



Projet de loi 165

POUR UN CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE MODERNE ET ÉQUITABLE

L'analyse de Vélo Québec



/ FÉVRIER 2018

TABLE DES MATIÈRES

À propos de Vélo Québec	3
Avant-propos	4
Introduction	5
1. L'ajout du principe de prudence, sans concession ni fausse équivalence	6
2. Rue partagée et vélorue : quelques précisions nécessaires	8
2.1. Priorité des cyclistes dans la rue partagée et la vélorue	8
2.2. Vitesse maximale autorisée	9
2.3. Distance raisonnable de dépassement dans une vélorue	9
2.4. Obligations des conducteurs dans les vélorues	10
2.5. Circulation à vélo dans la rue partagée	11
2.6. Les doubles sens cyclables par défaut	11
2.7. Guide pour l'implantation de vélorues et de rues partagées : Vélo Québec prêt à collaborer!	12
3. Favoriser le vélo : un objectif légitime du nouveau CSR	13
3.1. Utilisation du feu piéton	13
3.2. Arrêts comme cédez le passage pour les cyclistes	14
3.3. Virage à droite au feu rouge pour les cyclistes	15
3.4. Priorité aux passages pour cyclistes	16
4. Sanctions aux cyclistes : du bon et du moins bon	17
4.1. Exemples concrets d'application des taux proposés	18
5. Visibilité : simplifier les exigences	20
6. Évaluer la pertinence de certains articles pour les cyclistes	22
6.1. Dépassement par la droite	22
6.2. Passage par une propriété privée	23
6.3. Numéro d'identification	24
7. Des libellés qui ont leur importance	25
7.1. Dépassement : rappeler l'autorisation de franchir une ligne continue	25
7.2. « Le plus à droite possible » ne devrait pas être la zone d'emportierage	26
7.3. Interdiction des moins de 12 ans sur les voies à plus de 50 km/h	27
7.4. Renforcer la priorité des cyclistes lors des virages à droite	27
8. Divers	29
8.1. Maximum de cyclistes à la file sur l'accotement ou la voie cyclable	29
8.2. Écouteurs : prévoir une exception pour les conversations téléphoniques	29
8.3. Plaques d'immatriculation rendues invisibles par un support à vélo	30
8.4. Usage des trottoirs par les enfants	30
8.5. Système de frein	30

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis 50 ans (1967), Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage montréalais et québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. 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. Par ses événements (Tour de l'Île de Montréal, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

AVANT-PROPOS

L'étude du projet de loi 165 modifiant le Code de la sécurité routière, par la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale, constitue l'aboutissement d'un long processus. Les corrections ou ajouts concernant les piétons et les cyclistes émanent des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière (2005-2015), mais plus particulièrement de ceux du Groupe de travail sur la sécurité des cyclistes (2014-2015) et d'une consultation publique sur la sécurité routière menée en 2017.

Après des premiers gains pour les cyclistes obtenus lors d'une brève révision du Code en 2016, Vélo Québec fonde de grands espoirs sur ce que peut être un Code de la sécurité routière modernisé, pièce maîtresse d'un nouveau partage de la route, équitable, courtois et tenant compte des besoins et des particularités de tous les usagers de la route.

Le nouveau Code de la sécurité routière a le potentiel de redonner un nouveau souffle aux efforts d'amélioration du bilan routier. Mais il a le pouvoir de générer des retombées bien plus vastes s'il est élaboré en accord avec l'ensemble des politiques et orientations gouvernementales récentes et à venir : cibles de réduction des gaz à effet de serre, prévention en santé, politique de l'activité physique et politique sur la mobilité durable. Le défi est de taille, mais nous sommes convaincus que le gouvernement a les moyens d'y arriver.

L'analyse qui suit permet de saluer les ajouts bienvenus que propose la loi 165, mais aussi de proposer au législateur des avenues plus ambitieuses, qui vont au-delà d'un simple rattrapage de la réalité de nos rues et nos routes.

INTRODUCTION

UN QUÉBEC COMPLÈTEMENT VÉLO

Le Québec pédale de plus en plus, malgré le vieillissement de sa population : en ville, en campagne ou dans les sentiers, on y compte aujourd'hui 4,2 millions de cyclistes, soit 600 000 de plus qu'en 1995. La moitié de la population québécoise fait du vélo, et ce, de façon régulière : ils sont 2,7 millions à enfourcher leur bicyclette de façon hebdomadaire et parmi ceux-ci, les adultes parcourent en moyenne 43 km par semaine.

Désormais, le vélo n'est pas qu'un loisir, il transporte également : entre 2000 et 2015, le nombre de cyclistes utilitaires a plus que doublé chez les adultes, passant de 500 000 à 1,2 million. La tendance est encore plus nette dans les grandes villes : tandis qu'en moyenne au Québec 40 % des cyclistes se servent du vélo comme moyen de transport, cette proportion est de 55 % à Montréal, Québec, Sherbrooke et Longueuil. À Montréal, le nombre de déplacements à vélo a crû de 57 % entre 2008 et 2013. C'est dire que bien souvent les cyclistes sont sur la route aux heures de pointe et côtoient de près la circulation automobile, bien que l'offre de voies cyclables ait elle aussi connu une croissance remarquable de 30 % entre 2010 et 2015.

DES GAINS EN SÉCURITÉ APPRÉCIABLES

La croissance de la pratique du vélo, mais également du parc automobile, aurait pu laisser présager une hausse des collisions impliquant les cyclistes. Pourtant, il n'en est rien : à l'image du bilan routier général, les victimes cyclistes de collisions sont de moins en moins nombreuses. Ainsi, le nombre de cyclistes décédés a chuté de 45 % en 2015, comparativement aux 5 années précédentes. Ces résultats encourageants peuvent certainement être attribués, en grande partie, à la croissance du réseau cyclable et à la création d'environnements plus conviviaux pour le vélo. Plus nombreux, les cyclistes sont également plus visibles et plus répandus parmi les automobilistes. Ces derniers sont plus conscients de leur présence et comprennent mieux leur réalité.

Mais ces gains sont néanmoins fragiles, et plusieurs défis pourraient les mettre à mal dans les années à venir : vieillissement de la population, véhicules toujours plus gros et donc dangereux pour les usagers les plus vulnérables, problématique croissante de distraction au volant. Aussi, ces prochains gains ne se feront pas par la technologie, comme cela a été le cas avec l'auto. C'est pourquoi nous voyons la modernisation du Code de la sécurité routière comme une occasion rêvée de mieux protéger les piétons et les cyclistes et de leur accorder une priorité sans équivoque.

1. L'AJOUT DU PRINCIPE DE PRUDENCE, SANS CONCESSION NI FAUSSE ÉQUIVALENCE

Vélo Québec salue l'introduction, dans le nouveau Code de la sécurité routière (CSR), d'un principe de prudence. Les deux premiers alinéas de cet article établissent clairement une responsabilité accrue des usagers les plus lourds et les plus rapides envers les usagers les plus petits et les plus vulnérables.

3.1. Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public.

Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes.

