

Décembre 2014

**[GROUPE DE DISCUSSION
SUR LA SÉCURITÉ DES
CYCLISTES]**

Ce document a été réalisé par le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le contenu de ce document se trouve sur le [site Web du Ministère](http://www.mtq.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord)
- consulter le [site Web du ministère des Transports](http://www.mtq.gouv.qc.ca) au www.mtq.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2015
ISBN 978-2-550-73137-5 (PDF)

Dépôt légal – 2015
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE DE LA DÉMARCHÉ	5
<i>Recours à l'approche systémique pour améliorer la sécurité des cyclistes</i>	6
<i>État de la pratique du vélo</i>	7
<i>Organisations membres du groupe de discussion</i>	10
<i>Mandat initial du groupe de travail</i>	11
SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS PAR THÉMATIQUES	13
<i>Principe de prudence</i>	14
TRaverse DU CYCLISTE AUX INTERSECTIONS	17
<i>Arrêt Idaho</i>	18
<i>Utilisation des feux pour piétons par les cyclistes</i>	21
PLACE DU CYCLISTE SUR LA CHAUSSÉE	23
<i>Obligation de circuler à l'extrême droite de la chaussée</i>	24
<i>Dépassement d'un cycliste par un automobiliste</i>	27
<i>Circulation des cyclistes dans les voies réservées aux autobus</i>	29
<i>Circulation côte à côte et nombre maximal de cyclistes dans une file</i>	32
<i>Circulation sur le trottoir</i>	35
<i>Arrêt d'un véhicule venant en sens inverse à l'approche d'un groupe de participants (cyclistes)</i>	37
COMPORTEMENT DU CYCLISTE	40
<i>Utilisation d'un appareil téléphonique</i>	41
<i>Code gestuel</i>	43
<i>Casque de vélo</i>	45
ÉQUIPEMENT RELATIF AUX VÉHICULES ET AUX VÉLOS	48
<i>Caméras pour véhicules lourds</i>	49
<i>Protections latérales</i>	51
<i>Phares, feux et réflecteurs de bicyclette</i>	53
<i>Freins d'une bicyclette</i>	55
SANCTIONS	57
<i>Emportierage : définition d'accident et sanction</i>	58
<i>Sanctions destinées aux cyclistes</i>	61
CONCLUSION	63

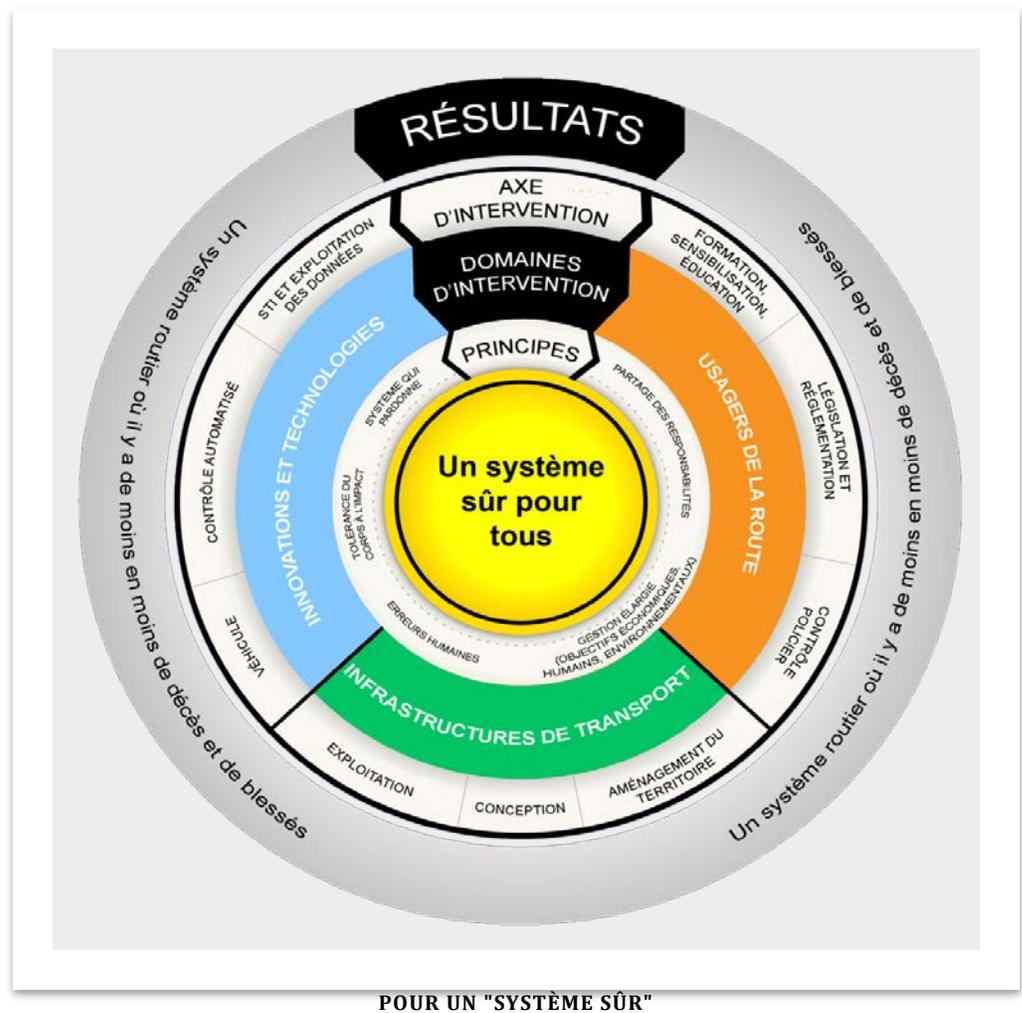
MISE EN CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

RECOURS À L'APPROCHE SYSTÉMIQUE POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

La majorité des administrations performantes en matière de sécurité routière misent sur une approche multidimensionnelle d'intervention pour améliorer la sécurité des usagers de la route, que ce soit pour améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers ou pour améliorer la sécurité d'une clientèle en particulier. L'approche basée sur un « système sûr » suggère que, pour améliorer significativement une problématique de sécurité routière, des interventions qui visent le comportement de l'utilisateur, l'amélioration des infrastructures routières et le recours aux innovations et aux technologies, dont le véhicule, doivent être menées simultanément.

Un modèle d'approche systémique tenant compte des compétences du Québec en matière d'intervention en sécurité routière a été élaboré (figure 1).

Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes sur le réseau routier québécois, le recours à l'approche d'intervention systémique est privilégié. Les travaux du groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes s'inscrivent dans le cadre de cette approche.



Selon le mandat initial octroyé par le ministre des Transports, l'axe d'intervention « Législation et réglementation », telles les règles du Code de la sécurité routière (CSR) encadrant la sécurité des cyclistes, fait l'objet du présent rapport, bien que les travaux aient été menés en concordance avec d'autres axes d'intervention, dont le contrôle policier, les activités de sensibilisation et les véhicules.

ÉTAT DE LA PRATIQUE DU VÉLO

Le vélo pour une mobilité durable

Favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile et accroître les modes de déplacement actifs militent en faveur de la mobilité durable. L'augmentation du nombre de cyclistes est en lien direct avec les objectifs d'adoption et de promotion de saines habitudes de vie, de développement durable et de réduction importante des émissions de gaz à effet de serre liées au domaine des transports.

L'importance de ces enjeux est reconnue par l'adoption d'orientations, d'outils et de documents de planification des transports par les différents paliers de gouvernement. Parmi les documents-cadres, on retrouve :

- la Politique sur le vélo, qui propose les objectifs suivants :
 - l'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport;
 - la promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route;
 - l'amélioration du système de transport pour les cyclistes.
- les plans de mobilité durable élaborés par le milieu municipal et qui visent, notamment, à accroître la capacité pour l'ensemble des usagers de se déplacer de façon sécuritaire et efficace, par un choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement. À cet égard, une pyramide des priorités à accorder aux modes de transport dans le but d'atteindre les objectifs d'une mobilité durable a été conçue (figure 2).

Ce sont là des outils qui appuient les gestionnaires de réseaux routiers dans leurs décisions d'accorder une place prépondérante à la mobilité active et, par le fait même, de contribuer à l'augmentation de la part modale du vélo qui est, en soi, une mesure qui vise à accroître la sécurité des cyclistes.

Évolution de la pratique du vélo

Que ce soit comme moyen de transport ou dans un contexte sportif ou récréatif, les adeptes du vélo sont de plus en plus présents sur les routes du Québec et sont actifs au cours des quatre saisons.

Selon *L'état du vélo au Québec en 2010*¹, on comptait, en 2010, 4 millions de cyclistes, dont 3,1 millions d'adultes, soit 500 000 de plus qu'en 2005.

En 2010, plus de 2 millions d'adultes, âgés de 18 à 74 ans, font du vélo au moins une fois par semaine. En 2005, ils étaient 1,8 million. La popularité croissante du vélo s'observe dans toutes les tranches d'âge et elle est globale pour l'ensemble du Québec. C'est toutefois en milieu urbain que cette hausse se démarque davantage. À Montréal, de 2000 à 2010, la popularité du vélo utilitaire était en hausse. Pour cette période, le pourcentage de cyclistes adultes montréalais qui ont fait du vélo un mode de transport est passé de 25 % à 53 %. À Québec, ce pourcentage est de 40 % des cyclistes et, à Gatineau, 36 %.

Sur l'Île de Montréal, la part modale du vélo représente 2 % et elle atteint 5 % dans les quartiers centraux.

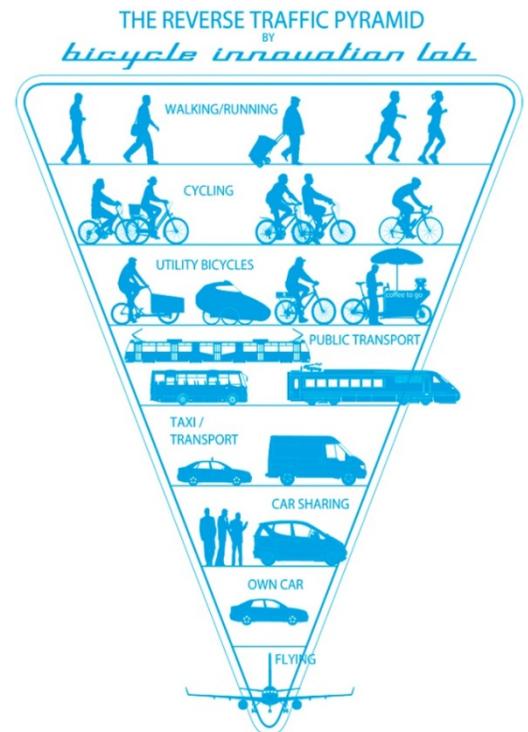


FIGURE 2 : PYRAMIDE INVERSEE DE LA CIRCULATION

¹ Vélo Québec, *L'état du vélo au Québec en 2010*, 2011, 27 pages.

Au chapitre de la fréquence, on note que :

- 4 % des Québécois roulent tous les jours;
- 22 % des Québécois le font plusieurs fois par semaine;
- 35 % des Québécois roulent à vélo une fois par semaine.

Quelques données du bilan routier cycliste

Pour l'année 2013, selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)², le bilan routier faisait état de 19 décès, de 114 blessés graves et de 1 768 blessés légers, pour un total de 1 901 victimes. Au chapitre total des victimes et des blessés légers, l'année 2013 représente une amélioration par rapport à la moyenne des 5 années précédentes. Toutefois, au chapitre des décès et des blessés graves, on note une détérioration en 2013 par rapport à ces mêmes années.

TABLEAU 1: NOMBRE DE VICTIMES CYCLISTES SELON LA NATURE DES BLESSURES, 2008 À 2013

Nature des blessures	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/ 2012	2013/ (2008- 2012)
Mortelles	13	16	21	17	14	19	35,7 %	17,3 %
Graves	118	112	111	106	88	114	29,5 %	6,5 %
Légères	1 961	1 985	1 925	1 794	1 909	1 768	- 7,4 %	- 7,7 %
TOTAL	2 092	2 113	2 057	1 917	2 011	1 901	- 5,5 %	- 6,7 %

Source : SAAQ, 2014

Toujours selon les données de la SAAQ, pour 50 % des cyclistes décédés, l'accident est survenu à une intersection. Si l'on considère l'ensemble des collisions impliquant un cycliste, 62,2 % ont eu lieu à une intersection. Pour 39,8 % des victimes cyclistes, l'accident est survenu entre deux intersections.

TABLEAU 2: VICTIMES CYCLISTES SELON LA LOCALISATION, 2008 À 2013

Localisation	Cyclistes décédés (%) n=100	Total victimes cyclistes (%) n=12 091
En intersection (-5 m)	50,0	62,2
Près d'une intersection/carrefour giratoire	7,1	10,3
Entre intersections (100 m +)	39,8	20,4
Accotement	3,1	0,6
Autres	.	6,5
Total	100,0	100,0

Source : SAAQ, 2014

² Le bilan routier de la SAAQ fait état des collisions survenues entre un cycliste et au moins un véhicule routier en mouvement, ce qui veut dire que certains accidents impliquant un cycliste ne sont pas comptabilisés (p. ex., une collision entre deux cyclistes).

