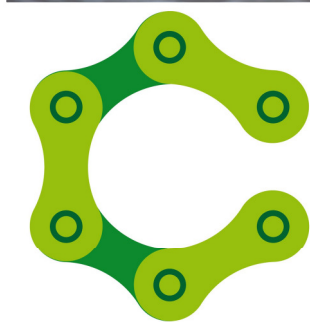


MÉMOIRE POUR LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PRÉSENTÉ PAR LA COOP ROUE-LIBRE

# POUR ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET LA PRATIQUE DU VÉLO

Mars 2017



**COOP**  
ROUE • LIBRE



## I. PRÉSENTATION DE LA COOP ROUE-LIBRE

La Coop Roue-Libre est l'un des plus importants ateliers de réparation en libre-service au Québec et le plus important atelier vélo universitaire au Québec. Au cours de ses sept années d'existence, la Coopérative a su diversifier ses activités auprès des cyclistes de la région de Québec et a acquis une solide réputation. Notre coopérative de solidarité rassemble près de 2 500 membres utilisateurs ainsi que trois membres de soutien : la Confédération des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'Université Laval (CADEUL), l'Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AÉLIÉS) et la Coopérative Zone.

Située sur le campus de l'Université Laval à Québec, la Coop Roue-Libre vise à rendre autonomes et responsables ses membres dans l'entretien, la réparation et l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Cette entreprise d'économie sociale veut ainsi contribuer à l'augmentation de la pratique du vélo dans la ville de Québec et sa région. Dans cette même optique, la coopérative aspire à devenir une des références en matière de cyclisme utilitaire dans la province. À ce titre, elle soumet ce mémoire à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans le cadre des consultations publiques sur la sécurité routière, basé sur les connaissances et la pratique de ses membres.





## II. LES PREMIERS JALONS : GROUPE DE DISCUSSION SUR LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

En juillet 2014, le ministre des Transports a créé un groupe de discussion, composé de représentants de différentes organisations impliquées dans le domaine du vélo, afin de cibler des pistes de solution à court, moyen et long terme pour améliorer la sécurité des cyclistes sur les routes du Québec. Ce groupe de discussion visait à favoriser les échanges quant aux modifications qui pourraient être envisagées par le gouvernement dans le cadre de la modernisation du Code de la sécurité routière<sup>1</sup> (ci-après le « Code »).

Dans la foulée de cette consultation, la Coop Roue-Libre a déposé un mémoire, dont plusieurs des propositions sont reprises ci-dessous.

## III. LES PRINCIPES DIRECTEURS

Les propositions de modifications au Code que la Coop Roue-Libre soumet par le présent mémoire visent à accroître la sécurité des cyclistes dans le but déclaré de soutenir la croissance de la pratique du vélo comme moyen de transport. Ces propositions s'inscrivent pour la plupart en continuité avec la *Politique sur le vélo du Ministère des Transports* (MTQ) adoptée en 1995 et révisée en 2008, qui a également pour objectif d'augmenter la sécurité des cyclistes ainsi que leur part modale.

Des changements législatifs peuvent viser (1) la mise en place d'une norme afin de modifier un comportement ou une situation qui prévaut dans la société, ou encore (2) codifier une situation factuelle préexistante, voire une pratique reconnue. Dans le présent mémoire, plusieurs des mesures proposées<sup>2</sup> appartiennent à cette seconde catégorie, étant collées sur la réalité pratique plutôt que sur un idéal théorique.

La Coop Roue-Libre n'oublie pas que le Code doit s'appliquer à travers l'ensemble de la province, depuis Blanc-Sablon jusqu'au centre-ville de Montréal, peu importe le niveau d'achalandage des routes, et viser un consensus social afin de faciliter son application. Les propositions aux pages suivantes sont basées sur les principes d'équité et de prudence à appliquer entre les véhicules motorisés et les vélos, et considèrent également la plus grande vulnérabilité des cyclistes et des piétons. La protection des usagers les plus vulnérables de nos routes doit être améliorée, mais ces mêmes usagers devront tout autant respecter le Code qui pourrait leur faire une plus grande place. Sur ce point, la Coop Roue-Libre est convaincue qu'un Code à l'image de ces usagers vulnérables les incitera à le respecter.



<sup>1</sup> RLRQ c C-24.2.

<sup>2</sup> Voir notamment les sections 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.10, 3.2 et 6.2 du tableau « Propositions de modification au Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C- 24.2) » ci-dessous.