Ces alinéas viennent rappeler que sur la route, tous les usagers ne sont pas égaux, ne courent pas les mêmes risques et ne représentent pas le même degré de dangerosité pour autrui.

Ils enjoignent, à juste titre, les usagers qui optent pour un véhicule lourd et rapide de se montrer à la hauteur de leurs responsabilités et d'agir avec une extrême prudence vis-à-vis de ceux qui ont le plus à perdre en cas de collision : les piétons d'abord, en particulier les jeunes enfants, les aînés, les personnes en situation de handicap, puis les cyclistes et tous ceux qui ne bénéficient pas de la protection d'une carrosserie et de multiples systèmes de sécurité dont sont aujourd'hui dotés les véhicules.

Malheureusement, le troisième alinéa de l'article 3.1 va à l'encontre de ce principe :

L'usager vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité, notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers.

Avec cet ajout, c'est toute la portée du principe de prudence qui est affaiblie. Pourquoi introduire ici une fausse équivalence de responsabilités? Pourquoi demander aux plus vulnérables de faire ce qu'ils font déjà par simple instinct de survie, confrontés qu'ils sont quotidiennement à des véhicules dont la masse et la vitesse en font de redoutables dangers? Comment justifier cette mention, là où aucun autre pays ayant introduit le principe de prudence ne l'a jugée nécessaire? En introduisant le principe de prudence, Québec ferait plutôt bien de s'inspirer des pays précurseurs en la matière.

Ainsi, en France, le Code de la route précise depuis 2008 :

[Le conducteur] doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.

Au plan international, la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 (dite Convention de Vienne) précise :

Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés.

En Suisse, la loi fédérale sur la circulation routière énonce :

Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.

Dans un système où les collisions impliquant des piétons ou des cyclistes sont trop souvent excusées par une déclaration de type « Je ne l'avais pas vu », il est temps de réaffirmer que ce sont les conducteurs de véhicules motorisés qui, en priorité, doivent être attentifs non seulement aux autres véhicules, mais aussi aux autres humains autour d'eux : en regardant devant eux et non, comme c'est trop souvent le cas, vers l'écran d'un téléphone; en utilisant les rétroviseurs et en tournant la tête pour vérifier les angles morts; en réduisant leur vitesse à l'approche des intersections et des traverses piétonnes et en regardant avant d'ouvrir leur portière.

Le piéton, le cycliste, la personne en fauteuil roulant peuvent certes contribuer à se rendre visibles, et le CSR prévoit déjà certaines obligations à leur égard (réflecteurs et éclairage actif, par exemple, pour les cyclistes). Mais l'usager vulnérable ne peut être tenu responsable des actions et des manquements d'un autre usager. C'est d'autant plus vrai pour les plus vulnérables d'entre nous, comme les personnes aveugles et malvoyantes. Comment peut-on raisonnablement exiger de ces dernières qu'elles établissent un contact visuel avec les autres usagers?

> NOUS PROPOSONS le retrait de ce troisième alinéa de façon à ce que le principe de prudence soit clair et sans équivoque, et que le degré de responsabilité sur la route soit proportionnel à la dangerosité, et non à la vulnérabilité.

2. RUE PARTAGÉE ET VÉLORUE : QUELQUES PRÉCISIONS NÉCESSAIRES

Les nouvelles dispositions sur la rue partagée et la vélorue contenues dans le projet de loi 165 correspondent aux propositions de Vélo Québec. Il y a tout lieu de s'en réjouir, puisque les municipalités auront dorénavant tous les outils nécessaires pour revoir le partage de l'espace dans certaines rues. La fonction de transit automobile pourra y être reléguée au second plan, et ces rues pourront recouvrer et voir reconnues leurs fonctions sociales, de rencontre, de déambulation, de jeu, de lieu de vie.

Si beaucoup reste à définir dans l'aménagement physique de ces nouveaux espaces, il importe cependant que le CSR précise de la meilleure façon, et dès maintenant, les modalités d'interactions entre les différents usagers.

2.1. PRIORITÉ DES CYCLISTES DANS LA RUE PARTAGÉE ET LA VÉLORUE

En premier lieu, Vélo Québec s'interroge sur le traitement différent des usagers vulnérables selon que l'on se trouve dans une rue partagée ou une vélorue. Sans hésitation, le projet de loi prescrit la priorité des piétons dans la rue partagée :

« rue partagée » : tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation piétonne est priorisée.

Dans la vélorue, par contre, la relation entre le mode actif et la circulation motorisée est plus timide :

« vélorue » : tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation des cyclistes est favorisée.

> NOUS PROPOSONS qu'à l'instar de la priorité accordée aux piétons dans la rue partagée, la priorité soit également accordée aux cyclistes dans la vélorue, sans affaiblir en aucun temps la priorité des piétons aux intersections ou passages piétons. Nous y verrions une indication claire que les conducteurs de véhicules doivent, dans la vélorue, adopter le rythme des cyclistes et leur céder le passage.

2.2. VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE

Les articles 496.4 et 496.7 visent à établir des vitesses maximales de circulation dans les rues partagées :

496.4. Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h.

ainsi que dans les vélorues :

496.7. Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une vélorue à une vitesse excédant 30 km/h.

Ces limites de vitesse sont appropriées, mais il faut aller plus loin en demandant au conducteur d'adopter le rythme des piétons et des cyclistes. On éviterait ainsi toute pression de la part de conducteurs se croyant dans le droit de rouler à la vitesse maximale permise.

> **NOUS PROPOSONS** de préciser, dans chacun des cas, le comportement à adopter en présence de piétons ou cyclistes en ajoutant l'alinéa suivant aux articles 496.4 et 496.7 :

En présence d'un piéton ou d'un cycliste, le conducteur d'un véhicule routier est tenu d'adopter la vitesse de ceux-ci jusqu'à ce qu'il puisse les dépasser en toute sécurité.

2.3. DISTANCE RAISONNABLE DE DÉPASSEMENT DANS UNE VÉLORUE

L'article 496.3 du projet de loi 165 propose ce qui suit :

496.3. L'article 341 s'applique sur une rue partagée et une vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.

À notre avis, cette précision est en contradiction avec les modifications déjà apportées au CSR en 2016, qui définissent la distance raisonnable pour dépasser un cycliste, soit un mètre dans les rues à 50 km/h ou moins, et un mètre et demi sur les routes excédant 50 km/h.

Bien que les vitesses maximales autorisées dans une rue partagée ou une vélorue soient respectivement limitées à 20 et 30 km/h, rien ne justifie qu'on accepte que les piétons et cyclistes y soient dépassés à une distance inférieure à un mètre. Même à faible vitesse, les piétons et cyclistes ont besoin d'un espace vital pour pouvoir éviter des obstacles. Il n'y a donc pas lieu d'affaiblir la portée de l'article 341 sur les vélorues.

En gardant à l'esprit le principe de prudence qui vise à protéger les plus vulnérables, le CSR devrait garantir aux personnes malentendantes, aveugles ou malvoyantes qu'elles ne se feront pas frôler de près et surprendre par des véhicules.

