiles.

Les critères d'esthétiques des compagnies dépassent souvent les besoins d'efficacité et de sécurité des consommateurs. Les idées préconçues de certains marchands concernant les besoins du public les amènent à modifier les bicyclettes au nom de la légèreté pour plus de vitesse.

Très peu de pays ont senti le besoin d'avoir une législation sur les normes de fabrication. Quand nous disons très peu, nous faisons référence principalement aux pays où la bicyclette est un véhicule de transport de premier plan (Chine, Pays scandinaves, Pays-Bas). Pour les cyclistes de ces pays, la bicyclette doit allier des qualités de confort, de sécurité et de fiabilité. Ils utilisent donc des machines très

solides, avec une ou trois vitesses. La selle est large, les guidons sont droits et relevés, ce qui leur permet d'avoir une meilleure vision dans la circulation. Il est donc inutile pour ces pays d'élaborer une foule de règlements puisque les manufacturiers produisent des vélos d'assez bonne qualité.

Par ailleurs, le Nord-américain attribue d'autres critères de qualités à une bonne bicyclette. Pour nous, légèreté, vitesse et performance sont recherchées. Le marché est donc inondé de ces "pseudo-merveilles dont le prix varie entre \$ 100 et \$ 120" .

Les multiples genres de bicyclettes utilisées créent une différence dans le besoin de légiférer. Les Américains ont décidé d'intervenir après étude des statistiques révélant que la bicyclette est le "jouet" causant le plus d'accidents. Ils s'attaquent en fait à seulement 15%<sup>1</sup> de toutes les causes d'accidents à bicyclette. L'autre 85% étant dû à une négligence de la part du cycliste ou de l'automobiliste. Pour eux, une diminution possible de 15%<sup>2</sup> c'est déjà un pas de franchi. De plus, nombre d'accidents, ne sont pas attribués à des défauts mécaniques mais font référence à l'équipement réglementaire de la bicyclette (en particulier l'éclairage et les réflecteurs). Cette loi américaine<sup>3</sup> est en application, pour la majorité de ses règlements, depuis

1. LABRECQUE, Michel. Guide de l'acheteur. 2ième édition, printemps 1979 Fédération Québécoise de Cyclotourisme. p. 9
2. A ce sujet, les statistiques du Conseil Canadien de la Sécurité et du Gouvernement américain coïncident.
3. CONSUMER PRODUCT SAFETY COMMISSION. Commercial Practices. Hazardous substances and articles - Requirement for bicycles. Federal Register, vol. 41, no 19, January 28, 1976
4. Présentement les manufacturiers utilisent le règlement I.S.O., concernant les normes de fabrication de bicyclettes. Ce règlement qui comporte certaines faiblesses a servi de base pour la rédaction du C.P.S.C. américain.

le 11 mai 1976. Elle est exigeante. Les manufacturiers de pièces et de cycles la contestent même en cour. En attendant ils envoient au Canada et au Québec les bicyclettes qui ne respectent pas toutes les normes du Consumer Product Safety Commission.

Nous profitons quand même de plusieurs modifications apportées aux bicyclettes en vertu de cette loi. Quand on adapte un produit efficace pour une population de 220 millions d'habitants, pourquoi 6 millions de voisins devraient s'en priver? Mais les bicyclettes fabriquées au Québec et destinées au marché québécois ne se conforment pas aux règles du Consumer Product Safety Commission.

C'est pourquoi nous vous proposons d'établir des normes de fabrication pour certaines pièces et accessoires de la bicyclette, conformément à la disposition du règlement # 225 du projet sur le code de la route. Une volonté politique suffit, les chiffres et les statistiques pouvant l'appuyer, étant déjà connus. On peut souligner des précédents comme l'empressement avec lequel le gouvernement a légiféré sur la moto-neige\*. Quelques hivers bruyants et parsemés de morts ont amené la création de milliers de kilomètres de sentiers, ainsi qu'un document de soixante pages réglementant la fabrication des motos-neiges, la signalisation et la circulation de ce véhicule\*.

