



CONSULTATION PROVINCIALE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le commentaire de Vélo Québec



À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

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

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

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

PRÉAMBULE

Vélo Québec salue l'initiative du ministre des Transports, M. Laurent Lessard, de lancer une vaste consultation sur le thème de la sécurité routière, un sujet qui touche tous les citoyens peu importe l'âge, le statut social ou le moyen de transport choisi pour se déplacer. Nous apprécions l'idée de traiter de la sécurité sous l'angle réglementaire, bien sûr, mais aussi en considérant l'ensemble des composantes qui contribuent globalement à accroître la sécurité routière. Cette consultation est pour nous une occasion de réitérer l'importance que les usagers de la route les plus vulnérables, dont les cyclistes font partie, soient au cœur des préoccupations.

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 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 2015.¹

DES GAINS EN SÉCURITÉ APPRÉCIABLES

La croissance de la pratique du vélo, mais également du parc automobile, aurait pu laisser présager une hausse des accidents impliquant les cyclistes. Pourtant, il n'en est rien : à l'image du bilan routier général, les victimes cyclistes d'accidents routiers sont de moins en moins nombreuses. Ainsi, le nombre de cyclistes décédés a chuté de 45% en 2015, comparativement aux 5 années précédentes.² Ces résultats encourageants peuvent certainement être attribués, en grande partie, à la croissance du réseau cyclable et la création d'environnements plus conviviaux pour le vélo. Plus nombreux, les cyclistes sont aussi désormais plus visibles et plus répandus parmi les automobilistes, qui sont à leur tour plus conscients de leur présence et compréhensifs de leur réalité.

LE RÔLE DU GOUVERNEMENT

Comme le soulignent les documents de la consultation, 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...

¹ L'état du vélo au Québec en 2015, Vélo Québec <http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/etat-du-velo-au-Quebec>

² Bilan routier 2015, SAAQ <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2015.pdf>

C'est pourquoi le gouvernement devra poursuivre ses efforts dans ses propres champs de compétences, mais également en collaborant avec les autres niveaux de gouvernement. Ainsi, il y aura des représentations à faire auprès du gouvernement fédéral (par exemple en ce qui a trait aux équipements obligatoires sur les poids lourds), mais aussi un leadership à assurer auprès des municipalités, pour soutenir et orienter leurs propres efforts (en ce qui a trait aux aménagements physiques, notamment).

Dans son travail avec les municipalités et organisations, Vélo Québec s'efforce, avec le Mouvement vélosympathique³, de couvrir tous les aspects qui font de nos communautés des endroits sécuritaires et conviviaux pour le vélo, en y appliquant la lentille des 5 E :

- > Environnement (aménagements physiques)
- > Encadrement (règlements, sanctions)
- > Éducation
- > Encouragement (promotion)
- > Évaluation et planification

Nous sommes convaincus que cette approche globale est tout aussi pertinente dans l'élaboration de notre stratégie provinciale de sécurité routière, et c'est donc selon ces 5 points que s'articule le présent mémoire.

³ <http://www.velo.qc.ca/velosympathique/mvs>

1. ENCADREMENT : CADRE RÉGLEMENTAIRE

En 2014, Vélo Québec participait à la Table de discussion sur la sécurité des cyclistes animée par le ministère des Transports du Québec, avec tous les acteurs pertinents (groupes de représentation des cyclistes, industrie du camionnage, services de police...) pour échanger sur les modifications nécessaires à notre cadre réglementaire. Nous nous réjouissons que ces échanges aient abouti à deux modifications récentes du Code de la sécurité routière, soit les distances minimales de dépassement des cyclistes et des sanctions accrues pour sanctionner les cas d'emporiage.

Cependant, il faut aller plus loin pour adapter le Code de la sécurité routière à nos ambitions de mobilité durable. Il faut revoir la place prépondérante de l'automobile autour de laquelle les autres usagers doivent naviguer, et à l'inverse, remettre l'humain au cœur de nos milieux de vie. Pour ce faire, n'hésitons pas à nous inspirer d'initiatives étrangères, parmi lesquelles figure la démarche du Code de la rue adoptée en France et en Belgique.

1.1. CODE DE LA RUE ET PRINCIPE DE PRUDENCE

La démarche Code de la rue adoptée en France et en Belgique s'appuie sur le fait que la voie publique n'est pas vouée exclusivement à la circulation automobile et que chaque usager y a sa place, avec une attention particulière portée aux plus vulnérables. Cette démarche redéfinit le partage de la voie publique entre les différents usagers et introduit le principe de prudence selon lequel les automobilistes doivent prendre en considération le faible niveau de protection des piétons et des cyclistes et faire preuve de précaution face à eux. Selon la même logique, les cyclistes doivent faire preuve de prudence à l'égard des piétons.

Cette approche implique que notre société cesse de voir la rue comme un espace réservé uniquement à la circulation automobile et s'appuie sur le fait qu'en accommodant les usagers les plus vulnérables, on en vient à créer des rues plus sécuritaires pour l'ensemble de la population.