> **NOUS PROPOSONS** la suppression de l'article 496.3.

2.4. OBLIGATIONS DES CONDUCTEURS DANS LES VÉLORUES

Nous soulignons la pertinence des articles 496.8 à 496.10 qui précisent les comportements autorisés pour les cyclistes dans les vélorues : ceux-ci pourront circuler sur toute la largeur de la chaussée et rouler côte à côte.

En revanche, on omet de préciser le comportement attendu de la part des automobilistes (outre la vitesse maximale autorisée). Là où la section sur la rue partagée précise ce qui suit, on ne trouve aucun équivalent pour la vélorue :

496.6. Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée.

Si les cyclistes sont autorisés à circuler sur toute la largeur de la vélorue, n'y a-t-il pas lieu de préciser aussi que les conducteurs de véhicules sont tenus de leur céder le passage? Nous estimons qu'une telle omission ouvre la porte à des incidents ou des conflits.

> **NOUS PROPOSONS** donc l'ajout d'un article 496.11 qui pourrait être libellé comme suit :

496.11. Le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage à tout cycliste qui circule dans une vélorue.

2.5. CIRCULATION À VÉLO SUR LA RUE PARTAGÉE

Autre manquement dans les dispositions sur la rue partagée : rien n'est dit sur l'endroit où les cyclistes doivent circuler.

Selon nous, la rue partagée est un espace tout indiqué pour dispenser les cyclistes de rouler aussi près que possible du bord droit de la chaussée ou à la file.

> **NOUS PROPOSONS** d'élargir la portée des articles 496.8 à 496.10 aux rues partagées de la façon suivante :

496.8. Un cycliste peut circuler dans une vélorue ou une rue partagée, sur toute la largeur de la voie dans le sens de la circulation, lorsque la chaussée est à deux sens. Il peut en faire de même sur une chaussée à sens unique.

496.9. Lorsqu'il est autorisé à circuler à contresens, un cycliste doit circuler le plus près possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée d'une vélorue ou d'une rue partagée.

496.10. Deux cyclistes sont autorisés à circuler côte à côte dans une vélorue ou une rue partagée, sauf s'ils circulent à contresens.

2.6. LES DOUBLES SENS CYCLABLES PAR DÉFAUT

De la même façon, les rues partagées et les vélorues, avec leurs vitesses basses de circulation et leur convivialité pour les usagers vulnérables, se prêtent tout à fait à la généralisation des doubles sens cyclables, même là où la circulation automobile est à sens unique.

La France a ainsi établi que, sauf exception dûment justifiée, les cyclistes sont autorisés à circuler dans les deux sens de circulation dans toutes ses zones de rencontre¹ et ses zones 30², expliquant à juste titre :

« Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. La généralisation du double sens cyclable vise à accompagner le développement de l'usage des vélos. »

¹Guide technique « les zones de circulation particulières en milieu urbain » - Fiche 3 « la zone de rencontre » consultée le 26 janvier 2018 à l'adresse : http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/3189/28063/version/1/file/guide_techn_fiche3_technique_zone_rencontre_cle0262fe.pdf

²Guide technique « les zones de circulation particulières en milieu urbain » - Fiche 4 : « la zone 30 » consultée le 26 janvier 2018 à l'adresse : http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/3190/28070/version/1/file/guide_techn_fiche4_technique_zone30_cle29ec98.pdf

« Les cyclistes font rarement les détours engendrés par la présence de voirie à sens unique, soit parce que l'itinéraire proposé est plus long, soit parce qu'il est ressenti comme plus dangereux. Ils préfèrent alors souvent circuler illégalement sur les trottoirs. Il s'agit donc de prévenir ces comportements, non par la répression, mais par une signalisation, et là où c'est nécessaire, par un aménagement adapté. Les organismes gestionnaires de la voirie devront donc étudier l'ensemble des voiries en zone de rencontre pour, soit dans le cas général, créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier obligatoirement dans l'arrêté de création de la zone de rencontre l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable. »

> NOUS PROPOSONS de modifier l'article 496.9 pour autoriser le double sens cyclable dans les rues partagées et les vélorues, sauf en présence d'une signalisation l'interdisant :

496.9. Sauf en présence d'une signalisation l'interdisant, un cycliste est autorisé à circuler à contresens dans une vélorue ou une rue partagée. Il doit alors circuler le plus près possible de la bordure ou du côté droit de celle-ci.

2.7. GUIDE POUR L'IMPLANTATION DE VÉLORUES ET DE RUES PARTAGÉES : VÉLO QUÉBEC PRÊT À COLLABORER!

Les comportements des usagers étant fortement dictés ou influencés par les aménagements physiques, Vélo Québec se réjouit que les nouvelles dispositions sur les rues partagées et les vélorues s'accompagnent d'un guide d'application (article 496.1) et d'une signalisation appropriée, auxquels devront se conformer les municipalités.

L'expertise développée par Vélo Québec dans l'élaboration de ce type d'outils aurait sûrement avantage à être mise à profit, surtout dans le contexte où notre organisation travaille déjà à la publication de la deuxième édition du guide *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, en collaboration avec le MTMDET.

3. FAVORISER LE VÉLO : UN OBJECTIF LÉGITIME DU NOUVEAU CSR

Comme nous le faisons observer en avant-propos, le nouveau Code de la sécurité routière est le vaisseau amiral des efforts de sécurité routière, mais il ne peut pas se limiter à ce seul objectif. Il doit s'inscrire dans les efforts gouvernementaux en faveur de la mobilité durable et de la promotion de l'activité physique, et ne pas hésiter à donner au vélo une longueur d'avance.

Nous réitérons donc ici plusieurs de nos propositions qui permettraient aux cyclistes non seulement d'assurer leur sécurité, mais aussi de se déplacer de façon plus efficace.

3.1. UTILISATION DU FEU PIÉTON

En milieu urbain, une part significative des décès cyclistes est attribuable aux angles morts de véhicules lourds, comme le note la SAAQ³ :

« C'est aux intersections en milieu urbain que la situation est la plus préoccupante, puisque c'est là qu'ont lieu la majorité des accidents impliquant un piéton ou un cycliste. Les angles morts à l'avant et sur le côté droit des véhicules sont particulièrement problématiques. »

La situation où un cycliste est happé par un véhicule lourd tournant à droite sans que le conducteur l'ait vu est malheureusement devenue un drame classique. Si ces cyclistes avaient eu la possibilité de quitter l'intersection quelques secondes avant ces camions, ces collisions auraient pu être évitées.

Ce temps d'avance sur les véhicules est justement ce qu'offre le feu avec phase exclusive pour piéton. Celui-ci procure un moment où le piéton est plus visible pour entamer la traverse d'une intersection. La possibilité que les cyclistes puissent utiliser cette phase de feu piéton permettrait non pas d'économiser du temps, mais d'assurer que les cyclistes soient vus des conducteurs avant que ceux-ci n'entament leur propre manœuvre.