---

INTERNATIONAL STANDARD ORGANISATION. Cycles and Major sub-assemblies. October 1977. Document ISO/TC 149/SC 1 (Secretariat - 41) 108 F

5. LABRECQUE, Michel. Les lauriers c'est pas pour demain. Le cyclo-nouvelles. Février/mars 1979. Vol. 7 no 1
6. MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Lois, Règlements et Ordonnances du transport. Volume 2. Règlement no 7. p. 185 à 241

En référence aux règlements # 179 et 180 premier alinéa du chapitre VIII, section I, Les phares, feux et réflecteurs, du projet sur le code de la route,

nous PROPOSONS:

- qu'une bicyclette (au sens défini au tout début) immobilisée ou en mouvement, sur un chemin public, doit être munie:
  - . à l'avant d'un réflecteur blanc
  - . à l'arrière d'un réflecteur rouge
  - . sur chaque pédale, à l'avant et à l'arrière, un réflecteur de couleur ambre
  - . un réflecteur ambre fixé aux rayons de la roue avant,
  - . un réflecteur rouge fixé aux rayons de la roue arrière
- ou
- sur chaque flanc de chaque pneu une bande réfléchissante blanche
- ou
- un ensemble de bande réfléchissante ambre apposée sur chaque fourreau de la fourche avant, et rouge sur les haubans et les bases arrière.

Ces réflecteurs devront être conformes aux normes prescrites par les règlements du gouvernement. Ces normes déterminent le ou les emplacements des réflecteurs ainsi que leurs dimensions minimales. Ce règlement s'applique de jour comme de nuit. Et il n'y a aucune exception prévue. Une bicyclette dite de compétition doit se conformer aux règlements lorsqu'elle emprunte un chemin public, en dehors des parcours délimités pour des courses organisées. L'ensemble des réflecteurs que nous proposons est minimal. Trop de mauvaises conditions atmosphériques ou simplement un

éclairage naturel lumineux peuvent rendre utiles ces réflecteurs durant le jour. Il serait aberrant de croire que les gens poseront des réflecteurs sur leur bicyclette lors d'une ballade nocturne et très souvent la tombée de la nuit surprend des cyclistes partis de clarté pour quelques heures. Les automobilistes qui ont rencontré un cycliste, la nuit, habillé de couleur sombre, sans réflecteur et sortant d'on ne sait où seront certainement d'accord avec cette mesure.

Nous PROPOSONS également :

- qu'une bicyclette en mouvement la nuit, sur un chemin public, soit munie:
  - . à l'avant d'un feu blanc qui, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale sera visible à une distance de 150 mètres;
  - . à l'arrière d'un feu rouge qui, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, sera visible à une distance de 100 mètres.

L'application de ce règlement est urgente. La bicyclette et le cycliste occupent très peu d'espace dans le champ horizontal. Quand le cycliste est habillé de couleur sombre, il devient très difficile de distinguer ses manoeuvres. Présentement il y a très peu de systèmes d'éclairage de qualité, pour bicyclettes, vendus au Québec. Ceux qui fonctionnent à piles ont une courte durée de vie, fournissent un éclairage inadéquat et contribuent à polluer l'environnement par l'achat massif de piles. Le dynamo offre plus d'avantages. Il doit toutefois vaincre la croyance populaire qui met trop d'emphase sur son aspect ralentisseur au détriment de sa fiabilité et de sa présence continuelle sur la bicyclette. De plus, il faut que la bicyclette soit en mouvement pour qu'il y ait

éclairage. Il y aurait lieu d'apporter des précisions sur le mot "visible". En ce moment, très peu de systèmes d'éclairage actifs répondent à cette norme minimale, il y aurait lieu de modifier le règlement # 299. Pour faire suite à cette dernière proposition,

nous PROPOSONS:

- que le premier alinéa du règlement # 299 du projet du code de la route s'applique également pour le feu blanc et rouge dont doit être munie une bicyclette.

En référence au règlement # 189 du chapitre VIII, section II du projet de code de la route,

nous PROPOSONS:

- que dans les normes prescrites par règlement du gouvernement sur les pneus, on y fasse mention des inscriptions que doivent avoir les pneus de bicyclettes. On doit retrouver inscrit sur le flanc:
  - . le diamètre de la roue, exprimé en cm
  - . la largeur de la roue, exprimée en cm
  - . la pression, ou la marge de pression recommandée, exprimée en kilos pascal (en utilisant un gros caractère, cette information devant être clairement lisible et prédominante sur les deux autres).

La plupart du temps, ce sont les enfants qui gonflent leurs pneus sans avoir d'indication sur la pression exacte. Pourtant une trop faible pression peut provoquer une usure prématurée des pneus, ainsi qu'un déjantage de ceux-ci lors d'un virage serré. Une trop grande pression peut aussi provoquer un déjantage; mais plus graves sont les éclat-



tements de pneus qui se produisent par temps très chaud ou lors d'une descente au moment d'appliquer les freins à friction sur jante.

