

La sécurité routière: un engagement commun

Modernisation du Code de la Sécurité routière

Mémoire présenté par

Coalition vélo
de Montréal



Titre

La sécurité routière : Un engagement commun

Publié par

Coalition vélo de Montréal

Une porte une Vie

Le jeudi, 14 août 2014. Disponible en ligne aux

<http://coalitionvelomontreal.org> et

<http://uneporteunevie.com>

Groupe de travail (par ordre alphabétique)

Auclair, Pierre-Luc

Bush, Geoffrey

Carrillo, Sébastien

Lambert, Daniel

Leve, Zvi

McBride, Sean

Rogué, Pierre

Sarrasin, Roger

Sauvadet, Claudine

Séguin, Mathieu

Remerciements

Nous tenons à remercier sincèrement toutes les personnes qui nous ont soutenu et qui ont participé aux consultations tenues tout au long de l'élaboration de ce mémoire.

Droits d'auteur

Ce document est mis à disposition du public selon les termes de la licence Creative Commons Paternité 4.0 International.

Pour plus de détails sur la licence, consultez :

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.fr>

Sommaire

Faits saillants	4
Avant-propos	5
La Coalition vélo de Montréal	5
Une porte une Vie	5
Contexte	6
Le principe de prudence	7
Nos propositions	8
L'application du principe de prudence	8
La clarté de la loi	8
Le comportement des usagers en cas d'accident et celui des policiers	8
Les règles de circulation	9
L'arrêt comme cédez-le-passage	11
Permettre la circulation aux feux pour piétons	11
Le parcours des enfants à vélo	12
Les équipements de visibilité nocturne	12
Les systèmes de freinage	13
Les équipements électroniques	13
Les sanctions et le contrôle policier	13
La sécurité par le biais des aménagements	14
Pour une révision en profondeur des pratiques d'aménagements cyclables	14
Le financement des infrastructures	14
L'importance de la sensibilisation	15

Faits saillants

La Coalition vélo de Montréal et l'organisation Une porte une Vie soumettent un mémoire conjoint au Ministre des transports, M. Robert Poëti, dans le cadre du projet de modernisation du *Code de la sécurité routière*.

En tout, 22 propositions se dégagent de ce mémoire ; des propositions qui répondent aux besoins et aux demandes d'une grande partie de la communauté cycliste de la grande région de Montréal. Les conclusions du mémoire « *La sécurité routière : un engagement commun* » sont fondées sur des consultations menées auprès de la communauté et des acteurs du milieu cycliste.

Une des conclusions globales de cette étude touche directement les comportements des citoyens qui circulent sur le réseau routier. Nous proposons ainsi l'insertion à la loi d'un « principe de prudence ». Ce principe repose sur le fait qu'en raison des risques créés par les différents comportements imprudents et par les risques liés à la densité du nombre de véhicules, les personnes doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables. Par exemple : les dépassements des personnes plus vulnérables et la question de l'emporiage (« *dooring* ») sont des points sur lesquels il est important d'insister.

L'autorisation, pour les enfants, d'utiliser les trottoirs lorsque des infrastructures réservées aux cyclistes sont absentes des routes et l'autorisation provinciale de rouler à vélo dans les parcs est un autre aspect de la mise en œuvre de ce principe.

Les deux organisations demandent en outre que les sanctions liées aux infractions soient graduées en fonction du caractère accidentogène des comportements. En ce sens, les interventions policières devront cibler en priorité les comportements dangereux et considérer en premier lieu la vulnérabilité de certains usagers. Le respect de la loi pour tous, son application et l'utilité des interventions sont d'autres aspects regroupés dans ce mémoire.

En ce qui concerne les personnes à vélo elles-mêmes, leur sécurité est assurée autant par leur visibilité, leur comportement, le nombre et la qualité des aménagements cyclables, ainsi que par la sensibilisation, auprès des autres usagers, de leurs réalités. Il devient incontournable de trouver des moyens pour remédier à cette nouvelle réalité : les cyclistes font maintenant partie intégrante de la circulation routière.

Propositions

· Le principe de prudence <i>L'amélioration des comportements sur la route par tous les usagers : une responsabilité collective</i>	P. 7	· L'arrêt comme cédez-le-passage	P. 11
· Pour une plus grande accessibilité de la loi	P. 8	· L'utilisation des feux pour piétons par les cyclistes	P. 11
· Élargir la notion d'accident pour tous	P. 9	· Protéger les enfants à vélo	P. 12
· Élargir le champs de compétence de la SAAQ	P. 8	· La visibilité nocturne des cyclistes	P. 12
· Pour des données fidèles à la réalité	P. 9	· Les systèmes de freinage	P. 13
· Pour en finir avec les dangers de l'extrême droite de la chaussée	P. 9	· L'utilisation des appareils électroniques à vélo	P. 13
· Des distances sécuritaire entre tous les véhicules	P. 9	· Des sanctions représentatives du risque	P. 13
· Conduite dangereuse : une disposition non applicable aux cyclistes	P. 10	· Le contrôle policier : un reflet des valeurs du Code de la sécurité routière	P.13
· Le changement de voie lors du dépassement d'un usager plus vulnérable	P. 10	· La sécurité : une question d'aménagement	P. 14
· La sécurité à proximité des camions	P. 10	· Pour l'amélioration du financement des infrastructures cyclables	P. 14
· Reconnaître l'emporiage comme un accident grave	P. 10	· Sensibilisation des usagers à l'égard des cyclistes	P.15