Dans sa consultation publique sur la sécurité routière, la Société d'assurance automobile (SAAQ) avait pris soin de sonder le public sur la possibilité d'autoriser les cyclistes à utiliser les feux piétons, et l'acceptation sociale était au rendez-vous : 78 % des quelque 4500 répondants se sont déclarés assez ou très favorables à cette mesure.

³Angles morts des véhicules lourds - Soyez vigilant! consulté le 26 janvier 2018 à l'adresse : <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/angles-morts-vehicules-lourds.pdf>

OPINION CONCERNANT L'IMPLANTATION DE CERTAINES MESURES

SERIEZ-VOUS TRÈS, ASSEZ, PEU OU PAS DU TOUT FAVORABLE...

à ce que les cyclistes puissent également utiliser le feu pour piétons (actuellement, au même titre que les automobilistes, les cyclistes ont l'obligation de s'immobiliser à un feu rouge et de poursuivre leur route seulement lorsque le feu est vert)? (Q13, N = 4 513)

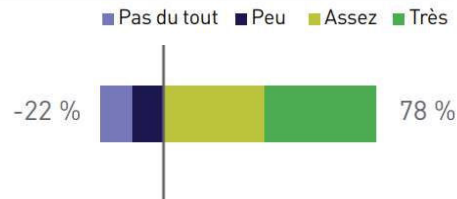


Figure 1 – Extrait du document synthèse de la consultation publique de la SAAQ sur la sécurité routière (2017)⁴

Actuellement, l'utilisation du feu piéton par les cyclistes est possible (et obligatoire) en présence du panneau de signalisation P-285. Et lorsqu'un feu cycliste est installé à une intersection, sa phase est généralement parfaitement synchronisée avec celles des piétons. Cela montre bien que la cohabitation entre piétons et cyclistes aux intersections est possible.

Nous proposons donc d'inverser la logique : plutôt que d'interdire l'utilisation du feu piéton, sauf en présence de signalisation spécifique, autorisons-la par défaut, sauf dans les cas où la cohabitation piétons/cyclistes dans une même phase n'est pas compatible : traverses piétonnes simultanées dans toutes les directions, débit élevé de piétons.

> **NOUS PROPOSONS** donc que les cyclistes soient autorisés à traverser les intersections lors des phases piétonnes, sauf exception à déterminer par les municipalités. En tout temps le cycliste doit accorder la priorité au piéton et adopter la vitesse du pas.

3.2. DES ARRÊTS COMME DES CÉDEZ LE PASSAGE POUR LES CYCLISTES

À l'approche d'une intersection munie d'un arrêt, le Code de la sécurité routière exige que cyclistes et automobilistes exécutent un arrêt complet avant de poursuivre leur route. Cette exigence s'explique aisément pour les automobilistes puisque :

- leur vitesse restreint leur champ de vision;
- leur masse et leur vitesse combinées allongent leur distance de freinage;
- leur vitesse et leur masse combinées augmentent la violence des chocs.

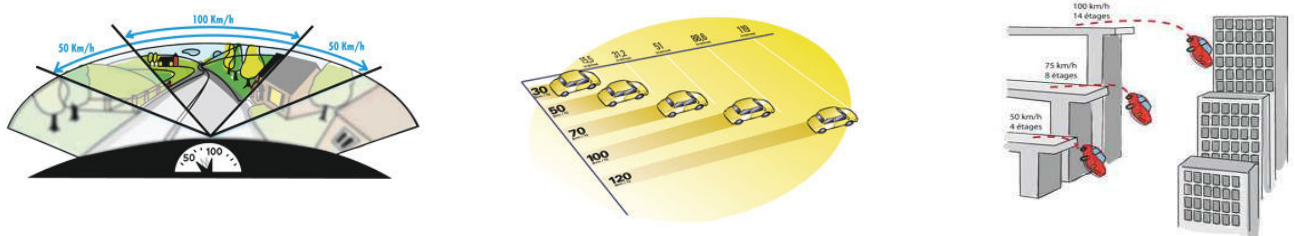


Figure 2 – Effet de la vitesse sur le champ de vision, la distance de freinage et la violence des chocs⁵

⁴Document synthèse de la consultation publiques - SAAQ consulté le 26 janvier 2018 à l'adresse : <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/06/document-synthese-consultation-publique.pdf>

⁵LOIS DE LA PHYSIQUE ET VITESSE, consulté le 26 janvier 2018 à l'adresse : <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/vitesse/lois-physique/>

Or, pour le cycliste qui circule à plus basse vitesse et bénéficie d'une meilleure vision, ralentir à l'approche de l'intersection suffit généralement pour pouvoir évaluer adéquatement la situation et décider si un arrêt est vraiment nécessaire (piéton qui traverse, autre usager prioritaire).

De plus, l'effort requis pour repartir depuis un arrêt complet représente une dépense en énergie (personnelle) bien plus élevée pour le cycliste que pour l'automobiliste. Cela fait aussi en sorte que dans cette phase de démarrage, le cycliste occupe l'intersection plus longtemps et est donc plus exposé à la circulation transversale.

La pratique du ralentissement/cédez le passage est déjà largement répandue parmi les cyclistes, ne comporte pas de risque (selon une récente étude⁶), et des services de police, tels que celui de Montréal, reconnaissent qu'ils ne sanctionnent pas les cyclistes qui se contentent d'un « ralentissement marqué » dans de tels cas.

> NOUS PROPOSONS que les cyclistes soient autorisés à considérer les arrêts comme des cédez le passage et à franchir une intersection après un ralentissement suffisant pour évaluer la situation. Comme pour un cédez-le passage conventionnel, si d'autres usagers sont prioritaires ou qu'un piéton traverse, le cycliste doit s'arrêter complètement.

3.3. VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE POUR LES CYCLISTES

Au Québec, le virage à droite au feu rouge a été largement autorisé pour l'ensemble des véhicules, bien que la manœuvre représente un risque accru pour les usagers vulnérables tels que les piétons et cyclistes. À Montréal et à certaines intersections dûment identifiées, cette manœuvre est interdite.

Dans notre argumentation en faveur de l'usage du feu piéton par les cyclistes, nous faisons valoir que de quitter une intersection avant les véhicules moteurs, non seulement rend le déplacement à vélo plus efficace, mais procure surtout un gain en terme de sécurité, le cycliste risquant moins de se retrouver dans l'angle mort d'un véhicule qui effectue un virage. Il en va de même pour le virage à droite au feu rouge.

La mesure du « tourne à droite cycliste » au feu rouge est généralisée à Paris et à Bruxelles⁷, et dans de plus en plus de villes françaises⁸. Elle est même étendue à d'autres manœuvres (virage à gauche⁹) à certaines intersections parisiennes. Le Danemark¹⁰ la permet aussi par endroits. Dans tous ces cas, les projets pilotes ont démontré qu'il n'y avait aucune hausse des collisions.