En référence au règlement # 193.3 du chapitre VIII, section IV du projet de code de la route,

nous PROPOSONS:

- que des normes soient établies sur la qualité des freins. Ces normes détermineraient qu'une bicyclette ayant une masse  $m$ , se déplaçant à une vitesse  $v$ , doit s'immobiliser sur une distance maximale  $d$ .  
Il y aura deux catégories de freins:
  - . les freins à tambour et à rétro-pédalage, qui ne sont presque pas affectés par la pluie;
  - . les freins à friction sur jante (tirage central et tirage latéral) incluant les freins à disques, qui sont très affectés par la pluie. Ils devront répondre à des normes par temps sec et sous la pluie.

De tous les mécanismes que possède la bicyclette, celui des freins est sans doute celui qui nécessite le plus d'améliorations. Ce jugement qui peut sembler sévère ne vient pas de la bouche de compétiteurs ou de grands cyclotoueurs. Car tous deux utilisent des freins se vendant plus de \$ 100.

Le frein à rétro-pédalage, bien que moins efficace, est beaucoup mieux adapté pour les jeunes de moins de douze ans. La force de préhension, la capacité de réflexe et la longueur des doigts les empêchent d'utiliser adéquatement les freins actionnés par des manettes.

Quant au frein à friction sur jante (98% des bicyclettes 10 vitesses en sont équipées, qu'elles se vendent \$ 89.95 ou \$ 1 200.) bien que plus efficace, il est difficile de bien l'ajuster; près de

huit de ses éléments peuvent se briser ou se désajuster facilement<sup>7</sup>.  
Sous la pluie, leur efficacité peut diminuer de 95%<sup>8</sup>.

Nous PROPOSONS également:

- que les deux freins à friction sur jante d'une bicyclette soient en état de fonctionner et non pas un frein sur deux comme dans le règlement 193.3, ou un seul frein vient barrer la roue arrière et provoquer un dérapage dangereux.

7. LABRECQUE, Michel. Document technique produit pour le projet "La bicyclette et la sécurité routière".

Il est à noter que dans ce projet, il est dit à maints endroits que les freins recommandés pour les enfants sont ceux à rétro-pédalage. La lettre aux parents et toutes l'imagerie du projet est faites avec une bicyclette ordinaire.

8. Les références sur les freins sont nombreuses. Nous citons les plus réputées. Elles viennent appuyer très fortement la demande d'une législation assurant un arrêt sécuritaire.

1. op. cit. Le guide de l'acheteur. p. 6-8

2. WHITT, Rowland Frank, WILSON, Gordon David. Bicycling Science ergonomics et mechanics. M.I.T. press Cambridge, Massachusetts 1944 248 p. Chapitre 8, Braking of Bicycles, p. 153, 168

3. BICYCLING! P.O.Box 4450, San Rafael, California 94905. Rodale Press  
. Better brakes are coming, juillet 1976. p. 54, 57  
. More on wet braking, août 1976 p. 70, 72  
. More on wet braking developments, octobre 1976. p. 47, 51  
. Tandem brakes, octobre 1976. p. 60, 64, 68  
. Positeck brake, novembre 1976. p. 38, 39

4. DELONG, Fred. Delong's Guide to bicycles and bicycling. Chilton Book Company, Radnor Pennsylvania. 1974. 277 p.  
Bicycle braking, p. 207 - 210

Il y aurait beaucoup à rajouter. Par exemple sur la qualité des plombs et des câbles, sur les indications à inscrire sur le bloc des patins de freins, sur l'endroit où fixer les manettes de freins, ainsi que sur l'efficacité que doivent avoir les ralentisseurs. Nous pensons qu'en ce qui concerne les freins il y aurait grand avantage à s'inspirer de la législation américaine<sup>9</sup>.

Pour toute bicyclette vendue au Québec,

nous PROPOSONS:

- que l'ensemble des réflecteurs précédemment mentionnés, incluant ceux que l'on pose aux rayons des roues, soient déjà fixés au moment de l'achat;
- qu'elle respecte les normes concernant la qualité des freins;
- qu'une marque permanente indique le minimum d'inscription de la potence dans le tube pivot de direction et de la tige de selle dans le tube selle-pédalier;
- que les deux seuls endroits où peuvent être fixés les manettes de dérailleurs soient l'extrémité du guidon et le tube pédalier-direction;
- que le mécanisme à blocage rapide indique de par sa forme s'il est ouvert, ce qui permet à la roue d'être enlevée, ou fermé ;
- qu'une brochure accompagne la bicyclette au moment de l'achat; elle comprendrait les items suivants:

---

9. op. cit. Consumer Product Safety Commission.