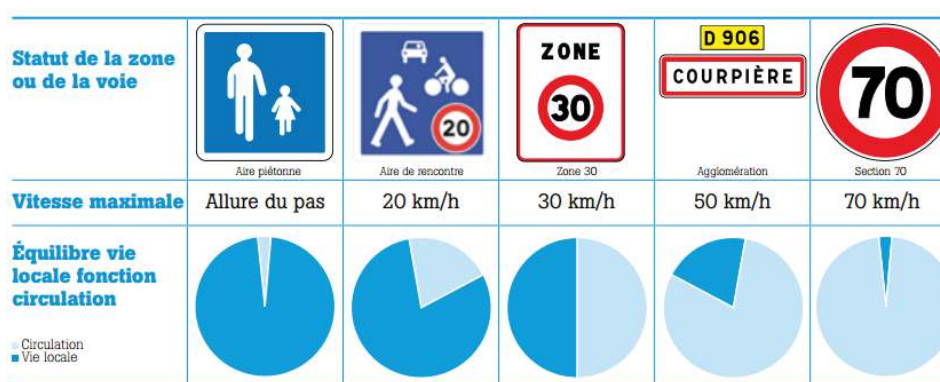
La démarche du Code de la rue revêt une fonction pédagogique et ajoute une nouvelle dimension à un Code de la sécurité routière souvent mal adapté à la circulation urbaine. Dans le contexte québécois elle pourrait s'exprimer de la façon suivante :

1. Inscription du principe de prudence dans le préambule du Code de la sécurité routière;
2. Modification de certaines dispositions réglementaires au Code en faveur des plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes;
3. Introduction de nouveaux types d'aménagements et d'une signalisation appropriée, qui peuvent éventuellement nécessiter certaines modifications aux dispositions réglementaires du CSR ou aux normes de conception des routes.

En priorisant le piéton et le cycliste selon la démarche Code de la rue, on ouvre également la porte aux municipalités pour qu'elles réalisent des aménagements sans équivoque envers les plus vulnérables :

- > zones 30, comprenant des mesures d'apaisement de la circulation, et où les cyclistes sont autorisés à emprunter les rues à sens uniques à double sens;
- > zones de rencontres, où les piétons deviennent prioritaires et les véhicules doivent circuler à plus basse vitesse;
- > trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau;
- > vélorues, où les cyclistes ont la priorité et peuvent occuper toute la largeur de la voie.

Dans ces endroits, c'est l'automobiliste qui franchit l'espace des piétons et des cyclistes et non ceux-ci qui empruntent la chaussée. D'où l'idée de prudence.



Équilibre entre la vie locale et la circulation motorisée, France⁴

PROPOSITION 1 : Inscrire un principe de prudence dans le Code de la Sécurité routière et y inclure toutes les dispositions nécessaires pour permettre la création d'espaces où est revue la priorité des automobiles sur la chaussée:

- > zones 30;
- > zones de rencontres;
- > trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau;
- > vélorues.

⁴ http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/3185/28035/version/1/file/Demarche_du_code_de_la_rue_cle1b2b69-1.pdf consulté le 5 janvier 2017

1.2. ÉVITER LES SITUATIONS À RISQUE

Les cyclistes sont exposés à des risques qui leur sont tout à fait propres, de par leur petite taille et leur visibilité moindre. Les conducteurs de véhicules sont très attentifs aux autres véhicules qui les entourent, mais beaucoup moins aux cyclistes qui peuvent se faufiler dans des espaces plus restreints. C'est pourquoi les cyclistes sont particulièrement à risque :

- > de voir une portière s'ouvrir abruptement sur leur chemin;
- > de subir une collision aux intersections, notamment en raison des angles morts des véhicules.

Pourtant, plusieurs modifications réglementaires permettraient de limiter l'exposition à de tels risques :

1.2.1. EXTRÊME DROITE

Les cyclistes sont actuellement tenus, selon l'article 487 du Code de la sécurité routière, de «circuler à l'extrême droite de la chaussée». Or, bien souvent, l'extrême droite de la chaussée comporte des crevasses, des débris et déchets. Plus encore, en milieu urbain, l'extrême droite de la chaussée correspond, le long des véhicules stationnés, à la zone d'ouverture des portières.

Bien que les conducteurs soient tenus de vérifier que la voie est libre avant d'ouvrir leur portière, ils sont encore nombreux à ne pas prendre les précautions nécessaires. Les incidents d'emportierage sont très fréquents, à raison de 3 fois par semaine pour Montréal uniquement.⁵ Plusieurs de ces incidents se sont d'ailleurs soldés par le décès de cyclistes, soit en raison de l'impact initial, soit car l'ouverture subite de la portière les a portés à dévier dans la voie de circulation adjacente, où ils sont entrés en collision avec les véhicules en circulation.

De plus, le message envoyé aux cyclistes avec cet article, c'est qu'ils ne peuvent occuper la place qui leur est nécessaire pour assurer leur propre sécurité. Pour toutes ces raisons, il est temps de mettre fin à cette obligation de circuler à l'extrême droite de la chaussée, en permettant aux cyclistes d'occuper la moitié droite de la chaussée, ou un corridor de 1,5 mètre.

