

Projet de loi no 71
Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière

Sécurité des cyclistes :
miser sur une approche progressiste



Mémoire de Vélo Québec
25 janvier 2010

Vélo Québec

Depuis maintenant 43 ans, l'organisme sans but lucratif Vélo Québec fait figure d'incontournable dans le paysage cycliste québécois. Acteur de premier plan dans le développement d'infrastructures cyclables, l'organisme agit comme expert-conseil auprès de diverses instances québécoises en plus d'être le maître d'œuvre de la Route verte, un réseau de quelque 4 300 km de pistes cyclables. Vélo Québec a en outre contribué à nourrir une véritable culture cycliste dans la province en créant des événements d'envergure comme le Tour de l'Île de Montréal. Chaque année, quelque 61 000 personnes participent à ces événements ainsi qu'aux voyages proposés par notre agence. En tant qu'association de cyclistes, Vélo Québec regroupe 5 000 membres de plein droit et met en œuvre de nombreux programmes incitant à la pratique de la bicyclette aussi bien qu'au transport actif en général. Enfin, la maison d'édition Vélo Québec publie quatre magazines, des guides, des cartes et des livres reliés aux domaines du vélo, du plein air, du sport, du loisir, du tourisme, de l'environnement et de la nature et du développement durable.

L'approche québécoise

Pour la quatrième fois en dix-sept ans, Vélo Québec se prononce en consultation gouvernementale sur une question prioritaire pour l'organisme depuis sa fondation. La sécurité des cyclistes.

Le Projet de loi no 71 a été déposé le jour où la Table québécoise sur la sécurité routière divulguait ses recommandations. Des recommandations progressistes et positives que n'a pas retenues le législateur. Le Projet de loi mise plutôt sur des modifications techniques qui, loin d'encourager et de faciliter la pratique du vélo, la contraignent davantage. De plus, il remet à l'ordre du jour le port obligatoire du casque alors que le port du casque n'a cessé de progresser depuis 15 ans au Québec, et ce, sans législation. Ce faisant, il donne des cyclistes une image négative. Il les présente comme dangereux et récalcitrants à toute mesure de sécurité, ce qui ne correspond pas à la réalité. Vélo Québec aurait préféré se prononcer sur des mesures qui auraient reflété la volonté maintes fois exprimée par le gouvernement québécois de promouvoir le transport actif, particulièrement au lendemain de la conférence de Copenhague, où il s'est distingué par la force de son engagement à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Ces mesures sont de quatre ordres :

- L'aménagement d'infrastructures cyclistes sécuritaires et qui invitent à la pratique.
- L'éducation de tous les usagers de la route afin de les inciter à la courtoisie et au respect du Code de la sécurité routière.
- La promotion de la bicyclette, notamment par l'organisation et le soutien d'activités comme les randonnées à vélo, les festivals cyclistes, etc.
- En dernier recours, en appui aux campagnes d'éducation, les lois et le contrôle policier nécessaire pour les faire respecter.

Au cours des dernières décennies, c'est l'orientation qu'a privilégiée le gouvernement du Québec, ce qui a donné lieu à une mobilisation unique en Amérique du Nord. Une véritable culture du vélo s'est développée au Québec. C'est cela, l'approche québécoise. La voie que nous devons continuer à suivre.

La sécurité des cyclistes au Québec : un engagement commun

Depuis sa création, en 1967, Vélo Québec fait la promotion du vélo et de la sécurité à vélo. Impossible de faire la promotion de la bicyclette sans faire aussi, toujours, la promotion de la sécurité. Avec constance, ferveur et détermination. Au cours de ces 43 années, l'organisme

sans but lucratif est d'ailleurs demeuré fidèle à sa mission : améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens par la création, la production et la promotion d'activités, de biens et de services dans les domaines du vélo et du transport durable ainsi que du plein air, du tourisme, du sport et du loisir. Sur tout le territoire québécois.

La sécurité routière a été placée au cœur de la mission de Vélo Québec parce que ses fondateurs savaient que la pratique libre de la bicyclette ne pourrait se développer si les rues et les routes ne devenaient pas plus accueillantes pour les cyclistes, si la perception selon laquelle il serait dangereux de faire du vélo ne s'amenuisait pas. Il importait alors, et encore aujourd'hui, de promouvoir la sécurité des cyclistes, le partage de la rue et de la route, et l'éducation des cyclistes au respect des règles de base de la circulation et de la sécurité routière.

Vélo Québec est d'ailleurs à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière. L'organisme a notamment contribué à la refonte du Code de la sécurité routière (1979) et à la révision des normes de signalisation et d'aménagement des voies cyclables (1988-1990).