- 1) Explication sur le bon fonctionnement des freins et leur comportement sous la pluie
- 2) Explication, dans le cas de bicyclettes à plusieurs vitesses, des développements et de leur utilisation
- 3) Instruction permettant d'effectuer un assemblage de qualité et sécuritaire
- 4) Explication concernant la vérification sommaire des pièces mobiles
- 5) Mesures de précaution contre le vol
- 6) Principaux ajustements de base à effectuer: la hauteur de la selle, l'angle de la selle, la hauteur du guidon
- 7) Principales lois concernant le cycliste ou tout usagers du réseau routier

Indépendamment de la méthode choisie pour l'immatriculation obligatoire (à vie, chaque année), le cycliste pour obtenir son immatriculation, et ainsi pouvoir utiliser le réseau routier, devra avoir une bicyclette dont:

- l'ensemble des réflecteurs est conforme aux règlements;
- l'efficacité du système de freins est jugée satisfaisante;
- les diverses pièces mobiles et composantes sont fixées solidement et sécuritairement.

Cette évaluation pourra être faite par la police municipale ou par la création d'équipes volantes dans divers secteurs de la municipalité.

Comme nous le disions au début de ce chapitre, les accidents causés par des défauts mécaniques ne représentant que 15% de l'ensemble des accidents. Mais il semble plus facile de s'attaquer à ce premier 15% qu'aux changements d'habitudes et de comportement que toutes

les lois non appliquées (le cas présent pour la circulation à bicyclette) ne peuvent changer. Mettons donc toutes les chances du côté de la promotion sécuritaire de ce mode de transport, la bicyclette, en permettant aux Québécois de se procurer un véhicule de qualité et sécuritaire.

## CHAPITRE IV

### NOS PROPOSITIONS POUR AMELIORER LA CIRCULATION A BICYCLEITE

Avec les nouveaux cours pour motocyclistes, règlement # 67 du chapitre IV, section II du projet du code de la route, il restera peu d'usagers de la route qui n'auront pas suivi de cours de conduite spécifique à leur véhicule. Les cyclistes de tous âges qui empruntent le chemin public sont de ceux là.

Sans promouvoir un cours de conduite obligatoire pour les cyclistes menant à un permis de conduire, nous pensons qu'un programme d'éducation libre doit être mis en place. La sécurité routière n'est pas innée chez l'enfant. Le sens dans lequel il doit rouler, le respect des panneaux de diverses formes et de couleurs doivent s'apprendre.

Plus vieux, on lui apprendra qu'il est conducteur d'un véhicule possédant les mêmes droits et devant respecter les mêmes règlements. Il doit aussi connaître les limites de son véhicule; conduire dans la circulation, négocier des virages à vive allure, freiner sécuritairement sous la pluie.

Le futur conducteur d'une automobile doit connaître les diverses réactions du cycliste. Il sera appelé à le côtoyer quotidiennement. Par exemple, souvent le cycliste donne l'impression, vu de dos, qu'il maintient un équilibre précaire quand il s'agit en fait d'un balancement tout à fait normal. C'est pourquoi,

nous PROPOSONS:

- de poursuivre le programme "La bicyclette et la sécu-

rité routière"<sup>1</sup> qui s'adresse aux jeunes de la 4ième année du niveau primaire;

- de réaliser un film sur les techniques de route et le cyclisme urbain, qui s'adressera à un public plus vaste. Le mouvement du film permettra de mieux expliquer la conduite sécuritaire d'une bicyclette. On peut penser à une utilisation souple à l'intérieur des écoles secondaires et même des cours de conduite automobile;
- de mettre au programme des écoles de conduite<sup>2</sup>, en vertu des dispositions du règlement # 122 a), des notions concernant les divers comportements des cyclistes, que ce soit en milieu urbain ou rural.

L'usager de la bicyclette ne suit pas de cours de conduite, n'a pas besoin de permis de conduire et n'est donc pas soumis au système de points de démerite. Alors qu'advient-il lorsqu'un cycliste enfreint la loi? Rien.

Des consultations que nous avons eues avec des policiers de la Sûreté du Québec et de la Communauté Urbaine de Montréal, nous avons appris qu'en milieu urbain ils concentrent leurs efforts sur l'éducation au niveau des écoles primaires; qu'il leur est très difficile de donner des contraventions puisque très souvent il s'agit de mineurs. Etant désarmés devant ce qu'ils qualifient de fléau, ils en viennent à souhaiter que les jeunes conduisent une voiture le plus tôt possible. En milieu rural, on s'applique surtout à faire respecter le règlement relatif à la file indienne.