⁷Le panneau du tourne à droite cycliste devient obligatoire à Bruxelles : « Les vélos ne perdront plus 1/5e de leur temps au feu rouge » consulté le 26 janvier 2018 sur le site de l'avenir.net : http://www.lavenir.net/cnt/dmf20161117_00916188

⁸Une nouvelle signalisation à destination des cyclistes consulté le 26 janvier 2018 sur le site de la sécurité routière du gouvernement français : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles/questions-frequentes/une-nouvelle-signalisation-a-destination-des-cyclistes>

⁹Après le tourne-à-droite, Paris teste le « tourne-à-gauche » dans le 10e arrondissement consulté le 26 janvier 2018 sur le site de 20minutes.fr : <http://www.20minutes.fr/paris/1848707-20160519-apres-tourne-droite-paris-teste-tourne-gauche-10e-arrondissement>

¹⁰Denmark cyclists allowed to turn right at red lights consulté le 26 janvier 2018 sur le site de road.cc : <http://road.cc/content/news/198965-denmark-cyclists-allowed-turn-right-red-lights>



Figure 3 – Virage à droite au feu rouge à Paris¹¹

Il est important de noter que la Ville de Montréal, elle-même, s'est prononcée en faveur de l'autorisation du virage à droite au feu rouge pour les cyclistes sur son territoire lors des consultations de la SAAQ en février 2017¹².

> **NOUS PROPOSONS** que le virage à droite au feu rouge soit autorisé pour les cyclistes, même là où il demeure interdit aux autres véhicules, en particulier sur l'île de Montréal.

3.4. PRIORITÉ AUX PASSAGES POUR CYCLISTES

Le projet de loi 165 bonifie l'article 295 pour permettre l'installation de « passages pour cyclistes », au même titre que des passages pour piétons. Voilà une bonne nouvelle.

295. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée : [...]

3) installer des passages pour piétons ou pour cyclistes ; [...]

¹¹Le cédez le passage cycliste au feu rouge est généralisé dans Paris aux carrefours équipés de panneaux consulté le 26 janvier 2018 sur le site de la ville de Paris : <http://www.paris.fr/actualites/a-partir-de-cet-ete-le-cedez-le-passage-cycliste-au-feu-rouge-est-generalise-dans-paris-2719>

¹²Mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière consulté le 26 janvier 2018 à l'adresse : <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/05/ville-montreal.pdf>

Par contre, aucune disposition n'est prévue pour définir la notion de priorité, comme le fait l'article 410 en ce qui concerne les passages pour piétons :

410. Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité au piéton.

L'instauration de passages pour cyclistes devrait nécessairement être accompagnée d'un article similaire qui précise le comportement à adopter par les usagers de la route en présence d'un tel aménagement.

> **NOUS PROPOSONS** donc un article 410.1 entérinant la priorité des cyclistes à ces passages :

410.1 Lorsqu'un cycliste s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour cyclistes, le conducteur d'un véhicule routier ou tout autre cycliste doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser.

4. SANCTIONS AUX CYCLISTES : DU BON ET DU MOINS BON

Le projet de loi 165 propose de mettre fin à une iniquité longtemps dénoncée, en abolissant les points d'inaptitude remis pour certaines infractions à vélo. En revanche, la hausse des sanctions monétaires est considérable. Vélo Québec a toujours plaidé pour des sanctions proportionnelles au danger pour autrui. La dangerosité étant elle-même proportionnelle à l'énergie cinétique du véhicule en cas de collision, il est intéressant de noter que l'énergie cinétique d'une auto lancée à 50 km/h est environ 100 fois supérieure à celle d'un cycliste circulant à 18 km/h!¹³

L'augmentation généralisée des amendes pour les infractions à vélo, amendes qui passent d'un montant de 15 à 30 \$ à un montant de 80 à 100 \$, ne nous semble pas correspondre à cette idée de proportionnalité. Cela est d'autant plus vrai que nous constatons certaines incongruités dans le projet de loi 165. Ainsi dans plusieurs cas, une même infraction entraîne une sanction plus sévère si elle est commise à vélo qu'en moto ou en auto!

¹³Calcul de l'énergie cinétique : $EC=0,5 \times mV^2$

C'est le cas pour le non-respect des articles suivants :

Article	Sanction vélo	Sanction auto ou moto
361. À moins d'une signalisation contraire, face à un feu jaune, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser, à moins qu'il n'y soit engagé ou en soit si près qu'il lui serait impossible d'immobiliser son véhicule sans danger. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît.	80 \$ à 100 \$	60 \$ à 100 \$
402. À moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit, à une intersection ou à une bifurcation, céder le passage à tout véhicule qui circule à sa droite sur la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.	80 \$ à 100 \$	60 \$ à 100 \$
424. Le conducteur d'un véhicule routier doit, durant la nuit ou lorsque les conditions atmosphériques le nécessitent, allumer les phares et les feux intégrés de son véhicule. Le premier alinéa s'applique également au conducteur d'une bicyclette à l'égard du phare et du feu dont elle doit être munie.	80 \$ à 100 \$	60 \$ à 100 \$
442. Nul ne peut conduire un véhicule routier ou une bicyclette lorsqu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer la vue du conducteur ou à gêner la conduite du véhicule.	80 \$ à 100 \$	60 \$ à 120 \$
443.2. Le conducteur d'un véhicule routier et le cycliste ne peuvent porter d'écouteurs. Pour l'application du premier alinéa, ne constitue pas des écouteurs tout appareil qui est intégré dans un casque protecteur et qui permet à ceux qui le portent de communiquer entre eux sans les empêcher de capter les bruits de la circulation environnante.	80 \$ à 100 \$	60 \$ à 120 \$
477. Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit circuler assis sur son siège et tenir constamment le guidon. Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à califourchon et tenir constamment le guidon.	80 \$ à 100 \$	60 \$ à 120 \$

Dans bien d'autres cas, auxquels nous ne nous attarderons pas en détail (non-respect d'un cédez le passage, d'un passage pour piétons), la sanction prévue pour les cyclistes est de 80 à 100 \$, et pour les automobilistes, de 100 à 200 \$, un surcoût minime de 20 \$ pour des conséquences pourtant bien plus sérieuses pour la sécurité des autres usagers!

Force est donc de constater que les montants des sanctions proposés pour les cyclistes sont abusifs. Le cycliste, qui est plus proche du piéton que de l'automobiliste quant aux dommages qu'il peut occasionner à autrui, devrait certes être sanctionné un peu plus que le piéton (15 à 30 \$), mais nettement moins que le conducteur d'un véhicule routier dans les mêmes circonstances.

Pour mieux comprendre les effets de la hausse proposée des contraventions pour les cyclistes dans le projet de loi 165, considérons les exemples concrets suivants. Compte tenu des frais administratifs appliqués en sus du montant des contraventions, et des articles dont l'infraction est actuellement passible d'amende, un cycliste pourrait, par exemple :

- Écoper d'une contravention de 127 \$ pour avoir ralenti, sans s'immobiliser complètement à un panneau d'arrêt;
- Écoper d'une contravention de près de 254 \$ si son vélo n'est pas équipé des réflecteurs réglementaires sur ses pédales (puisque certains policiers vont jusqu'à infliger un constat d'infraction par réflecteur manquant).