Vélo Québec a par ailleurs publié, en collaboration avec le ministère des Transports, une première édition du *Guide technique d'aménagement des voies cyclables* en 1990, réédité et traduit sous le titre *Technical Handbook of Bikeway Design* en 1992. Complètement remanié et réédité dans les deux langues en 2003, le Guide a été diffusé à travers le Canada et dans plus de trente pays. Cette publication est l'outil de référence du programme de formation de Vélo Québec, déployé à travers le Canada depuis 2004. La formation a été suivie par plus de 400 professionnels actifs dans le développement des réseaux cyclables. Un nouveau guide, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, sera lancé au début 2010. Il sera utilisé dans le cadre des 70 formations qui seront offertes dans les municipalités québécoises d'ici 2011. Le gouvernement du Québec peut se féliciter d'avoir été partenaire de chacune des éditions de ces guides, témoignant ainsi de l'importance que revêtent à ses yeux les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. De plus, Vélo Québec produit tous les cinq ans *L'état du vélo au Québec*, une vaste enquête sur tous les aspects de la pratique du vélo, à laquelle le gouvernement collabore également. La prochaine édition sera réalisée en 2010.

Plusieurs municipalités et organismes font appel à l'expertise de Vélo Québec afin de recueillir un avis ou une recommandation. Aussi, l'organisme agit-il souvent comme conseiller pour la conception de plans de déplacements urbains et l'aménagement de voies cyclables au Québec. Cela traduit la mobilisation générale des municipalités québécoises en faveur d'aménagements cyclables sécuritaires et invitants. Le gouvernement du Québec s'est lui aussi montré très actif en réalisant la Route verte et en mettant sur pied des programmes de soutien aux

aménagements cyclables et aux transports actifs. C'est grâce à cette prise de position forte des municipalités et du gouvernement que le Québec s'est imposé comme le leader du vélo en Amérique du Nord, avec un réseau de voies cyclables de quelque 8000 km.

Dans le domaine du transport actif, Vélo Québec a par ailleurs mis sur pied en 2005 le programme Mon école à pied, à vélo!, équivalent québécois de Active and Safe Route To School. En quatre ans, ce programme a pris une très grande ampleur. Aujourd'hui, il touche près de 125 000 personnes, parents et enfants.

Depuis le début des années 1980, Vélo Québec est l'instigateur de nombreux événements cyclistes d'envergure, dont la figure de proue est sans aucun doute le Tour de l'Île de Montréal. L'événement, qui fêtait son 25^e anniversaire en 2009, a attiré plus d'un million de cyclistes au fil des ans. La sécurité a toujours été et demeure au cœur de l'organisation de ces événements. C'est même pour faire la promotion de la visibilité des cyclistes nocturnes que le Tour la Nuit a été créé, en 1999. Cette préoccupation pour la sécurité se traduit bien sûr par la logistique sur le terrain, mais aussi par les outils de communication remis aux participants. On y trouve des conseils sur les façons de rouler en groupe, de vérifier l'état de son vélo ou d'être bien visible sans que l'approche soit contraignante ou moralisatrice. Un nombre élevé de participants à ces événements portent un casque protecteur, comme en témoigne le Tour de l'Île de Montréal où le taux est de plus de 80 %. Environ 95 % des participants au Tour la Nuit équipent leurs vélos de phares, un taux largement supérieur à la moyenne québécoise. Voilà qui plaide en faveur d'une approche positive et éducative.

Vélo Québec n'est pas le seul à organiser des événements cyclistes. Au Québec, plus de 90 clubs cyclistes organisent chaque année quelque 4 000 sorties. Plus de 50 randonnées populaires rassemblent des amateurs de vélo pendant la belle saison. Au total, environ 200 000 personnes participent à ces événements qui sont de véritables écoles de bonnes pratiques cyclistes. En permettant aux enfants de faire du vélo en famille et aux adultes de circuler en groupe, ces activités contribuent à faire évoluer de manière positive les comportements des cyclistes sur les routes du Québec.

Au fil des ans, par une panoplie d'interventions, de manifestations, de mémoires, d'événements, d'activités de formation, de colloques, de documents d'expertise et de campagnes de sécurité, les adeptes du vélo ont amené les gouvernements à accorder plus d'importance à la sécurité des cyclistes et à faire plus de place à la bicyclette dans la planification du transport des personnes. Vélo Québec joue un rôle clé dans ce mouvement citoyen. Ce mémoire se situe donc dans la continuité des différentes actions menées par Vélo Québec ces 43 dernières années. Elles ont contribué, de concert avec les engagements du gouvernement et des

centaines de partenaires régionaux, municipaux et communautaires, à définir une authentique approche québécoise. Aujourd'hui encore, cette approche québécoise, qui mise sur l'éducation et des équipements sécuritaires plutôt que sur la contrainte, doit inspirer toutes les interventions autour de la pratique cycliste. Elle a fait ses preuves, démontrant clairement sa capacité à accroître simultanément la pratique du vélo et la sécurité des cyclistes.