PROPOSITION 2 : Amender l'article 487 du Code de la Sécurité routière de la façon suivante:
« Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite 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. »

⁵ <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/457898/l-emportierage-le-lot-de-trois-cyclistes-par-semaine>

1.2.2. FEUX PIÉTONS

Une large part des accidents impliquant les cyclistes surviennent aux intersections, en particulier lorsque les cyclistes se trouvent dans les angles morts de véhicules qui tournent à droite. Autoriser les cyclistes à utiliser le feu pour piéton, tout en cédant aux piétons qui restent prioritaires, leur permettrait de quitter l'intersection avant les autos, et donc d'éviter les manœuvres dangereuses de virage.

Notons qu'à de nombreuses intersections, les phases piétonnes et cyclistes (lorsque les feux sont équipés de signaux cyclistes) sont déjà simultanées, et que dans d'autres cas, une signalisation oblige les cyclistes à se conformer aux feux piétons. Cela montre bien que la cohabitation entre piétons et cyclistes aux intersections est déjà une réalité et se passe sans encombre !



Panneau «Prescription pour cyclistes à un feu pour piétons» (P-285)

PROPOSITION 3 : Autoriser les cyclistes à utiliser la phase piétonne des feux de circulation, sauf en cas de signalisation contraire.

1.2.3. VIRAGES À DROITE AUX FEUX ROUGES POUR CYCLISTES

Au Québec, les virages à droite au feu rouge ont été largement autorisés pour l'ensemble des véhicules, avec pour objectif de favoriser la fluidité de la circulation (ce qui ne s'est pas vraiment avéré), et 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 pour l'ensemble des véhicules. Or, nous l'avons vu plus haut au chapitre des feux piétons, pour les cyclistes, quitter une intersection avant le reste des véhicules offre non seulement une meilleure fluidité, mais surtout un gain de sécurité, car ils peuvent ainsi éviter de se retrouver dans l'angle mort des véhicules lorsque ceux-ci entament leurs propres manœuvres.

La mesure du «tourne à droite cycliste» est généralisée à Paris et à Bruxelles⁶, et dans de plus en plus de villes françaises⁷. Elle est même étendue à d'autres manœuvres (virage à gauche⁸) à certaines intersections parisiennes. Le Danemark⁹ la permet aussi par endroits. Dans tous ces cas, les projets pilotes ont démontré qu'il n'y avait aucune hausse des accidents. Nous proposons qu'il en soit de même au Québec, là où le virage à droite au feu rouge reste interdit aux autres véhicules.



Virage à droite au feu rouge pour les vélos, Paris¹⁰

PROPOSITION 4 : Autoriser le virage à droite aux feux rouges aux cyclistes, sauf indication contraire.

1.3. ADAPTER LES EXIGENCES ET SANCTIONS AUX DIFFÉRENTS USAGERS

Adapter la réglementation pour les cyclistes, c'est une question de bon sens et de physique : un cycliste est à la fois plus léger, moins rapide, donc moins dangereux qu'une auto. Sa position en hauteur et en avant lui confère également une meilleure vision et capacité à évaluer la situation à une intersection. Parallèlement, il est plus petit, moins visible des autres usagers et plus à risque que le conducteur d'un véhicule. Les démarrages nécessitent un plus grand effort et le cycliste cherche naturellement à conserver son élan autant que possible.

⁶ http://www.lavenir.net/cnt/dmf20161117_00916188

⁷ <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles/questions-frequentes/une-nouvelle-signalisation-a-destination-des-cyclistes>

⁸ <http://www.20minutes.fr/paris/1848707-20160519-apres-tourne-droite-paris-teste-tourne-gauche-10e-arrondissement>

⁹ <http://road.cc/content/news/198965-denmark-cyclists-allowed-turn-right-red-lights>

¹⁰ <http://www.paris.fr/actualites/a-partir-de-cet-ete-le-cedez-le-passage-cycliste-au-feu-rouge-est-generalise-dans-paris-2719>

1.3.1. ARRÊT COMME CÉDEZ-LE-PASSAGE

À l'approche d'une intersection munie d'un arrêt, le Code de la sécurité routière exige en principe que cyclistes et automobilistes exécutent un arrêt complet avant de poursuivre leur route. 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). En outre, l'effort requis pour repartir depuis un arrêt complet représentera une dépense en énergie (personnelle) bien plus élevée pour le cycliste que pour l'automobiliste. Cela fera aussi en sorte que dans cette phase de démarrage, le cycliste occupera l'intersection plus longtemps et sera 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 étude)¹¹, 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 donc que les cyclistes puissent considérer les arrêts comme des cédez-le-passage, et soient autorisés 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 s'arrêterait complètement, comme devant un panneau de cédez-le-passage.

PROPOSITION 5 : Autoriser les cyclistes à traiter les panneaux d'arrêt comme des cédez-le-passage.

1.3.2. SANCTIONS DES INFRACTIONS, POINTS D'INAPTITUDE

À vélo, certaines infractions sont sanctionnées non seulement par une amende (monétaire), mais aussi par des points d'inaptitude sur le permis de conduire. C'est le cas pour un virage à droite à un feu rouge là où c'est interdit, le non-respect d'un feu rouge, le non-respect d'un arrêt ou le non-respect de la priorité des usagers prioritaires à un cédez-le-passage.