#### IV. MISE EN CONTEXTE

Depuis 1987, le Code de la sécurité routière considère le vélo comme un usager de la route. Or, le statut du vélo est quant à lui ambigu. Ce mode de transport étant tantôt perçu comme un véhicule lent à protéger, tantôt comme un véhicule quasi motorisé, le Code n'est plus adapté à l'usage croissant que l'on en fait sur les routes du Québec.

Le vélo est un moyen de transport à part entière qui gagne des adeptes d'année en année au Québec, notamment pour ses bienfaits pour la santé publique, le transport urbain et l'environnement. En effet, en 2015, 40 % des cyclistes utilisaient le vélo à des fins de déplacement utilitaire – soit nettement plus que par les années précédentes<sup>3</sup> – cette proportion grimant à 55 % à Montréal, Québec, Sherbrooke et Longueuil.

Le bilan préoccupant des accidents impliquant des vélos, l'insécurité ressentie par nombre de cyclistes de même que l'illégalité de certaines pratiques courantes et légitimes nécessitent des actions pour un meilleur partage de la route.

Il importe de favoriser un partage de la route qui reconnaît la vulnérabilité de certains usagers face aux autres : du piéton au vélo, aux automobiles, puis aux autobus et aux véhicules lourds. La protection des usagers varie et demande à ce que les plus vulnérables soient davantage protégés par les autres. La situation actuelle des infrastructures et des règlements place plutôt les usagers en situation de concurrence (nécessairement inéquitable), voire de confrontation.

En 2016, le législateur a légiféré de manière à rendre plus sécuritaire le dépassement des cyclistes, soit en laissant une distance minimale de 1 mètre ou 1,5 mètre selon la vitesse maximale autorisée<sup>4</sup>. Les amendements apportés au Code ont également accru la sanction prévue en cas d'emporiage, passant de 30 \$ — 60 \$ à 200 \$ — 300 \$<sup>5</sup>. Ces mesures constituent un pas dans la bonne direction, mais ne sont qu'un point de départ pour une réforme beaucoup plus compétente et exhaustive du Code. Une telle réforme s'avère nécessaire pour que le Code soit mieux adapté à la réalité du cyclisme utilitaire.



<sup>3</sup> 34 % observés en 2005, 19 % en 2000 et 21 % en 1995.

<sup>4</sup> *Code de la sécurité routière*, RLRQ c C-24.2, art. 341.

<sup>5</sup> *Code de la sécurité routière*, RLRQ c C-24.2, art. 510.

## **V. LE VÉLO ET LA VILLE DE QUÉBEC**

La croissance se fait également sentir dans la ville de Québec et les autorités se sont engagées dans leur *Plan de mobilité durable* à atteindre en 2030 une part modale pour le vélo d'environ 3 %, sur l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec; alors qu'elle était de 1,6 % en 2001. Pour concrétiser cet objectif, le *Plan de mobilité durable* promettait l'injection de 40 millions de dollars entre 2008 et 2018. En clair, la Ville souhaite augmenter l'emploi du vélo pour les déplacements utilitaires. On peut donc s'attendre à un trafic accru des cyclistes sur les rues de la capitale.

Pour gérer ce nouvel achalandage, plusieurs défis sont à relever. Le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec identifiait notamment comme déficiences : l'établissement très lent d'un réseau cyclable utilitaire, sécuritaire et intégré; l'état variable des bandes cyclables et chaussées désignées; les places de support insuffisantes et la déficience des outils de communication et d'information favorisant l'usage du vélo et sa combinaison avec les autres modes de transport. Ces aménagements sont essentiels pour inciter la population à adopter le vélo comme moyen de transport, tout en assurant leur sécurité sur les routes.

## **VI. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES AU QUÉBEC**

L'amélioration de la sécurité des cyclistes au Québec passe d'abord par l'amélioration du partage de la route et la reconnaissance du statut d'usager vulnérable pour les piétons, cyclistes et autres véhicules non motorisés sur les routes. Elle passe également par l'action concertée des divers paliers de gouvernement afin d'accroître la portée d'une telle reconnaissance.

### 1. L'amélioration des infrastructures

Bien qu'une révision de la législation et la réglementation puisse accroître la sécurité et la pratique du vélo, la Coop Roue-Libre soutient qu'elle doit être accompagnée à long terme par l'amélioration des infrastructures cyclables.

Si l'on doit privilégier la mise en place de barrières physiques entre les voies cyclables et automobiles, une telle séparation ne peut réalistement être étendue à l'ensemble du réseau routier. Des mesures intermédiaires et parallèles doivent donc être prises afin de favoriser la cohabitation des cyclistes avec les autres usagers de la route.