Tendance 2014 (en date du 14 septembre 2014)

Les données 2014, au 14 septembre 2014, indiquent un bilan encourageant. On a en effet noté une amélioration considérable par rapport à l'année 2013, et ce, peu importe la nature des blessures.

TABLEAU 3: NOMBRE DE VICTIMES CYCLISTES SELON LA NATURE DES BLESSURES, JANVIER À JUILLET, 2009 À 2014

Nature des blessures	2009-2013	2013	2014*	2014/ 2013	2014/ (2009-2013)
Mortelles	9	11	3	-72,7 %	-67,4 %
Graves	60	59	45	-23,7 %	-24,7 %
Légères	1 015	937	797	- 14,9 %	- 21,5 %
TOTAL	1 084	1 007	845	- 16,1 %	- 22,1 %

Source : SAAQ, 2014

Modernisation du Code de la sécurité routière pour une mobilité active et sécuritaire

Au cours des 30 dernières années, les enjeux sociétaux que représentent le développement durable, la mobilité et la santé de la population ont revêtu une plus grande importance. Au cours de la même période, les réalités de la pratique du vélo ont également largement évolué. La part modale du vélo a connu une augmentation importante et l'usage du vélo a radicalement changé. Les règles actuelles du CSR, adoptées à la fin des années 1970 alors que la pratique du vélo était considérée comme marginale et peu valorisée, méritent d'être revues afin qu'elles tiennent davantage compte des nouvelles réalités du cyclisme ainsi que de la progression et de la valorisation de la mobilité active, tout en s'assurant de maintenir la sécurité des déplacements à vélo et un partage harmonieux et équitable avec les autres usagers de la route.

ORGANISATIONS MEMBRES DU GROUPE DE DISCUSSION

Coordination

Ministère des Transports
Société de l'assurance automobile du Québec

Associations qui représentent les cyclistes

Coalition Vélo de Montréal/Une porte une vie
Coop Roue-Libre
Fédération québécoise des sports cyclistes
Vélo Québec
Accès transports viables

Autres collaborateurs

Association des directeurs de police du Québec
Association du camionnage du Québec
Association du transport urbain du Québec
Bureau du coroner
CAA-Québec (auditeur)
Direction de la santé publique de Montréal
Institut national de santé publique du Québec
Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
Ministère de la Sécurité publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
Réseau de transport de Longueuil
Union des municipalités du Québec
Service de police de la Ville de Montréal
Service de police de la Ville de Québec
Société de transport de Montréal
Sûreté du Québec
Ville de Montréal
Ville de Québec/Division transport
Vivre en Ville
Université de Sherbrooke

MANDAT INITIAL DU GROUPE DE TRAVAIL

1. Responsabilités

1. Participer à des échanges portant sur les modifications au Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2) qui pourraient être envisagées par le gouvernement en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes et le partage de la route avec les autres usagers.

Les thématiques et les sujets (législation) qui feront l'objet de discussions sont les suivants³ :

1. Règles de circulation

- Principe de prudence
- Arrêt obligatoire et priorité de passage
- Utilisation du feu piéton face à un feu rouge
- Circulation sur le trottoir
- Circulation à la file versus de front et nombre de cyclistes maximum dans une file
- Circulation à l'extrême droite de la chaussée
- Circulation sur les voies réservées aux autobus
- Circulation l'hiver
- Dépassement d'un cycliste par un véhicule
- Signaux du cycliste pour signaler son intention

2. Appareils électroniques

- Cellulaire

3. Équipement

- Casque
- Réflecteurs, phares et feux

4. Sanctions

- Sanction pour l'ouverture d'une portière
- Sanctions prévues pour les infractions commises à bicyclette

5. Contrôle policier

- Pièce d'identification
- Application

2. Considérer une approche multifactorielle d'analyse (usagers, infrastructures de transport, innovation et technologie, dont les véhicules).
3. Définir les priorités d'intervention sur différents horizons pour l'adoption ou la mise en place de recommandations (à court, à moyen ou à long terme).

2. Livrables

Dépôt d'un rapport d'étape.

Dépôt d'un rapport final.

Comptes rendus des discussions.

3. Échéancier

Été et automne 2014.

Cinq rencontres d'une journée jusqu'à la fin de l'automne 2014.

Ajout de rencontres additionnelles au besoin.

³ Les sujets ont été ajustés à la suite du dépôt des mémoires des associations qui représentent les cyclistes.

**SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS
PAR THÉMATIQUES**

PRINCIPE DE PRUDENCE

Le principe de prudence a été énoncé pour la première fois dans la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, conclue à Vienne :

« Chapitre II - Règles applicables à la sécurité routière, art. 7. (3) : « Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. »

Depuis, plusieurs administrations européennes ont adopté un tel principe (Belgique, France, etc.), soit sous forme d'article comme tel, soit sous forme de prémisse de leur code de la route.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Le principe de prudence n'est pas expressément énoncé dans le Code de la sécurité routière (CSR). Toutefois, il serait faux de prétendre que ce principe en est totalement absent. L'article 327 du CSR en est une manifestation parmi d'autres dispositions :

« 327. Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée. » [...]

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

L'intégration explicite du principe de prudence au Code de la sécurité routière serait un changement de paradigme : ce principe reconnaîtrait que tous les usagers ne sont pas égaux sur la route.

Le principe de prudence prend en compte la vulnérabilité de chacun et oblige l'utilisateur le plus fort ou le mieux protégé à faire preuve de prudence accrue face à l'utilisateur le plus faible ou le moins bien protégé. C'est un principe qui exige une plus grande prudence de la part de l'utilisateur qui est susceptible de causer le plus de dommages corporels à l'autre usager lors d'une collision, notamment de par sa masse ou sa vitesse de déplacement. Ainsi, le cycliste doit protéger le piéton par l'adoption d'un comportement prudent et avisé. Il en va de même pour le conducteur d'une automobile ou d'un camion qui doit protéger les cyclistes et les piétons, ou encore pour le conducteur d'un véhicule hors normes à l'égard de tous les autres usagers de la route, qui sont tous plus vulnérables que lui.

L'adoption de ce principe énoncerait et confirmerait que chaque usager a sa place sur les routes du Québec, sans égard à son choix modal et dans le respect de ce choix par l'ensemble des usagers.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Le principe de prudence est l'un des éléments inhérents à l'adoption d'une démarche « Code de la rue », démarche adoptée, notamment, par la Belgique (2004) et la France (2006) et qui consiste à faire en sorte que « *chaque*

utilisateur puisse circuler en toute sécurité, quel que soit son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion » (Institut belge pour la sécurité routière - IBSR, 2005)⁴.

Pour ce faire, le principe de prudence oblige l'usager le plus fort ou le mieux protégé à faire preuve de prudence face à l'usager plus faible ou moins bien protégé. En France, ce principe se traduit comme suit dans la législation :

Article R412-6 du Code de la route « *(le conducteur) doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.* »

L'introduction du principe de prudence dans le Code de la route français n'a pas été accompagnée d'une sanction pour le non-respect de ce principe; la volonté était d'introduire le principe de prudence dans la loi dans un but pédagogique. Le principe de prudence est plutôt vu comme un élément fondateur du Code de la route français et ce sont les autres articles et les sanctions afférentes qui vont donner une traduction concrète de ce principe en identifiant les comportements attendus des usagers dans une situation précise.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET D'INTRODUIRE EXPLICITEMENT LE PRINCIPE DE PRUDENCE DANS LE CSR

- ✓ L'ensemble des membres adhère à l'idée que lorsque deux usagers cohabitent sur le réseau routier, l'usager le plus vulnérable devrait être protégé.
- ✓ Afin de faciliter l'application de la loi et d'éviter d'ouvrir la porte à de nombreuses contestations, il y a lieu d'introduire les comportements attendus de la part des usagers et leur définition claire dans la législation. Ainsi, la déclinaison du principe général de prudence dans le CSR devrait se refléter clairement par les comportements attendus dans les articles de loi.
- ✓ Plusieurs membres sont d'avis que si un principe de prudence est énoncé, la notion d'usagers vulnérables devrait être définie dans le CSR.
- ✓ L'ensemble des membres est en accord avec le principe de prudence, en préambule au CSR. Cela ne devrait toutefois pas être dissocié de l'inclusion des comportements attendus chez chaque usager dans les articles du CSR.

⁴ Jean-François BRUNEAU, *Évaluation du potentiel d'application d'une démarche « Code de la rue » pour le Québec et identification des enjeux et stratégies liés à sa mise en œuvre*, rapport d'étape, 2014, 92 p. (non publié)

TRAVERSE DU CYCLISTE AUX INTERSECTIONS

ARRÊT IDAHO

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Actuellement, selon le CSR, le conducteur d'une bicyclette doit répondre aux mêmes exigences qu'un conducteur de véhicule routier face à un feu rouge et à un panneau d'arrêt :

« 359. 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.

360. À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui, circulant sur une autre chaussée, s'engage dans l'intersection ou se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident.

368. Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et se conformer à l'article 360. [...]

369. À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

370. 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. »

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Considérer l'arrêt comme un « cédez-le-passage » consiste à permettre à un cycliste de ne pas faire d'arrêt complet à un panneau d'arrêt, mais à le traiter comme un « cédez-le-passage ». Après avoir ralenti et évalué la situation, le cycliste, après avoir laissé passer les piétons et les véhicules prioritaires, peut poursuivre sa route sans faire un arrêt marqué. Dans tous les cas, la priorité est laissée aux piétons et aux véhicules ayant priorité.

Cette mesure faciliterait les déplacements à vélo et les rendrait plus efficaces.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

L'Idaho est le seul État américain permettant à la fois de considérer un panneau d'arrêt comme un « cédez » et un feu de circulation rouge comme un panneau d'arrêt. À l'origine, cette mesure aurait été adoptée en Idaho il y a plus de 30 ans, soit en 1982. Par ailleurs, les États de la Caroline du Sud, de l'Utah, de la Virginie et du Wisconsin ont prévu des dispositions afin de permettre aux cyclistes de procéder dans une intersection face à un feu de circulation rouge, sous certaines conditions⁵.

⁵ The League of American Bicyclists, *Idaho Stop*, [<http://bikeleague.org/content/bike-law-university-idaho-stop>].

La France et la Belgique ont prévu le principe du « cédez-le-passage cycliste au feu rouge ». Certains panonceaux autorisent les cyclistes à effectuer une manœuvre de virage à droite (figure 3) ou à poursuivre tout droit (figure 4) sans couper le flux de circulation, face à un feu de signalisation rouge. Le cycliste doit toutefois s'assurer de respecter la priorité accordée aux autres usagers. Voici les panonceaux en question :

FIGURE 4: PANONCEAU AUTORISANT LE CYCLISTE À EFFECTUER UN VIRAGE À DROITE FACE À UN FEU ROUGE



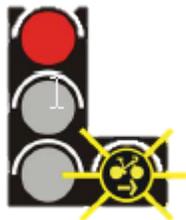
Source : Belgique, Code de la route, art. 67.3

FIGURE 3: PANONCEAU AUTORISANT LE CYCLISTE À CONTINUER TOUT DROIT FACE À UN FEU ROUGE



La France a également prévu un « cédez-le-passage par feu », qui peut être utilisé dans les mêmes conditions que le panonceau. Ces signaux lumineux sont implantés sur le même support que les feux de circulation et ils autorisent les cyclistes, à l'instar des panonceaux évoqués précédemment, à effectuer une manœuvre de virage à droite (figure 5) ou à poursuivre tout droit (figure 6) sans couper le flux de circulation, face à un feu de signalisation rouge⁶.

FIGURE 6: SIGNAL LUMINEUX AUTORISANT LE CYCLISTE À EFFECTUER UN VIRAGE À DROITE FACE À UN FEU ROUGE



Source : Certu, 2012

FIGURE 5: SIGNAL LUMINEUX AUTORISANT LE CYCLISTE À CONTINUER TOUT DROIT FACE À UN FEU ROUGE



SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE PERMETTRE DE CONSIDÉRER LE PANNEAU D'ARRÊT COMME UN « CÉDEZ » ET LE FEU ROUGE COMME UN PANNEAU D'ARRÊT

Panneaux d'arrêt comme un « cédez »

- ✓ Le fait d'autoriser une telle manœuvre dans le CSR ne ferait que rendre légal un comportement déjà largement adopté chez les cyclistes et pour lequel les policiers sanctionnent avec discernement. En effet, peu de contraventions sont émises annuellement par les corps policiers au regard du non-respect d'un feu rouge ou d'un panneau d'arrêt par un cycliste.
- ✓ Cette manœuvre milite pour l'amélioration de la mobilité des cyclistes et la facilité de leurs déplacements, car chaque arrêt complet et chaque départ exigent un effort physique pour une personne se déplaçant à

⁶ François TORTEL, *Cédez-le-passage cycliste au feu rouge*, Éditions du Certu, collection « Références », fiche numéro 5, décembre 2012, 8 pages.

vélo, d'où l'habitude développée par les cyclistes d'effectuer un quasi-arrêt face à un panneau d'arrêt. Autoriser les cyclistes à considérer le panneau d'arrêt comme un « cédez » va dans le sens de favoriser la pratique du vélo.