Pour Vélo Québec, appliquer des points d'inaptitudes à des infractions faites à vélo est à la fois illogique et inéquitable :

- > illogique, car la sanction a des répercussions sur le permis de conduire, alors que celui-ci n'est pas requis pour se déplacer à bicyclette;
- > inéquitable, parce que la sanction diffère entre un cycliste titulaire d'un permis de conduire et un cycliste sans permis. Le premier se retrouvera en effet à payer un montant bien plus élevé pour son infraction que le dernier.

C'est pourquoi Vélo Québec propose que les infractions à vélo soient sanctionnées par des amendes monétaires appropriées à la dangerosité du geste, mais ne s'accompagnent pas de points d'inaptitude. Mentionnons également que la **gradation des sanctions** en fonction de la dangerosité doit continuer à s'appliquer : le même comportement ne représente pas les mêmes risques, selon qu'il est entrepris à pied, à vélo ou en auto, et les sanctions devraient continuer à refléter cette réalité.

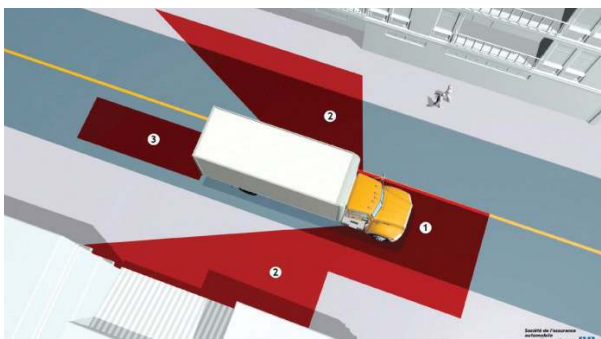
¹¹ <https://las.depaul.edu/centers-and-institutes/chaddick-institute-for-metropolitan-development/research-and-publications/Documents/PoliciesForPedaling-120816-FNL.pdf>

PROPOSITION 6 : Abolir les points d'inaptitude pour les infractions à vélo, et maintenir une gradation des sanctions monétaires proportionnelle au risque posé pour les usagers.

1.4. ÉQUIPEMENT

1.4.1. ÉQUIPEMENTS OBLIGATOIRES SUR LES POIDS LOURDS

Les véhicules lourds sont surreprésentés dans les collisions graves et mortelles de cyclistes. S'ils ne sont impliqués que dans 3,9% des collisions avec les cyclistes, ils sont en cause dans 31,4% des décès de cyclistes! Les angles morts autour des véhicules lourds sont extrêmement importants et risqués pour les piétons et cyclistes; tout dispositif permettant aux conducteurs de mieux détecter leur présence constituerait un gain appréciable. Ce n'est pas pour rien que les bus scolaires sont dotés de nombreux miroirs supplémentaires! Quant aux protections latérales, elles pourraient éviter aux victimes de collisions (tant piétonnes que cyclistes) de glisser sous les roues des poids lourds.



Angles morts d'un camion; protections latérales. Source : SAAQ

PROPOSITION 7 : Faire des représentations auprès du gouvernement fédéral afin de rendre obligatoires sur les poids lourds les protections latérales et les miroirs et caméras visant à réduire l'ampleur des angles morts.

1.4.2. RÉFLECTEURS OBLIGATOIRES SUR LES VÉLOS

Il est actuellement exigé des cyclistes que leurs vélos soient équipés de 6 réflecteurs obligatoires (un en avant, un en arrière, un sur chaque roue et un sur chaque pédale). Si le souci de visibilité est louable, il faut cependant reconnaître que ces exigences ne sont plus toujours compatibles avec les équipements récents, tels que les pédales à clips dont sont dotés de plus en plus de vélos. Impossible, en effet, d'apposer des réflecteurs sur de telles pédales. Parallèlement, les vêtements et accessoires arborés par les cyclistes comportent fréquemment des éléments réfléchissants qui ont la même fonction. Nous plaçons donc en faveur d'un assouplissement des obligations portant sur les réflecteurs. Pour autant, il nous paraît essentiel de maintenir et de mieux appliquer les exigences en matière d'éclairage actif dès la nuit tombée.

PROPOSITION 8 : Assouplir et simplifier les obligations relatives aux réflecteurs obligatoires afin de les adapter aux équipements actuels des vélos, en exigeant simplement des éléments réflecteurs visibles de devant, de derrière et de côté.

2. ENVIRONNEMENT : AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

Pour Vélo Québec, les aménagements physiques en faveur du vélo sont un élément crucial de la sécurité routière. Les environnements dictent aux usagers leurs comportements, bien mieux que ne sauraient le faire de simples règles ou de la signalisation. Ce que nous avançons ici est en lien avec notre intervention lors des récentes consultations prébudgétaires du Québec et également avec les résultats de la plus récente édition de L'état du vélo au Québec (2015). Nous l'avons souligné plus tôt : les gains obtenus au bilan routier des cyclistes peuvent certainement être attribués, en grande partie, à la croissance du réseau cyclable et à la création d'environnements plus conviviaux pour le vélo. Il faut donc poursuivre dans la même veine, que ce soit avec des voies cyclables dédiées, ou, selon les cas, de rues locales bénéficiant de mesures d'apaisement de la circulation. Et le potentiel est énorme. Parmi les 4 millions de cyclistes au Québec, 2,7 millions enfourchent le vélo toutes les semaines. Près du tiers des travailleurs habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail et la majorité des déplacements en voiture ont une distance de moins de 2 km. Dans ce contexte, la pratique du vélo au Québec a un formidable potentiel de développement.