De telles sanctions risquent de provoquer trois types de problèmes :

- pénaliser les plus démunis : sachant que certaines personnes se déplacent en vélo non pas par choix, mais contraints par manque de ressources financières, de telles sanctions apparaissent clairement démesurées et peuvent parfois même dépasser la valeur de leur vélo!
- augmentation des procédures : au-delà de l'iniquité intrinsèque de telles sanctions pour des infractions relativement anodines, cette augmentation des contraventions risque de provoquer une hausse des contestations en cour.
- jouer contre l'application du CSR : l'application de contraventions trop élevée par rapport à la gravité du geste posé peut aussi provoquer une hésitation, de la part des policiers chargés d'appliquer la loi, à émettre des constats. On sait par exemple qu'actuellement, lorsque des cyclistes sont interceptés pour ne pas avoir respecté un feu rouge, certains policiers décident d'utiliser l'article 310 (non-respect de la signalisation) plutôt que l'article 359 (non-respect d'un feu rouge), jugeant les points d'inaptitude prévus à l'article 359 trop sévères ou inappropriés.

> NOUS PROPOSONS que les sanctions applicables aux cyclistes soient revues à la baisse, pour se situer dans une fourchette de 30 à 50 \$.

5. VISIBILITÉ : SIMPLIFIER LES EXIGENCES

En matière de visibilité, Vélo Québec appuie généralement les exigences visant à assurer que les cyclistes se rendent visibles lorsqu'ils circulent dans la pénombre ou dans des conditions atmosphériques difficiles. Nous soutenons donc sans réserve l'article 233 sur l'éclairage actif, et nous accueillons favorablement la précision qui y est maintenant apportée, selon laquelle ces éclairages peuvent être clignotants.

233. Toute bicyclette doit également, la nuit, être munie d'au moins un phare blanc ou d'un feu blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière, lesquels peuvent être clignotants.

Nous nous réjouissons par ailleurs que les fabricants de vélos et de matériel pour cyclistes dotent de plus en plus leurs produits d'éléments réfléchissants. Cette tendance devrait donc nous amener à revoir les exigences en matière de réflecteurs, lesquels sont, rappelons-le, essentiellement superflus le jour, et insuffisants, lorsqu'utilisés seuls, la nuit.

À cet égard, les modifications proposées à l'article 232 sont certes bienvenues, en ce qu'elles introduisent des solutions de remplacement concernant certains des réflecteurs normalement exigés. Mais il faut aller plus loin, car les exigences restent très contraignantes.

Ainsi :

- Aucune solution de remplacement n'est offerte quant aux réflecteurs avant et arrière. Pourtant, ceux-ci pourraient être remplacés par des bandes réfléchissantes apposées de chaque côté de la fourche et sur les haubans. Cette solution serait avantageuse dans le cas des vélos de performance, rarement vendus équipés de réflecteurs.
- Les réflecteurs sont impossibles ou difficiles à installer sur certaines pédales (pédales automatiques, à clip, mais aussi pédales antidérapantes pour l'hiver, par exemple). Ces réflecteurs, lorsqu'ils sont apposés par les vendeurs de matériel, sont fragiles et difficilement remplaçables. Or les solutions de remplacement proposées dans le nouveau CSR ne sont pas réalistes : un cycliste portera rarement des bandes réfléchissantes sur les deux chevilles, et n'équipera pas l'ensemble de ses souliers d'éléments réfléchissants.



Figure 4 – Pédales à clip et pédale antidérapante

- Pour les réflecteurs dans les roues, nous accueillons favorablement les solutions de remplacement proposées, car celles-ci offrent une plus grande flexibilité aux cyclistes, sans compromettre leur visibilité. Nous émettons cependant quelques bémols. D'une part, nous ne nous expliquons pas pourquoi les couleurs des réflecteurs sont de nouveau précisées, alors que cette précision avait été abolie. D'autre part, nous sommes d'avis que la bande réfléchissante apposée sur la jante de la roue assurerait sa fonction sans être nécessairement continue, sur toute la circonférence de la roue.

Avec ces assouplissements, nous pensons que les articles 232 et 233 suffiraient amplement à assurer que les cyclistes soient visibles de face, de derrière et de côté.

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 232 soit simplifié de la façon suivante :

232. Toute bicyclette doit être munie :

*1) soit d'un réflecteur blanc à l'avant, **soit d'une bande réfléchissante jaune ou blanche fixée de chaque côté de la fourche;***

*2) soit d'un réflecteur rouge à l'arrière, **soit d'une bande réfléchissante rouge fixée sur chaque hauban;***

3) d'un réflecteur jaune ou blanc à chaque pédale;

4) à la roue avant, soit d'un réflecteur ~~jaune ou blanc~~ fixé aux rayons de la roue et visible des deux côtés de la bicyclette, ~~soit d'une bande réfléchissante jaune ou blanche fixée de chaque côté de la fourche~~, soit d'un pneu dont les deux flancs sont réfléchissants, soit d'une jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante ~~continue sur toute la circonférence~~;

5) à la roue arrière, soit d'un réflecteur ~~rouge~~ fixé aux rayons de la roue et visible des deux côtés de la bicyclette, ~~soit d'une bande réfléchissante rouge fixée sur chaque hauban~~, soit d'un pneu dont les deux flancs sont réfléchissants, soit d'une jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante ~~continue sur toute la circonférence~~.

Malgré le premier alinéa, une bicyclette n'a pas à être munie du réflecteur visé au paragraphe 3^o de cet alinéa dans le cas où le cycliste porte une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes.

Tout équipement ou objet placé sur une bicyclette qui a pour effet de masquer un réflecteur prescrit ou son substitut doit être muni d'un réflecteur ou d'une bande réfléchissante.

Une remorque tirée par une bicyclette doit être munie soit de deux réflecteurs rouges à l'arrière, aussi éloignés que possible l'un de l'autre, soit d'une bande réfléchissante rouge placée de façon aussi horizontale que possible sur toute la largeur de la remorque.

6. ÉVALUER LA PERTINENCE DE CERTAINS ARTICLES POUR LES CYCLISTES

Nous comprenons que la révision du CSR soit l'occasion d'étendre la portée de certains articles aux cyclistes. Quelques exemples :

- Interdiction de conduire lorsqu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer la vue ou gêner la conduite (article 442);
- Interdiction de faire usage d'un appareil électronique (article 443.1)
- Obligation de s'immobiliser face à un autobus scolaire dont les lumières intermittentes sont activées (article 460).

Nous accueillons aussi favorablement certaines précisions apportées à des articles existants, afin de mieux protéger les cyclistes :

- Mention de la distance prudente à maintenir lorsqu'on suit un cycliste (article 335);
- Extension de la portée de la distance raisonnable de dépassement aux cyclistes circulant sur un accotement ou une voie cyclable (article 341);
- Distance à conserver lors du dépassement ou du croisement d'un événement sportif (articles 341.1 et 349).

Par conséquent, nous sommes d'avis que la révision du CSR devrait également permettre de dispenser les cyclistes de plusieurs articles qui sont sans pertinence pour eux.