- ✓ Plusieurs membres évoquent qu'il est difficile de démontrer les gains de cette mesure par rapport à la sécurité des cyclistes. Plusieurs préoccupations sont énoncées en ce sens, notamment :
 - Quelle est la capacité d'un enfant à effectuer une telle manœuvre?
 - Est-ce que tous les cyclistes, notamment les plus âgés et les enfants, ont la même capacité de jugement par rapport au comportement sécuritaire à adopter face à une intersection complexe?
 - L'introduction d'une telle mesure pourrait-elle faire augmenter le risque de collision entre un cycliste et un automobiliste ainsi que le nombre de blessures ou de décès?
 - Quels seront les répercussions de cette mesure sur les piétons et l'équité par rapport aux différents usagers de la route?
 - Est-ce que les municipalités pourront interdire cette manœuvre aux intersections où elles jugent la manœuvre non sécuritaire?

- ✓ Plusieurs organisations n'ont pas pris position officiellement pour ce qui est de permettre aux cyclistes de considérer les panneaux d'arrêt comme des « cédez ».

Feu rouge comme un panneau d'arrêt

- ✓ Pour des raisons de sécurité, peu de membres adhèrent à l'idée que le feu rouge puisse être considéré comme un panneau d'arrêt. Si tel était le cas, la manœuvre ne devrait être autorisée qu'à certaines intersections, par exemple, aux intersections en T, où la manœuvre autorisée serait signalisée.

UTILISATION DES FEUX POUR PIÉTONS PAR LES CYCLISTES

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Au Québec, le cycliste n'est pas autorisé à utiliser le feu pour piétons. Toutefois, le manuel *Tome V – Signalisation routière* du ministère des Transports prévoit un panneau (figure 7) qui oblige les cyclistes à utiliser le feu pour piétons. Ce panneau peut être utilisé, par exemple, lorsqu'une piste cyclable traverse une intersection.



Le panneau « Prescription pour cyclistes à un feu pour piétons » (p-285) indique aux cyclistes de traverser durant la phase réservée aux piétons lorsque l'intersection est dotée de feux pour piétons. Ce panneau doit être installé sur le fût des feux de circulation.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Selon les données de la SAAQ, entre 2008 et 2013, pour 50 % des cyclistes décédés, l'accident est survenu à une intersection. Les accidents en intersection sont en cause dans 62 % du total des victimes cyclistes. Plus particulièrement, les accidents entre cyclistes et automobilistes ont fréquemment lieu aux intersections dotées de feux de circulation, notamment lorsqu'un automobiliste effectue un virage à droite et que le cycliste situé à sa droite, quant à lui, veut poursuivre son chemin tout droit.

Le cycliste devrait pouvoir être autorisé à traverser aux feux pour piétons et devrait conserver la possibilité de circuler face à un feu vert, car, à plusieurs intersections, le feu pour piétons apparaît sur demande seulement et il est souvent difficile pour le cycliste d'avoir accès au bouton de commande du feu pour piétons.

La traverse d'un cycliste sur un feu pour piétons devrait se faire en conservant la priorité aux piétons, et le cycliste devrait adopter une vitesse réduite lors de la manœuvre.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

À la fin de l'année 2013, certaines dispositions permettant aux cyclistes d'utiliser les feux pour piétons sont entrées en vigueur dans le district de Columbia, aux États-Unis. Un cycliste peut désormais traverser une intersection en suivant les indications d'un feu pour piétons, à moins qu'une signalisation ne donne d'autres indications. Il est à noter que ces dispositions ont été proposées dans le cadre d'un projet de loi concernant la sécurité des cyclistes.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE PERMETTRE L'UTILISATION DES FEUX POUR PIÉTONS PAR LES CYCLISTES

- ✓ Au chapitre de la mobilité, la majorité des membres sont d'avis que cette mesure présente un avantage intéressant pour assurer la fluidité des déplacements du cycliste et qu'elle facilite les déplacements à vélo.
- ✓ Au chapitre de la sécurité, l'utilisation du feu pour piétons par le cycliste lui confère certains bénéfices, dont les suivants :
 - elle améliore la visibilité du cycliste par le conducteur d'un véhicule motorisé;
 - elle permet aux cyclistes de s'engager dans l'intersection avant la circulation, évitant ainsi leur exposition aux véhicules motorisés;
 - cette pratique est déjà autorisée par les municipalités à certaines intersections (panneau P-285).
- ✓ Autoriser l'utilisation du feu pour piétons par le cycliste soulève des préoccupations de sécurité et de partage de la route avec les autres usagers, dont :
 - la gestion des conflits aux intersections entre les différents modes de transport;
 - la sécurité des piétons les plus vulnérables, comme les piétons âgés et les personnes à mobilité réduite.
- ✓ Autoriser l'utilisation du feu pour piétons par les cyclistes soulève des préoccupations par rapport à certains types d'intersection :
 - phase exclusive aux piétons aux 4 coins d'une intersection;
 - feux pour piétons avec signal sonore;
 - séquence de phases complexes;
 - traversée en deux temps.
- ✓ Cette mesure soulève également des préoccupations par rapport aux efforts et aux coûts que pourrait occasionner une révision de la programmation des feux de circulation sur le réseau routier pour certaines villes.
- ✓ Certains membres sont d'avis que, si la mesure était appliquée, il serait important que le comportement attendu du cycliste soit très clair et que le libellé indique sur quelle phase du feu le cycliste peut s'engager. La mesure ne devrait pas permettre le virage à droite pour le cycliste, mais plutôt lui permettre de devancer les véhicules à l'apparition de la silhouette blanche. Si le cycliste tourne à droite, la sécurité des piétons pourrait être mise en péril.
- ✓ Plusieurs membres sont favorables au fait de permettre aux cyclistes d'utiliser les feux pour piétons, pourvu que le cycliste cède le passage aux piétons et que les mêmes règles prescrites pour les piétons soient appliquées aux cyclistes (p. ex., interdit de traverser en diagonale). Toutefois, des questions et des préoccupations importantes par rapport aux conflits avec les piétons et les usagers les plus vulnérables sont évoquées, de même que par rapport aux efforts que pourrait occasionner une telle mesure au regard de la programmation des feux de circulation.

PLACE DU CYCLISTE SUR LA CHAUSSÉE

OBLIGATION DE CIRCULER À L'EXTRÊME DROITE DE LA CHAUSSÉE

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Article du CSR :

« **487.** 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 nécessité⁷. »

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

L'extrême droite de la chaussée peut présenter des problématiques de sécurité pour la circulation des cyclistes, autant sur les rues en milieu urbain que sur les routes en milieu rural. L'extrême droite de la chaussée peut être en mauvais état (crevasses, nids-de-poule, accotements irréguliers ou affaissés) et c'est à cet endroit que peuvent s'accumuler des déchets et des gravillons. En milieu urbain, c'est là que le cycliste est le plus à risque d'entrer en collision avec une portière brusquement ouverte. L'obligation de circuler à l'extrême droite de la chaussée fait également en sorte que le cycliste est moins visible pour les autres usagers.

Le fait de permettre aux cyclistes de circuler dans un corridor de 1,5 m du bord de la chaussée ou de supprimer la notion « d'extrême » du libellé actuel de la loi permettrait aux cyclistes de circuler à une distance sécuritaire des véhicules stationnés, et de garder la marge de manœuvre nécessaire pour éviter les obstacles qu'ils pourraient rencontrer sur la chaussée. La modification de la mesure devrait également permettre aux cyclistes de se positionner correctement à l'approche d'une intersection.

Circulation au centre de la chaussée sur les rues urbaines étroites

Sur les rues urbaines étroites, l'espace restreint de circulation peut occasionner des problématiques de dépassement. À ces endroits, il devrait être permis aux cyclistes de circuler au centre de la voie.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Au Canada, la majorité des provinces et territoires ont prévu dans leur législation que les cyclistes doivent circuler le plus près possible de la bordure droite ou du côté droit de la chaussée, sans faire référence à la notion « d'extrême droite de la chaussée ». À titre d'exemple, le Nouveau-Brunswick prévoit qu'un cycliste doit rouler aussi près que possible du côté droit de la chaussée et qu'il doit faire attention en doublant un véhicule immobilisé ou un véhicule roulant dans le même sens⁸.

Aux États-Unis, divers états, dont le Maine, le New Hampshire et l'Oregon prévoient qu'un cycliste se déplaçant à une vitesse inférieure à la vitesse normale de la circulation doit circuler aussi près que possible du côté droit ou de la bordure droite de la chaussée, sans faire référence à la notion « d'extrême droite de la chaussée ». Certains états prévoient des exceptions à cette obligation. Par exemple, au New Hampshire, le cycliste n'est pas

⁷ À compter du 20 juin 2011, ces dispositions ont été suspendues pour le conducteur d'une bicyclette qui circule sur l'accotement de la voie de droite et dans le même sens que la circulation sur cette voie ou, s'il y est autorisé, à contresens. Cette suspension cessera d'avoir effet en juillet 2016.

⁸ Loi sur les véhicules à moteur (Nouveau-Brunswick), art. 179 (1).

tenu de rester le plus près possible du côté droit de la chaussée lorsque, notamment, il doit éviter certains dangers comme, entre autres, une chaussée endommagée, du verre, du sable, de la glace ou la portière ouverte d'un véhicule stationné⁹.

Circulation au centre de la chaussée

Au Canada, le ministère des Transports de l'Ontario prévoit que le gestionnaire d'une route peut installer un panneau de danger « Shared Use Lane Single File » (figure 8) dans les

FIGURE 8: PANNEAU « SHARED USE LANE SINGLE FILE »

endroits où les conducteurs de véhicules routiers devraient éviter de dépasser les cyclistes, comme les voies de circulation étroites¹⁰.



Aux États-Unis, certains états ont prévu des dispositions concernant la circulation des cyclistes

sur des voies étroites. La Californie¹¹, le Maryland¹² et la Virginie¹³ sont parmi les états qui exigent que le cycliste circulant à une vitesse plus basse que la vitesse normale du trafic le fasse le plus près possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée, sauf, entre autres, lorsqu'il circule sur des voies trop étroites pour que les vélos et les véhicules automobiles puissent y circuler côte à côte en toute sécurité et qu'il serait dangereux pour le cycliste de poursuivre sa route le long de la bordure ou du côté de la route. Par ailleurs, le panneau « Bicycles May Use Full Lane » (figure 9) peut notamment être utilisé sur les routes où il n'y a aucune voie cyclable ou aucun accotement pouvant être utilisé par les cyclistes et où les voies de circulation sont trop étroites pour que les cyclistes puissent circuler côte à côte avec les

FIGURE 9: PANNEAU « BICYCLES MAY USE FULL LANE »



véhicules automobiles.

Source : Manual on Uniform Traffic Control Devices

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE PAR RAPPORT À L'OBLIGATION DE CIRCULER À L'EXTRÊME DROITE DE LA CHAUSSÉE POUR LE CYCLISTE

- ✓ Plusieurs membres du groupe proposent une option à la notion « d'extrême droite » mentionnée actuellement dans le CSR. Parmi les options proposées, notons :
 - supprimer la notion « d'extrême »;
 - substituer la notion « d'extrême droite » par « le plus près possible du bord droit de la route »;
 - indiquer que le cycliste peut circuler dans un corridor de 1,5 m du bord de la chaussée. Dans ce cas, des préoccupations sont soulevées par certains membres à l'effet qu'il faut considérer en parallèle d'autres mesures qui seront analysées par le groupe, dont le dépassement du cycliste par un véhicule motorisé et l'impact sur la circulation des autobus dans les voies réservées; la largeur de la chaussée pour assurer une cohabitation sécuritaire de l'ensemble des usagers peut devenir problématique dans certaines situations;
 - énoncer explicitement les raisons pour lesquelles le cycliste serait autorisé à se déporter vers la gauche.

⁹ New Hampshire Statutes, art. 265:144 (XI).

¹⁰ Ministry of Transportation of Ontario (MTO), *Ontario Traffic Manual Book 18 (Cycling Facilities)*, 2013, p. 45.

¹¹ California Vehicle Code, art. 21202.

¹² Maryland Code – Transportation, art. 21-1205.

¹³ Code of Virginia, art. 46.2-905.

- ✓ Plusieurs membres adhèrent à l'idée que le fait de permettre aux cyclistes de circuler dans un corridor plus large que « l'extrême droite » de la chaussée présente des avantages de sécurité :
 - en milieu rural, la zone d'extrême droite peut être en mauvais état. Par exemple, il peut y avoir un affaissement de l'accotement ou la présence de gravillons;
 - en milieu urbain, l'extrême droite est le corridor des portières des voitures qui est associé aux problématiques d'emportierage.
- ✓ L'article actuel du CSR est appliqué avec beaucoup de discernement de la part des policiers. Peu de contraventions sont émises à cet égard.

Circulation au centre de la chaussée

- ✓ Certains membres sont favorables, pour des raisons de sécurité (l'espace de circulation est parfois trop restreint pour permettre le dépassement sécuritaire d'un cycliste par un automobiliste), au fait d'autoriser le cycliste à circuler au centre de la voie, sur les rues étroites en milieu urbain.