### 2. La sensibilisation des usagers

Force est de constater qu'un climat de défiance et de confrontation règne sur les routes du Québec, particulièrement entre cyclistes et automobilistes. Certains automobilistes ne reconnaissent pas la légitimité des cyclistes sur la voie publique en raison de fausses croyances, notamment parce qu'ils considèrent que les cyclistes :

- ne contribuent pas financièrement à l'entretien et à la construction des infrastructures routières;
- ralentissent la circulation et diminuent la fluidité du trafic automobile;
- n'ont pas leur place sur les routes en hiver;
- devraient utiliser leur vélo seulement dans le cadre de leurs loisirs et uniquement sur les pistes cyclables;
- constituent un danger pour la sécurité de l'ensemble des usagers de la route;

- adoptent un comportement délinquant qu'il importe de sanctionner.<sup>6</sup>

Cette perception négative des cyclistes a un impact concret et mesurable sur leur sécurité, car elle est génératrice de comportements irrespectueux ou dangereux de la part de certains automobilistes. Non seulement ces comportements mettent en péril les cyclistes actuels, mais ils découragent également la pratique du cyclisme utilitaire aux yeux de la population en général, qui considère cette pratique comme « dangereuse ».

Face à un tel constat, la Coop Roue-Libre recommande, à court et à moyen terme, des campagnes de sensibilisation auprès de la population et des autorités policières quant au besoin d'espace des cyclistes et au danger que représente la vitesse des véhicules motorisés pour les vélos. La Coop Roue-Libre constate que trop souvent, le cycliste est perçu comme un usager délinquant de la route alors que celui-ci doit s'imposer vis-à-vis des autres véhicules pour assurer sa sécurité.

### 3. Un travail de coordination

À moyen terme, une révision du Code pourrait comporter les propositions contenues aux pages suivantes. Ces modifications devront aussi être coordonnées à des changements aux règles d'indemnisation de la SAAQ quant aux cyclistes. Finalement, une application plus stricte du concept de conduite dangereuse<sup>7</sup> lorsqu'un le conducteur d'un véhicule motorisé tue, blesse ou met en péril un cycliste enverrait un message clair quant au partage de la route au Québec.



<sup>6</sup> Certaines de ces croyances sont véhiculées par des médias d'opinion dont les propos tendent à antagoniser les différents usagers. Voir notamment : <http://sortonslespoubelles.com/category/transport-actif/>.

<sup>7</sup> Code criminel, LRC 1985, c C-46, art. 249 et ss.



## VII. PROPOSITIONS DE MODIFICATION AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (RLRQ, CHAPITRE C- 24.2)

	Situation actuelle	Modifications proposées	Commentaires
<b>1. Règle de circulation</b>			
<b>1.1 Arrêt obligatoire et priorité de passage</b>	À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter. (Art. 370)	Permettre aux cyclistes de poursuivre leur route aux arrêts après avoir cédé le passage aux piétons, cyclistes et véhicules engagés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette modification permettrait d'accroître la fluidité du transport tout en assurant la sécurité des piétons.</li> <li>• Cette mesure est appliquée dans l'état de l'Idaho depuis 1982 d'où l'appellation « Stop Idaho ». Un panneau d'arrêt s'applique aux cyclistes comme un panneau cédez le passage.</li> </ul>
<b>1.2 Feu rouge</b>	À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît. (Art. 359)	Permettre le passage des cyclistes au feu rouge après avoir effectué un arrêt complet et cédé le passage aux piétons, cyclistes et véhicules engagés. Le cycliste ne doit effectuer cette manoeuvre que si elle peut être effectuée sans danger. Le passage à un feu rouge n'est pas obligatoire, comme dans le cas du virage à droite au feu rouge (Art. 359.1).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette mesure est appliquée dans l'État de l'Idaho depuis 1982 d'où l'appellation « Stop Idaho ». Un feu rouge y est considéré par les cyclistes comme un arrêt obligatoire.</li> </ul>
<b>1.3 Utilisation du feu piéton face à un feu rouge</b>	Le Code ne permet pas l'utilisation du feu piéton par un cycliste. (Art. 359)	Les piétons restent prioritaires aux passages leur étant destinés, à l'image des passages pour piétons (Art. 410). Les cyclistes peuvent y circuler selon le principe de l'utilisateur le plus vulnérable. Leur vitesse doit être réduite de façon à assurer la sécurité de l'usager le plus vulnérable.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette modification permettrait d'accroître la fluidité du transport tout en assurant la sécurité des piétons.</li> <li>• Il existe d'ailleurs déjà au Québec des feux de piétons partagés avec des cyclistes – avec ou sans insigne pour les cyclistes<sup>8</sup>. Pour l'instant, le Code oblige les cyclistes à descendre de leur vélo pour traverser ce type de feu.</li> </ul>

<sup>8</sup> Voir notamment : <https://www.google.ca/maps/@46.7927777,-71.2501418,3a,62.7y,277.56h,69.54t/data=!3m6!1e1!3m4!1smgAvdCq1uw9JrCtYGG8FA!2e0!7i13312!8i6656> ; <https://www.google.ca/maps/@46.7800709,-71.2694344,3a,75y,217.7h,79.83t/data=!3m6!1e1!3m4!1s2tXNz7zrNH1k2rB4i28BHA!2e0!7i13312!8i6656>.

