PROJET DE LOI 100

Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi et dispositions modificatives au Code de la sécurité routière

Le commentaire de Vélo Québec

Vélo Québec

/ MAI 2016

NOTE
La participation de Vélo Québec à la présente Commission parlementaire tient essentiellement à l'inclusion au Projet de loi 100 de deux amendements au Code de la sécurité routière qui concernent directement la circulation à vélo.

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Fondé en 1967, Vélo Québec est un organisme à but non lucratif qui rassemble la communauté cycliste québécoise autour d'un objectif : promouvoir la pratique libre et sécuritaire du vélo à des fins de transport, de loisir et de tourisme. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important du monde de la mobilité, de l'environnement, du tourisme et de la vie urbaine. Aussi, l'organisation possède un mandat gouvernemental pour développer la pratique récréative du vélo au Québec. Vélo Québec a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et son expertise est reconnue au Canada et à travers la communauté cycliste internationale.

Nos positions s'appuient sur une expertise bâtie au fil des 50 dernières années. Notre équipe de recherche, à qui notamment on doit l'étude *L'état du vélo au Québec* et le guide technique *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, a permis à Vélo Québec de devenir un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et organismes publics à travers le Québec. Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo.

À travers différentes initiatives de communication et de promotion autour de la sécurité routière, Vélo Québec vise un objectif : améliorer la cohabitation entre usagers de la route en rappelant les règles élémentaires et en invitant les cyclistes, piétons et automobilistes à la tolérance et au civisme. L'approche que Vélo Québec privilégie est résolument constructive et positive et vise à responsabiliser chacun des usagers de la route en illustrant le fait que chaque petit geste, même anodin, peut avoir des retombées pour tous.

1. MISE EN CONTEXTE

Depuis la refonte du Code de la route en 1979, à laquelle Vélo Québec avait pris part activement, nous avons avancé différentes idées pour faire évoluer le vélo et la mobilité active globalement. Certaines ont été intégrées en tout ou en partie, avec l'effet que ces mesures se sont superposées avec plus ou moins de logique dans le Code actuel.

Au moment de la publication du Code de la sécurité routière en 1981 (qui succède au Code de la route), prévaut une vision de route et de voirie où le vélo est perçu comme loisir et jouet pour les enfants. Les premières pistes cyclables apparaissent dans quelques villes du Québec, mais leur vocation est essentiellement récréative. On fait du vélo les fins de semaines ou les soirs de semaine, en couple ou avec les enfants. Se rendre au travail ou à l'école à vélo est réservé à un petit groupe, pour la plupart des jeunes qui n'hésitent pas à braver la circulation.

L'augmentation impressionnante qu'a connue l'utilisation du vélo par la suite ne fait aucun doute. Songeons aux changements qui ont marqué les 30 dernières années dans ce domaine : l'aménagement de réseaux cyclables, la création de plusieurs évènements cyclistes à travers le Québec, portée par le Tour de l'Île de Montréal, la multiplication des modèles de vélos et d'équipements de toutes sortes disponibles sur le marché, le développement du tourisme à vélo et le lancement de la Route verte, qui ont amené les villes de toutes tailles à se doter d'un plan vélo ou de mobilité durable.

Dans ce contexte, nous avons évidemment accueilli favorablement la décision du ministre des Transports, en 2014, de revoir et moderniser le Code de la sécurité routière. Nous avons pris part activement aux travaux du *Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes* et sommes reconnaissants de la volonté du ministre actuel, M. Jacques Daoust, d'intégrer dès maintenant dans le Code deux mesures qui ont fait l'unanimité tout au cours de ces travaux : l'instauration d'une distance de dépassement (1 m et 1,5 m) lorsqu'un automobiliste double un cycliste, et l'augmentation de la peine dans les cas d'emportiérage.

Avant d'élaborer un peu plus en détail au sujet de ces deux mesures, nous souhaitons rappeler aux membres de cette commission la vision qui nous guide dans nos réflexions et nos travaux.