DÉPASSEMENT D'UN CYCLISTE PAR UN AUTOMOBILISTE

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Articles du CSR :

« **341.** Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un **espace suffisant** pour permettre le dépassement sans danger. »

« **344.** Le conducteur d'un véhicule routier **peut franchir** une ligne visée à l'article 326.1*, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser [...] une bicyclette. »

* Les lignes visées à l'article 326.1 sont les suivantes :

- une ligne continue simple;
- une ligne continue double;
- une ligne double formée d'une ligne discontinue et d'une ligne continue située du côté de la voie où circule le véhicule routier.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

La plupart des problèmes rencontrés par les cyclistes concernent leur cohabitation avec les automobilistes, et celle-ci se fait sentir, la majorité du temps, lors des dépassements. Bien que des campagnes de sensibilisation proposent une distance minimale au moment de dépasser un cycliste, aucune loi ne prescrit la distance de dépassement que devrait respecter un conducteur de véhicule lorsqu'il dépasse un cycliste. La notion « d'espace suffisant » apparaît inappropriée puisqu'elle laisse trop de place à l'interprétation du conducteur.

Une mention chiffrée de la distance (1,5 m en milieu rural et 1 m en milieu urbain) et le rappel de la possibilité pour le conducteur d'empiéter sur l'autre voie lors du dépassement d'un cycliste viendraient encadrer la manœuvre des conducteurs, qui serait alors plus sécuritaire pour le cycliste. Cette mesure est une traduction concrète du principe de prudence.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Au Canada, la Nouvelle-Écosse prévoit qu'un conducteur doit laisser une distance d'au moins 1 m entre le véhicule et le cycliste lors d'un dépassement¹⁴.

Aux États-Unis, divers États ont prévu une distance minimale de dépassement de 3 pieds (0,9 m) entre un véhicule et une bicyclette lorsqu'un conducteur doit dépasser un cycliste sur la route, dont notamment : le Maine, l'Utah et le Connecticut. La Pennsylvanie a prévu une distance minimale de 4 pieds (1,2 m). Par ailleurs, le Delaware et le Nevada ont prévu que le conducteur doit effectuer un changement de voie pour dépasser une bicyclette, ou s'il est impossible d'effectuer la manœuvre, conserver une distance de 3 pieds (0,9 m) entre le véhicule et le cycliste¹⁵.

¹⁴ Motor Vehicle Act (Nouvelle-Écosse), art. 171B (1).

¹⁵ National Conference of State Legislatures (NCSL), Safely passing bicyclists chart, [<http://www.ncsl.org/research/transportation/safely-passing-bicyclists.aspx>]

En France, pour effectuer un dépassement, le conducteur doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas, en tout cas, s'en approcher latéralement à moins de 1 m en agglomération et de 1,5 m hors agglomération s'il s'agit, notamment, d'un piéton ou d'un cycliste¹⁶. En Belgique, le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins 1 m entre son véhicule et le cycliste¹⁷.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE PRÉCISER UNE DISTANCE DE DÉPASSEMENT ENTRE UN VÉHICULE ROUTIER ET UN CYCLISTE

- ✓ La majorité des membres sont favorables au fait d'inclure au CSR une distance précise à respecter lors du dépassement d'un cycliste par un conducteur de véhicule routier. La distance de 1 m en milieu urbain et de 1,5 m en milieu rural est suggérée.
- ✓ En vue de faciliter la compréhension et l'application de la loi, la distinction entre le milieu rural et le milieu urbain devrait être précisée en fonction de la limite de vitesse.
- ✓ D'autres alternatives à la distance de 1 m en milieu urbain et 1,5 m en milieu rural ont été énoncées par le groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes :
 - Prévoir que le conducteur de véhicule routier aura l'obligation de changer de voie pour dépasser un cycliste, si la manœuvre est possible et peut être effectuée de manière sécuritaire;
 - S'inspirer de l'esprit du corridor de sécurité.
- ✓ Plusieurs membres soulignent que le fait d'intégrer au CSR une distance de dépassement présenterait des visées pédagogiques pour la population et les conducteurs.
- ✓ Bien qu'il soit mentionné qu'une distance prescrite semble facilement applicable, certaines réserves sont émises par rapport à la faisabilité d'en faire la preuve en cour.
- ✓ Certaines préoccupations sont soulevées à l'effet que, s'il est permis aux cyclistes de circuler dans un corridor « plus large » que l'extrême droite, le conducteur de véhicule routier pourrait se retrouver dans la voie inverse lors de la manœuvre de dépassement. Ce qui serait alors un dépassement sécuritaire pour le cycliste pourrait devenir problématique pour la sécurité de l'automobiliste. L'espace de circulation étant limité, il importe de toujours considérer les liens entre les mesures.

¹⁶ Code de la route (France), art. R414-4.

¹⁷ Code de la route (Belgique), art. 40ter.

CIRCULATION DES CYCLISTES DANS LES VOIES RÉSERVÉES AUX AUTOBUS

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Ambiguïté

On observe une certaine confusion lorsqu'un cycliste souhaite emprunter un chemin public comportant une voie réservée à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers, comme les autobus et les taxis.

Articles du CSR :

« **478.** Nul ne peut conduire une motocyclette, un cyclomoteur ou une bicyclette entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës.

487. 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. »

Cette ambiguïté peut susciter un questionnement pour le cycliste qui tente de déterminer à quel endroit il doit circuler sur un chemin public comportant une voie réservée aux autobus. Actuellement, lorsqu'ils sont interceptés par certains corps policiers sur une voie réservée aux autobus, les cyclistes sont redirigés sur d'autres voies de circulation.

Autorisation par les municipalités

Article du CSR :

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

[...]

4° Réserver des voies de circulation à l'exécution exclusive de certaines manœuvres ou à l'usage exclusif des **bicyclettes**, de certaines catégories de véhicules routiers ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes indiqué par une signalisation appropriée; [...]. »

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Avec la multiplication des voies réservées au transport en commun dans les grandes agglomérations, il importe de clarifier la situation actuelle et d'autoriser de façon explicite dans le CSR la circulation des cyclistes sur les voies réservées aux autobus, à moins d'un avis contraire. Le fait d'interdire la circulation des cyclistes sur les voies réservées aux autobus équivaut à interdire aux cyclistes la circulation sur une partie des rues qui peuvent donner accès aux services et aux commerces.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Au Canada, certaines villes, comme Toronto et Vancouver, réservent des voies de circulation à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules (autobus, taxi, etc.) et des vélos. À titre d'exemple, en Colombie-Britannique, le ministre ou les municipalités peuvent réserver certaines voies de circulation, au moyen d'une signalisation (figure 10), à, entre autres, certaines personnes et organisations, à certains véhicules et aux vélos¹⁸.

FIGURE 10:
PANNEAU DE VOIE
RÉSERVÉE
PARTAGÉE



SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE PERMETTRE LA CIRCULATION DES CYCLISTES DANS LES VOIES RÉSERVÉES AUX AUTOBUS

- ✓ Le développement du transport en commun est un choix de société qui nécessite des investissements importants. Il faut s'assurer que le partage des voies réservées aux autobus avec les cyclistes n'encombre pas ces voies de circulation et qu'il n'ait pas d'impact négatif sur l'efficacité du transport en commun.
- ✓ Au chapitre de la mobilité, il importe que les cyclistes puissent avoir accès aux commerces, aux attractions et aux services de la ville, en toute sécurité. Le développement du réseau de transport en commun sous-entend la mise en place de plus en plus de voies réservées, donc de moins en moins d'accès au réseau routier et aux services pour les cyclistes. Il importe de maintenir l'accès des cyclistes à la ville.
- ✓ Au chapitre de la sécurité, la notion de visibilité du cycliste par le chauffeur d'autobus est une préoccupation.
- ✓ Certains membres mentionnent qu'il revient aux réseaux de transport en commun de déterminer si un tel partage est souhaitable.
- ✓ Peu importe que, pour les cyclistes, l'autorisation de circuler sur les voies réservées aux autobus soit donnée sur l'ensemble des voies ou déterminée par la municipalité, il est essentiel que l'autorisation soit indiquée sur le territoire par une signalisation.
- ✓ Concernant l'analyse de cette mesure, il importe de tenir compte d'autres règles de circulation qui seront analysées au cours des travaux du groupe, dont la distance de dépassement entre un véhicule motorisé et un cycliste, l'obligation de circuler à l'extrême droite de la chaussée pour le cycliste et la circulation côte à côte versus la circulation à la file des cyclistes.
- ✓ Plusieurs membres n'ont pas pris position officiellement en ce qui concerne l'autorisation pour les cyclistes de circuler sur l'ensemble des voies réservées aux autobus.

¹⁸ Motor Vehicle Act - BC Laws, art. 119, 124.2 et 209.1.

CIRCULATION CÔTE À CÔTE ET NOMBRE MAXIMAL DE CYCLISTES DANS UNE FILE

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Circulation côte à côte et nombre maximal de cyclistes dans une file

Article du CSR :

« **486.** Les conducteurs de bicyclettes 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. »

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

De l'avis des cyclistes qui circulent en groupe, il est plus sécuritaire de rouler côte à côte qu'à la file. Le fait d'occuper légèrement plus d'espace sur le bord de la route rend évidente la présence des cyclistes. Le conducteur du véhicule occupant la même voie est alors dans l'obligation de prévoir une manœuvre de dépassement sécuritaire (plutôt que de rester dans son couloir).

Le fait de permettre aux cyclistes de rouler à deux de front est une mesure qui cible les routes secondaires, non numérotées, et celles où le trafic routier est moins important. Des conditions supplémentaires pourraient être également prescrites, telles que l'obligation de circuler à la file à la tombée du jour ou lorsque certaines conditions de circulation l'exigent (p. ex., virage avec visibilité réduite).

Par rapport au nombre de cyclistes dans une file, il est proposé d'augmenter le nombre de cyclistes, pour le faire passer de 15 à 20.

Il est souhaité que les dispositions du CSR concernant le nombre de cyclistes dans une file et la circulation côte à côte ne s'appliquent pas lors d'événements cyclistes encadrés.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Circulation côte à côte

Au Canada, la majorité des provinces et territoires n'autorisent pas les cyclistes à circuler côte à côte. Toutefois, certains règlements municipaux prévoiraient des dispositions afin de permettre ou d'interdire cette pratique. À titre d'exemple, la Ville de Yorkton en Saskatchewan a prévu, par règlement, que les cyclistes peuvent circuler côte à côte¹⁹.

Aux États-Unis, divers États permettent aux cyclistes de circuler côte à côte, dont le New Hampshire et l'Oregon. Certains États prévoient des conditions de circulation côte à côte, notamment le fait que les cyclistes doivent s'assurer de ne pas gêner la circulation.

En France, les cyclistes ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Ils doivent se mettre en file simple dès la tombée du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment

¹⁹ Yorkton Traffic Bylaw No 10/2000 Regarding the Operation of Bicycles in the City of Yorkton (Saskatchewan), art. 67 (a).

lorsqu'un véhicule voulant dépasser approche. De plus, les vélos à plus de deux roues ou attelés d'une remorque ne peuvent circuler côte à côte²⁰.

En Belgique, les cyclistes circulant sur la chaussée peuvent rouler à deux de front sauf lorsque le croisement n'est pas possible. En outre, en dehors de l'agglomération, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière. Lorsque les cyclistes peuvent, notamment, circuler sur la bande de circulation réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun, ils doivent circuler l'un derrière l'autre. De plus, les vélos attelés d'une remorque doivent circuler à la file²¹.

Circulation en groupe

L'information répertoriée par rapport à la circulation à la file fait essentiellement référence aux événements cyclistes encadrés. En Belgique, les cyclotouristes qui circulent en groupe de 15 participants au minimum et de 50 participants au maximum, et pouvant être accompagnés de deux capitaines de route au minimum, ne sont pas tenus d'emprunter les pistes cyclables et peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée, à condition de rester groupés. Les cyclistes qui circulent en groupe de 51 participants au minimum et de 150 participants au maximum, et qui doivent être accompagnés d'au moins deux capitaines de route, ne sont pas tenus d'emprunter les pistes cyclables et peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée, à condition de rester groupés²².

En Suisse, lorsque les cyclistes circulent, notamment, en formation de plus de dix vélos, la circulation à deux de front est autorisée. Toutefois, ils doivent s'assurer de ne pas gêner les autres usagers de la route²³.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE PAR RAPPORT À LA CIRCULATION CÔTE À CÔTE ET PAR RAPPORT AU NOMBRE MAXIMAL DE CYCLISTES DANS UNE FILE

Circulation côte à côte

- ✓ Plusieurs membres n'ont pas pris position officiellement en ce qui concerne l'autorisation pour les cyclistes de circuler côte à côte.
- ✓ Malgré que plusieurs membres ne se soient pas prononcés officiellement en faveur ou non d'une telle mesure, la majorité est d'avis que cette mesure devrait s'appliquer uniquement en milieu rural. De fortes réserves sont émises pour son application en milieu urbain, mis à part dans le cas où les municipalités définiraient des zones de rencontre ou des rues partagées.
- ✓ Pour des raisons de sécurité, si une telle mesure était permise, les cyclistes qui circulent côte à côte devraient reprendre leur position à la file à l'approche d'un véhicule qui arrive par l'arrière.
- ✓ Il importe de considérer cette mesure en parallèle avec la distance de dépassement qui pourrait être prescrite entre un véhicule motorisé et un cycliste. Les cyclistes circulant côte à côte prennent davantage de place sur la chaussée. Ainsi, lors du dépassement d'un cycliste par un véhicule, la circulation côte à côte

²⁰ Code de la route (France), art. R431-6 et R431-7.