La position de Vélo Québec

Au sujet du port obligatoire du casque, la position de Vélo Québec est claire et inchangée. L'organisme favorise le port du casque chez les cyclistes, mais considère l'avenue législative ou réglementaire comme une fausse piste.

Déjà, en 1993, les audiences menées par le Comité de consultation sur le cyclisme formé par le ministre des Transports, M. Sam Elkas, mettaient en lumière une nette volonté de privilégier l'approche éducative plutôt que le recours à une législation contraignante.

Trois ans plus tard, en 1996, le ministre des Transports, M. Jacques Brassard, rouvrait le débat sur le casque protecteur à l'occasion d'une commission parlementaire sur la révision du Code de la sécurité routière. Plus des deux tiers des 35 mémoires en provenance de tout le Québec s'opposaient à l'obligation du port du casque protecteur. Le ministre concluait à l'absence de consensus social sur la pertinence d'une mesure contraignante dont les services policiers auraient de la difficulté à assurer efficacement l'application.

On en arrivait à la même conclusion en 2000 suite à la consultation publique sur le livre vert *La sécurité routière au Québec : un défi collectif*, menée par le ministre des Transports, M. Guy Chevrette. Il en est ressorti qu'il fallait accentuer les efforts de sensibilisation concernant le port du casque, notamment auprès des jeunes cyclistes.

La question du port obligatoire du casque était à nouveau à l'ordre du jour en 2009 lors des travaux de la Table québécoise sur la sécurité routière. Là encore, elle n'a fait l'objet d'aucun consensus. Et voilà, inexplicablement, que le ministère des Transports met à nouveau un projet de loi à l'étude. On est en droit de se demander pourquoi.

Il paraît utile de mettre en contexte le projet de loi québécois. Le port obligatoire du casque protecteur pour les cyclistes, quel que soit leur âge, n'est pas un phénomène mondial auquel le Québec, isolé, rebelle ou d'arrière-garde, serait le seul à résister. Seuls deux pays, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ont rendu le casque obligatoire pour tous et en tout temps sur l'ensemble de leur territoire. Quelques états américains et provinces canadiennes ont aussi adopté des

règlements, les uns pour les cyclistes de moins de 8 ans, les autres pour les moins de 12 ans, les moins de 16 ans ou les moins de 18 ans.

Revenons à la question soulevée par ce projet de loi québécois. Faut-il, aujourd'hui, légiférer pour rendre obligatoire le port du casque chez les cyclistes de 12 ans et moins ? Toute personne qui répond à cette question a, instinctivement, en tête, et à cœur, la santé des enfants, leur sécurité. Une telle préoccupation est légitime. Elle guide d'ailleurs l'intervention de Vélo Québec.

La pratique de la bicyclette, une activité dangereuse ?

Une telle insistance à vouloir légiférer sur le port obligatoire du casque pourrait laisser croire que la bicyclette constitue chez les enfants une activité dangereuse, à l'origine d'un nombre inquiétant de blessures ou de décès. Quand on y regarde de près, on constate toutefois que ce n'est pas le cas.

Une dramatique recrudescence du nombre d'accidents chez les cyclistes de moins de 12 ans serait-elle à l'origine de l'intervention du ministère des Transports du Québec ? Aucunement. Selon les données de la SAAQ, le nombre de cyclistes de moins de 15 ans blessés gravement ou décédés a chuté de plus de moitié de la fin des années 80 au début des années 2000, passant de 179 par année en moyenne pour la période 1986-1990 à 72 par année pour la période 2000-2004. Mieux encore, les données récentes indiquent une nouvelle baisse de plus de 50 %, avec seulement 34 cyclistes âgés de moins de 15 ans blessés gravement ou décédés par année pour la période 2005-2008.

A-t-on démontré hors de tout doute que le port du casque aurait pu, dans la majorité des cas, sauver des vies ou prévenir des blessures graves ? Pas du tout.

L'intervention gouvernementale, cohérente et structurée, englobe-t-elle toutes les activités qui, potentiellement, pourraient constituer un risque pour les enfants ? Non, sans quoi on obligerait aussi les enfants à porter un casque protecteur lorsqu'ils se trouvent à bord d'un véhicule motorisé. En effet, dans son Bilan routier 2008, la SAAQ révèle que les automobiles et les camions légers font beaucoup plus de victimes que le vélo, qui compte pour 2 % des décès et un peu moins de 5 % des blessés graves.