	Situation actuelle	Modifications proposées	Commentaires
<b>1.4 Circulation sur le trottoir</b>	Le conducteur d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'une bicyclette ne peut circuler sur un trottoir sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive. (Art. 492.1)	Les cyclistes devraient pouvoir circuler sur le trottoir si leur sécurité est compromise. Leur vitesse doit être réduite de façon à assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables. Il faudra que les cyclistes soient responsabilisés quant à la possibilité d'utiliser ce privilège.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La notion de « nécessité » semble trop restrictive dans la règle actuelle.</li> <li>• Dans le cas d'endroits dangereux, tels que certains tunnels ou viaducs, les autorités compétentes devront adapter la signalisation afin de permettre la circulation sur le trottoir.</li> </ul>
<b>1.5 Circulation à la file versus de front et nombre de cyclistes maximum dans une file</b>	Les conducteurs de bicyclette qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes. (Art. 486)	<p>Accorder la possibilité de circuler en file double, à condition que les cyclistes puissent le faire en toute sécurité et sans gêner le déplacement des autres usagers. Sinon, la règle de circulation en file s'applique.</p> <p>Au-delà de 15 cyclistes, un peloton est autorisé à circuler s'il est suivi par un véhicule de sécurité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette modification permettrait d'améliorer la sécurité des groupes sportifs.</li> <li>• De plus, rappelons que la technique du « relais » en vélo de route implique qu'un cycliste roule en double le temps d'effectuer cette manœuvre.</li> </ul>
<b>1.6 Circulation à l'extrême droite de la chaussée</b>	Sauf s'il y a une piste cyclable, le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf si cet espace est obstrué ou s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité. (Art. 487)	Tout véhicule circulant à une vitesse plus lente que la vitesse normale de la circulation doit emprunter la voie de droite, sauf pour tourner à gauche, pour dépasser un autre véhicule, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité.	<p>Cette modification permet aux cyclistes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'être plus visibles pour les automobilistes stationnés;</li> <li>• d'éviter certains obstacles présents sur la chaussée;</li> <li>• d'éviter d'être surpris par une portière;</li> <li>• d'éviter les dépassements serrés par les automobilistes;</li> <li>• d'éviter de se trouver dans une voie exclusive de virage à droite ou d'une voie réservée aux autobus.</li> </ul>



	<b>Situation actuelle</b>	<b>Modifications proposées</b>	<b>Commentaires</b>
<b>1.7 Circulation sur les voies réservées d'autobus</b>	Le Code permet aux autorités municipales de restreindre la circulation des cyclistes sur les voies réservées aux autobus et/ou aux taxis.	Autoriser les cyclistes à circuler dans les voies d'autobus partout au Québec.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plusieurs villes dans le monde favorisent la cohabitation vélo/autobus/taxis, par exemple en élargissement la voie réservée aux autobus pour permettre le dépassement des vélos.</li> <li>• La possibilité ou non de circuler sur une voie réservée est peu connue du public. Informer la population par une campagne à ce sujet.</li> </ul>
<b>1.8 Circulation l'hiver</b>	Le Code permet aux cyclistes de circuler l'hiver.	Aucune modification au Code.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sans en faire une obligation, on pourrait faire la promotion de pneus à crampons pour la période hivernale, au même titre que la SAAQ fait déjà la promotion de l'utilisation du casque.</li> </ul>
<b>1.9 Position du cycliste sur le vélo</b>	Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à califourchon et tenir constamment le guidon. (Art. 477)	Aucune modification au code.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette position apparaît nécessaire pour assurer la sécurité du cycliste et des autres usagers de la route</li> </ul>
<b>1.10 Signaux du cycliste pour signaler son intention</b>	Le conducteur d'une bicyclette doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des autres usagers du chemin public. Il doit: 1° pour arrêter ou diminuer sa vitesse, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le bas; 2° pour tourner à droite, placer l'avant-bras gauche vers le haut ou placer le bras droit horizontalement; 3° pour tourner à gauche, placer le bras gauche horizontalement. (Art. 490)	La Coop Roue-Libre recommande d'introduire dans le code gestuel en vigueur une exemption si le signalement compromet le contrôle du vélo.  Le cycliste dont la bicyclette est munie d'un dispositif lumineux de signalisation et qui l'utilise adéquatement est dispensé de signaler manuellement ses intentions.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette modification vise à accroître la sécurité de telles manoeuvres, notamment lorsqu'elles sont effectuées dans des côtes ou lorsque la chaussée est glissante ou obstruée.</li> </ul>