Avant-propos

La Coalition vélo de Montréal

La Coalition vélo de Montréal (CVMBC) a été fondée en 2012 à l'initiative de personnes issues de la communauté cycliste. Depuis, elle travaille à faire, dans la région de Montréal, la promotion et la défense du cyclisme urbain pour les personnes de tous âges et de toutes origines. Chacune de ses actions est motivée par son mandat :

- Représenter les citoyens et organisations intéressés et impliqués dans le domaine du vélo urbain dans la région de Montréal.
- Promouvoir le vélo urbain.
- Soutenir, et non pas reproduire, le travail fait par nos membres et les autres organisations.
- Aider, structurer et coordonner les communications entre nos membres et les autres organisations.
- Être un point de rencontre unique pour la communauté du cyclisme urbain dans toute sa diversité.

La Coalition est un organisme sans but lucratif entièrement supporté par des bénévoles. Elle est enracinée dans sa communauté, et entretient une vie associative et démocratique notamment par le biais d'assemblées publiques et de consultations.

Dans le cadre de la rédaction du présent mémoire, la Coalition a cherché à rejoindre les membres de la communauté de différentes façons, en s'associant notamment à d'autres organisations afin de recueillir le plus grand nombre d'opinions possible. Des consultations ont été menées par les biais des réseaux sociaux et par l'entremise du site Internet de la Coalition. De plus, une soirée de consultation a eu lieu le 29 juillet dernier au cours de laquelle les personnes présentes ont pu partager et échanger leurs idées sur la modernisation du *Code de la sécurité routière* (le « Code »). Au surplus, ses propositions sont fondées sur ses orientations issues du *Sommet du vélo urbain* tenu à notre initiative en mai 2013, au cours duquel une centaine de personnes ont pu lui faire part de leur vision du cyclisme urbain. Enfin, ces questions ont été largement débattues par des représentants des trois principaux partis politiques montréalais lors d'un débat organisé par ses soins au cours des dernières élections municipales.

Une porte une Vie

Une porte une Vie est une organisation fondée en 2014. Ses activités consistent principalement en des représentations auprès des décideurs et sur des activités de sensibilisation auprès de la population.

Dans ce cadre, Une porte une Vie travaille en collaboration avec les élus et tend à alerter la population sur les réalités des cyclistes urbains, notamment sur les risques et conséquences liés au phénomène de l'emportierage. Avec le temps, Une porte une Vie a mené diverses campagnes concernant la sécurité à vélo en général et a su développer une expertise relativement au caractère légal de la sécurité routière.

Une porte une Vie a su bénéficier du soutien de la Coalition vélo de Montréal ainsi que de celui de Vélo Québec avec lesquelles elle agit en collaboration. Ses activités se veulent apolitiques et rassembleuses.

Les organisations affiliées à la Coalition vélo de Montréal :

Alliance des piétons et cyclistes du Sud-Ouest de Montréal

Association des piétons et cyclistes d'Outremont

Association de marche et de cyclisme de Westmount

Cyclo Nord-Sud

ENvironnement JEUnesse

Enviro Mille-Iles

Transport actif Parc-Extension

Contexte

Depuis plusieurs années, l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport, ou dans un contexte sportif ou de loisir, s'impose de plus en plus dans les réalités routières du Québec. Non limitée à la période estivale, son utilisation s'étend maintenant aux quatre saisons.

Bien que le nombre d'accidents soit en diminution, il n'en reste pas moins que le sentiment de sécurité des cyclistes — et surtout des personnes qui aimeraient le devenir — est à un niveau alarmant, compte tenu du potentiel cyclable du Québec. L'accroissement du nombre d'usagers de tous types génère d'ailleurs certains conflits comportementaux.

Les règles qui régissent la circulation et la sécurité routière doivent donc être modernisées. La sécurité des personnes sur nos routes dépend d'abord de la vigilance collective. C'est dans ce cadre que le Ministre des Transports du Québec nous a confié le mandat d'identifier les priorités et les propositions qui nous semblent les plus pertinentes afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route, et plus particulièrement, les plus vulnérables.

Le régime de protection de la sécurité sur la route comprend cependant plusieurs lois et règlements d'application qui devront, par la suite, être à leur tour modifiés et mis à jour afin d'harmoniser le régime dans son ensemble¹.

Puisque le droit est un phénomène social, il nous semble important que le projet de modernisation du Code reflète le choix des citoyens quant à l'utilisation des différents moyens de transport. Les consultations que nous avons menées nous amènent donc à proposer ce qui suit.

1. C'est le cas, notamment, de la *Loi sur l'assurance automobile du Québec*. Le mandat qui nous a été confié n'ayant pas été étendu à cette loi, nous ne nous attarderons pas sur ce point, mais nous proposerons néanmoins certaines lignes directrices qu'il nous semble important de suivre afin de pouvoir compléter le Code par des mesures de protection et de réparation appropriées et pertinentes dans le cadre des propositions que nous vous soumettons ici.