En s'inspirant des diverses méthodes utilisées présentement aux

1. VELO-QUEBEC, MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. La bicyclette et la sécurité routière. Programme réalisé conjointement.
2. MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC. Lois, règlements et ordonnances des transports, Vol. 2. Règlements sur les écoles de conduite. p. 597-618

Etats-Unis et en Chine,

nous PROPOSONS:

- qu'un "blitz" printanier soit effectué par la police, au même titre qu'il y a des contrôles sévères d'excès de vitesse ou de stationnement automobile, mais cette fois cela concernera les cyclistes;
- que les policiers possèdent la brochure sur "La bicyclette et la sécurité routière", et qu'ils puissent la distribuer aux contrevenants;
- que pour des offenses graves, ou répétées, le policier puisse confisquer la bicyclette. Elle sera remise au propriétaire lorsque celui-ci aura assisté au visionnement du montage audio-visuel ou du film;
- qu'une application plus stricte des lois soit entreprise. Les règlements qui nécessitent une attention particulière sont:
  - . ceux relatifs aux réflecteurs et feux dont doit être munie une bicyclette
  - . le respect des feux de circulation
  - . le respect des sens uniques
  - . le respect du sens de la circulation à bicyclette

Cette jungle où nous nous déplaçons quotidiennement fait appel à une habileté et à une expérience qui relève plus de l'équilibriste que du conducteur prudent. L'exemple classique, mais combien fidèle, concerne les STOP. Le départ à bicyclette, d'une vitesse zéro jusqu'à l'atteinte d'une vitesse de croisière de 15 km/heure, nécessite entre trois et cinq fois plus d'énergie que celle requise pour maintenir cette vitesse de croisière. Sans le savoir théoriquement, mais en l'ayant expérimenté avec ses jambes, le cycliste est enclin à rester en mouvement. C'est pourquoi il ne s'immobili-



sera presque jamais à un STOP, à moins de croiser une artère importante.

Cet exemple nous fait entrer de plein pied dans le chapitre IX: la circulation. Les propositions qui suivent ont comme premier objectif de refléter les attitudes des cyclistes ainsi que les particularités techniques reliées à la bicyclette.

Il y a forcément des propositions qui demanderont un effort particulier des automobilistes dans les prochaines années. L'effort que nous demandons présentement s'adresse au législateur. A moins que vous soyez de fervents usagers de la bicyclette, ces amendements dépasseront la notion que vous avez de la place revenant à la bicyclette.

Nous PROPOSONS:

- que le document réalisé par Monsieur Robert Letarte, "Les aménagements cyclables, leurs normes, leur conception" devienne un règlement à l'exemple du règlement # 7 sur la moto-neige et que lui soient adjointes les futures normes de fabrication et d'éligibilité à la vente.

Il y aura peut-être certaines modifications à apporter à ce document suite aux deux dernières années de réalisation d'aménagements cyclables. Mais nous pensons qu'il est temps, par force de règlement, d'uniformiser la signalisation et la construction de chaussées partagées, de bandes et de pistes cyclables. Cela donnera des outils pour la mise en application du règlement # 233.

En référence au règlement # 255 du projet du code de la route,

nous PROPOSONS:

- qu'il soit permis aux bicyclettes de rouler sur les accotements. Des routes achalandées comme la 148, possèdent un accotement asphalté qui permet au cycliste une conduite plus sécuritaire et relaxée, et laisse ainsi toute la voie aux voitures.

En référence au règlement # 261 du projet du code de la route,

nous PROPOSONS:

- qu'un signal soit ajouté pour les cyclistes et que les autres conducteurs de véhicules routiers soient informés du sens et du contexte dans lequel il sera utilisé;

"d) déplacement vers la droite: placer le bras droit horizontalement à l'extérieur"

Ce signal est souvent utilisé pour indiquer à un autre usager du chemin public un déplacement vers la droite de la chaussée, surtout dans le cas d'une jonction ou d'un rond-point.

En référence au règlement # 269 du projet du code de la route, et par extension,

nous PROPOSONS:

- qu'aux intersections ou croisements non réglementés par une signalisation, ou réglementés uniformément à chaque coin par un arrêt, un conducteur de véhicule automobile doit céder le passage à toute bicyclette venant à sa droite ou à sa gauche.