	Situation actuelle	Modifications proposées	Commentaires
<b>1.11 Principe de prudence</b>	Aucun principe de prudence ne se dégage de manière claire dans le Code.	Un Code basé sur le principe directeur de la protection de l'utilisateur le plus vulnérable semble indispensable.  Dans ce cas, les conducteurs doivent redoubler de prudence en présence d'enfants, de personnes âgées et d'usagers de la route plus vulnérables. Les modalités de son application au Code restent à définir.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il faut obliger les usagers de la route les plus protégés à faire preuve de plus de prudence par rapport aux usagers les plus vulnérables.</li> <li>Les travaux menés par le groupe provincial de discussion sur la sécurité des cyclistes en 2014 et 2015 ont clairement dégagé un consensus autour de ce principe de prudence.</li> </ul>
<b>2. Appareils électroniques</b>			
<b>2.1 Cellulaire et autres appareils</b>	Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette ne peut porter un baladeur ou des écouteurs. (Art. 440)  Le code est muet sur l'utilisation du cellulaire par un cycliste en mouvement.	Le Code devrait interdire l'usage d'appareils électroniques pouvant nuire à la conduite sécuritaire du vélo (ex. : téléphones cellulaires, écrans, etc.).  Il s'agit ici d'étendre aux cyclistes l'application des articles 439, 439.1 et 440 du Code, relatifs aux écrans, aux téléphones cellulaires, et aux baladeurs ou écouteurs. Ce faisant, il faut considérer les particularités de la pratique du vélo, le cas échéant (ex. : application GPS intégrée).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit ici d'étendre au cycliste l'application des articles 439, 439.1 et 440 du Code.</li> </ul>
<b>3. Équipement</b>			
<b>3.1 Casque</b>	Le port du casque n'est pas obligatoire. Le MTQ et la SAAQ en font la promotion et le pourcentage de cyclistes qui portent le casque augmente au fil des ans.	Aucune modification au Code.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il y a une absence de consensus social et scientifique sur l'obligation du port du casque.</li> <li>La Coop Roue-Libre encourage le MTQ et la SAAQ à poursuivre la promotion du port du casque chez les cyclistes tel que le prévoit la politique sur le vélo, sans toutefois rendre son port obligatoire.</li> </ul>

	Situation actuelle	Modifications proposées	Commentaires
<b>3.2 Réflecteurs, phares et feux</b>	<p>Toute bicyclette doit être munie d'au moins:</p> <p>1° un réflecteur blanc à l'avant;</p> <p>2° un réflecteur rouge à l'arrière;</p> <p>3° un réflecteur jaune à chaque pédale;</p> <p>4° un réflecteur fixé aux rayons de la roue avant;</p> <p>5° un réflecteur fixé aux rayons de la roue arrière.</p> <p>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. (Art. 232)</p> <p>Toute bicyclette doit, la nuit, être munie d'au moins un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. (Art. 233)</p>	<p>Supprimer l'obligation des réflecteurs jaunes à chaque pédale.</p> <p>Retirer les sanctions liées à l'absence de réflecteurs ou, à défaut, reconnaître l'efficacité de méthodes alternatives (vêtements et accessoires).</p> <p>Conserver l'obligation d'être muni de phares à l'avant (blanc) et à l'arrière (rouge) la nuit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comme le mentionne la politique sur le vélo, force est de constater que plusieurs bicyclettes sont vendues sans équipement de sécurité et sans réflecteur ou que ceux-ci ne sont pas conformes au Code.</li> <li>• Il est important d'assurer la visibilité des cyclistes, particulièrement pendant la nuit. Une sensibilisation accrue sur l'utilisation de phare – dont l'efficacité nous semble plus grande – est souhaitable.</li> <li>• La non-obligation des réflecteurs sur les pédales nous semble plus adaptée à la réalité actuelle étant donné la très grande variété de pédales et de cales disponibles sur le marché, qui ne permettent pas toutes de respecter une telle mesure.</li> <li>• Les réflecteurs sur le vélo ne constituent pas le seul moyen d'assurer la visibilité des cyclistes. Certains vêtements ou accessoires possèdent aussi des propriétés lumineuses ou réfléchissantes.</li> </ul>
<b>4. Sanctions</b>			
<b>4.1 Sanctions pour l'ouverture d'une portière</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger. (Art. 430)</li> </ul>	<p>Imposer aux automobilistes d'ouvrir la portière avec la main opposée, donc avec la main droite lorsqu'il s'agit du conducteur.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cette méthode (« ouverture pivot ») permet de voir si un cycliste ou un piéton approche dans l'angle mort du conducteur ou du passager qui s'apprête à ouvrir la portière.</li> </ul>