Le principe de prudence

Il est important de préciser à ce stade que l'ensemble de nos propositions se fonde sur un principe de prudence qui servira de toile de fond à ce mémoire.

Ce principe, importé de l'interprétation de l'ensemble des dispositions de la *Convention sur la circulation routière de Vienne*² (1968), rejoint clairement un des objectifs du Code, à savoir protéger les plus faibles et les plus vulnérables sur nos routes. Dans cette optique, nous considérons important de comprendre le Code de manière à ce que le conducteur du véhicule le plus imposant ait une obligation de prudence dont l'intensité à l'égard des usagers plus vulnérables est plus élevée. Ainsi, le cycliste doit protéger le piéton par l'adoption d'un comportement sage, prudent et avisé. Il en est de même pour le conducteur d'une automobile ou d'un camion, ou encore pour le conducteur d'un véhicule hors normes à l'égard des autres usagers de la route dont la part de risque utilisée et créée par sa taille est nécessairement moindre.

Toujours dans le même esprit, le principe de prudence doit être appliqué de la même façon, peu importe le mode de déplacement. En effet, il s'agit de sanctionner le comportement d'une personne avant tout, dans sa cohabitation avec les plus vulnérables. Une personne imprudente ne cesse pas de l'être pour le simple fait qu'elle change de mode de déplacement. Nos consultations suggèrent que cette personne modifiera son comportement uniquement par l'imposition, sur elle, d'une obligation de prudence, qui par ailleurs doit avoir une sanction en cas de manquement.

Le principe de prudence est donc fondé d'abord sur le devoir de tous les usagers de la route de prendre soin - par un comportement empreint d'une grande courtoisie et d'une solide connaissance des règles qui gouvernent ce comportement - des autres, des plus petits et des plus faibles. Par exemple, ralentir en présence d'un usager plus vulnérable, est un comportement prudent, alors que le fait de continuer comme si de rien n'était est une preuve de manque de considération pour ce dernier. En second lieu, ce principe demande que chaque usager ait sa place sur nos routes, eu égard au moyen de transport qu'il choisit, et avec le respect de ce choix par l'ensemble des usagers. Par exemple, klaxonner un cycliste en le suivant de très près n'est pas en soi une preuve de respect et mérite d'être sanctionné³, puisque l'effet d'un tel comportement en est un d'intimidation et de harcèlement envers cet usager plus vulnérable. Enfin, un tel principe rejoint l'esprit de l'ensemble des règles d'ordre public présentes dans tout le corpus législatif du Québec, plus particulièrement dans la *Charte des droits et libertés de la personne du Québec*⁴.

Pour conclure sur ce point, nous sommes intimement convaincus que l'application du principe de prudence améliorera rapidement la sécurité routière et favorisera une meilleure cohésion sociale sur nos routes. Le principe de prudence correspond à une philosophie; c'est une valeur qui aura pour effet de modifier considérablement la vision de la sécurité routière au Québec. Il s'agit en fin de compte de travailler sur le comportement des personnes avant que l'accident et/ou la collision ne survienne.

2. En ligne <https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?&src=TREATY&mtmsg_no=XI~B~19&chapter=11&Temp=mtmsg3&lang=fr> consulté le 8 août 2014

3. L'article 256 du Code prévoit en effet que « [s]auf en cas de nécessité, nul ne peut utiliser l'avertisseur sonore d'un véhicule routier [...] ». La sanction, prévue à l'article 281, pénalise ce simple klaxon par une amende allant de 100\$ à 200\$.

4. RLRQ c C-12

Nos propositions

L'application du principe de prudence

Les règles de circulation doivent être soumises au principe de prudence. En ce sens, il nous semble primordial de codifier ce principe et de lui assurer une place prépondérante dans le Code, notamment en l'insérant entre les articles 1 et 5 du Code actuel. En second lieu, nous soumettons ici notre désir de voir ce principe édicté comme règle d'interprétation du Code, afin d'assurer une mise en oeuvre et une application de ce dernier par nos tribunaux qui soit en corrélation avec l'esprit des lois d'ordre public de protection. Enfin, comme c'est le cas pour toute loi utile, nous proposons une disposition pénale (ou sanction) applicable en cas de non respect de ce principe.

Les trois dispositions qui pourraient, à titre d'exemple, codifier ce principe sont les suivantes⁵ :

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

4.1 En tout état de cause, le présent code s'interprète en tenant compte de l'article 4 de cette même loi, eu égard aux circonstances.

4.2 Sauf en cas de nécessité, le conducteur d'un véhicule dont l'action a pour effet de mettre en danger un ou plusieurs usagers plus vulnérables au sens de l'article 4 de ce présent code, ou dont l'action cause un préjudice à un ou plusieurs usagers plus vulnérables au sens de ce même article rend le conducteur du véhicule passible d'une amende de 500\$ à 3000\$⁶ ».

La clarté de la loi

Il nous semble important de clarifier le Code. La version actuelle semble poser quelques problèmes d'interprétation auprès de la majorité de la population. En ce qui concerne les cyclistes, il nous apparaît primordial d'ajouter les définitions suivantes, sous réserve des évolutions à venir, notamment en ce qui concerne le transport autonome des personnes à mobilités réduites sur nos routes.