2.1. UN INVESTISSEMENT RENTABLE

Pour le gouvernement du Québec, les investissements dans les infrastructures cyclables, en partenariat avec les municipalités, sont des investissements rentables et cela, à plusieurs égards. Le vélo constitue un maillon important de l'économie du Québec. Les cyclistes dépensent 1,2 milliard de dollars par an en achat de vélos, de pièces, d'accessoires et lors de leurs vacances et voyages à vélo dans les régions du Québec. Pour le gouvernement, cela représente des revenus fiscaux et parafiscaux de 150 millions de dollars annuellement. Aussi, selon le modèle de calcul de l'Organisation mondiale de la santé (décès évitables par le niveau d'activité), la pratique actuelle du vélo se traduirait en une valeur économique de 2,6 milliards de dollars. D'un point de vue coût-bénéfice, un kilomètre parcouru en voiture coûterait 0,20\$ alors que le même kilomètre parcouru à vélo rapporterait 0,22\$ à la société¹².

Enfin, l'idée d'accroître la part du vélo et des transports actifs plus globalement dans les déplacements au Québec rejoint pleinement un certain nombre d'orientations ou de politiques gouvernementales, notamment :

- > l'énoncé du Plan économique du Québec (2016) ;
- > la Politique de prévention en santé ;
- > les cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES) ;
- > la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (MTMDET).

Pour toutes ces raisons, le Québec ne peut se permettre de faire du sur-place dans le développement des infrastructures pour le vélo et le transport actif. Le contexte des investissements fédéraux dans les infrastructures est une opportunité à saisir pour le gouvernement du Québec. S'ajoute à cela, un engagement du milieu municipal qui est sans précédent au Québec. En effet, en 2017, les cinq plus importantes villes du Québec investiront à elles seules plus de 30 M\$ pour aménager des infrastructures cyclables, cela sans compter certains travaux majeurs inhabituels. Comme nous l'avons exprimé en janvier dernier lors des consultations prébudgétaires, nous invitons le gouvernement du Québec à donner un signal fort en faveur de la santé, de l'économie, du développement durable et de la sécurité routière et à investir de façon substantielle et accrue dans le vélo et les infrastructures de transport actif :

PROPOSITION 9 : À moyen terme (2017-2020), viser des investissements de 100 millions de dollars annuellement dans les infrastructures cyclables (aménagement et maintien des actifs), pour les trois prochaines années, selon une répartition qui pourrait s'inspirer du modèle suivant :

- > 25M\$ du milieu municipal
- > 25M\$ du gouvernement du Québec
- > 50M\$ du gouvernement fédéral (Fonds des infrastructures en transport du Canada - FITC)

¹² Gössling, Stefan. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Lund University. Seweeden. Department of Administrative, Economic and Social Sciences. 2015.

Un tel programme d'investissement sur trois ans permettrait de couvrir les volets suivants:

- > aménagements cyclables en milieu urbain ;
- > infrastructures majeures (ponts, passerelles, accès aux transports publics) ;
- > développement de la Route verte et de ses embranchements ;
- > maintien des actifs (réfection, entretien, mise aux normes) – ensemble du réseau cyclable québécois, incluant Route verte.

2.2. NORMES

Par ailleurs, le Ministère des Transports, de la Mobilité Durable et de l'Électrification des Transports devra traduire les changements réglementaires abordés dans la section 1 dans ses normes et guides de conception, afin que les municipalités disposent de tous les outils nécessaires pour implanter sur le terrain des zones faisant une plus large part aux modes actifs :

- > zones 30;
- > zones de rencontres;
- > trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau;
- > vélorues.

PROPOSITION 10 : Traduire dans les normes la création de zones faisant une plus large part aux modes actifs.

2.3. PRÉVOIR DES MÉCANISMES DE DIFFUSION DES NOUVELLES NORMES

De plus, les changements apportés au cadre législatif et aux normes devront être diffusés (par exemple, au moyen de formations spécifiques) auprès des gestionnaires et professionnels responsables de la conception des aménagements et de la mise en place de la signalisation. Cette diffusion devrait même être élargie aux citoyens et aux élus.

PROPOSITION 11 : Assurer une large diffusion des nouvelles normes découlant de la création de zones favorisant le transport actif, auprès des gestionnaires, professionnels, des élus et du public.

2.4. POLITIQUE DE RUE COMPLÈTE POUR LES TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATION

Parce que les noyaux villageois et urbains de nos communautés sont souvent traversés par des routes numérotées sous la responsabilité du MTMDET, celui-ci a une responsabilité importante à faire en sorte que ses routes ne nuisent pas aux efforts entrepris par les municipalités pour favoriser les déplacements actifs par des aménagements cyclables ou des mesures d'apaisement de la circulation. Plus encore, nous proposons que le gouvernement se dote d'une politique de rue complète pour les traversées d'agglomérations.