	<b>Situation actuelle</b>	<b>Modifications proposées</b>	<b>Commentaires</b>
<b>4.2 Sanctions prévues pour les infractions commises à bicyclette</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les sanctions prévues varient généralement entre 15 \$ et 60 \$. (Art. 506)</li> <li>• Certaines infractions engendrent également des points d'inaptitude au permis de conduire de véhicules (trois points d'inaptitude pour l'omission d'un arrêt complet au feu rouge, d'immobilisation avant la ligne d'arrêt ou passage pour piétons, d'un céder le passage virage à droite interdit au feu rouge).</li> </ul>	<p>Considérer d'augmenter des seuils minimaux comme effet dissuasif.</p> <p>Retirer les sanctions qui consistent en l'inscription de points d'inaptitudes au dossier d'un cycliste détenteur d'un permis de conduire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les amendes actuelles sont peu élevées et nous doutons qu'elles aient un réel effet sur les comportements des cyclistes.</li> <li>• Tenant compte du principe de prudence et du fait qu'une manœuvre dangereuse d'un cycliste ne revêt pas le même degré de dangerosité que venant d'un automobiliste, les amendes devraient demeurer moins élevées que celles imposées aux automobilistes.</li> <li>• Les points d'inaptitude pour les cyclistes créent une iniquité entre les usagers détenant ou non un permis de conduire.</li> </ul>
<b>5. Contrôle policier</b>			
<b>5.1 Pièce d'identification</b>	<p>En vertu des lois canadiennes, les cyclistes et les piétons ne sont pas tenus d'avoir en leur possession une pièce d'identité, mais ils doivent quand même s'identifier à la satisfaction du policier. Le Code de procédure pénale, qui encadre le travail des policiers, ne leur donne pas le pouvoir d'exiger la date de naissance du contrevenant.</p>	<p>Aucune modification au Code.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans tous les cas de sanction par un policier, il est nécessaire que le contrevenant s'identifie correctement.</li> </ul>

	Situation actuelle	Modifications proposées	Commentaires
<b>5.2 Application</b>	<p>Le contrôle policier visant à faire respecter le Code est variable. Selon la politique sur le vélo, « les policiers sont beaucoup plus à l'aise d'appliquer la réglementation à l'égard des automobilistes fautifs que des piétons et cyclistes irrespectueux ». Notons que plusieurs campagnes de contrôle auprès des cyclistes ont été réalisées ces dernières années.</p> <p>Ajoutons que les mesures visant la protection des cyclistes<sup>9</sup> sont statistiquement peu réprimées par les forces policières.</p>	Le nouveau Code, une fois révisé, devra être davantage suivi et appliqué par les forces de l'ordre.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selon la politique du vélo du MTQ, il n'y a pas de consensus social à savoir si une plus grande priorité devrait être accordée aux piétons et aux cyclistes vis-à-vis des automobilistes. La Coop Roue-Libre souhaite que la réforme du Code le rende plus adapté à la pratique des cyclistes, ce qui contribuera à l'établissement d'un consensus entre les utilisateurs de la route et facilitera ainsi grandement le travail des policiers dans l'application des règles.</li> <li>• Quant aux mesures visant la protection des cyclistes, celles-ci devraient être appliquées plus rigoureusement par les forces policières. Ces dernières doivent disposer d'outils efficaces afin d'en contrôler le respect.</li> </ul>
<b>6. Autres</b>			
<b>6.1 Consommation d'alcool</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nul ne peut consommer des boissons alcoolisées alors qu'il circule à bicyclette. (Art. 443)</li> <li>• La pénalité à cette infraction est de 15 \$ à 30 \$.</li> </ul>	<p>La conduite d'un vélo avec les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues doit être interdite.</p> <p>Les sanctions devraient être plus sévères.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Par souci d'équité et de sécurité sur la route, il faudrait que la sanction pour cette infraction ait un effet dissuasif.</li> <li>• Tenant compte du principe de prudence et du fait qu'une manœuvre dangereuse d'un cycliste ne revêt pas le même degré de dangerosité que venant d'un automobiliste, les sanctions devraient demeurer moins élevées que celles imposées aux automobilistes.</li> </ul>

<sup>9</sup> Voir notamment : *Code de la sécurité routière*, RLRQ c C-24.2, art. 341 et 430. Pensons également à l'interdiction d'immobiliser un véhicule automobile dans une bande ou une piste cyclable.