En ce sens, nous proposons d'ajouter les deux définitions qui suivent à l'actuelle section des « définitions »⁷ :

« bicyclette » : tout type de véhicule propulsé uniquement par l'énergie musculaire d'une personne à l'aide d'un système actionné par des pédales. Le vélo, le tandem, le vélo à trois roues, la voiture à pédales, le vélo à position allongée sont assimilés, pour les fins du présent code, à une bicyclette.

« véhicule » : tout moyen de transport sur route.

Le comportement des usagers en cas d'accident et celui des policiers

En accord avec le principe de prudence et en tenant compte des nouvelles réalités des choix de moyen de transport, nous soumettons qu'il est primordial d'assurer aux victimes d'accident une aide, un soutien et une indemnisation en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile du Québec* (la « LSAAQ »). Cela doit être rapide, efficace, et les citoyens doivent pouvoir compter dessus, notamment les usagers les plus vulnérables.

En ce sens, nous proposons d'élargir le champ de compétence de la LSAAQ afin que soient indemnisés les piétons victimes d'un accident causé par un plus « fort », à savoir en l'espèce les cyclistes. Dans la même veine, il est impor-

5. Pour les besoins du présent mémoire, nous avons inscrit ce principe à l'article 4 du nouveau Code.

6. Les montants sont à titre indicatif seulement.

7. Art. 4 CSR

tant de modifier le nom de la Société d'assurance automobile du Québec pour un autre qui soit représentatif de cette modification. Par exemple, la Société d'assurance des usagers de la route du Québec serait plus représentatif.

Il est primordial, aussi, d'élargir la notion d'« accident » afin que soit pris en charge et comptabilisé l'ensemble des accidents, y compris ceux qui impliquent des véhicules stationnés et sécurisés ou ceux qui sont simplement stationnés, mais encore sous la garde et le contrôle d'une personne. Cela protégera aussi bien le bien du propriétaire de véhicule qui se voit appauvri par un éventuel préjudice du fait d'un choc, que l'usager plus vulnérable victime d'une imprudence de la part du gardien du véhicule qui en a le contrôle. De la même façon, l'ensemble des obligations des usagers et des policiers en cas d'accident déjà prévues seraient alors applicables dans le cas d'un emportiérage (« *dooring* »). Le Code doit donc considérer l'ensemble des véhicules et non seulement les « véhicules routiers en mouvement ».

Enfin, il est important que les services de police rapportent l'ensemble des accidents survenus. Aussi bien cela permet aux victimes d'être indemnisées plus rapidement, aussi bien cela permettra à l'État d'avoir des données fiables quant aux différents types d'accidents survenus. Plus particulièrement, un dommage matériel accompagné d'un délit de fuite devrait aussi donner lieu à un rapport de police dans le cas où le conducteur d'une bicyclette est impliqué avec le conducteur d'une automobile. Ce n'est pas actuellement le cas, à en croire l'article 176 du Code et le paragraphe 2(2) du *Règlement sur le rapport d'accident*⁸, puisque ces rapports n'ont d'autre utilité que celle statistique. En ce sens, afin que ces propositions soient utiles et appliquées, nous demandons de faire en sorte que les services de police ou leurs employés soient imputables d'éventuels refus lorsqu'une personne leur demande un service pour lequel ils sont compétents et envers lequel ils sont obligés de par leur fonctions et les règles qui les gouvernent. Une présomption de faute déontologique dans un tel cas servirait cette fin.

Les articles 167 à 172, 173, 174 et 177 du Code, ainsi que le paragraphe 2 de l'article 2 du *Règlement sur le rapport d'accident*, chapitre C-24.2, r. 40 doivent donc être modifiés en ce sens.

Les règles de circulation

En ce qui concerne l'utilisation des voies, il est important de considérer que la sécurité des usagers plus vulnérables comme les cyclistes passe d'abord par la reconnaissance par les autres, plus forts, du droit de tous à circuler sur les routes, sous réserve des règlements applicables. En ce sens, l'utilisation des voies doit aussi pouvoir être le privilège des cyclistes et non seulement des véhicules routiers. De la même façon, tout véhicule, à titre de moyen de transport, doit pouvoir avoir sa place sur la route, sous réserve des règlements à venir quant aux véhicules transportant des personnes à mobilité réduite ou autres véhicules dont l'évidence nous laisse comprendre qu'elles doivent circuler à des endroits protégés, comme les trottoirs par exemple. C'est le cas, notamment, des trottinettes.

Les cyclistes doivent donc pouvoir rouler sur la voie ou « sur la voie d'extrême droite »⁹, et à titre de véhicules, ils suivent les mêmes règles que tout autre véhicule. Leur sécurité dépend de leur visibilité et les placer à « l'extrême droite de la chaussée »¹⁰ n'aide en rien les objectifs visés par la modernisation du Code. Par exemple, rouler à l'extrême droite de la chaussée expose la personne à des dangers d'emportiérage, réduit sa visibilité, et le soumet à une chaussée malheureusement de moindre qualité.