6.1. DÉPASSEMENT PAR LA DROITE

Le premier article du CSR qui ne devrait pas s'appliquer aux cyclistes est l'article 346 portant sur le dépassement par la droite :

346. Nul ne peut effectuer un dépassement par la droite, sauf pour dépasser un véhicule qui effectue ou est sur le point d'effectuer un virage à gauche, un véhicule qui se dirige vers une voie de sortie d'un chemin à accès limité ou un véhicule qui effectue du déneigement ou de l'entretien sur la voie de gauche d'une chaussée à deux voies ou plus de circulation à sens unique.

Les cyclistes étant généralement amenés à circuler à droite des autres véhicules, que ce soit dans une voie cyclable ou dans l'espace résiduel laissé à droite de la circulation, il va de soi que cet article ne saurait s'appliquer aux cyclistes.

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 346 soit amendé pour ne concerner que les conducteurs de véhicules routiers :

*346. **Le conducteur d'un véhicule routier** ne peut effectuer un dépassement par la droite, sauf pour dépasser un véhicule qui effectue ou est sur le point d'effectuer un virage à gauche, un véhicule qui se dirige vers une voie de sortie d'un chemin à accès limité ou un véhicule qui effectue du déneigement ou de l'entretien sur la voie de gauche d'une chaussée à deux voies ou plus de circulation à sens unique.*

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 504 précisant les sanctions applicables aux cyclistes ne comprenne pas l'article 346 :

*504. Le cycliste qui contrevient à l'un des articles 346, 349, 350, 358.1, 359 à 364, 367 à 371, 402, 404 à 406, 408 à 411 ou 421, au deuxième alinéa de l'article 424 ou à l'un des articles 442, 443.1, 443.2, 460, 477 à 479, 485 à 492.1, 496.6, 496.9 et 496.10 commet une infraction et est passible d'une amende de ~~80 \$ à 100 \$~~ **30 \$ à 50 \$**.*

6.2. PASSAGE PAR UNE PROPRIÉTÉ PRIVÉE

Il en va de même pour l'article 312 interdisant de circuler sur une propriété privée pour éviter de se conformer à une signalisation :

312. Nul ne peut circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation.

Le vélo n'étant pas un véhicule dont l'usage est limité aux chemins publics, cet article n'a pas lieu de s'appliquer aux cyclistes.

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 312 soit amendé pour ne concerner que les conducteurs de véhicules routiers :

*312. **Le conducteur d'un véhicule routier** ne peut circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation.*

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 313 soit amputé du second alinéa :

*313. Toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310 ou 311 commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$ **30 \$ à 50 \$**.*
~~Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 312 commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.~~

6.3. NUMÉRO D'IDENTIFICATION

Le CSR actuel exige également que les vélos soient munis d'un numéro d'identification apposé par le fabricant :

210. Les véhicules routiers et les bicyclettes doivent être munis du numéro d'identification apposé par le fabricant, lequel doit informer la Société des composantes des numéros apposés sur les véhicules routiers. [...]

S'il nous apparaît important de continuer à appliquer l'article 211, qui interdit de modifier, rendre illisible, effacer, remplacer ou enlever un numéro d'identification existant pour lutter contre le vol de vélos, il ne nous apparaît pas pertinent d'exiger que tout vélo soit doté d'un tel numéro, puisque plusieurs cyclistes peuvent construire leur propre vélo et que ceux-ci ne sont pas dotés d'un numéro émis par le fabricant.

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 210 soit amendé pour ne concerner que les véhicules routiers :

210. Les véhicules routiers ~~et les bicyclettes~~ doivent être munis du numéro d'identification apposé par le fabricant, lequel doit informer la Société des composantes des numéros apposés sur les véhicules routiers. [...]

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 286 soit reformulé pour que l'article 210 ne soit pas applicable aux vélos :

*286. Quiconque contrevient à l'un des articles 210, 211 ou 211.1 **pour un véhicule routier** commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$.*

*Quiconque contrevient à l'un des articles 211 ou 211.1 pour une bicyclette commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$ **30 \$ à 50 \$**.*

Toutefois, si le véhicule en cause est une bicyclette, l'amende est de 80 \$ à 100 \$.

Le propriétaire d'un véhicule lourd qui contrevient à l'article 211 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 \$ à 2 100 \$.

7. DES LIBELLÉS QUI ONT LEUR IMPORTANCE

Vélo Québec accueille favorablement le fait que certains articles du CSR soient bonifiés dans le projet de loi 165 afin que chacun en comprenne mieux les incidences. Nous nous permettons ici de faire quelques propositions supplémentaires, qui vont dans le même sens.

7.1. DÉPASSEMENT : RAPPELER L'AUTORISATION DE FRANCHIR UNE LIGNE CONTINUE

Nous saluons la précision qui sera dorénavant apportée dans l'article 341 sur le dépassement sécuritaire des cyclistes :

341 [...]

Le conducteur d'un véhicule routier ne peut effectuer cette manœuvre lorsque la partie de la chaussée sur laquelle il doit empiéter n'est pas libre sur une distance suffisante, notamment lorsqu'un véhicule vient à sa rencontre ou à sa hauteur. En ce cas, il doit demeurer dans sa voie et réduire la vitesse de son véhicule, notamment en restant derrière le cycliste. Il doit faire de même dans les cas visés aux articles 345 et 348.

[...]

Cet alinéa précise ce qui devrait être une évidence pour tous, mais on reconnaît ici l'importance de faire un petit rappel à visée pédagogique.

Nous sommes d'avis qu'un autre rappel serait tout aussi pertinent dans cet article, à savoir que les conducteurs sont autorisés à franchir une ligne continue ou une ligne double pour dépasser un cycliste. Ceci a beau être traité à l'article 344, qui suit de près le 341, l'expérience nous montre que cette autorisation est largement méconnue des automobilistes, qui croient ne pas pouvoir franchir une ligne continue pour dépasser un cycliste.

> **NOUS PROPOSONS** donc que l'article 341 soit bonifié d'un alinéa précisant ce qui suit :

Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une ligne visée à l'article 326.1, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser un cycliste ou pour effectuer un retour sur la droite à la suite d'un dépassement.

7.2. « LE PLUS À DROITE POSSIBLE » NE DEVRAIT PAS ÊTRE LA ZONE D'EMPORTIÉRAGE

Vélo Québec tenait à ce que soit révisé l'article 487, qui spécifiait que le cycliste devait circuler « à l'extrême droite de la chaussée », et voit donc comme une évolution favorable le nouveau libellé proposé :

487. Le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité.

Il peut également circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation.

Malheureusement, cet énoncé laisse encore beaucoup de place à l'interprétation et ne prévoit pas le maintien d'une certaine distance de sécurité avec les véhicules stationnés pour diminuer le plus possible les risques d'emportiérage.

Alors que la Ville de Montréal estime qu'un cycliste blessé sur 5 l'est en raison d'un épisode d'emportiérage¹⁴, le CSR doit mieux faire pour autoriser et encourager les cyclistes à éviter la zone contigüe aux portières d'auto.