	<b>Situation actuelle</b>	<b>Modifications proposées</b>	<b>Commentaires</b>
<b>6.2 Freins</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toute bicyclette et toute trottinette doivent être munies d'au moins un système de freins agissant sur la roue arrière. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue sur une chaussée pavée, sèche et plane. (Art. 247)</li> </ul>	Toute bicyclette doit être munie d'au moins un système de freins agissant sur une roue. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un système de freinage situé à l'avant ou à l'arrière constitue une manière efficace d'immobiliser le vélo.</li> <li>La localisation du frein doit être laissée à la discrétion de l'utilisateur.</li> </ul>
<b>6.3 Signalisation</b>		Bonifier la signalisation à l'attention des cyclistes (escaliers aménagés pour les cyclistes, voie sans issue ou sens unique sauf pour les piétons et cyclistes, présence de SAS pour cyclistes, etc.).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ces mesures permettent d'accroître la compréhension des usagers de la route quant à la possibilité – pour les cyclistes – de bénéficier de ces règles et infrastructures particulières.</li> </ul>
<b>6.4 Révision de la définition d'un accident</b>	Au Québec, les accidents impliquant des cyclistes ou des piétons sont traités selon qu'ils sont considérés ou non comme un accident d'automobile au sens du Régime public d'assurance automobile de la SAAQ. Lorsqu'il s'applique, ce régime couvre uniquement les dommages corporels.	<p>Inclure les cas d'emportierage dans la définition d'« accident » en considérant le véhicule comme étant en mouvement.</p> <p>Considérer les accidents entre cyclistes et entre piétons/cyclistes comme des accidents couverts par le Régime public d'assurance automobile.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cette lacune fait en sorte que les accidents n'impliquant pas de véhicule en mouvement n'apparaissent pas dans les bilans routiers.</li> <li>Comptabiliser ces données nous permettrait de mieux identifier les secteurs à risque. On aurait ainsi un meilleur portrait des accidents impliquant les cyclistes, tout en protégeant les usagers de la route subissant des blessures.</li> </ul>



	<b>Situation actuelle</b>	<b>Modifications proposées</b>	<b>Commentaires</b>
<p><b>6.5 Indemnisation</b></p>	<p>Les accidents impliquant des cyclistes ou des piétons sont traités selon qu'ils soient ou non un accident d'automobile au sens du Régime public d'assurance automobile de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Lorsqu'il s'applique, ce régime couvre uniquement les dommages corporels.</p> <p>Si l'accident occasionne des dommages matériels au vélo et que tout porte à croire que c'est le conducteur du véhicule qui a causé l'accident, le dédommagement peut être réclamé en s'adressant aux tribunaux civils, tels que la Division des petites créances de la chambre civile de la Cour du Québec.</p>	<p>Faciliter les recours du cycliste pour qu'il obtienne directement un dédommagement matériel pour les bris causés à son vélo.</p> <p>Par exemple, promouvoir la collaboration du conducteur fautif pour qu'il mette à contribution ses assurances personnelles. Les tribunaux devraient être un dernier recours.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les cyclistes victimes d'un accident et non fautifs ne sont souvent pas dédommagés pour les bris matériels occasionnés à leur vélo.</li> <li>• Il est souvent difficile d'identifier le conducteur lorsque celui-ci commet un délit de fuite.</li> <li>• De plus, le processus actuel de recours aux tribunaux est laborieux et en dissuade plusieurs.</li> </ul>

## Références

Coop Roue-Libre, Mémoire préliminaire pour le groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes, 2014.

Coop Roue-Libre, Mémoire sur la Vision des déplacements à vélo de la Ville de Québec, 2016, [En ligne]  
<http://cooprouelibre.com/2016/02/23/memoire-consultations-sur-la-vision-des-deplacements-a-velo/>

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), La signalisation pour les cyclistes et les piétons, Comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays, 2014.