En ce qui concerne les distances entre les véhicules, il nous faut insister sur le fait que ces règles doivent absolument être mises en oeuvre par les différents services de police et être applicables à tous. Ainsi, le conducteur

8. Chapitre C-24.2, r. 40

9. À titre d'exemple, voir l'article 320 du Code

10. Tel que le prévoit l'article 487 du Code

d'un véhicule routier ne doit pas avoir la permission de suivre un usager plus vulnérable de trop proche, comme c'est déjà le cas lorsqu'il suit un autre véhicule « routier »¹¹.

La vitesse ou action « susceptible »¹² de mettre en péril la vie des personnes (conduite dangereuse) ne doit enfin pas s'entendre comme s'appliquant aux cyclistes ou aux piétons. En effet, les débats du législateur¹³ concernant la mise en place de cette disposition laissent clairement comprendre que cette dernière vise à punir des actions concernant les véhicules routiers.

Nous suggérons donc vivement de préciser cette disposition afin d'éviter la venue d'une jurisprudence abusive envers les usagers plus vulnérables, à savoir les conducteurs de bicyclette et les piétons. Dans ce dernier cas, le principe de prudence et sa sanction suffisent à établir une gradation de la sanction en fonction du risque que représente l'usager sur la route pour les autres, advenant que cela implique des plus vulnérables.

Pour ce qui est des règles gouvernant le dépassement, nous rejoignons l'option choisie par d'autres provinces et États. Le dépassement sécuritaire d'un cycliste ne peut se faire qu'en changeant de voie. Advenant que cela ne soit pas possible, le respect et la prudence commandent alors d'attendre de pouvoir le faire. Cela permet de clarifier les dispositions déjà existantes¹⁴ (qui vont par ailleurs dans le même sens) et de permettre une applicabilité par les policiers qui soit plus aisée.

D'autre part, nous proposons que les véhicules routiers dont les angles morts sont importants ou en grand nombre (par exemple, les camions) soient escortés ou munis de système vidéo lorsqu'ils circulent en agglomération aux conditions à être décidées par le législateur. Des jupes de sécurité devraient aussi être installées sur les camions.

Enfin, concernant le cas de l'emportierage (« dooring »), le Code doit être modifié. Les conséquences reliées à ce type d'accident sont très graves : près du tiers des décès en bicyclette à Montréal l'est de ce fait¹⁵ et 60% des cas rapportés ont résulté en un transport ambulatoire¹⁶. En plus des blessures considérables directement infligées au cycliste par la portière, la projection dans les voies de circulation à proximité où circulent automobiles et véhicules lourds comporte un fort risque pour sa vie.

Pour marquer le fait que l'emportierage doit être sérieusement considéré, nous proposons d'établir, toujours selon le principe de prudence, une présomption de danger selon l'effet créé par l'action du conducteur du véhicule. Cette présomption doit être mise en oeuvre dès lors que, par l'effet de cette action, un autre véhicule doit se déporter soudainement vers la circulation environnante du fait de cette manoeuvre, mettant ainsi sa vie et sa sécurité en danger, ou lorsque cette manoeuvre a pour effet de causer un préjudice à un véhicule ou à son conducteur. Cette présomption ne pourrait toutefois pas s'appliquer lorsque la victime aurait préalablement contrevenu aux obligations de visibilité qui lui incombent. Quant à la sanction, nous proposons une modifi-

11. Voir art. 335 du Code

12. Voir art. 327 du Code

13. *Journal des débats de la Commission des transports et de l'environnement* (14 mars 2006 au 21 février 2007) Mardi 21 mars 2006 Vol. 39 No. 1 « La vitesse excessive. Au même titre que la commission, la vitesse au volant fait partie des priorités de la Société de l'assurance automobile du Québec. », Mme Johanne Saint-Cyr, Société de l'assurance automobile du Québec.

14. Les articles 341 et 344 encouragent les conducteurs de véhicules routiers à laisser un espace suffisant lors du dépassement d'un cycliste et autorisent en ce sens le changement de voie.

15. Les données obtenues par le biais du SPVM indiquent qu'en 2013, 2 des 7 décès de cyclistes étaient directement attribuables à l'emportierage.

16. *Ibid.*

cation au *Règlement sur les points d'inaptitude*¹⁷ afin d'appuyer la responsabilité de l'auteur de l'acte. Aussi, la sanction pénale relative doit être rehaussée de manière significative.

Dans ce cadre, tous les articles 320 à 328, 335, 341, 341.1, 349, 350 à 358, 430, 464.1, 486, 487, 506 et 506.1 doivent être modifiés en ce sens.

L'arrêt comme cédez-le-passage

L'arrêt comme cédez-le-passage, aussi souvent appelé « *Idaho Stop* », est une mesure qui vise à permettre aux cyclistes de traiter un panneau d'arrêt comme un panneau de cédez-le-passage et, par le fait même, conserver une certaine efficacité sans toutefois créer une situation de danger.