Pourquoi faire du vélo un cas à part ? Qu'est-ce qui justifie une telle singularisation ? Il est bien difficile de prendre fait et cause pour une intervention législative dont on peine à comprendre la

légitimité, la pertinence, d'autant plus qu'on ne propose pas une politique globale concernant la sécurité des enfants.

Une loi inapplicable

Comme chaque fois qu'une loi entre en vigueur, comme chaque fois que de nouveaux règlements sont adoptés, il faut se questionner sur leur applicabilité, sans quoi on en reste au niveau des bonnes intentions. Dans le cas du port obligatoire du casque protecteur chez les enfants de 12 ans et moins, cette question est d'autant plus pertinente que les corps policiers eux-mêmes ont exprimé de sérieux doutes à cet égard. S'est-on vraiment interrogé sur l'applicabilité de la loi ? Dispose-t-on des ressources adéquates pour en assurer l'application ? On peut en douter.

Qu'il suffise de rappeler qu'il y a trente ans, à la recommandation de Vélo Québec, le gouvernement du Québec adoptait une loi rendant obligatoires l'éclairage avant et arrière de même que la présence de réflecteurs sur les vélos. Compte tenu de la surreprésentation des accidents impliquant des cyclistes circulant après la tombée du jour, notre organisme a maintes fois réclamé que l'article portant sur les systèmes d'éclairage obligatoires, en vigueur depuis l'adoption du nouveau Code de la sécurité routière en 1981, soit enfin mis en application. En vain. Selon *L'état du vélo au Québec en 2005*, seuls 12 % des cyclistes qui roulent la nuit disposaient d'un feu blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière, comme l'exige la loi. Que fait-on pour corriger cette situation ? À quoi bon légiférer si le geste ne suit pas la parole ?

Dans le contexte, on est en droit de se demander pourquoi, sur l'ensemble du territoire québécois, les policiers feraient du respect du port du casque chez les cyclistes de 12 ans et moins une priorité. Intervendraient-ils auprès des enfants parce qu'il paraît aujourd'hui plus important de rendre obligatoire le port du casque que d'inciter cyclistes et automobilistes à faire preuve de plus de prudence, plus de civisme et à se montrer plus respectueux du code de la route ?

a) La popularité croissante du casque protecteur

Examinons d'autres hypothèses. Les policiers feront-ils du port obligatoire du casque une priorité parce qu'il ne progresse pas au Québec et qu'il faut, à bout d'arguments, user d'un électrochoc et prendre les grands moyens pour en répandre l'usage ? Il n'en est rien. En fait, le taux de port du casque est en augmentation constante au Québec. Selon une récente étude de la SAAQ (*Enquête 2006 sur le port du casque de sécurité*) il serait d'environ 40 %. Dans *L'état du vélo au Québec en 2005*, un document qui s'appuie sur les statistiques compilées par la SAAQ, on constate que le taux de port du casque chez les cyclistes québécois se situe autour

de 25 % de 1996 à 2000. Il passe à 29 % en 2002 et à 37 % en 2004, sans qu'aucune mesure contraignante n'ait été adoptée et sans que la SAAQ n'entreprenne de campagne majeure sur le port du casque. Une telle progression invite plutôt l'observateur à l'optimisme.

Les enfants se montrent-ils plus réfractaires au port du casque à vélo que les adultes ? Toujours selon l'enquête publiée par la SAAQ en 2006, le taux de port du casque atteint alors les 78 % chez les enfants de moins de cinq ans, ce qui correspond à un bond de plus de 23 % en six ans. Chez les enfants de six à neuf ans, on estime ce pourcentage à 61 %. Là encore, il s'agit d'une hausse appréciable depuis le début de la décennie, cette fois de 9 %. Face à des résultats aussi positifs, doit-on vraiment se montrer coercitif ? Ne fait-on pas des gains évidents ?

Est-ce parce que dans les villes étrangères où le vélo atteint des sommets de popularité, comme Copenhague, Amsterdam ou Munich, le port du casque est obligatoire et que cette mesure y a donné des résultats qui constituent désormais une incontestable référence ? Il n'en est rien puisque le casque n'est obligatoire ni à Copenhague, ni à Amsterdam, ni à Munich. En fait, le taux de port du casque y est plus bas qu'au Québec.

b) L'action conjuguée des acteurs du milieu

Est-ce parce que le milieu du cyclisme et les principaux acteurs en matière de sécurité routière font systématiquement obstruction au port du casque, sabotant les efforts de ses promoteurs et ne laissant d'autre choix au gouvernement que d'opter pour la manière forte, le recours législatif ? Ce n'est évidemment pas le cas, comme en témoignent, notamment, les prises de position sans équivoque et les efforts déployés par Vélo Québec. Il suffit d'ailleurs d'observer la popularité croissante du port du casque dans une activité emblématique comme le Tour de l'Île ces 25 dernières années pour s'en convaincre.

c) La nature de l'intervention policière

En fait, on a beau chercher ce qui justifierait une mobilisation des forces policières, on ne voit pas.