Les politiques de Rues complètes (complete streets) ont été adoptées à plus de 700 reprises aux États-Unis, et de plus en plus aussi au Canada, dans des villes telles que Calgary (2009), Waterloo (2010), Edmonton (2013), et Ottawa (2013). Elles s'accompagnent souvent de guides techniques précisant les lignes directrices guidant la mise en œuvre concrète des principes sur le terrain.

Une rue complète est une rue qui est conçue pour répondre aux besoins de tous les usagers, quels que soient leur âge, leur niveau d'aptitude (possibles handicaps) et leur mode de transport. Sur de telles rues, les besoins des piétons, cyclistes, usagers de transport en commun ou personnes avec des limitations fonctionnelles ne sont pas des concessions à posteriori, mais font partie intégrante du processus de planification, dès ses débuts.

PROPOSITION 12 : Se doter d'une politique de rue complète pour les traversées d'agglomération.

2.5. VARIA

Hors agglomérations, les routes provinciales sont souvent peu conviviales pour les cyclistes, qui y côtoient une circulation automobile dense et à haute vitesse. C'est pourquoi nous encourageons bien sûr le gouvernement à poursuivre sa politique d'asphaltage des accotements, afin d'offrir aux cyclistes l'espace vital dont ils ont besoin. Rappelons par ailleurs que l'asphaltage des accotements a démontré des bénéfices en termes de sécurité routière pour tous les usagers, et permet d'augmenter la durabilité des routes.

PROPOSITION 13 : Poursuivre la politique d'asphaltage des accotements sur les routes provinciales hors agglomérations.

3. ÉDUCATION

3.1. ÉDUCATION DES JEUNES CYCLISTES

Vélo Québec est très préoccupé par la surreprésentation des jeunes (de 16 à 24 ans) parmi les victimes cyclistes d'accidents de la route, tel que dépeint par le «Portrait cycliste 2008-2013» de la SAAQ¹³. Depuis sa création il y a 50 ans, Vélo Québec s'est donné pour mission d'**éduquer les jeunes générations** à la pratique sécuritaire du vélo. Nous apprécions beaucoup que la SAAQ apporte son soutien à notre **programme Cycliste averti**¹⁴, qui vise à qualifier les jeunes du troisième cycle primaire à se déplacer de façon sécuritaire et plus autonome à vélo, en présence de circulation. Nous sommes convaincus que ce programme, alliant théorie, pratique en milieu fermé et activités sur route, aura un impact durable sur les comportements des jeunes qui y participent. Ainsi, non seulement nous créerons de meilleurs cyclistes, mais si ces jeunes décident de conduire, ils seront de meilleurs conducteurs, mieux sensibilisés à la réalité des usagers vulnérables et plus portés à une cohabitation harmonieuse.



Élèves participant au programme Cycliste averti à Montréal

Nous ne nous cachons pas de nos ambitions : que ce programme puisse, à moyen terme, rejoindre l'ensemble des jeunes québécois à travers la province. Pour cela, nous espérons pouvoir continuer à compter sur le soutien et le partenariat du gouvernement.

PROPOSITION 14 : Poursuivre, pérenniser et bonifier le soutien au programme Cycliste averti pour lui permettre de rejoindre l'ensemble des jeunes Québécois.

¹³ http://www.ledevoir.com/documents/pdf/portrait_cyclistes.pdf

¹⁴ <http://www.velo.qc.ca/cyclisteaverti>

3.2. CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

Les campagnes de sensibilisation restent un élément essentiel pour inciter les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires. Celles-ci devraient donc se poursuivre en mettant l'accent sur les responsabilités accrues des usagers les plus gros envers les usagers les plus vulnérables, en droite ligne avec le principe de prudence proposé plus haut. Les campagnes restent aussi essentielles pour faire connaître les changements apportés au Code de la sécurité routière. Récemment, deux dispositions ont été modifiées : la distance de dépassement sécuritaire d'un cycliste et la sanction en cas d'emporiage. Mais les efforts devront se poursuivre pour que l'ensemble de la population soit informée de ces changements!

PROPOSITION 15 : Élaborer des campagnes de sensibilisation en adéquation avec le principe de prudence, mettant l'emphasis sur le respect des usagers vulnérables, et continuer à communiquer sur les nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière.

4. ENCOURAGEMENT : PROMOTION DES MOYENS DE TRANSPORT ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE

En matière de sécurité routière, les instances de Santé publique sont formelles : les accidents de la route sont proportionnels au volume et à la vitesse de la circulation. Dans nos milieux de vie, réduire le nombre d'accidents passera donc par une réduction de la circulation automobile. Pour ce faire, il faudra encourager et même provoquer un transfert modal de l'auto individuelle vers les modes de transport actifs et collectifs. Non seulement cet objectif est-il au coeur de nombreuses politiques gouvernementales (réduction de la dépendance aux énergies fossiles, réduction des émissions de GES, modes de vie physiquement actifs), mais il trouve toute sa pertinence, également, pour réduire le nombre de blessés et de décès sur nos routes. Les efforts en ce sens doivent donc se poursuivre avec des campagnes de promotion et des incitatifs forts.