Cette mesure, introduite en 1982 dans l'État de l'Idaho, a été démontrée comme ne causant pas d'effet sur la sécurité des divers usagers de la route. Le chercheur Jason N. Meggs de l'Université de Californie à Berkeley écrivait en conclusion à son étude en 2009¹⁸ :

Il n'y a aucun indice pouvant indiquer tout changement dans les taux de mortalité ou de blessure pouvant être attribués à l'adoption de la loi de l'Idaho en 1982 ». [notre traduction]

De plus :

Aucun indice n'a pu indiquer que la loi de l'Idaho ait résulté en une quelconque atteinte à la sécurité du public; plutôt, une vaste gamme de bénéfices en termes de santé publique et de politique publique ont pu clairement être identifiés. Ces bénéfices ne peuvent que croître dans tout état adoptant une loi similaire ». [notre traduction]

Il est important de noter que l'arrêt comme cédez-le-passage ne constitue en aucun cas une invitation à traverser une intersection de façon téméraire sans ralentir ni s'assurer au préalable que des piétons ou des véhicules n'y sont pas déjà engagés. Il s'agit plutôt de formaliser dans la loi une pratique sécuritaire, couramment répandue et généralement appliquée comme telle par les divers corps policiers¹⁹. Son introduction éviterait aux cyclistes de faire l'objet d'une application de la loi de façon souvent aléatoire selon les périodes d'interventions ciblées.

Ces dernières sont par le fait même sans effet réel sur la sécurité publique et nous considérons qu'il serait plus pertinent de viser les comportements réellement accidentogènes plutôt que pénaliser les cyclistes qui conduisent de façon responsable. Nous proposons d'ailleurs vivement que l'arrêt comme cédez-le-passage soit appliqué de façon stricte de manière à responsabiliser les cyclistes. En revanche, contrevenir à l'arrêt comme cédez-le-passage est, selon nous, un comportement à risque. Dès lors, l'augmentation du montant de la pénalité reliée à un tel comportement nous semble raisonnable.

Les articles 368 à 370 du Code doivent donc être modifiés en ce sens.

Permettre la circulation aux feux pour piétons

Étant donné l'importance pour les municipalités de conserver tous les pouvoirs inhérents à la gestion des aménagements urbains, et eu égard aux réalités budgétaires qui sont les leurs, les feux de signalisation autorisant les piétons à traverser la chaussée doivent permettre aux personnes se déplaçant en bicyclette de les suivre lorsque les feux dédiés à la circulation sont au rouge. Cela permettra de faire en sorte que ces personnes puissent as-

17. *Règlement sur les points d'inaptitude*, chapitre C-24.2, r. 37, Annexe / Table de points d'inaptitudes

18. Meggs, J. (2009). Bicycle "Stop And Yield" Laws Support Public Health Goals

19. Ainsi s'exprime Nathalie Valois, agent conseillère, Service de police de la Ville de Montréal, Division sécurité routière et patrouilles spécialisées : « À l'arrêt, on entend les gens dire qu'il faut absolument poser le pied par terre, mais ce n'est pas une règle que nous, on va appliquer à la lettre », explique la responsable de la sécurité à vélo au SPVM. « Ce qu'on veut, c'est que le cycliste regarde à gauche et à droite et qu'il ait ralenti considérablement. » en ligne < <http://ici.radio-canada.ca/regions/montr/2014/04/09/004-infraction-velo-ecouteur-police.shtml> >, consulté le 7 août 2014

surer leur visibilité vis-à-vis des autres usagers de manière à être devant ces derniers sur la voie avant qu'ils ne continuent leur déplacement. À terme, et toujours selon les mêmes considérations, les feux de signalisation devraient intégrer une signalisation à l'intention des personnes se déplaçant à bicyclette, ayant le même effet.

Le parcours des enfants à vélo

En général, nous sommes d'avis que les trottoirs doivent être réservés aux piétons, et que les cyclistes ne doivent pas y circuler sous réserve des exceptions déjà prévues par le Code²⁰. Cependant, nous proposons qu'une exception soit explicitement ajoutée pour les jeunes enfants circulant sur leur bicyclette. La taille exacte de la roue et l'âge peuvent être des critères permettant de déterminer les personnes et les véhicules autorisés.

Dans la ville de New York, par exemple, la loi prévoit que :

no person shall ride or operate a bicycle upon any sidewalk area unless permitted by sign. This prohibition shall not apply to the operation of bicycles with wheels of less than 26 inches in diameter upon the sidewalk by children of 12 years or less in age »²¹.

Il en est de même pour la pratique du vélo dans les parcs. Bien que la volonté de certaines municipalités soit d'interdire la circulation des personnes en bicyclette dans les parcs, il nous semble important de préciser qu'une exception autorisant les jeunes enfants et leurs parents à circuler en bicyclette sur les trottoirs doit aussi s'appliquer dans l'ensemble des parcs situés au Québec.

L'objectif visé est de permettre aux enfants en bas âge de pouvoir apprendre à circuler en bicyclette de manière sécuritaire hors de tout aménagement dédié, d'assurer la pratique d'une activité physique régulière, et d'encourager les efforts déjà entrepris par le gouvernement du Québec pour assurer la santé des jeunes citoyens²².

L'article 492.1 du Code doit donc être modifié en ce sens.

Les équipements de visibilité nocturne

Depuis l'introduction en 1986 dans le Code des articles relatifs aux aides à la visibilité des cyclistes, les équipements servant cette fin sur les bicyclettes ont bien évolué.

Puisque la visibilité est le principe directeur qui fonde l'utilité de ces équipements, nous proposons, plutôt que d'imposer un matériel précis (*i.e.* des réflecteurs), que le cycliste puisse être revêtu d'éléments réfléchissants, ou qu'il les fixe sur sa bicyclette.