²¹ Code de la route (Belgique), art. 43.2.

²² Code de la route (Belgique), art. 43bis.

²³ Ordonnance sur les règles de circulation routière (Suisse), art. 43.

pourrait faire en sorte que le véhicule se trouve à circuler dans la voie inverse, ce qui peut augmenter le risque de collisions pour le conducteur.

Nombre maximal de cyclistes dans une file

- ✓ Plusieurs membres n'ont pas pris position officiellement par rapport à l'augmentation du nombre de cyclistes dans une file.
- ✓ Puisque cette mesure vise essentiellement les groupes qui pratiquent le cyclisme sportif, certains sont favorables à ce que des exceptions, quant au nombre de cyclistes, soient octroyées pour des événements cyclistes encadrés.
- ✓ La plupart des commentaires sont à l'effet que le fait de permettre un nombre supplémentaire de cyclistes dans une file :
 - rallonge la file, ce qui augmente la distance de dépassement par les véhicules. De plus, il y aurait également lieu de prévoir une distance entre deux files de cyclistes;
 - rend plus probable l'insertion de véhicules dans la file;
 - aux intersections, plus la file est longue, plus elle risque d'être scindée à un feu rouge. Certains cyclistes à la fin de la file pourraient être tentés de ne pas respecter le feu jaune ou rouge pour rejoindre le reste de la file.

CIRCULATION SUR LE TROTTOIR

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Article du CSR :

« **492.1.** 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. »

À cet égard, concernant la signalisation de prescription, le panneau P-120-11 (figure 11) énoncé au manuel *Tome V - Signalisation routière* du ministère des Transports indique aux cyclistes et aux piétons une **obligation**²⁴ de circuler ensemble. Un panneau de direction (p. ex. : P-240-P-2-G, figure 12) doit compléter le panneau afin d'indiquer la direction du trajet à suivre.

FIGURE 12: PANNEAU DE
TRAJET OBLIGATOIRE



P-120-11

FIGURE 11: PANNEAU DE
DIRECTION



P-240-P-2-G

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Certains itinéraires ou lieux sont particulièrement inhospitaliers, même dangereux pour les cyclistes, que ce soit pour des raisons de visibilité du cycliste par les conducteurs (viaducs mal éclairés), d'étranglement des infrastructures (ponts, viaducs), de vitesse ou de volume de circulation. Il y aurait donc lieu de revoir les règles de la circulation d'un cycliste sur le trottoir, pour mieux encadrer le comportement du cycliste lorsqu'il se trouve à partager le trottoir avec les piétons et de de « permettre » et non uniquement d'« obliger » les cyclistes à emprunter le trottoir à certains endroits définis.

Pour les enfants, les trottoirs devraient être plus largement accessibles, car ceux-ci sont beaucoup plus vulnérables, sont moins visibles, ne maîtrisent pas encore totalement les comportements sécuritaires à adopter et peuvent s'avérer imprévisibles.

²⁴ En réaction aux événements du printemps 2014, des arrondissements de la Ville de Montréal ont « autorisé », comme mesure d'urgence, la circulation des cyclistes sur le trottoir sous certains viaducs, à l'aide de cette signalisation. Ce geste a créé de la confusion à plusieurs égards (usagers, policiers, journalistes, etc.) puisque ce panneau fait référence à une « obligation pour le cycliste » et non à la « possibilité » d'utiliser le trottoir.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Lorsque l'utilisation du trottoir par les cyclistes est permise, plusieurs administrations ont prévu des dispositions particulières qui permettent, notamment, d'améliorer la cohabitation sur le trottoir des cyclistes et des piétons.

Au Canada, à titre d'exemple, le Manitoba prévoit qu'il est interdit, pour un cycliste, de circuler sur les trottoirs si la roue arrière de sa bicyclette a un diamètre supérieur à 410 millimètres, à l'exception des trottoirs sur lesquels est apposé un dispositif de signalisation permettant la circulation des bicyclettes²⁵. Limiter le diamètre de la roue permet de limiter la vitesse du cycliste.

Aux États-Unis, parmi les États qui autorisent la circulation des cyclistes sur les trottoirs, la Floride prévoit qu'un cycliste doit, entre autres, émettre un signal sonore avant de dépasser un piéton²⁶. En Oregon, la circulation des bicyclettes est permise sur les trottoirs, mais les cyclistes doivent, entre autres, céder le passage aux piétons et circuler avec précaution pour ne pas mettre les gens en danger²⁷.

En France, les enfants de moins de 8 ans qui roulent à vélo peuvent utiliser les trottoirs ou les accotements, sauf dispositions contraires, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons²⁸.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE PERMETTRE LA CIRCULATION DES CYCLISTES SUR LES TROTTOIRS, DANS CERTAINES SITUATIONS

- ✓ Aucun membre du groupe n'adhère à l'idée d'autoriser les cyclistes en tout temps sur les trottoirs.
- ✓ Une forte majorité des membres est d'avis que la circulation sur les trottoirs pour les cyclistes devrait être interdite, sauf exceptionnellement, ou à moins qu'elle ne soit permise ou obligée par une signalisation. L'article actuel du CSR semble répondre aux besoins exprimés par la majorité; toutefois, certains ajustements seraient à prévoir :
 - il serait important de définir les comportements attendus du cycliste lorsqu'il circule sur un trottoir. La priorité accordée aux piétons et aux autres usagers les plus vulnérables ainsi qu'une vitesse moindre pour le cycliste devraient demeurer en tout temps;
 - est-ce que la signalisation doit rester telle qu'elle est actuellement, soit une signalisation qui oblige le cycliste à circuler sur le trottoir, ou devrait-elle plutôt autoriser le cycliste à circuler sur le trottoir, sans l'obliger? Les avis des membres du groupe par rapport à cette question sont partagés.
- ✓ L'application par les policiers d'une mesure, dont la permission de circuler sur le trottoir, se référant à l'âge se révélerait extrêmement difficile, notamment au niveau de la preuve de l'âge du cycliste enfant et de l'émission du constat d'infraction en l'absence de parents. De plus, un âge maximal en deçà de 14 ans nécessiterait une modification au Code de procédure pénale, à moins que l'on associe une responsabilité du parent au comportement du jeune enfant.

²⁵ Code de la route (Manitoba), art. 145 (8) et (9).

²⁶ Florida Statutes, art. 316.2065 (10).

²⁷ Oregon Revised Statutes, art. 814.410.

²⁸ Code de la route (France), art. 412-34, I bis.

ARRÊT D'UN VÉHICULE VENANT EN SENS INVERSE À L'APPROCHE D'UN GROUPE DE PARTICIPANTS (CYCLISTES)

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Actuellement, aucun article du CSR n'oblige le conducteur d'un véhicule motorisé venant en sens inverse à s'immobiliser et à laisser passer le peloton d'un groupe de cyclistes participant à un événement encadré.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Chaque année, de nombreux événements cyclistes ont lieu sur les routes du Québec. On note, par ailleurs, une croissance exceptionnelle du nombre de certains types d'événements. Il est impératif que ces événements soient sécuritaires pour les participants. Dans ce contexte, de nombreux mécanismes ont été mis en place pour respecter les protocoles de sécurité. Cependant, ces événements ont lieu sur les routes et les cyclistes sont, par conséquent, exposés aux dangers associés à la cohabitation avec les véhicules motorisés.

Il y aurait donc lieu d'intégrer au CSR une disposition précisant que, dans le cas d'une **manifestation sportive encadrée** (présence d'escorte) ayant obtenu le permis d'utilisation d'un chemin public de la part du MTQ, à l'approche d'un groupe de participants (cyclistes) venant en sens inverse, tout conducteur doit immédiatement se ranger et s'immobiliser jusqu'à ce que le dernier participant du peloton l'ait dépassé.

Il importe ici de faire la différence avec les événements encadrés et ceux sur routes ouvertes. Dans le cas des événements qui se déroulent sur routes ouvertes, les voies ne sont pas fermées à la circulation et les mesures du CSR s'appliquent. Le fait d'obliger le conducteur qui arrive en sens inverse à se garer et à s'immobiliser serait difficilement applicable dans le cadre de ces événements, notamment de par la nature de leur déroulement (p. ex. : les participants partent à toute heure de la journée).

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

La Belgique est une administration qui présente des règles particulières pour le conducteur, notamment à l'approche de participants à des courses cyclistes, des épreuves ou des compétitions sportives non motorisées.

À cet égard, à l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, tout conducteur doit immédiatement se ranger et s'arrêter. Il est également interdit aux usagers de couper un groupe de concurrents participant à une course cycliste ou encore à une épreuve ou une compétition sportive non motorisée.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET D'OBLIGER LE CONDUCTEUR D'UN VÉHICULE VENANT EN SENS INVERSE À SE RANGER ET À S'IMMOBILISER

- ✓ La majorité des membres sont favorables au fait d'intégrer au CSR des dispositions qui imposent au conducteur venant en sens inverse de se ranger et de s'immobiliser à l'approche d'un groupe cycliste.
- ✓ Afin de bien encadrer le comportement du conducteur, il serait important de préciser certains aspects, dont la distance à laquelle le véhicule doit s'immobiliser, à quel endroit il doit se ranger, etc.

- ✓ En parallèle à la mesure qui s'adresse aux conducteurs, certains membres se questionnent sur les procédures d'encadrement de ce type d'événement; on mentionne qu'il serait souhaitable que les conditions soient mieux définies, par exemple :
 - obliger l'utilisation des véhicules d'escorte lors des événements cyclistes;
 - définir clairement ce qu'est un véhicule d'escorte et préciser l'équipement obligatoire sur ces véhicules;
 - standardiser les panneaux utilisés pour informer les conducteurs des comportements attendus (s'immobiliser);
 - analyser la possibilité d'exiger que l'événement soit sanctionné par une autorité compétente;
 - prévoir des sanctions à imposer à l'organisateur qui ne respecte pas les règles encadrant l'organisation et le déploiement d'événements, etc.

- ✓ Même les activités cyclistes qui ne requièrent pas de permis du MTQ devraient être soumises aux conditions d'encadrement.

COMPORTEMENT DU CYCLISTE

UTILISATION D'UN APPAREIL TÉLÉPHONIQUE

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Il est interdit de porter un baladeur ou des écouteurs à vélo, mais l'utilisation d'un appareil téléphonique n'est pas défendue.

Lorsque l'interdiction d'utiliser un appareil tenu en main a été introduite dans le Code de la sécurité routière (CSR) en 2007, elle ne visait que les conducteurs de véhicules routiers; un véhicule routier étant défini comme un véhicule à moteur, les cyclistes sont donc exemptés de cette obligation. La sanction prévue pour les conducteurs de véhicule routier en infraction varie de 80 \$ à 100 \$ et comporte l'inscription de 3 points d'inaptitude à leur dossier.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

L'utilisation d'un appareil téléphonique tenu en main est plutôt préoccupante, car l'attention du cycliste se porte alors sur la conversation, et non sur l'environnement qui l'entoure.

Les associations cyclistes qui se sont prononcées sur le sujet proposaient que l'interdiction de l'utilisation d'un appareil téléphonique tenu en main s'applique également aux cyclistes. Concernant le port d'écouteurs, il a été suggéré que le port d'un seul écouteur soit autorisé, car le cycliste pourra tout de même entendre les bruits ambiants de l'environnement.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Au Canada, seuls l'Alberta et le Yukon interdisent aux cyclistes l'utilisation d'un appareil téléphonique tenu en main. La sanction prévue pour les cyclistes en infraction est de 172 \$ en Alberta et de 250 \$ au Yukon, où le cycliste contrevenant aura également 3 points d'inaptitude inscrits à son dossier.

Sur la scène internationale, d'autres administrations interdisent aux cyclistes l'utilisation d'un appareil téléphonique tenu en main. La France a, notamment, une interdiction en ce sens, et le cycliste en infraction est passible d'une amende de 135 euros. Aux États-Unis, la ville de New York a déposé, en novembre 2014, un projet de loi visant à interdire l'utilisation d'un téléphone tenu en main à vélo. L'amende projetée serait de 50 \$ pour la 1^{re} infraction et de 200 \$ pour les infractions subséquentes.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET D'INTERDIRE L'UTILISATION D'UN APPAREIL TÉLÉPHONIQUE TENU EN MAIN CHEZ LE CYCLISTE

- ✓ L'ensemble des membres reconnaît les risques liés à l'utilisation d'un appareil téléphonique tenu en main chez les cyclistes.
- ✓ L'ensemble des membres, dont les associations cyclistes, est en accord avec l'introduction de mesures interdisant l'utilisation d'un appareil téléphonique tenu en main chez les cyclistes.
- ✓ Quant à la sanction à prévoir pour une telle infraction, certains membres proposent qu'elle soit similaire à celle prévue pour les conducteurs de véhicules routiers, soit de 80 \$ à 100 \$, sans toutefois que le cycliste contrevenant ait de points d'inaptitude inscrits à son dossier. Par contre, d'autres membres émettent une

réserve à ce sujet, car, pour eux, l'impact pour la sécurité routière sera moindre pour les cyclistes que pour les conducteurs d'un véhicule routier.