Pour tout dire, au chapitre de l'applicabilité, on imagine mal les représentants des forces policières sur l'ensemble du territoire québécois consacrer des heures à donner des contraventions symboliques à des enfants de dix ou onze ans qui font du vélo dans une paisible rue de banlieue. En serait-il ainsi (malgré le manque reconnu d'effectifs policiers et le peu d'énergie que l'on met à faire respecter, par exemple, l'installation d'un éclairage adéquat), qu'il faudrait, par souci d'efficacité, aller au bout de cette logique. Les policiers vont-ils s'assurer que le casque protecteur des enfants soit bien attaché, correctement ajusté, certifié et en bon état,

autant de facteurs déterminants advenant un choc conséquent ? On le sait, le système de sangle au menton du casque protecteur s'ajuste difficilement et se dérègle souvent, ce qui pose des problèmes récurrents aux jeunes cyclistes. Quant aux mousses et aux bandes en néoprène qui permettent de bien ajuster la coque au profil de la tête, elles sont aussi une source de problèmes puisqu'elles se détachent facilement. Le casque perd ainsi une partie de sa capacité d'absorption et de diffusion de l'impact. Est-ce bien ce qu'on attend de l'intervention policière ? Ne serait-il pas plus avisé de miser sur le travail éducatif ? Une présence soutenue des policiers en milieu scolaire donne certainement de meilleurs résultats qu'une obligation rassurante dont on ne saura trop quoi faire.

La face cachée du port obligatoire du casque

Adopter une réglementation purement symbolique, difficilement applicable, c'est faire fausse route. Se bercer d'illusions. À moins, bien sûr, que l'on ait l'intention de créer une police du casque présente dans toutes les régions du Québec... Mais il y a plus grave. Non seulement le port obligatoire du casque protecteur constitue une fausse panacée qui fait oublier les véritables priorités en matière de sécurité à vélo et détourne l'attention d'un plan d'action concerté, mais il a des conséquences négatives dont il faut prendre la mesure avant d'intervenir.

La volonté de rendre obligatoire le port du casque protecteur chez les enfants de moins de 12 ans soulève des inquiétudes qui dépassent largement l'horizon cycliste. Alors que la santé et l'environnement constituent des préoccupations de premier plan pour la population québécoise, il faut, collectivement, se réjouir de la popularité du vélo au Québec. Sa pratique contribue à la bonne condition physique et au bien-être des Québécois. C'est l'un des rares sports qui conviennent aux sorties familiales. C'est aussi un mode de transport non polluant qui contribue à réduire la pollution et le smog, responsables de troubles respiratoires, de même que les gaz à effet de serre, conformément à l'objectif que s'est fixé le gouvernement québécois. Plus que jamais, notre époque appelle à favoriser l'usage du vélo, sécuriser les déplacements des cyclistes et valoriser l'image des utilisateurs de la bicyclette. Pourquoi compromettre l'atteinte de ces objectifs en adoptant une loi dont on a tout lieu de craindre les effets dissuasifs sur la pratique du vélo ?

a) Une baisse de la pratique

Ceux qui douteraient de l'impact négatif d'une loi obligeant le port du casque à vélo peuvent se référer aux différentes études menées ailleurs. Voici quelques exemples.

Au début des années 90, l'Australie rendait obligatoire le port du casque protecteur. Aussitôt, l'essor du vélo y a été interrompu.

- Dans l'état du New South Wales, on a enregistré une baisse de 36 % la première année et de 44 % l'année suivante (i). Le nombre d'enfants qui ont renoncé au vélo est cinq fois plus élevé que celui des enfants ayant adopté le port du casque. Pourtant, dans les années 80, avant l'entrée en vigueur de la loi, l'usage du vélo avait augmenté de 250 % à Sydney (ii).
- Dans le Western Australia, au cours des cinq années qui ont suivi l'entrée en vigueur de la loi, le nombre d'enfants utilisant leur vélo pour se rendre à l'école a diminué de 50 % (iii). Quand on sait combien il est difficile de faire bouger les jeunes, il y a de quoi s'inquiéter.
- Selon des données du gouvernement australien, seulement 6 % de la population faisait du vélo en 2005-2006 (iv). À titre comparatif, rappelons que le Québec compte 44 % de cyclistes.
- Plusieurs observateurs australiens s'interrogent sur le coût en matière de santé du recul de la pratique cycliste dans un pays où le taux d'obésité atteint des niveaux records.