En outre, nous proposons que les cyclistes aient la possibilité de porter les lumières au haut du corps de manière visible, comme il est par exemple désormais possible aux Pays-Bas depuis novembre 2008. Cette mesure n'a pas eu d'effet négatif sur la sécurité des cyclistes.

De plus, nous n'avons pas été en mesure, dans le cadre des recherches qui ont mené à l'écriture de ce mémoire, de trouver quelconque article scientifique indiquant que les éléments réfléchissants soient efficaces en plein

20. Art. 492.1 CSR

21. *Traffic rules*, section 4-07(c)(3)(ii), en ligne < <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/trafrule.pdf> >, consulté le 8 août 2014

22. Dans « Pour que les jeunes soient physiquement actifs tous les jours » en ligne < http://www.quebecenforme.org/media/114831/60_minutes.pdf > consulté le 8 août 2014, le partenariat entre le gouvernement du Québec et la fondation Lucie et André Chagnon (Québec en forme) énonce : « Un mode de vie physiquement actif, c'est une manière d'être, une façon de vivre où l'activité physique, sous ses diverses formes, est valorisée et intégrée au quotidien. L'activité physique d'une personne qui a un mode de vie physiquement actif peut être composée d'activités sportives et récréatives, d'activités utilitaires et d'activités de locomotion à des fins de transport. »; voir aussi la *Loi instituant le Fond pour la promotion des saines habitudes de vie* RLRQ c F-4.0021, adoptée à l'unanimité, en ligne < http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/F_4_0021/F4_0021.html >, consulté le 8 août 2014

jour. Pour cette raison, nous recommandons aussi qu'autant les éléments réfléchissants que les phares et feux ne soient obligatoires que la nuit et lorsque les conditions atmosphériques le demandent.

L'article 232 du Code doit donc être abrogé et les articles 233, 233.1, 237 et 276 doivent être modifiés en ce sens.

Les systèmes de freinage

Actuellement, le Code précise que toute bicyclette doit être munie d'un frein agissant sur la roue arrière. Le frein avant étant le plus efficace, il nous apparaît inutile de spécifier à quel endroit le frein obligatoire d'une bicyclette doit se trouver.

De plus, nous recommandons que le code indique explicitement qu'un vélo à pignon fixe («*fixie*») nécessite un frein supplémentaire. En effet, bien qu'il soit possible pour des cyclistes expérimentés de freiner de façon efficace avec ce type de système de transmission, la force motrice requise pour ce faire est importante, surtout dans une situation de freinage d'urgence ou dans les côtes.

L'article 247 du Code doit donc être modifié en ce sens.

Les équipements électroniques

Nous reconnaissons que l'utilisation d'écouteurs obstruant les deux oreilles est un comportement imprudent et à risque quelque soit le véhicule utilisé. Néanmoins, il nous semble raisonnable d'autoriser l'utilisation d'un écouteur sur une oreille seulement.

Aussi, l'utilisation d'un téléphone portable sans système mains-libres en bicyclette nous apparaît comme étant un comportement à risque et doit donc être proscrit lorsque la bicyclette est en mouvement. Il en est de même pour l'utilisation de la fonction textuelle d'un équipement électronique.

Les articles 439.1 et 440 du Code doivent donc être modifiés et s'appliquer à tout véhicule.

Les sanctions et le contrôle policier

Sans revenir sur les sanctions et pénalités déjà évoquées dans les sections précédentes, il nous apparaît primordial d'insister sur le fait que les pénalités doivent être élevées lorsque l'intégrité physique d'une personne est mise en danger ou atteinte.

Une gradation des sanctions doit permettre de différencier la mise en danger de l'atteinte elle-même, mais dans tous les cas, la pénalité doit servir à conscientiser l'imprudent.

En ce sens, nous demandons qu'une directive claire soit donnée à l'ensemble des services de police, à l'effet que le contrôle policier doit rechercher les conducteurs imprudents à l'égard des usagers plus vulnérables d'abord.

De multiples causes d'imprudence ont déjà été répertoriées dans la jurisprudence, telles que le dépassement dangereux de cyclistes, le virage dangereux pour les piétons, le non respect des priorités à l'égard des cyclistes et des piétons, ou encore, le harcèlement, klaxon intempestif, rage au volant, sexisme ou brutalité à l'égard des usagers plus vulnérables.

Il nous semble donc important de rappeler que ce genre de comportement est inacceptable au Québec et que les forces de police doivent placer ce genre de comportement en haut de leur liste de priorité.

Les différents services de police ne doivent pas interpréter la loi selon leur bon vouloir, mais l'appliquer, utilisant leur pouvoirs discrétionnaires dans l'application de la loi et non dans le choix de son application.