Gouvernement de l'Ontario, L'art du cyclisme, Guide de cyclisme sécuritaire en Ontario, [En ligne]  
<http://www.mto.gov.on.ca/french/safety/pdfs/cycling-skills.pdf> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Gouvernement du Québec, Code de la sécurité routière, [En ligne]  
<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Gouvernement du Québec, Guide de la sécurité à vélo, 7<sup>e</sup> édition, [En ligne]  
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-securite-velo.pdf> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Ministère des Transports du Québec (2008), Politique du vélo : Du loisir à l'utilitaire [En ligne]  
<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/Pages/default.aspx> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

SAAQ, À vélo sur le réseau routier, guide de bonnes pratiques, [En ligne]  
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/velo-reseau-routier.pdf> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Vélo Québec, L'état du Vélo au Québec en 2010, [En ligne]  
[http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ\\_EV2010\\_fr.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf) (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Vélo Québec, Le Vélo dans l'avenir des villes, Propositions 2014-2021, 2013, [En ligne]  
[http://www.velo.qc.ca/files/file/memoires/VQ\\_VeloAvenirVilles2014-2021.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/memoires/VQ_VeloAvenirVilles2014-2021.pdf) (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Vélo Québec, Projet de loi no 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière. Sécurité des cyclistes : miser sur une approche progressiste, 2010, [En ligne]  
[http://www.velo.qc.ca/files/file/memoires/VQ-ProjetLoi71\\_25janv2010.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/memoires/VQ-ProjetLoi71_25janv2010.pdf) (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Ville de Québec (2010), Plan de mobilité durable : Pour vivre et se déplacer autrement. [En ligne]  
<http://ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Ville de Québec (2007), Plan directeur du réseau cyclable. [En ligne]  
<http://ville.quebec.qc.ca/> (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Ville de Québec (2016), Vision des déplacements à vélo,  
[https://www.ville.quebec.qc.ca/planification\\_orientations/transport/docs/vision\\_deplacements\\_velo.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/planification_orientations/transport/docs/vision_deplacements_velo.pdf) (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017)

Ville de Montréal (2017), Mémoire de la Ville de Montréal. [En ligne]  
[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PRT\\_VDM\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%C9MOIRE%20VDM%20SUR%20LA%20S%C9CURIT%C9%20ROUTI%C8RE.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PRT_VDM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%C9MOIRE%20VDM%20SUR%20LA%20S%C9CURIT%C9%20ROUTI%C8RE.PDF) (page consultée le 1<sup>er</sup> mars 2017).



### **Coop Roue-Libre**

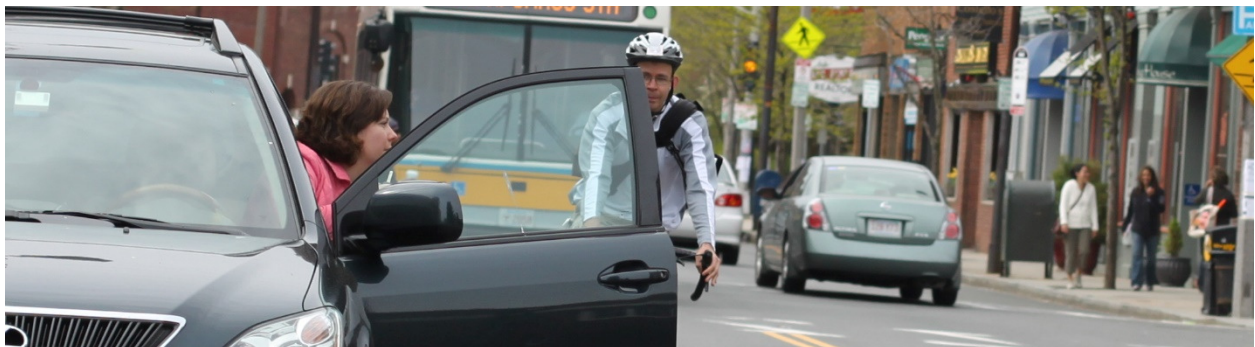
2320, rue de l'Université  
Québec (Québec) G1V 0A6  
[www.cooproutelibre.com](http://www.cooproutelibre.com)  
[info@cooproutelibre.com](mailto:info@cooproutelibre.com)

#### **Auteurs**

- SAMUEL GAGNON  
Administrateur de la Coop Roue-Libre, membre fondateur de la Coop Roue-Libre Garneau, avocat
- MAXIME MORNEAU-PEREIRA  
Administrateur de la Coop Roue-Libre, informaticien

#### **Avec la contribution de :**

- FANNIE BÉLANGER-LEMAY,  
Membre de la Coop Roue-Libre
- JONATHAN CHARLEBOIS  
Membre fondateur de la Coop Roue-Libre
- RÉMY DARITH CHHEM  
Membre de la Coop Roue-Libre
- CAROLINE SIGOUIN  
Membre de la Coop Roue-Libre
- SIMON-PIERRE TREMBLAY  
Membre de la Coop Roue-Libre



**Mémoire déposé le 3 mars 2017.**