En Nouvelle-Zélande, le port du casque est devenu obligatoire pour tous les cyclistes en janvier 1994.

- Selon le ministère des Transports de la Nouvelle-Zélande, le temps hebdomadaire consacré à la bicyclette a diminué de moitié dans l'ensemble de la population entre 1989 et 2007. Cette baisse a été plus marquée encore chez les 5 à 12 ans et les 13 à 17 ans, qui pédalaient respectivement 28 et 52 minutes par semaine en 1989. En 2007, ils ne consacraient plus que 9 et 13 minutes à la pratique hebdomadaire du vélo (v).
- Au cours des trois années qui ont suivi l'entrée en vigueur de la loi, le nombre de blessures à la tête a diminué dans les mêmes proportions que le nombre de cyclistes (vi). S'il n'y avait plus de cyclistes, il n'y aurait donc plus de cyclistes blessés...

Dans l'ouest du pays, en Alberta, la loi exige le port du casque chez les moins de 18 ans depuis 2002.

- Entre 2000 et 2004 on y a constaté une baisse de 59 % du nombre d'enfants qui utilisent le vélo. La baisse est de 41 % chez les adolescents (vii).

On pourrait multiplier les exemples. Qu'il suffise de dire que dans bon nombre de pays et de provinces où l'on a rendu le port du casque obligatoire, il y a moins de cyclistes. Voilà qui fait réfléchir quand on sait, comme en témoignent les statistiques partout dans le monde, que plus il y a de cyclistes plus la proportion d'accidents diminue. En effet, plus les cyclistes sont nombreux, plus les automobilistes s'habituent à leur présence et anticipent leurs mouvements – sans compter qu'un plus grand nombre d'automobilistes deviennent aussi cyclistes à leurs heures. Ce constat est repris par de nombreux analystes (viii). Le même phénomène explique

sans doute le fait que le taux de décès chez les cyclistes est plus élevé en campagne qu'en ville, où les déplacements à vélo sont plus nombreux.

Il ne fait aucun doute qu'en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Alberta l'intervention gouvernementale était animée de bonnes intentions. C'est également le cas au Québec. Le législateur souhaite clairement rendre la pratique du vélo plus sécuritaire. Mais, au-delà du fait que le port obligatoire du casque ne constitue pas une protection imparable, peut-on ignorer le contrecoup inévitable d'une telle intervention sur la pratique cycliste ? Le ministère des Transports ne vise certes pas une diminution appréciable de la popularité du vélo. Ce n'est pas l'effet recherché. Néanmoins, à la lumière des expériences tentées par d'autres législateurs, le risque est bel et bien là. Pourquoi d'ailleurs en irait-il autrement au Québec ?

b) Une image négative du vélo

On ne saurait par ailleurs négliger le rôle déterminant que joue la perception dans l'opinion publique. Qu'a-t-on à gagner à associer le vélo au danger ? Rien. Alors pourquoi renforcer dans l'esprit populaire l'image de la présumée dangerosité de la pratique du vélo ? Pourquoi effrayer les gens en leur présentant le vélo comme un facteur de risque et le cycliste comme un citoyen qui cause des problèmes à la société et lui coûte cher, alors qu'il est en fait un citoyen actif physiquement, prenant sa santé en main et se déplaçant avec le seul véhicule qui soit pleinement respectueux de l'environnement ?

Dans une perspective stratégique, l'obligation de porter le casque, quelle que soit la tranche d'âges, ne tient pas la route. Ce qu'on a à gagner est incertain. Par contre, ce que l'on y perd se dessine très nettement.

Des mesures positives et progressistes

De concert, Vélo Québec et le ministère des Transports se préoccupent de la sécurité des cyclistes. Le casque ne constitue évidemment pas le seul outil qui permette d'exprimer cette préoccupation. Au vu de l'impact qu'ont eu les projets de loi apparentés à l'extérieur du Québec, l'obligation de porter le casque n'est vraisemblablement pas la meilleure façon de transmettre le message de sécurité à la population, notamment aux enfants. D'autres voies permettent à la fois de sécuriser l'usage du vélo et de réduire le nombre de victimes. N'aurait-on pas tout à gagner à miser prioritairement sur l'éducation et la sensibilisation ? À quand remonte la dernière campagne nationale de la SAAQ autour de la sécurité à vélo ? N'est-il pas préférable de tout mettre en œuvre pour que la pratique cycliste se déroule dans un cadre sécuritaire ? Tout cela, c'est l'approche québécoise.