Cela fait suite à l'explication précédente concernant l'effort que le cycliste doit faire pour se mettre en mouvement, Le conducteur d'un véhicule moteur, bien assis, n'a qu'à peser sur l'accélérateur pour

repartir.

En référence au règlement # 275 du projet de code de la route,

nous PROPOSONS:

- que le conducteur d'une bicyclette doive circuler assis sur sa selle et tenir constamment au moins une main sur le guidon. Lorsqu'il monte une côte, il peut se mettre en position dite de "danseuse" (debout) et tenir constamment ses deux mains sur le guidon à moins qu'il n'effectue un changement rapide de développement.

Laisser le règlement # 275 sans modification, c'est laisser un règlement que tous les cyclistes enfreignent plusieurs fois par jour dans des régions comme la Beauce, les Laurentides, la Gaspésie, la Côte-Nord... Ce règlement est totalement incompatible avec une technique élémentaire utilisée par tous ceux qui font de la bicyclette et il reflète bien l'ignorance complète qu'ont les fonctionnaires du véhicule qu'est la bicyclette.

En référence au règlement # 276 du projet de code de la route,

nous PROPOSONS:

- qu'il n'y ait pas plus d'une personne sur une bicyclette, à moins que cette dernière ne soit pourvue d'une selle fixe additionnelle, d'un guidon fixe additionnel, et d'un autre système de pédalier comprenant: roulement, plateau, manivelles et pédales. Un autre passager pesant au maximum 20 kg peut embarquer sur un siège fixe additionnel prévu à cet effet et conforme aux normes du gouvernement.

Il s'agit ici des porte-bébés que l'on installe à l'arrière. Plusieurs modèles sont d'une qualité très douteuse, car il ne sont pas munis de ceintures de sécurité et permettent aux pieds des enfants de venir se placer dans les rayons<sup>3</sup>. La conduite d'une bicyclette avec une charge nécessite une certaine habileté. Quand, en plus, cette charge est un enfant qui bouge de gauche à droite, il faut que le siège soit solide (voir règlement # 294 concernant la stabilité des charges placées sur un véhicule routier).

En référence au règlement # 278 du projet de code de la route,

nous PROPOSONS:

- que la file indienne soit limitée à quinze véhicules, ce qui représente une longueur approximative de dépassement de 40 mètres par temps sec et de 60 mètres sous la pluie;
- que l'espace entre deux groupes soit d'un minimum de 750 mètres.

Cette mesure devrait faciliter le dépassement des groupes de cyclotouristes. Bien entendu ce règlement ne s'applique pas quand le groupe est suivi d'une voiture de police qui joue le rôle d'accompagnateur.

Présentement, les cyclistes roulent sur un espace résiduel compris entre la voie automobile et l'accotement (ou le trottoir). Nous proposons que les termes "à l'extrême droite de la chaussée" soient rempla-

---

3. LABRECQUE, Michel. Le guide de l'acheteur. p. 19

cés par "dans une bande imaginaire de un mètre de largeur à la droite de la chaussée". Ce changement, bien qu'artificiel puisqu'il ne fait appel à aucune signalisation spécifique, ni à aucune bordure peinte ou de ciment, crée un espace au cycliste. Pour tous les usagers, cela signifie à long terme que l'automobile ne s'attendra pas de lui à ce qu'il roule dans l'eau, les trous, la vitre et le gravier et passe par-dessus les grilles d'égout. Ce couloir permanent transforme l'ensemble du réseau routier, en lui adjoignant une chaussée partagée sans signalisation. Cette même distance de un mètre est valable lorsqu'il y a des voitures stationnées. Sur de grandes artères comme la rue Saint-Denis à Montréal, ce mètre devient l'espace entre la bande peinte interrompue et le côté gauche des voitures stationnées.

En référence aux règlements # 257, 280 et 363 du projet du code de la route, et compte tenu des faits suivants, à savoir: les arguments qui empêchent les cyclistes d'utiliser les autoroutes sont fondés; la différence entre la vitesse de déplacement de la bicyclette et celle du véhicule motorisé est trop grande. Même si l'accotement est suffisamment large pour circuler, les points de conflit que représentent les sorties et les entrées sont trop dangereux pour permettre la bicyclette sur les voies rapides.