2. NOTRE VISION : LE DROIT À SE DÉPLACER DE FAÇON SÉCURITAIRE POUR TOUS.

L'esprit actuel du Code de la sécurité routière (CSR) en ce qui concerne le vélo et les cyclistes date d'une réflexion amorcée à la fin des années 1970, qui tient peu compte de tous les nouveaux usages du vélo et de l'importante augmentation de son utilisation, particulièrement en milieu urbain.

Selon *L'état du vélo au Québec*, le nombre d'adultes qui choisissent ce mode de transport à Montréal a doublé entre 2000 et 2010, passant de 25 % à 53 % des cyclistes. Dans la Ville de Québec, c'est 40 % des cyclistes et à Gatineau, 36 %. Le nombre de cyclistes présents sur les infrastructures cyclables augmente aussi de façon importante. Lorsqu'un nouvel axe apparaît, il est pris d'assaut! La part modale du vélo atteint 2 % à l'échelle de l'Île de Montréal et jusqu'à 5 % dans les quartiers centraux (600 000 résidants). Bref, en quelques décennies le vélo est passé de jouet à véritable moyen de transport, réalité que l'effet BIXI a d'ailleurs permis de renforcer. Bref, en 30 ans, l'usage du vélo a radicalement changé.

Lors des travaux du *Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes*, en 2015, nous avons fait valoir l'importance de repenser le Code comme un instrument qui permettait à tous les usagers de circuler de façon sécuritaire sur les rues et les routes du Québec. Une telle approche devrait notamment tenir compte de la présence importante de cyclistes sur les rues en adaptant les différents règlements du Code pour rendre la circulation de tous les usagers aussi confortable et sécuritaire que possible. Il s'agit en quelque sorte d'intégrer un nouveau joueur en tenant compte de ses particularités, tout en utilisant le même espace.

Nous avons souhaité et souhaitons toujours que ce nouveau cadre soit inspiré de la démarche *Code de la rue* utilisée en France et en Belgique. Qu'il soit assorti d'une règlementation plus claire de l'interaction entre les différents usagers et d'une définition précise du concept de partage de la route. Le Code de la sécurité routière devrait également intégrer un *principe de prudence* auquel devraient se conformer tous les usagers de la voie publique. Un principe qui rend chacun d'eux respectueux envers les plus lents et les plus légers. C'est d'ailleurs dans ce sens et en fonction de l'interaction des usagers que les articles du Code devraient être revus.

3. LES ÉLÉMENTS ESSENTIELS D'UNE REFONTE DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Trois éléments sont essentiels à une refonte du Code de la sécurité routière : mieux protéger les cyclistes, rendre le vélo plus efficace et augmenter les parts modales du vélo.

3.1 MIEUX PROTÉGER LES CYCLISTES

En novembre 2013, à la suite de l'examen de trois accidents mortels survenus à Montréal, le Bureau du coroner invitait le gouvernement du Québec à moderniser et adapter le Code à la réalité actuelle des déplacements actifs notamment. Cette adaptation du Code doit aller de pair avec une nouvelle façon de concevoir les infrastructures, nos routes, nos rues. Bref, il importe encore plus de faire en sorte que les cyclistes soient en sécurité sur l'ensemble du réseau routier.

3.2 RENDRE LE VÉLO PLUS EFFICACE

Pour rendre la circulation à vélo plus efficace, il faut déployer des mesures à son avantage. Par des aménagements, par des mesures favorisant sa priorité à l'égard des véhicules moteurs. Il faut sécuriser et rendre possibles les déplacements pour tous, peu importe leur degré d'expérience. Le concept des « 8-80 cities » est clair[1] : peu importe son âge, le citoyen a le droit d'évoluer dans sa ville et de se déplacer à pied et à vélo! Dans plusieurs juridictions où l'usage du vélo se compare à ce que l'on peut observer au Québec, on a constaté au cours des dernières années l'instauration de mesures afin d'augmenter l'efficacité et le potentiel du vélo. Dans cet esprit d'accorder une forme de priorité au vélo, certaines municipalités ont par exemple introduit le sas vélo[2] et procédé au réglage et à la synchronisation des feux de circulation de façon à offrir une priorité aux cyclistes aux intersections et ainsi de diminuer les conflits avec les autos. Ces mesures, de juridiction municipale, donnent concrètement au vélo une longueur d'avance aux intersections et en sécurisent sa pratique.