- ✓ L'ensemble des organisations cyclistes propose que le port d'une oreillette (*Bluetooth*) soit autorisé, notamment pour les messagers à vélo qui doivent utiliser un appareil téléphonique dans le cadre de leur travail.
- ✓ Certaines organisations cyclistes demandent que le port d'un seul écouteur soit autorisé. Toutefois, l'ensemble des organisations policières émet des réserves quant à cette autorisation. Selon ces dernières, l'utilisation d'un seul écouteur comporte des risques, car le cycliste ne pourra pas percevoir l'ensemble des bruits environnants.

CODE GESTUEL

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

L'article 490 du Code de la sécurité routière (CSR) prévoit l'obligation pour le cycliste de signaler ses intentions ainsi que la façon dont il doit le faire :

« 490. 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 verticalement vers le haut ou placer le bras droit horizontalement;*
- 3° pour tourner à gauche, placer le bras gauche horizontalement. »*

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Il est suggéré que l'article 490 prévoie, comme c'est le cas dans certains États américains, une disposition où le cycliste n'a pas à signaler ses intentions si cela met en danger sa propre sécurité. L'objectif est ainsi d'éviter que le respect de la règle par le cycliste ne le mette en danger ou crée un conflit avec d'autres usagers. Par ailleurs, l'obligation de signaler ses intentions de ralentir ou de s'arrêter comporte des défis pour le cycliste, car celui-ci a besoin de ses mains pour freiner également. Il est donc suggéré que cette obligation soit levée.

Il est également suggéré d'exempter du code gestuel les cyclistes dont la bicyclette est munie d'un dispositif lumineux de signalisation.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Le Canada, l'Ontario et la Colombie-Britannique ont des règles identiques à celles du Québec quant à l'article 490 du CSR, tandis que l'Alberta, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont des règles similaires, à la seule exception que l'option du bras gauche est autorisée pour signaler un virage à droite.

Plusieurs États américains, tels que l'Idaho, l'Oregon, l'Ohio et le Massachusetts, ont intégré à leur législation une certaine souplesse concernant l'obligation du cycliste de signaler ses intentions. Dans ces États, le cycliste n'a pas à signaler ses intentions si cela met en danger sa propre sécurité (p. ex, lorsque la chaussée est en mauvais état, dans une côte descendante, etc.). Par ailleurs, au Wisconsin, le cycliste n'a pas à signaler son intention de s'arrêter ou de ralentir à l'approche d'un panneau d'arrêt ou d'un feu de signalisation.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE SIMPLIFIER LE CODE GESTUEL

- ✓ L'ensemble des membres reconnaît l'importance pour le cycliste de signaler ses intentions, afin d'avoir un comportement prévisible par les autres usagers.
- ✓ L'ensemble des membres adhère à l'idée que le cycliste n'a pas à faire le code gestuel si cela met en danger sa propre sécurité ou celle des autres usagers.
- ✓ Certains membres proposent que le CSR n'oblige plus le cycliste à signaler son intention de ralentir ou de s'immobiliser.

- ✓ Certains membres mentionnent que l'industrie n'est pas prête pour que des normes et des exemptions soient intégrées au CSR, en ce qui concerne les dispositifs lumineux de signalisation. Toutefois, la grande majorité des membres n'ont pas statué sur le sujet.

CASQUE DE VÉLO

Au Québec, la pertinence de rendre obligatoire le port du casque de vélo chez les cyclistes a fait l'objet de plusieurs consultations publiques, mais aucune mesure législative n'a été adoptée en ce sens, en raison, notamment, de nombreuses oppositions. D'ailleurs, les travaux de la Commission des transports et de l'environnement portant sur le projet de loi n° 71 n'ont pas permis d'obtenir le consensus nécessaire à l'adoption d'une telle mesure, qui visait, dans ce cas-ci, les enfants de 12 ans et moins.

Dans la littérature scientifique, plusieurs études portent sur le port obligatoire du casque de vélo. Ce sujet est l'objet d'un vif débat, puisque certains auteurs sont en faveur d'une telle mesure, alors que d'autres sont catégoriquement contre. Les principaux points de divergence portent généralement sur les aspects suivants :

- l'efficacité du casque à prévenir les traumatismes crâniens chez les cyclistes;
- les effets de la promotion et de la législation sur le taux de port du casque de vélo;
- les effets de la législation sur la pratique du vélo et sur l'activité physique;
- les effets de la législation sur la population défavorisée.

À ce sujet, l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) a reçu le mandat du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) de réaliser un avis scientifique sur le port obligatoire du casque de vélo. Cet avis a pour but d'évaluer la pertinence de rendre obligatoire le port du casque de vélo chez les cyclistes au Québec, en procédant à une analyse rigoureuse de la littérature scientifique portant sur les effets positifs et négatifs d'une telle loi. Dans l'éventualité où les conclusions de l'avis tendent vers l'introduction d'une loi obligeant le port du casque de vélo, l'acceptabilité dans la population et l'applicabilité d'une telle loi seront également analysées.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Au Québec, le Code de la sécurité routière (CSR) prévoit le port du casque de vélo uniquement pour l'usage d'une bicyclette assistée sur le réseau routier. En effet, l'article **492.2 [2°]** oblige le port d'un casque de vélo à quiconque circule avec une bicyclette assistée sur un chemin public. Ce casque doit être conforme aux normes de fabrication et aux normes d'utilisation établies à l'article 2.1 et à l'article 3 du Règlement sur les casques protecteurs.

Par ailleurs, depuis le 1^{er} mars 2011, la Ville de Sherbrooke oblige, par un règlement municipal, le port du casque de vélo pour les cyclistes de moins de 18 ans circulant sur l'ensemble de son territoire.

Selon l'enquête sur le taux de port du casque de vélo, réalisée par la Société de l'assurance automobile du Québec en 2012, 50,5 % des cyclistes portent un casque.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Une organisation représentant les cyclistes souhaite que le port du casque de vélo devienne obligatoire chez l'ensemble des cyclistes, du moins chez ceux âgés de moins de 18 ans. Cette organisation soutient que, bien que le casque n'empêche pas les accidents de se produire, il protège la tête et diminue la gravité des blessures.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

La majorité des autres administrations canadiennes ont des exigences sur le port du casque à vélo autres que celles régissant les conducteurs de bicyclette assistée. En Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, le port du casque de vélo est obligatoire pour l'ensemble des cyclistes, tandis qu'en Ontario, au Manitoba et en Alberta, il l'est seulement pour les cyclistes âgés de moins de 18 ans. Les administrations de la Saskatchewan, de Terre-Neuve-et-Labrador, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest n'obligent pas le port du casque pour l'usage du vélo.

Aux États-Unis, aucune loi n'oblige le port du casque pour les cyclistes adultes. Le port du casque est toutefois obligatoire pour les jeunes cyclistes dans 21 États américains et dans le district de Columbia. La restriction quant à l'âge diffère toutefois d'un État à l'autre. Par exemple, en Pennsylvanie et à New York, ce sont les cyclistes âgés de moins de 12 ans qui sont visés par l'obligation, en Floride, ce sont ceux de moins de 16 ans et, en Californie, les moins de 18 ans.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE RENDRE OBLIGATOIRE LE PORT DU CASQUE DE VÉLO CHEZ LES CYCLISTES

- ✓ Plusieurs membres suggèrent d'attendre les conclusions de l'avis scientifique de l'INSPQ avant d'introduire une loi obligeant le port du casque de vélo chez les cyclistes. Cet avis sera prêt en 2016.
- ✓ L'ensemble des membres, dont ceux qui représentent les cyclistes, encourage les actions visant à promouvoir le port du casque de vélo chez l'ensemble des cyclistes.
- ✓ À l'exception d'une organisation, les autres membres qui représentent les cyclistes sont contre l'introduction d'une loi obligeant le port du casque de vélo chez les cyclistes.
- ✓ Quelques membres seraient favorables à ce que le port du casque de vélo devienne obligatoire. Les organisations qui seraient favorables à rendre obligatoire le port du casque de vélo suggèrent toutefois qu'une exemption soit prévue pour les usagers de vélos libre-service (p. ex., Bixi).
- ✓ L'ensemble des membres représentant les organisations policières suggère que, si le port du casque de vélo devient obligatoire, une telle loi ne pourrait pas être applicable chez les cyclistes âgés de moins de 14 ans ne circulant pas avec un adulte. En effet, selon l'article 5 du Code de procédure pénale, ils ne peuvent recevoir de sanction. S'ils circulent avec leurs parents ou tuteurs, ceux-ci pourraient, par contre, recevoir le constat d'infraction.

ÉQUIPEMENT RELATIF AUX VÉHICULES ET AUX VÉLOS

CAMÉRAS POUR VÉHICULES LOURDS

La majorité des accidents ayant causé des décès chez les usagers vulnérables à la suite d'un impact avec un véhicule lourd se sont produits dans les zones d'angles morts de ce véhicule.

Ces zones sont celles situées en dehors du champ de vision du conducteur du véhicule, que ce soit en vision directe ou encore en vision indirecte à l'aide des miroirs dont sont munis les véhicules. De ce fait, les conducteurs n'ont pas vu les victimes et n'ont pu prévenir l'impact.

La zone d'angle mort des véhicules lourds où se produit la majorité des impacts avec les cyclistes est celle qui longe le côté droit du véhicule. Des caméras installées sur le véhicule peuvent permettre au conducteur de détecter un cycliste circulant parallèlement à son véhicule et prévenir ainsi un impact potentiel avec ce cycliste lors d'un virage à droite du véhicule.

Il existe d'autres systèmes permettant au conducteur de détecter un cycliste circulant du côté droit de son véhicule lourd. Le bon ajustement des miroirs d'origine installés sur le véhicule, l'ajout de miroirs supplémentaires et les systèmes avec capteurs radars ou à ultrason comptent parmi ces options. Certains systèmes d'avertissement sonore ou lumineux peuvent aussi être installés pour aviser les usagers vulnérables que le véhicule lourd s'apprête à faire un virage.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

En 2011, le Ministère des Transport (MTQ) a entrepris une étude sur les angles morts des véhicules lourds. Cette étude a été entreprise à la suite des recommandations des coroners qui ont enquêté sur les décès de piétons happés par des véhicules lourds à Montréal, lors d'opérations de déneigement en 2009. Elle vise essentiellement à évaluer l'efficacité d'équipements sur les véhicules lourds améliorant la détection des piétons en milieu urbain. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), la Ville de Montréal et le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) ont été mis à contribution dans ce projet par la création d'un groupe de travail.

À la suite d'une analyse des statistiques ainsi que des études européennes et nord-américaines disponibles sur le sujet, le MTQ a choisi de concentrer ses travaux sur les zones où se produisent le plus d'impacts entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds, soit l'avant et le côté avant droit des véhicules. Au cours de sa première phase de travaux, le MTQ a choisi d'étudier l'ajout de miroirs sur les véhicules, pour permettre au conducteur de détecter la présence d'un piéton dans ces zones.

L'ajout de caméras sur les véhicules lourds pour permettre au conducteur de détecter les cyclistes dans les angles morts des véhicules lourds ne fait pas partie du projet d'étude du MTQ.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Chaque année au Québec, plusieurs accidents, dont certains sont mortels, impliquent des véhicules lourds et des cyclistes, particulièrement dans le contexte urbain de Montréal. Le point d'impact de ces accidents n'est toutefois pas nécessairement situé sur le côté droit du véhicule.

Les organisations représentant les cyclistes, compte tenu de leur nombre croissant sur les routes, sont d'avis que toute mesure visant à réduire les blessures chez les cyclistes doit être privilégiée, dont l'installation de caméras sur les véhicules lourds.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

En Europe, en vertu du Règlement n° 46 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), il est obligatoire d'installer des miroirs pour couvrir les zones d'angles morts, à l'avant et du côté avant droit des véhicules lourds. La réglementation prévoit que ces miroirs peuvent être remplacés par des systèmes de caméras qui couvrent ces zones.

Aux États-Unis, la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) a réalisé, en 2008, une étude sur les systèmes de caméras destinés aux véhicules lourds. Cette étude a permis de conclure qu'il est possible de couvrir les zones d'angles morts du côté droit des véhicules lourds à l'aide de systèmes de caméras. Il reste cependant des points à explorer, comme la résistance des caméras lorsqu'elles sont exposées aux intempéries de la route (pluie, neige, débris projetés, poussière, etc.). L'emplacement des moniteurs est également un enjeu. Ils peuvent causer une distraction supplémentaire, en plus de créer de nouveaux angles morts en vision directe, pour le conducteur.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET D'OBLIGER L'INSTALLATION DE CAMÉRAS SUR LES VÉHICULES LOURDS

- ✓ Quelques membres, dont une organisation qui représente les cyclistes, mentionnent que l'ajout d'équipement de visibilité visant la diminution des angles morts des véhicules lourds doit constituer une priorité avant de rendre obligatoire l'installation de barres ou de jupes latérales.
- ✓ Un membre représentant les cyclistes souhaite l'obligation d'installer des caméras sur les véhicules lourds, pour permettre au conducteur de détecter les cyclistes dans les angles morts du véhicule.
- ✓ Plusieurs membres mentionnent qu'il faut entreprendre des actions de sensibilisation sur le partage de la route avec les véhicules lourds, notamment en ce qui concerne leurs angles morts.
- ✓ Un membre précise qu'il faut s'assurer que l'ajout de caméras et de leurs moniteurs sur le véhicule lourd ne devient pas une source de distraction pour le conducteur.
- ✓ Deux membres représentant les cyclistes souhaitent que les conducteurs de camions surdimensionnés soient assistés par un accompagnateur lorsqu'ils circulent en milieu urbain.
- ✓ Un membre mentionne que certains transporteurs qui font quotidiennement de la livraison en milieu urbain munissent de plus en plus leurs véhicules de caméras ou de miroirs convexes.