De plus, l'étude réalisée<sup>4</sup> par F.N. Beauvais et reprise par Whitt et Wilson<sup>5</sup> démontre les dangers que représente un véhicule de la taille d'un autobus lorsque ce dernier passe rapidement (80 km et plus)

---

4. BEAUVAIS, F.N. Transient aerodynamical effects on a parked vehicle caused by a passing bus. University of London, november 6, 7. 1969

5. WHITT, Rowland Frank, WILSON, Gordon David. Bicycling Science ergonomics et méchanics. p. 99, 100

Ces deux études font mention des forces provoquées par le déplacement d'air d'un autobus circulant à des vitesses variant entre 80 et 120

près d'une bicyclette. Ces études considèrent justifié le règlement interdisant la bicyclette sur les voies rapides.

Ce qu'on semble oublier, c'est que ces véhicules lourds passent à des vitesses très près de celles permises sur les autoroutes (90 km/heure au lieu de 100 km/heure) sur des routes beaucoup plus étroites où l'on retrouve des cyclistes. Dans la même logique que précédemment, on pourrait interdire l'accès de ces routes (numérotées de 100 à 200) aux bicyclettes.

Ce que nous PREFERONS PROPOSER:

- aucun véhicule routier de taille supérieure ou égale à un autobus<sup>6</sup> ne peut dépasser un cycliste à plus de 50 km/heure.

Pour compenser cette "marginalité" qui nous empêche d'utiliser l'ensemble du réseau autoroutier et surtout les ponts de ces autoroutes,

nous PROPOSONS:

- qu'il y ait une structure adjacente, parallèle, ou des moyens différents, offerts dans un rayon inférieur à 1 kilomètre, permettant de circuler et de traverser les rivières ou autres obstacles.

km/heure. Ces forces sont suffisantes pour projeter par terre un cycliste qui roule à 1.5 mètres de distance de l'autobus. Le cycliste et sa bicyclette peuvent aussi être happés et se retrouver projetés sur la chaussée.

6. Il nous est difficile, de désigner par un seul terme les camions, à 2 ou plusieurs essieux, avec ou sans remorque, et l'ensemble des véhicules qui, de par leur hauteur et leur longueur, représentent un danger.

Cela peut prendre la forme d'un aménagement cyclable (chaussées partagées, bandes ou pistes cyclables), d'un pont réservé aux bicyclettes, d'un traversier gratuit (comme celui de Québec à Lévis), d'autobus munis de porte-vélos ou de remorques et faisant la navette entre une rive et l'autre, ou encore l'accès à certains wagons spécialement aménagés pour des bicyclettes dans le métro, ou encore les trains de banlieue qui accepteraient les bicyclettes à leur bord.

La situation des ponts, principalement dans les régions de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières, crée une inégalité flagrante entre deux types de véhicules. Les cyclistes doivent faire parfois jusqu'au double de kilométrage avant d'arriver à destination. Pensons aux ponts des autoroutes 10, 13, 15, 19, 25, 40 et 55. Des villes nous sont même interdites (Ile des Soeurs) du seul fait que notre véhicule soit une bicyclette.

En référence aux règlements # 280 et 281 du projet de code de la route, nous VOUDRIONS SAVOIR s'il s'agit uniquement de pistes cyclables, ou si les bandes cyclables et les chaussées partagées sont comprises dans ces règlements. Cela fait référence aux définitions que nous utilisons et qui ont été développées par Monsieur Robert Letarte.

En référence au règlement # 282 du projet de code de la route, nous DESIRONS simplement vous faire savoir que déjà certains Etats américains se penchent sur la question du port du casque pour les cyclistes. Déjà près de huit manufacturiers offrent des casques et la Californie regorge de cyclistes le portant. Cela fait suite aux statistiques qui démontrent que 75 % des blessures majeures laissant des séquelles sont à la tête. Du total des blessures subies à bicyclette,

23% sont à la tête, 27% aux jambes, 30% aux bras et 20% au corps<sup>7</sup>. Notre position sur ce problème n'est pas encore arrêtée. Il est évident que l'obligation du port du casque diminuera la gravité des accidents. D'un autre côté si on met autant d'efforts à réaliser des aménagements cyclables et à inciter les gens à conduire en sécurité qu'à obliger le port du casque, on obtiendra peut-être les mêmes résultats.

Que le nombre d'usagers de la bicyclette baisse, c'est peut-être là la seule solution qu'ont trouvée les fonctionnaires pour diminuer le nombre d'accidents. Et c'est peut-être cette même logique qui fait pencher les législateurs américains en faveur du casque, et bientôt des épaulettes et des genouillères.

En référence au règlement # 283, 1<sup>èrement</sup>, alinéa 2 du projet du code de la route, nous DESIRONS SIGNALER notre appréhension vis-à-vis de la permission donnée aux conducteurs de véhicules routiers de tourner à droite aux feux rouges.