La position de Vélo Québec sur quelques autres aspects du Projet de loi no 71

Grosso modo, Vélo Québec est en accord avec les ajustements techniques suggérés dans le Projet de loi no 71. Toutefois, il ne faut surtout pas croire que ces ajustements révolutionneront la sécurité des cyclistes. De plus, il faut rappeler qu'il ne sert à rien d'apporter de tels ajustements à la loi, si on n'assure pas un suivi adéquat.

a) Article 232

Le projet de loi propose une modification à l'article 232 pour améliorer la visibilité des cyclistes : « Tout équipement ou objet placé sur une bicyclette qui a pour effet de masquer un réflecteur prescrit doit également être muni d'un réflecteur conforme au premier alinéa ». La spécification quant à la couleur des réflecteurs dans la roue avant et arrière est éliminée. Vélo Québec se prononce en faveur de cette modification, qui tient compte de l'importance de la visibilité dans la prévention des accidents. Le ministère des Transports devra toutefois veiller à faire connaître et respecter ce nouvel article afin qu'il ne demeure pas lettre morte comme l'article 233 sur l'éclairage. Rappelons que Vélo Québec avait suggéré que l'on simplifie les obligations reliées aux réflecteurs latéraux en éliminant la référence à la couleur et en permettant que les bandes réfléchissantes des pneus fassent office de réflecteurs.

b) Article 490

Le projet de loi propose aussi une modification à l'article 490 qui clarifie la signalisation des cyclistes. Désormais, pour tourner à droite, il faudra placer le bras droit horizontalement. Vélo Québec est en faveur de cette modification, qui reconnaît l'usage le plus intuitif et le plus courant chez les cyclistes. Cependant, il nous apparaît inutile de supprimer complètement l'autre mode de signalisation : les deux modes pourraient coexister. La modification proposée, restrictive, interdit un geste permis ou obligatoire partout ailleurs en Amérique du Nord. Rappelons que Vélo Québec avait suggéré que le cycliste doive simplement signaler son intention d'arrêter ou de tourner de façon explicite sans préciser la nature des gestes autorisés.

c) Article 626

Le projet de loi propose également une modification à l'article 626 pour donner aux municipalités le pouvoir d'autoriser la circulation à bicyclette dans les deux sens sur une voie à sens unique. Là encore, Vélo Québec est en faveur de cette mesure, commune en Europe, car les sens uniques ont été conçus pour les voitures et non pour les bicyclettes (rues trop étroites pour que deux voitures se croisent ou volonté municipale de diriger le trafic). Il est toutefois

important de préciser que pour être vraiment efficace et cohérente, cette mesure devrait être adoptée à l'échelle provinciale et faire l'objet de balises claires. En effet, le Code de la sécurité routière s'applique à l'ensemble du Québec et il faut limiter les disparités régionales pour que les usagers de la route s'y retrouvent. Rappelons que Vélo Québec avait suggéré que cette règle relève du Code de la sécurité routière plutôt que de chaque municipalité.

d) Articles 408, 444, 445 et 451

En ce qui concerne les piétons, le projet de loi propose des modifications mineures aux articles 408, 444, 445 et 451. Elles relèvent pour la plupart davantage de la précision terminologique que du véritable changement et, à ce titre, elles ne constituent pas une avancée notable pour la sécurité des piétons. Vélo Québec ne s'oppose pas à ces modifications, mais souhaite que le gouvernement adopte une approche active de la sécurité des piétons, comme le fait le Code de la rue en Belgique, plutôt que de s'en tenir au contrôle des piétons comme dans le Code de la sécurité routière actuel.

Conclusion et recommandations

Depuis le tout début de ses activités, Vélo Québec a inscrit la sécurité des cyclistes au cœur de ses préoccupations. À ce titre, nous nous sommes intéressés de près au casque protecteur en tant que moyen, parmi d'autres, d'améliorer cette sécurité. Nous avons participé activement aux débats successifs sur le port obligatoire du casque. La présente consultation représente la quatrième tentative en ce sens. Or, les inquiétudes associées au port obligatoire du casque sont toujours aussi vives.

Il est regrettable que le législateur ne se soit pas davantage inspiré des idées progressistes qui font leur chemin à l'étranger. Qu'il suffise d'évoquer le Code de la rue belge, une approche intégrée et progressiste, soucieuse d'assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers. Ce Code de la rue rappelle que chaque usager de la voie publique y a sa place, et plus spécifiquement les plus vulnérables. La France s'est ouvertement inspirée de l'expérience belge, introduisant dans le Code de la route le principe de prudence des conducteurs par rapport aux plus vulnérables. Ces mesures relèvent du sens commun. Elles accroissent l'efficacité du vélo et améliorent l'image publique des cyclistes et des piétons, qui passent de hors-la-loi à citoyens respectueux.