Oser remettre en question les façons de concevoir les voies publiques et certaines règles établies au début du siècle dernier pour gérer la circulation automobile, c'est ce qu'ont fait les Pays-Bas et le Danemark il y a quelques décennies. C'est ce qu'ont fait plus récemment la Belgique et la France, qui ont une bien moins longue tradition du vélo urbain, en adoptant la démarche *Code de la rue*. La particularité de celui-ci est qu'il octroie un plus haut niveau de priorité aux piétons et aux cyclistes et sensibilise les automobilistes à la sécurité de ces derniers.

[1] http://www.8-80cities.org/
[2] Le sas vélo est une zone peinte aménagée à l'avant de la ligne d'arrêt des véhicules automobiles à une intersection gérée par des feux.

3.3 AUGMENTER LES PARTS MODALES DU VÉLO

L'expérience des dernières années nous prouve qu'en sécurisant la pratique du vélo, on augmente sa part modale. Pour être conséquent avec les orientations gouvernementales et municipales qui militent en faveur de la mobilité durable, de l'aménagement du territoire, d'un meilleur usage de l'énergie et de la promotion des saines habitudes de vie, il faut que les nouvelles mesures qui sécurisent la pratique incitent de nouvelles personnes à se déplacer à vélo. Et le potentiel est grand. À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Dans des villes comme Trois-Rivières et Sherbrooke, 50 % résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parcourir 5 km à vélo en ville prend de 20 à 25 minutes. Considérant que 54 % de la population québécoise fait du vélo et que 37 % l'utilise à des fins de transport, il n'est pas illusoire de penser que le vélo est une solution pratique et efficace à la mobilité urbaine.

4. DISPOSITIONS MODIFICATIVES AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE INTÉGRÉES AU PROJET DE LOI 100

Le 29 avril dernier, Vélo Québec a salué le geste du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports d'utiliser le Projet de loi 100 pour mettre de l'avant immédiatement deux modifications importantes au Code de la sécurité routière (CSR) : instauration d'une distance minimale à respecter par un automobiliste lorsqu'il dépasse un cycliste et augmentation des amendes pour les automobilistes qui créent un accident de vélo en ouvrant leur portière. D'autres mesures devraient figurer à l'agenda législatif de l'Assemblée nationale plus tard cette année.

4.1 DISTANCE DE DÉPASSEMENT

Actuellement, l'article 341 du Code stipule « qu'une auto ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace suffisant pour permettre le dépassement sans danger ». La modification proposée dans le Projet de loi 100 vient préciser cette notion « d'espace suffisant » tel que Vélo Québec et plusieurs autres organisations le souhaitaient dans le cadre des travaux du Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes. Le nouveau libellé s'accorde avec la norme généralement acceptée de 1,0 m lorsque la limite de vitesse est inférieure à 50 km/h et de 1,5 m à des vitesses plus élevées. La peine assortie prévoit non seulement une amende (200-300 $), mais également l'inscription au dossier de 2 points d'inaptitude. Tout est plus clair et nous nous en réjouissons.

4.2 SANCTIONS POUR LES CAS D'EMPORTIÉRAGE

Au cours des travaux du *Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes*, tous les intervenants se sont mis d'accord pour constater que le montant de 30 $ comme amende pour un automobiliste qui crée un accident de vélo en ouvrant sa portière n'avait aucun sens, compte tenu des conséquences graves que peut avoir un tel geste. La modification de la pénalité (200 à 300 $) nous apparaît un bon signal et un message plus clair qu'il ne l'était au préalable. Nous sommes d'avis que cette peine devrait aussi être accompagnée de points d'inaptitude. Deux exemples motivent notre idée. Actuellement, un cycliste qui franchit une intersection en utilisant le feu piéton, alors que le feu régulier est au rouge, est passible d'un constat d'infraction et de l'inscription de trois points d'inaptitude à son dossier. Aussi, la province de l'Ontario, à la suite d'amendements récents au Code de la route, impose une double pénalité dans les cas d'emportiérage : hausse substantielle des amendes et inscription de 3 points d'inaptitudes. Nous proposons que le Québec en fasse autant. Ce type de manœuvre peut avoir des conséquences très graves pour la victime cycliste : blessures graves et même décès. Nous sommes d'avis que l'attribution de points d'inaptitude au conducteur fautif s'inscrit dans cette logique.