Aux feux rouges, le cycliste s'avance présentement jusqu'à la ligne blanche de la traverse piétonnière, ou jusqu'à la ligne imaginaire tracée à partir de la bordure droite de la voie perpendiculaire. Sa position se situe entre la voiture de la voie de droite et le trottoir, l'accotement ou la voiture stationnée (elle n'a pas le droit d'être là, mais!). Avec cette permission, compte tenu des habitudes du conducteur québécois, le cycliste pourra difficilement maintenir cette place sans se faire klaxonner par le conducteur désireux de tourner. Se tenir un peu en retrait éviterait sans doute cette fâcheu-

---

7. HUDSON, Mike. The Bicycle Planning Book. p. 145



se situation; mais il ne pourrait plus profiter de cette longueur d'avance qui lui permet de continuer sa route avant que les voitures désireuses de tourner à droite ne viennent le bloquer.

L'obligation pour chaque véhicule automobile d'être muni d'un rétroviseur à droite, et la priorité accordée au cycliste comme au piéton, pourraient diminuer les préjudices causés par ce règlement. Vous nous parlerez des avantages énergétiques ou écologiques d'un tel règlement mais cela relève d'une argumentation facile. On se sert de l'écologie et de l'énergie quand cela fait notre affaire; le cycliste respectueux de ces deux éléments se trouvera désavantagé une fois de plus. Et que penser des piétons qui ne pourront plus traverser la rue sans risquer leur vie.

En référence au règlement # 300 du projet du code de la route, nous CONSTATONS que la bicyclette est aussi considérée comme véhicule. Les automobilistes oublient souvent cela, et nombre de cyclistes ont dû prendre l'accotement après avoir été éblouis par les "hautes" d'un véhicule automobile.

En référence au règlement # 340 du projet de code de la route, nous PROPOSONS:

- qu'un cycliste qui marche à côté de sa bicyclette (du côté droit pour plus de sécurité) soit toujours considéré comme un cycliste.

Cela pour éviter qu'un cycliste montant une côte à pied doive traverser la route et, rendu au sommet, la retraverser de nouveau pour redevenir un cycliste roulant à droite dans le même sens que la circulation.

En référence au règlement # 348 du projet de code de la route,

nous SUGGERONS :

- que nul ne puisse ouvrir la portière gauche d'un véhicule routier lorsque celui-ci est stationné sur le côté d'un chemin public. Mais, pour être réalistes et en attendant que les automobilistes soient sensibilisés au problème,

nous PROPOSONS :

- que nul ne puisse ouvrir la portière gauche d'un véhicule routier, lorsque celui-ci est stationné sur le côté d'un chemin public ayant deux voies et plus dans les deux sens;
- que toutes les grilles d'égout, de toutes les municipalités, aient des ouvertures orientées perpendiculairement au chemin public, s'il y a le moindre danger qu'une partie de la roue s'engage dans une de ces ouvertures.

Ces deux propositions ont une très grande importance.

Vous voudriez sans doute des statistiques pour les appuyer. A savoir combien de cyclistes se sont écrasés dans la portière d'une voiture, ou ont piqué du nez après que leur roue ait pénétré une grille d'égout. Nous n'en avons pas. Mais cette crainte constante, que disons-nous, cette phobie des portières place tous les cyclistes sur leurs gardes.

Chaque déplacement en milieu urbain nous rappelle à l'ordre. La bicyclette et le cycliste sont fragiles et ce n'est pas la portière d'auto qui va souffrir d'une collision. Tout débutant revient de ses premières expériences en ville avec des commentaires concernant grilles d'égout et portières d'autos.

## CONCLUSION

Quotidiennement, nous vivons, nous subissons ces tracasseries. Plusieurs règlements de la circulation qui sont faits pour être exécutés rapidement à l'intérieur d'habitacles relativement solides sont incompatibles avec la nature même du déplacement à bicyclette. Il est évident que dans ce semblant de coexistence entre cyclistes et véhicules automobiles, on ne ressent pas trop le besoin de protéger le cycliste. Des mesures qui semblent superficielles ou difficiles à mettre en application faciliteraient grandement le déplacement à vélo. Ce code de la route qui ira en Commission parlementaire servira pour combien d'années? Quinze, vingt, trente ans.

Mettons en place dès aujourd'hui une réglementation qui ne sera pas trop désuète par rapport au changement que provoquera forcément le manque de carburant et la concentration des habitations, des lieux de travail et des commerces. Ce n'est pas tout d'interdire le rouli-roulant et les détecteurs de radars!