PROTECTIONS LATÉRALES

Les protections latérales pour véhicules lourds sont conçues pour protéger les usagers vulnérables de la route, comme les cyclistes et les piétons, des risques d'être happés sous les roues de ces véhicules lors d'une chute. Les protections latérales sont aussi appelées systèmes de protection anti-encastrément, ou encore jupes latérales. Certaines jupes latérales peuvent s'avérer avantageuses pour l'environnement, en réduisant la consommation de carburant.

Transports Canada a étudié l'ajout de cet équipement. Les conclusions de son étude²⁹ ont démontré que les protections latérales ne sont qu'un élément de la solution pour réduire les blessures graves des usagers vulnérables, qu'elles ne peuvent éliminer, à elles seules, les blessures graves et qu'elles ne peuvent que changer la nature des blessures, sans les éliminer. L'ajout de protections latérales n'a pas été retenu comme norme de fabrication obligatoire.

Plusieurs pays de l'Union européenne de même que le Japon ont imposé l'installation de protections latérales sur certains véhicules lourds et sur certaines remorques, alors que l'Australie, après avoir étudié la question, n'a pas cru bon d'obliger l'installation de cet équipement.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

L'installation de protections latérales sur les camions n'est obligatoire ni en vertu de la Loi sur la sécurité automobile qui s'applique aux véhicules neufs, sous la responsabilité de Transports Canada, ni en vertu du Code de la sécurité routière (CSR). Cependant, l'installation de protections latérales sur les camions est permise par le CSR.

Au Canada, le point d'impact des collisions mortelles entre les véhicules lourds et les cyclistes se situe davantage à l'avant du véhicule lourd que sur le côté droit. En effet, lors de collisions avec des cyclistes, 42,9 % des cas surviennent à l'avant, tandis que 28,8 % des cas surviennent sur le côté droit. L'ajout de protections latérales, efficaces seulement en cas de collisions sur le côté, ne serait d'aucune utilité pour les collisions qui surviennent à l'avant.

Depuis 2010, l'arrondissement de St-Laurent installe de façon volontaire des protections latérales sur certains de ses véhicules lourds. En ce qui concerne la Ville de Montréal, elle a exprimé sa volonté d'installer des protections latérales sur 1 000 de ses véhicules lourds. Quant au Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER), en réponse à la demande de collaboration de l'arrondissement de St-Laurent, il a mis sur pied un projet pilote pour munir les véhicules lourds neufs du MTQ de protections latérales, notamment pour évaluer les impacts de ce type d'équipement sur le véhicule en période hivernale.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Comme nous l'avons mentionné à la section précédente, chaque année au Québec, plusieurs accidents, dont certains mortels, impliquent des véhicules lourds et des cyclistes, particulièrement dans le contexte urbain de Montréal. Le point d'impact de ces accidents n'est toutefois pas nécessairement situé sur le côté droit du véhicule.

²⁹ Conseil national de recherches Canada, *Side Guards for Trucks and Trailers*, 2010.
http://www.safetrucks.ca/resources/National_Research_Council_Truck_Side_Guard_Study_2010-03-01.pdf

Selon les organisations représentant les cyclistes, compte tenu du nombre croissant de cyclistes sur les routes, toute mesure visant à réduire les blessures chez les cyclistes doit être privilégiée, dont l'installation des protections latérales sur les véhicules lourds.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

En Europe, en vertu du Règlement n° 73 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), l'installation de protections latérales sur les camions et sur les remorques de transport de marchandises d'une masse maximale excédant 3 500 kg est obligatoire. L'installation des protections latérales n'est pas exigée pour les camions tracteurs et les véhicules à configuration spéciale. Depuis l'entrée en vigueur de l'obligation d'installer des protections latérales sur certains véhicules lourds, on a observé une amélioration du bilan routier en Europe. Il est cependant impossible de quantifier quelle portion de l'amélioration du bilan routier des cyclistes est due à l'adoption du Règlement n° 73. Néanmoins, on a constaté que les protections latérales ont réduit les décès et les blessures graves des cyclistes de façon plus importante que pour les piétons.

Le Japon oblige l'installation de protections latérales sur les camions de transport de marchandises et sur les véhicules automobiles d'une masse brute de 8 000 kg et plus. Les autobus et les véhicules semblables, de même que les véhicules dont la configuration empêche les usagers vulnérables d'être happés sous les roues, sont exemptés de cette obligation.

Après une étude des statistiques et une étude d'impact sur l'installation des protections latérales, l'Australie a décidé de ne pas obliger l'installation de telles protections sur les véhicules. Selon les études australiennes, la majorité des décès résultant d'un encastrement avec un véhicule lourd sont liés à une collision frontale, et non à une collision latérale.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET D'OBLIGER L'INSTALLATION DE PROTECTIONS LATÉRALES SUR LES VÉHICULES LOURDS

- ✓ Trois organisations représentant les cyclistes souhaitent l'obligation d'installer des protections latérales sur les véhicules lourds, et ce, même si ce genre d'équipement ne peut être installé sur tous les types de véhicules lourds.
- ✓ Plusieurs membres souhaitent que les répercussions de l'ajout de protections latérales soient évaluées avant d'introduire une loi en ce sens. Quelques organisations se questionnent notamment à savoir si l'installation de barres ou de jupes latérales entraînerait une surcharge des véhicules lourds ou si des amoncellements de glace pourraient s'en détacher, ce qui peut constituer un risque pour les autres usagers de la route.
- ✓ Quelques membres, dont une organisation qui représente les cyclistes, mentionnent que l'ajout d'équipement de visibilité visant la diminution des angles morts des véhicules lourds doit constituer une priorité avant de rendre obligatoire l'installation de barres ou de jupes latérales.
- ✓ Deux organisations représentant les cyclistes souhaitent que les conducteurs de camions surdimensionnés soient accompagnés lorsqu'ils circulent en milieu urbain.
- ✓ Une organisation représentant les cyclistes propose de voir les effets des barres et des jupes latérales installées sur les camions de certains arrondissements de la Ville de Montréal avant d'introduire une loi l'obligeant pour l'ensemble de la province.

PHARES, FEUX ET RÉFLECTEURS DE BICYCLETTE

Afin de pouvoir circuler en toute sécurité, étant un usager vulnérable qui partage la chaussée avec des véhicules plus rapides et plus lourds, le cycliste doit s'assurer de bien voir et d'être vu. Comme c'est le cas pour tout autre véhicule, l'utilisation de phares, de feux et de réflecteurs constitue la meilleure façon d'assurer cette visibilité, principalement la nuit, mais également lorsque les conditions atmosphériques l'exigent.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Depuis plus de 50 ans, on exige des cyclistes cet équipement de sécurité pour assurer leur visibilité. Les exigences ont évolué, si bien qu'aujourd'hui est requis, en vertu du Code de la sécurité routière (CSR), l'équipement suivant :

Articles du CSR :

« **232.** Toute bicyclette doit être munie d'au moins :

- 1° un réflecteur blanc à l'avant;
- 2° un réflecteur rouge à l'arrière;
- 3° un réflecteur jaune à chaque pédale;
- 4° un réflecteur fixé aux rayons de la roue avant;
- 5° un réflecteur fixé aux rayons de la roue arrière.

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. »

« **233.** Toute bicyclette doit également, la nuit, être munie d'au moins un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. »

Le CSR prévoit également une obligation pour les commerçants de bicyclettes.

« **233.1.** Il est interdit à une personne qui fait le commerce de bicyclettes de vendre, d'offrir en vente, de louer ou d'offrir en location une bicyclette à moins qu'elle ne soit munie des réflecteurs prévus à l'article 232. »

Enfin l'article 237 précise la portée des réflecteurs requis à l'article 232. Cette distance est passée de 60 à 150 mètres depuis le début des années 1960, démontrant ainsi l'importance accordée par le CSR à la visibilité des cyclistes.

Visibilité.

« **237.** Les phares, les feux et les réflecteurs visés au présent chapitre doivent être visibles d'une distance d'au moins 150 mètres et conformes aux normes établies par règlement.

Ils doivent être dégagés de toute matière obstruante en diminuant l'efficacité. »

Malgré les avancées technologiques qui ont marqué le domaine du vélo au cours des 20 dernières années, les exigences du CSR sont restées pratiquement les mêmes durant cette période. À titre d'exemple, les pédales dites « automatiques » que l'on retrouve aujourd'hui sur l'ensemble des bicyclettes sportives et sur une grande proportion des bicyclettes de montagne ne peuvent plus être pourvues des réflecteurs exigés par le 3^e alinéa de l'article 232. Ceci fait en sorte que l'article 233.1 ne peut plus être respecté intégralement.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À LA SITUATION ACTUELLE

La disponibilité de l'équipement, des accessoires et des vêtements munis de bandes réfléchissantes est grandissante et pourrait constituer des options à certains dispositifs de visibilité actuellement exigés par le CSR. Toutefois, la bande réfléchissante, pour laquelle aucun critère de performance n'est actuellement établi, du moins en Amérique du Nord, n'atteint pas la résistance aux éléments et l'efficacité (distance à laquelle elle est visible) d'un réflecteur conforme aux normes de la Society of Automotive Engineers (SAE) ou de la Consumer Product Safety Commission (CPSC).

L'aversion que semblent avoir les organisations qui représentent des cyclistes envers l'obligation d'installer des réflecteurs sur une bicyclette n'a pas vraiment été explicitée lors des travaux du comité. Il faut toutefois reconnaître que l'évolution technologique de la bicyclette, et principalement celle de certains types de pédales et de chaussures, ne permet plus de prévoir les réflecteurs requis en vertu du 3^e alinéa de l'article 232 du CSR. Dans leurs demandes, les organisations qui représentent des cyclistes ne semblent toutefois pas tenir compte du fait que les bicyclettes utilisées par les jeunes et les personnes plus âgées sont toujours équipées de pédales conventionnelles.

Le CSR pourrait à la place prévoir une option à certains réflecteurs, comme le prévoit la Californie. Des pneus à flancs réfléchissants et des bandes réfléchissantes portées sur les chevilles ou sur les chaussures du cycliste pourraient constituer des options aux réflecteurs exigés sur les pédales et sur les rayons des roues.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Un sondage effectué auprès des administrations canadiennes et américaines a démontré une grande variabilité des exigences en matière de visibilité pour les cyclistes, allant de l'installation sur le vélo, ou le port, d'au moins un élément réfléchissant (New Hampshire), jusqu'à des exigences semblables à celles en vigueur au Québec, comme c'est le cas en Californie, notamment. Cependant, contrairement au Québec, la Californie prévoit déjà des options pour remplacer les réflecteurs des rayons de roues et ceux des pédales.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE AU SUJET DE L'ÉQUIPEMENT DE VISIBILITÉ

- ✓ Certains membres qui représentent des cyclistes suggèrent d'éliminer complètement l'article 232 (réflecteurs) et de donner au cycliste la responsabilité de sa visibilité, principalement la nuit. Toutefois, d'autres organisations qui représentent des cyclistes sont favorables à l'ajout d'options aux réflecteurs au lieu d'éliminer l'article 232.
- ✓ La plupart des autres membres sont en faveur du maintien des exigences de l'article 232. En effet, plusieurs organisations se sont montrées inquiètes au sujet du remplacement de réflecteurs (régis par des normes) par des vêtements munis de bandes (qui ne sont pas régis par des normes) et privilégient donc les dispositifs installés directement sur le vélo.
- ✓ L'ensemble des membres présents est d'avis de maintenir l'obligation d'un phare et d'un feu pour circuler la nuit (article 233).
- ✓ Certains membres souhaitent voir les exigences quant à la visibilité s'appliquer lorsque les conditions météorologiques l'exigent, et non pas uniquement la nuit.
- ✓ Certains membres souhaitent pouvoir porter le phare au haut du corps plutôt que fixé à la bicyclette.

FREINS D'UNE BICYCLETTE

Comme tout autre véhicule, la bicyclette doit être pourvue d'un système de freins. Dès 1974, le CSR exigeait que le frein agisse minimalement sur la roue arrière de la bicyclette. Quant à sa performance, le frein devait être « *suffisamment puissant pour immobiliser rapidement le bicycle [...] en cas d'urgence.* »

Plus tard, le critère de performance a été remplacé par le suivant (article 247) : « [...] *suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane* », tout en conservant l'obligation que le système de freins agisse sur la roue arrière. Même sans cette précision, il est aisé de comprendre que le critère de performance ne peut raisonnablement s'appliquer à la roue avant puisqu'un tel blocage entraînerait automatiquement une perte de contrôle, suivie d'une chute.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Les exigences actuellement prévues au Code de la sécurité routière (CSR) sont les suivantes :

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

« **249.** *Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un système de freins d'un véhicule routier ou d'une bicyclette est défectueux ou inopérant, peut exiger que ce véhicule soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire jusqu'à ce que la situation ait été corrigée.* »

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À LA SITUATION ACTUELLE

Depuis quelques années, on a vu apparaître des bicyclettes dont la roue arrière est entraînée par un pignon fixe. On les appelle « fixies ». Ces bicyclettes sont populaires auprès des messagers à vélo qui sillonnent les artères montréalaises. Certains utilisateurs de ces vélos croient, à tort, que le fait de pouvoir retenir la roue arrière en arrêtant le pédalier constitue une équivalence au système de freins requis par le CSR. Certains ajoutent un frein qui agit sur la roue avant pour aider aux arrêts en cas d'urgence. Cette pratique est donc en contravention avec les exigences du CSR.