> **NOUS PROPOSONS** que l'article 487 soit précisé avec l'ajout de l'alinéa suivant :

Le cycliste peut circuler à une distance jugée sécuritaire des voitures stationnées et autres obstacles.

7.3. INTERDICTION DES MOINS DE 12 ANS SUR LES VOIES À PLUS DE 50 KM/H

La révision du CSR devrait aussi être l'occasion de reformuler complètement l'article 491, qui peut laisser croire que les cyclistes ne sont pas autorisés à circuler sur des routes où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h :

491. Sous réserve de l'article 479, nul ne peut circuler à bicyclette sur un chemin public sur lequel la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h, sauf dans l'un des cas suivants:

- 1) il emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée par un aménagement destiné à éviter le passage de la chaussée à la voie cyclable et inversement, ou ayant cet effet;*
- 2) il est âgé d'au moins 12 ans;*
- 3) il participe à une excursion dirigée par une personne majeure.*

> **NOUS PROPOSONS** de reformuler et simplifier cet article :

491. Les enfants de moins de 12 ans ne peuvent emprunter un chemin sur lequel la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h en l'absence d'un adulte, sauf en présence d'un aménagement physique séparant la voie cyclable de la chaussée.

7.4. RENFORCER LA PRIORITÉ DES CYCLISTES LORS DES VIRAGES À DROITE

Le CSR précise à juste titre le comportement attendu des conducteurs aux intersections, et la priorité qu'ils doivent accorder aux usagers dont ils coupent la trajectoire.

349. Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui effectue un virage à une intersection doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à emprunter.

¹⁴Mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière consulté le 26 janvier 2018 à l'adresse : <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/05/ville-montreal.pdf>

L'article 350 va jusqu'à préciser les précautions à prendre vis-à-vis des véhicules circulant en sens inverse.

350. Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui s'apprête à effectuer un virage à gauche doit céder le passage à tout véhicule qui circule en sens inverse et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.

Il n'existe malheureusement pas d'équivalent rappelant au conducteur ses responsabilités dans le cas où il dépasse un cycliste pour ensuite lui couper la voie lorsqu'il tourne à droite.

Le Massachusetts prévoit ainsi l'obligation suivante :

No person operating a vehicle that overtakes and passes a bicyclist proceeding in the same direction shall make a right turn at an intersection or driveway unless the turn can be made at a safe distance from the bicyclist at a speed that is reasonable and proper.¹⁵

> **NOUS PROPOSONS** d'ajouter l'article 351.1 suivant :

351.1 Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui s'apprête à effectuer un virage à droite doit céder le passage à tout cycliste qu'il vient de dépasser et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.

¹⁵Commonwealth of Massachusetts, General Law, Chapter 90, Section 14, consulté le 26 janvier 2018 à l'adresse : <https://malegislature.gov/Laws/GeneralLaws/PartI/TitleXIV/Chapter90/Section14>

8. DIVERS

En terminant, nous souhaitons attirer l'attention sur plusieurs dispositions qui peuvent mener à des sanctions injustifiées à l'égard des cyclistes.

8.1. MAXIMUM DE CYCLISTES À LA FILE SUR L'ACCOTEMENT OU LA VOIE CYCLABLE

Nous estimons que l'article 486, précisant le nombre maximal de cyclistes pouvant rouler à la file, n'a pas lieu de s'appliquer sur les voies cyclables ou les accotements.

> **NOUS PROPOSONS** donc la précision suivante :

486. Les cyclistes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes, sauf sur une voie cyclable ou un accotement.

8.2. ÉCOUTEURS : PRÉVOIR UNE EXCEPTION POUR LES CONVERSATIONS TÉLÉPHONIQUES

La modification de l'article 443.2 interdit dorénavant tout type d'écouteurs :

443.2. Le conducteur d'un véhicule routier et le cycliste ne peuvent porter d'écouteurs.

Pour l'application du premier alinéa, ne constitue pas des écouteurs tout appareil qui est intégré dans un casque protecteur et qui permet à ceux qui le portent de communiquer entre eux sans les empêcher de capter les bruits de la circulation environnante.

Alors que les conducteurs conservent le privilège de passer des appels téléphoniques grâce à un système mains libres, il ne sera plus possible pour les cyclistes de faire usage d'une oreillette de type Bluetooth ou d'un écouteur avec micro pour effectuer un appel.

> **NOUS PROPOSONS** donc de conserver l'ancien alinéa en limitant sa portée aux cyclistes :

Pour les cyclistes, le présent article ne s'applique cependant pas à un appareil servant à l'échange de conversations entre ses usagers dans la mesure où celui-ci permet de capter les bruits de la circulation environnante.

8.3. PLAQUES D'IMMATRICULATION RENDUES INVISIBLES PAR UN SUPPORT À VÉLO

Au cours des dernières années, les médias se sont fait l'écho de citoyens lourdement sanctionnés, car le support à vélo qu'ils avaient installé sur leur auto rendait illisible leur plaque d'immatriculation.

> **NOUS PROPOSONS** que soient permis l'installation et le maintien de supports à vélo sur les autos, tout en assurant la lisibilité des plaques d'immatriculation. La solution pourrait consister en une seconde plaque d'immatriculation (éventuellement d'une couleur distinctive) pouvant être installée au-dessus du support lorsque la plaque d'origine est obstruée.

8.4. USAGE DES TROTTOIRS PAR LES ENFANTS

Il est intéressant que le projet de loi 165 vienne préciser les précautions que doit adopter un cycliste lorsqu'il est autorisé à circuler sur un trottoir.

492.1 Le cycliste ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ou ne le permette. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons.

Cependant, les jeunes cyclistes n'ont toujours pas la possibilité d'emprunter le trottoir, une pratique pourtant courante et socialement acceptée.

> **NOUS PROPOSONS** que l'article ne s'applique qu'aux plus de douze ans :

*492.1 **Le cycliste de plus de douze ans** ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ou ne le permette. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons.*

8.5 SYSTÈME DE FREIN

Le CSR exige que les vélos soient munis de freins, minimalement sur la roue arrière :

247. Toute bicyclette et toute trottinette doivent être munies d'au moins un système de freins agissant sur la roue arrière. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane.

Or plusieurs cyclistes optent aujourd'hui pour des vélos dont la roue arrière est entraînée par un pignon fixe et peut, également, être arrêtée ou ralentie lorsque le cycliste applique une pression inverse au sens de rotation du pédalier. Ces vélos sont généralement incompatibles avec l'utilisation d'un frein arrière (tel que défini par la loi), mais sont souvent dotés d'un frein agissant sur la roue avant. Combinés, le pignon fixe de la roue arrière et le frein de la roue avant offrent des performances de freinage tout à fait comparables à celles des autres vélos.

> **NOUS PROPOSONS** donc un assouplissement de l'article 247 pour les vélos à pignon fixe, grâce à l'ajout de l'alinéa suivant :

Est dispensé de cette obligation le vélo à pignon fixe qui est également doté d'un système de freinage agissant sur la roue avant.