Plutôt que de mettre l'accent sur le casque comme solution unique et incontournable pour assurer la sécurité des cyclistes, Vélo Québec souhaite vivement que l'on mette en œuvre un ensemble de mesures en insistant sur celles qui préviennent la principale cause de blessures graves chez les cyclistes, soit les collisions entre les véhicules moteurs et les vélos.

L'approche globale recommandée par Vélo Québec se résume ainsi :

- D'abord et avant tout, dans la continuité du travail entrepris ces dernières années, la création d'un environnement favorable à la pratique du vélo par l'aménagement de pistes cyclables, l'asphaltage des accotements sur les routes régionales et la réduction de la vitesse des voitures en milieu urbain.
- Des efforts accrus en matière d'éducation, dès le primaire, afin d'inciter les cyclistes à respecter des règles de sécurité communes à tous les usagers du réseau routier et à s'équiper adéquatement, en plus de sensibiliser tous les usagers au partage de la route.
- La promotion de la pratique cycliste, notamment par le soutien aux nombreuses activités cyclistes organisées chaque année par des dizaines d'organismes. Ces activités représentent d'excellentes occasions de sensibiliser les usagers à la pratique sécuritaire du vélo.

- Enfin, en appui aux campagnes d'éducation, des interventions policières ciblées, sur des points cruciaux du Code de la sécurité routière : respecter les feux rouges et la signalisation, se munir d'un système d'éclairage adéquat, etc.

Bref, il faut revenir à l'approche québécoise, qui consiste depuis des années à promouvoir de manière concertée, sans relâche, la pratique sécuritaire du vélo. Cette approche gagnante nous a permis, progressivement, constamment, de faire des gains mesurables. Il faut nourrir une image positive du vélo et s'assurer de faire connaître et respecter le Code de la sécurité routière avant de chercher à y insérer de nouveaux articles. Il faut privilégier les mesures qui assurent la sécurité des cyclistes et promeuvent la santé par la pratique du vélo et le transport actif, plutôt que de miser sur une approche répressive qui réduira le nombre de cyclistes et de déplacements à vélo. Il faut agir sur les causes d'accident que sont la vitesse, l'alcool et l'inattention au volant, pour atteindre les objectifs d'amélioration du bilan routier.

Selon *L'état du vélo au Québec en 2005*, le Québec compte 3,6 millions de cyclistes et 93 % des jeunes de 6 à 17 ans font du vélo. Ces jeunes Québécois sont 83 % à faire du vélo six fois ou plus par année, comparativement à seulement 38 % des jeunes Américains. Selon une étude réalisée par l'industrie du vélo en 2002 (Trendex Sports Vision), le taux de cyclistes était de 44 % au Québec, mais seulement de 23 à 33 % dans les autres provinces canadiennes. On comprend l'envie et l'admiration que suscite le modèle québécois ailleurs au Canada et aux États-Unis où, partout, le taux de cyclistes est moins élevé.

Il y a là de quoi s'enorgueillir. Il y a là une richesse collective à protéger et à faire fructifier.

Sources

ⁱ Smith NC, Milthorpe MW. *An Observational Survey of Law Compliance and Helmet Wearing by Bicyclists in New South Wales – 1993*, 4th survey. 1993 NSW Roads & Traffic Authority

ⁱⁱ *Cycling in Europe. Proceedings of a national bicycle conference*, Melbourne, Mars 1992. Bicycle Federation of Australia, 1992

ⁱⁱⁱ *BikeWest*, WA Department of Transport, news release, 19 mars 1996

^{iv} *Participation in Sports and Physical Recreation, 2005–06 Multi-Purpose Household Survey*, Australian Bureau of Statistics, Australia, 2005–06

^v *Cycling for transport : Ongoing New Zealand Household Travel Survey 2003-2007*, Ministry of Transport New Zealand, novembre 2008.

^{vi} Scuffham P, Alsop J, Cryer C, Langley JD. *Head injuries to bicyclists and the New Zealand bicycle helmet law . Accident Analysis & Prevention*, 2000

^{vii} Hagel BE, Rizkallah JW, Lamy A, Belton KL, Jhangri GS, Cherry N, Rowe BH. *Bicycle helmet prevalence two years after the introduction of mandatory use legislation for under 18 year olds in Alberta, Canada*. *Injury Prevention*, 2006

^{viii} Jacobsen Peter Lyndon, *Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*. *Injury Prevention* 2003, 9, 205-209