À notre avis, la Politique sur le vélo (2008) pourrait très bien devenir le cadre intégrateur des actions du MTMDET et de l'ensemble des organismes gouvernementaux dont certaines actions sont susceptibles de promouvoir ou de favoriser le vélo et la mobilité durable plus globalement. Cette politique dont s'est doté le ministère des Transports en 1995 (le MTMDET aujourd'hui), en collaboration avec la Société de l'assurance automobile et les autres organismes relevant du ministère (Agence métropolitaine de transport, Société des traversiers du Québec, Commission des transports du Québec) a été révisée en 2008. Cette Politique sur le vélo (2008) vise à rendre les actions à l'égard du vélo encore plus efficaces.

Elle s'appuie sur trois principes :

- > la recherche de la sécurité et de la mobilité des cyclistes sur le territoire ;
- > l'adéquation entre, d'une part, les coûts liés à l'offre en matière de voies cyclables et de voirie conviviale pour les cyclistes et, d'autre part, les bénéfices en matière de déplacements actifs sécuritaires ;
- > le partage de responsabilités entre tous les intervenants gouvernementaux, municipaux, associatifs ou autres, visant la poursuite des objectifs contenus dans la Politique sur le vélo.

Cette politique identifiait un certain nombre d'objectifs pour 2020, dont la plupart ont été atteints et même dépassés.

PROPOSITION 16 : Que le MTMDET se dote d'une nouvelle Politique vélo, avec de nouveaux objectifs en vue d'accroître la sécurité des déplacements à vélo, la part de ces déplacements dans la mobilité globale et le transfert modal de l'auto individuelle vers les transports collectifs et actifs.

5. ÉVALUATION

Avoir un portrait complet et circonstancié de la situation sur nos routes est indispensable pour prendre les bonnes décisions et mesurer les effets de nos mesures. C'est pourquoi nous souhaitons que se poursuive ou se complète le recueil de données sur plusieurs aspects :

5.1. VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE

Le virage à droite au feu rouge (VDFR) a été autorisé sur l'ensemble du territoire québécois, à l'exception de l'Île de Montréal, en 2003. Le bilan officiel suite à l'implantation de cette mesure, pour la période allant de 2003 à 2011, fait état de 807 blessés légers, mais surtout, de 33 blessés graves et de 6 décès. Visiblement, cette mesure constitue un enjeu de sécurité pour les cyclistes et les piétons et le sujet a été abordé à plusieurs reprises dans le cadre des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière (2005-2015).

Au-delà de ces accidents, c'est le sentiment d'insécurité et d'inconfort qui s'est accru chez les piétons et les cyclistes dans plusieurs circonstances. Le contexte dans lequel il faut examiner aujourd'hui le VDFR est qu'il s'inscrit tout à fait à l'encontre du mouvement actuel qui amène les municipalités à se doter de plans de mobilité durable ou de mobilité active et de favoriser les modes actifs et collectifs.

Il est nécessaire de rappeler aux municipalités les risques que représentent le VDFR pour les piétons, les cyclistes, les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Nécessaire aussi d'assurer un suivi de la performance des intersections sur le plan des statistiques d'accidents ou d'incidents qui surviennent et concernent plus spécialement le VDFR.

Il y aurait lieu également de revoir le Guide de mise en oeuvre du VDFR en actualisant les critères d'implantation du VDFR au regard de l'enjeu lié à la sécurité de tous les usagers vulnérables et en précisant les mesures complémentaires qui doivent être prévues à ces carrefours.

PROPOSITION 17 : Assurer un suivi des accidents et incidents liés au virage à droite au feu rouge et réviser ses critères d'implantation dans le Guide de mise en oeuvre.

5.2. ACCIDENTS CYCLISTES SANS VÉHICULES MOTEURS

Si les statistiques de la SAAQ nous permettent de quantifier le nombre de collisions impliquant à la fois une personne à vélo et un véhicule moteur, on manque de données systématiques pour mesurer le nombre d'accidents, de blessures ou de décès de cyclistes lorsqu'aucun véhicule n'est impliqué : collisions entre piétons et cyclistes, chutes de cyclistes pour cause de défaut de la chaussée, collisions entre cyclistes... ne sont pas mesurées. On soupçonne pourtant que de tels incidents arrivent occasionnellement, mais le phénomène n'est pas mesurable. C'est un manque qui mériterait d'être comblé.

PROPOSITION 18 : Assurer une collecte des données relatives aux accidents à vélo sans véhicule moteur impliqué, à l'échelle de la province.

5.3. MESURE DE LA PRATIQUE

Apprécier l'évolution du nombre de décès et blessures chez les cyclistes n'est pertinent que comparé à l'évolution de la pratique. Pour mesurer notre performance, il faut pouvoir idéalement l'exprimer par un ratio de nombre d'accidents par usager ou par kilomètre parcouru. Or, aujourd'hui, les outils dont nous disposons (Enquêtes Origine-Destination, État du vélo) ne nous offrent qu'un portrait partiel de la situation : les données sont récoltées en grande partie dans les centres urbains, oubliant une large part de la population hors des agglomérations, ne sont recueillies que tous les 5 ans, et au printemps. De plus, le MTMDET n'a aucun mécanisme pour évaluer l'achalandage cycliste sur son propre réseau.