La sécurité par le biais des aménagements

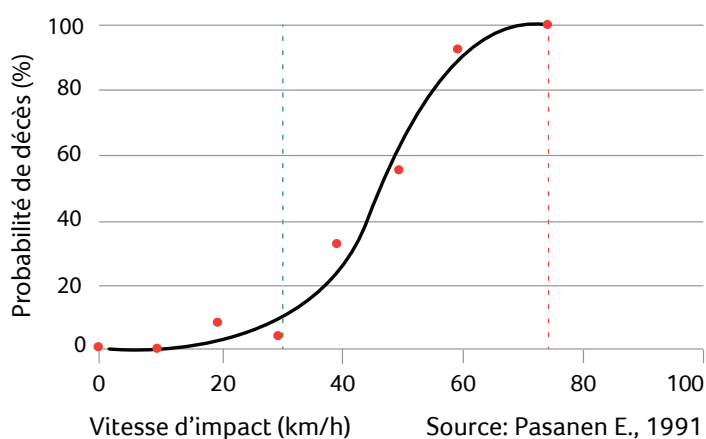
Pour une révision en profondeur des pratiques d'aménagements cyclables

Les normes de conception pour les cyclistes n'ont que peu évolué dans la dernière décennie. Auparavant cité en exemple au niveau Nord-Américain, le Québec atteste maintenant un retard accumulé en comparaison par exemple aux ouvrages du NACTO²³, qui sont en constante évolution. Nous croyons que le Québec devrait être un chef de file sur le plan de l'innovation en matière de sécurité routière et d'aménagement des voies et réseaux cyclables.

De plus, malgré le fait que certaines parties de la province comptent les plus hauts taux d'utilisation du vélo comme moyen de transport en Amérique du Nord, les aménagements cyclables sont encore souvent relégués au réseau local, tandis que les pôles d'attraction des navetteurs sont principalement situés sur le réseau collecteur ou artériel. Compte tenu des différences de vitesses et des débits de véhicules plus grands, il est important que des aménagements sécuritaires soient proposés aux cyclistes qui utilisent ces réseaux.

Concernant le réseau local, il nous apparaît clair qu'une réduction à grande échelle des vitesses à 30 km/h serait généralement plus appropriée de manière à diminuer les différences de vitesses qui rendent les cyclistes inconfortables et ainsi favoriser un meilleur partage de la route. Cette mesure aurait aussi pour effet un accroissement de la sécurité pour tous les usagers²⁴.

Risque d'accident mortel pour les piétons en fonction de la vitesse d'impact d'une voiture



Le financement des infrastructures

Il est essentiel que les programmes de financement et les budgets qui sont alloués au maintien et au développement des réseaux cyclables soient bonifiés. Nous considérons que les 7 millions²⁵ de dollars présentement disponibles par le biais du fonds *Véloce II* ne permettent pas d'atteindre les cibles que plusieurs municipalités se sont données. Ce fonds, en ne visant que les municipalités, laisse sans ressources les institutions qui doivent aussi fournir des aménagements de fin de parcours — par exemple le stationnement — aux cyclistes. Cela nuit à la réalisation des objectifs reliés au vélo que se sont données plusieurs établissements d'éducation, par exemple.

23. National Association of City Transport Officials. *Urban Bikeway Design Guide*. <http://nacto.org/cities-for-cycling/>

24. Grundy C., Steinbach R., Edwards P., Green J., Armstrong B., Wilkinson P. et al. (2009). *Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis*. <http://www.bmj.com/content/339/bmj.b4469>; Elvik R., Christensen P., Amundsen A. (2004). *Speed and road accidents: an evaluation of the Power Model*. <<http://www.trg.dk/elvik/740-2004.pdf>>

Aussi, dans *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Organisation mondiale de la Santé (2004), il a été démontré « [...] que les piétons avaient une chance de survie de 90% lorsqu'ils étaient heurtés par une voiture circulant à 30 km/h ou moins, mais que cette chance devenait inférieure à 50% lorsque le choc avait lieu à 45 km/h et était pratiquement nulle si le choc avait lieu à 80 km/h » et que lorsque la « vitesse d'impact passe de 30 km/h à 50 km/h, la probabilité qu'un piéton soit tué est multipliée par huit »

25. Ministère des Transports et ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. (24 octobre 2013). *Communiqué de presse : Le ministre Sylvain Gaudreault annonce 7 M\$ pour la réalisation d'infrastructures cyclables et piétonnes*.

L'importance de la sensibilisation

Plus encore que le projet actuel auquel nous sommes fiers de participer, au-delà des questions relatives à l'application de la loi, de la sanction des comportements nuisibles et des enjeux relatifs à l'aménagement des infrastructures, nous soumettons, avec respect toutefois, qu'il est d'une importance capitale que le gouvernement du Québec et ses institutions initient une campagne de sensibilisation à l'échelle de la province avec le but ultime d'améliorer les comportements des usagers de la route.

Il nous apparaît en effet capital qu'une campagne intégrée, reflétant l'ensemble des propositions soumises par les organisations participantes, soit menée. Pour ce faire, le gouvernement devrait déterminer avec l'aide de la communauté cycliste des objectifs à court, moyen et long terme représentatifs des problématiques actuelles et des besoins qui leur sont propres, et s'appuyer sur des données réalistes lui permettant de quantifier ces objectifs. Il nous semble en effet urgent que les réalités des usagers plus vulnérables soient clairement portées à la connaissance de l'ensemble de la population.

L'amélioration du bilan routier doit, en fin de compte passer d'abord par une responsabilisation des personnes sur les routes et par leur éducation.