5. EN CONCLUSION

Nous l'avons souligné plus tôt. Les deux mesures introduites dans le Projet de loi 100 qui concernent la circulation à vélo donnent un excellent signal quant à l'importance, pour les conducteurs de véhicules motorisés, d'avoir davantage de considération à l'égard des plus vulnérables. On ne doit cependant pas perdre de vue l'ensemble des mesures qui devrait figurer au menu législatif l'automne prochain à l'Assemblée nationale dans le cadre d'un projet global de modernisation du Code de la sécurité routière. Un ensemble de mesures qui vont contribuer à augmenter la sécurité des cyclistes et à encourager l'usage du vélo.

On ne doit pas perdre de vue non plus le fait que les mesures intégrées aujourd'hui au Projet de loi 100 et celles qui suivront doivent être accompagnées d'importantes campagnes de communication et d'éducation. Cela nous apparaît essentiel.

Nous souhaitons évidemment avoir l'occasion de pouvoir nous exprimer de nouveau lorsque les amendements à venir au Code de la sécurité routière seront déposés à l'Assemblée nationale. D'ores et déjà, nous souhaitons qu'ils soient présentés dans une approche où l'on souhaite favoriser et valoriser les déplacements actifs. Il faut voir comment rendre ceux-ci encore plus efficaces et plus sécuritaires. La démarche *Code de la rue* adoptée en France et en Belgique[3] nous apparaît très inspirante à cet égard. Cette démarche s'appuie sur le fait que la voie publique n'est pas vouée exclusivement à la circulation automobile et que chaque usager y a sa place, avec une attention particulière portée aux plus vulnérables[4]. La démarche *Code de la rue* redéfinit le partage de la voie publique entre les différents usagers et introduit le *principe de prudence* selon lequel les automobilistes doivent prendre en considération le faible niveau de protection des piétons et des cyclistes et faire preuve de précaution face à eux pour des raisons évidentes. Selon la même logique, les cyclistes doivent faire preuve de prudence à l'égard des piétons.

Cette approche implique que notre société cesse de voir la rue comme un espace réservé uniquement à la circulation automobile et s'appuie sur le fait qu'en accommodant les usagers les plus vulnérables, on en vient à créer des rues plus sécuritaires pour l'ensemble de la population. La démarche *Code de la rue* revêt une fonction pédagogique et ajoute une nouvelle dimension à un Code de la sécurité routière souvent mal adapté à la circulation urbaine.

En priorisant le piéton et le cycliste selon la démarche *Code de la rue*, on ouvre également la porte aux municipalités pour qu'elles réalisent des aménagements sans équivoque envers les plus vulnérables : trottoirs traversants, passages surélevés, zones de rencontres, etc. Dans ces endroits, c'est l'automobiliste qui franchit l'espace des piétons et des cyclistes et non ceux-ci qui empruntent la chaussée. D'où l'idée de prudence. Il s'agit d'une approche qui change le rôle du Code de la sécurité routière pour en faire un élément de promotion de la prudence sur nos routes. Ces changements doivent être accompagnés de programmes gouvernementaux de promotion du partage de la route de façon à faire évoluer les mentalités sur la façon de vivre ensemble sur la route. De tels changements sociaux sont atteignables comme en fait foi l'évolution de la perception de l'alcool au volant dans les 20 dernières années au Québec.

---

[3]Voir en annexe L'implantation de la démarche Code de la rue en Belgique et en France.
[4]Le code de la rue… la rue pour tous. Institut belge pour la sécurité routière. 22pp. Octobre 2005