Les outils devraient donc s'affiner et se perfectionner pour nous donner un meilleur aperçu de la situation.

PROPOSITION 19 : Affiner les outils permettant d'avoir un portrait juste et régulier de la pratique du vélo à l'échelle du Québec, sur l'ensemble des saisons, y compris hors des agglomérations et sur le réseau du MTMDET.

CONCLUSION

Nous l'avons vu, on ne peut se contenter d'agir sur un seul front pour améliorer la sécurité sur nos routes: il faudra certes réviser le cadre réglementaire pour qu'il s'adapte aux défis contemporains de la cohabitation entre tous les types d'utilisateurs, et remettre l'humain au cœur des préoccupations. Mais il faudra aussi poursuivre et donner un nouvel élan aux efforts pour créer des environnements sécuritaires et propices aux déplacements actifs. À ce chapitre, le gouvernement doit assurer un leadership fort pour soutenir et orienter les municipalités dans l'aménagement de leur territoire, et veiller à ce que les axes sous sa responsabilité ne nuisent pas aux efforts d'apaisement entrepris aux niveaux locaux. Les efforts d'éducation devront également se poursuivre, commencer plus tôt dans la vie des citoyens et ne pas attendre l'âge du permis de conduire. Enfin, il ne faut pas négliger l'importance de réduire le recours à l'automobile, en particulier dans les milieux densément peuplés, et continuer à recueillir les données qui assureront une évaluation adéquate de nos pratiques et une meilleure prise de décision à l'avenir.

RÉSUMÉ DE NOS PROPOSITIONS

PROPOSITION 1 : Inscrire un principe de prudence dans le Code de la Sécurité routière et y inclure toutes les dispositions nécessaires pour permettre la création d'espaces où est revue la priorité des automobiles sur la chaussée:

- > zones 30;
- > zones de rencontres;
- > trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau;
- > vélorues.

PROPOSITION 2 : Amender l'article 487 du Code de la Sécurité routière de la façon suivante:
« Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite 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. »

PROPOSITION 3 : Autoriser les cyclistes à utiliser la phase piétonne des feux de circulation, sauf en cas de signalisation contraire.

PROPOSITION 4 : Autoriser le virage à droite aux feux rouges aux cyclistes, sauf indication contraire.

PROPOSITION 5 : Autoriser les cyclistes à traiter les panneaux d'arrêt comme des cédez-le-passage.

PROPOSITION 6 : Abolir les points d'inaptitude pour les infractions à vélo, et maintenir une gradation des sanctions monétaires proportionnelle au risque posé pour les usagers.

PROPOSITION 7 : Faire des représentations auprès du gouvernement fédéral afin de rendre obligatoires sur les poids lourds les protections latérales et les miroirs et caméras visant à réduire l'ampleur des angles morts.

PROPOSITION 8 : Assouplir et simplifier les obligations relatives aux réflecteurs obligatoires afin de les adapter aux équipements actuels des vélos, en exigeant simplement des éléments réflecteurs visibles de devant, de derrière et de côté.

PROPOSITION 9 : À moyen terme (2017-2020), viser des investissements de 100 millions de dollars annuellement dans les infrastructures cyclables (aménagement et maintien des actifs), pour les trois prochaines années, selon une répartition qui pourrait s'inspirer du modèle suivant :

- >25M\$ du milieu municipal
- >25M\$ du gouvernement du Québec
- >50M\$ du gouvernement fédéral (Fonds des infrastructures en transport du Canada - FITC)

PROPOSITION 10 : Traduire dans les normes la création de zones faisant une plus large part aux modes actifs.

PROPOSITION 11 : Assurer une large diffusion des nouvelles normes découlant de la création de zones favorisant le transport actif, auprès des gestionnaires, professionnels, des élus et du public.

PROPOSITION 12 : Se doter d'une politique de rue complète pour les traversées d'agglomération.

PROPOSITION 13 : Poursuivre la politique d'asphaltage des accotements sur les routes provinciales hors agglomérations.

PROPOSITION 14 : Poursuivre, pérenniser et bonifier le soutien au programme Cycliste averti pour lui permettre de rejoindre l'ensemble des jeunes Québécois.

PROPOSITION 15 : Élaborer des campagnes de sensibilisation en adéquation avec le principe de prudence, mettant l'emphasis sur le respect des usagers vulnérables, et continuer à communiquer sur les nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière.

PROPOSITION 16 : Que le MTMDET se dote d'une nouvelle Politique vélo, avec de nouveaux objectifs en vue d'accroître la sécurité des déplacements à vélo, la part de ces déplacements dans la mobilité globale et le transfert modal de l'auto individuelle vers les transports collectifs et actifs.

PROPOSITION 17 : Assurer un suivi des accidents et incidents liés au virage à droite au feu rouge et réviser ses critères d'implantation dans le Guide de mise en oeuvre.

PROPOSITION 18 : Assurer une collecte des données relatives aux accidents à vélo sans véhicule moteur impliqué, à l'échelle de la province.

PROPOSITION 19 : Affiner les outils permettant d'avoir un portrait juste et régulier de la pratique du vélo à l'échelle du Québec, sur l'ensemble des saisons, y compris hors des agglomérations et sur le réseau du MTMDET.