Plusieurs organisations représentant des cyclistes proposent que plus de latitude soit laissée quant au positionnement du système de freins. Toutefois, les discussions n'ont pas permis d'éclairer le comité sur les justifications d'une telle demande.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Pour plusieurs des administrations nord-américaines, le critère de performance du système de freins est similaire à celui que l'on retrouve dans le CSR, c'est-à-dire que l'on exige que le frein puisse bloquer la roue sur un pavé sec. C'est le cas, notamment, en Californie, dans l'État de New York, en Pennsylvanie, en Virginie, en Louisiane ainsi qu'en Ontario. On déduira que l'emplacement privilégié par ces administrations pour l'installation du frein est également la roue arrière, lorsque cette précision est absente.

D'autres administrations, dont le Maine, le New Hampshire, le Wyoming, le Tennessee et l'Utah, exigent que le frein soit assez puissant pour immobiliser une bicyclette circulant à X milles à l'heure (10 ou 15 milles selon l'État) sur une distance de Y pieds (de 15 à 30 pieds selon l'État).

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE AU SUJET DU SYSTÈME DE FREINS

- ✓ Seules deux organisations représentant des cyclistes avaient demandé que soit retirée l'obligation que le frein agisse sur la roue arrière.
- ✓ Lors des discussions sur le sujet, d'autres organisations représentant des cyclistes se sont montrées favorables au retrait de cette obligation, tandis que d'autres n'ont pas exprimé d'opinion.
- ✓ Plusieurs membres ont indiqué ne pas avoir de position concernant les freins. Parmi ceux qui se sont prononcés, certains sont du même avis que les organisations représentant des cyclistes, alors que d'autres sont en faveur du maintien du frein sur la roue arrière qui, selon elles, serait plus sécuritaire, notamment pour les jeunes et les apprentis conducteurs.

SANCTIONS

EMPORTIÉRAGE : DÉFINITION D'ACCIDENT ET SANCTION

Les cyclistes sont particulièrement à risque de heurter une portière de véhicule, car ils circulent dans la portion droite de la chaussée, à proximité des véhicules stationnés. Les blessures qui s'ensuivent peuvent être graves, voire mortelles, chez les cyclistes victimes d'emportiérage.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR ET À LA LAA

Définition d'accident dans le Code de la sécurité routière (CSR) et dans la Loi sur l'assurance automobile (LAA)

Au Québec, les cas d'emportiérage sont exclus de la définition d'accident au sens du CSR, car celle-ci se limite aux véhicules routiers en mouvement.

CSR : art. « 167. *Pour l'application du présent titre, un accident est un événement au cours duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement.* »

Les cas d'emportiérage ne sont pas compilés dans le bilan statistique de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Toutefois, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) les compile, par l'entremise des constats d'infraction émis aux occupants d'un véhicule routier qui ont ouvert leur portière sans s'être assurés de pouvoir faire la manœuvre sans danger. Le SPVM a recensé 60 cas d'emportiérage en 2012, 107 en 2013 et 155 en 2014 (en date du 7 novembre 2014).

Par contre, bien que les cas d'emportiérage ne soient pas définis comme un accident au sens du CSR, les victimes peuvent soumettre une demande d'admissibilité au régime public d'assurance automobile, car la définition d'accident dans la LAA ne se limite pas aux véhicules routiers en mouvement; elle vise plutôt le préjudice causé par une automobile, par son usage ou par son chargement.

LAA : art. « 1. *Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par: «**accident**»: tout événement au cours duquel un préjudice est causé par une automobile;*

[...]

*« **préjudice causé par une automobile**»: tout préjudice causé par une automobile, par son usage ou par son chargement, y compris le préjudice causé par une remorque utilisée avec une automobile, mais à l'exception du préjudice causé par l'acte autonome d'un animal faisant partie du chargement et du préjudice causé à une personne ou à un bien en raison d'une action de cette personne liée à l'entretien, la réparation, la modification ou l'amélioration d'une automobile; [...] ».*

Lorsqu'une personne soumet une demande d'admissibilité au régime public d'assurance automobile, l'un des documents privilégiés permettant d'appuyer la demande est le rapport d'accident. Toutefois, d'autres types de preuve sont acceptés, tels que le rapport d'événement, le dossier hospitalier et le rapport de l'ambulancier.

Sanction en cas d'emportierage

L'article 430 du CSR prévoit que : « 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 manœuvre sans danger. » Celui qui y contrevient est passible d'une amende de 30 \$ à 60 \$. Aucun point d'inaptitude n'est toutefois inscrit à son dossier de conduite.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Lorsqu'un cas d'emportierage survient, il y a de la confusion, car la victime souhaite obtenir un rapport d'accident, en pensant que seul ce formulaire est admissible pour soumettre une demande d'indemnité à la SAAQ. Les policiers, quant à eux, ne peuvent rédiger un rapport d'accident, car l'emportierage n'en est pas un selon le CSR.

Par ailleurs, la sanction prévue pour les cas d'emportierage n'est pas représentative de la gravité des blessures qui peuvent survenir chez le cycliste. Le Bureau du coroner a émis la recommandation d'augmenter la sévérité de la sanction à ce sujet, à la suite du décès de cyclistes à Montréal en 2013. Il survient également de nombreux « presque accidents », où les occupants du véhicule ne prennent pas conscience de la gravité de leurs actes.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

Compilation des cas d'emportierage dans les rapports d'accident

En Ontario, la définition d'accident se limite, tout comme dans le CSR, au véhicule en mouvement. Les cas d'emportierage ne sont donc pas recensés dans le bilan statistique de cette province. En Alberta et au Manitoba, les cas d'emportierage sont recensés seulement s'ils surviennent sur un chemin public et s'ils causent des dommages d'au moins 2 000 \$.

En Colombie-Britannique, les cas d'emportierage sont considérés comme un accident et, par le fait même, sont mentionnés dans les rapports d'accident. Toutefois, depuis 2008, les policiers n'ont plus l'obligation de rapporter tous les accidents, ce qui a fait diminuer le nombre de rapports d'accident transmis à l'administration, particulièrement en ce qui concerne les accidents n'entraînant pas de blessures mortelles. De plus, l'administration a de la difficulté à recenser les cas d'emportierage dans le cadre de ses données statistiques, car il n'y a pas de code ou de définition précise dans le rapport d'accident.

Sanction en cas d'emportierage

Le montant de l'amende prévue pour cette infraction varie d'une administration canadienne à l'autre. Par exemple, en Ontario, elle varie entre de 300 \$ et 1000 \$ tandis qu'en Colombie-Britannique elle est de 81 \$ et au Nouveau-Brunswick, d'au moins 140 \$. Par ailleurs, en Ontario, en Colombie-Britannique et au Yukon, l'inscription de points d'inaptitude au dossier de conduite est également prévue pour la personne en infraction. En Ontario, 3 points d'inaptitude sont inscrits au dossier du conducteur tandis qu'en Colombie-Britannique et au Yukon, on parle de 2 points d'inaptitude.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET D'INCLURE LES CAS D'EMPORTIÉRAGE DANS LA DÉFINITION D'ACCIDENT DANS LE CSR ET À L'EFFET D'AUGMENTER LA SÉVÉRITÉ DE LA SANCTION POUR LES CAS D'EMPORTIÉRAGE

- ✓ L'ensemble des membres qui représentent les cyclistes propose que la définition d'accident du CSR inclue les cas d'emportiérage, afin que ceux-ci soient compilés dans les données statistiques de la SAAQ. Toutefois, certaines organisations du groupe de discussion ne sont pas en accord avec cette suggestion. Une modification de la définition d'accident aura des répercussions sur la comparaison des données d'accident avec celles des années antérieures, avec celles des autres administrations canadiennes et à l'échelle internationale. Dans le but de comptabiliser les cas d'emportiérage, il faudra également modifier le rapport d'accident, qui est déjà surchargé d'information.
- ✓ L'ensemble des membres aimerait que les cyclistes soient davantage sensibilisés à la possibilité de soumettre une demande d'indemnité en cas d'emportiérage ainsi qu'aux documents qui peuvent être soumis pour ce faire. Il y a également lieu de poursuivre la sensibilisation des policiers à cet effet, afin qu'ils puissent en informer les victimes d'emportiérage.
- ✓ L'ensemble des membres est en accord avec le fait que la sévérité de la sanction pour les cas d'emportiérage soit augmentée. Certaines organisations sont en accord avec la proposition d'avoir une sanction similaire à celle imposée pour le dépassement non sécuritaire d'un cycliste, c'est-à-dire entre 200 \$ et 300 \$, et l'inscription de 2 points d'inaptitude au dossier de conduite.

SANCTIONS DESTINÉES AUX CYCLISTES

L'inscription de points d'inaptitude au dossier de conduite du cycliste date de 1986, année où le CSR a soumis les cyclistes aux mêmes règles de la circulation que les conducteurs d'autres véhicules, dans tous les cas où la règle est applicable à la conduite d'une bicyclette.

DISPOSITIONS PRÉVUES AU CSR

Les règles du Code de la sécurité routière (CSR) visent autant les conducteurs d'un véhicule routier que les cyclistes. La sanction pour le cycliste en infraction est une amende de 15 \$ à 30 \$ et l'inscription de 2 à 3 points d'inaptitude à son dossier de conduite, selon l'infraction commise. Les cyclistes en infraction qui ne détiennent pas de permis de conduire se verront ouvrir un dossier de conduite à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et les points d'inaptitude associés à l'infraction y seront inscrits pour une période de deux ans. Quant aux cyclistes âgés de moins de 14 ans qui sont en infraction, ils ne pourront, selon l'article 5 du Code de procédure pénale, recevoir de sanction, y compris l'inscription de points d'inaptitude.

Pour les règles destinées uniquement aux cyclistes, l'amende est de 15 \$ à 30 \$, à l'exception de la règle concernant le port de baladeur ou d'écouteurs, pour laquelle l'amende varie entre 30 \$ et 60 \$.

Par ailleurs, s'applique également aux cyclistes l'article 327 du CSR, dont le libellé est le suivant : « Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée. » Le cycliste en infraction est passible d'une amende de 1 000 \$ à 3 000 \$ et de l'inscription de 4 points d'inaptitude à son dossier de conduite. À cet effet, un cycliste a reçu un constat d'infraction, en 2013, pour avoir traversé en diagonale une intersection alors que le feu de circulation était rouge et que des conducteurs le klaxonnaient³⁰.

CONTEXTE DE LA DEMANDE OU PRÉOCCUPATIONS DES ASSOCIATIONS QUI REPRÉSENTENT LES CYCLISTES PAR RAPPORT À L'ÉTAT DE SITUATION ACTUEL

Le montant des amendes pour les cyclistes en infraction est relativement faible, ce qui peut diminuer la perception des risques associés au non-respect des règles du CSR. Par contre, l'inscription de points d'inaptitude crée une iniquité entre les cyclistes détenant un permis de conduire et ceux n'en détenant pas, ainsi qu'entre les cyclistes et les piétons, ces derniers étant passibles seulement d'une amende variant entre 15 \$ et 30 \$.

Un cycliste ne représente pas le même degré de risque pour les autres usagers que le conducteur d'un véhicule routier. La sévérité de la sanction destinée aux cyclistes, y compris celle prévue à l'article 327 (action ou vitesse imprudente), devrait être moindre que celle destinée au conducteur de véhicule routier.

EXPÉRIENCES ET LÉGISLATION ÉTRANGÈRES

En Ontario, l'amende typique pour le cycliste en infraction est de 85 \$. En Alberta, elle varie entre 113 \$ et 175 \$. En Colombie-Britannique, l'amende varie selon le type d'infraction. Celle associée à une règle propre aux cyclistes est de 95 \$, tandis que celle associée à une règle qui s'applique tant aux cyclistes qu'aux conducteurs de véhicules routiers est de 145 \$. Aucune inscription de points d'inaptitude n'est prévue comme sanction dans ces administrations.

³⁰ Cour supérieure, *Longueuil (Ville de) c. Rodrigue*, 2013 QCCS 6172, 2013. Consulté sur [\[citoyens.souqij.qc.ca\]](http://citoyens.souqij.qc.ca).

Aux États-Unis, notamment en Californie, au Massachusetts et en Floride, plusieurs administrations exigent des amendes avoisinant 20 \$.

En France, l'amende pour les cyclistes en infraction varie selon l'infraction commise. Par exemple, une amende de 35 € est prévue pour ne pas avoir porté un gilet réfléchissant le soir, tandis qu'une amende de 135 € est prévue pour ne pas avoir respecté un feu de circulation ou un panneau d'arrêt.

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU GROUPE À L'EFFET DE REVOIR LES SANCTIONS DESTINÉES AUX CYCLISTES EN INFRACTION

- ✓ Une partie des membres, est en accord avec l'augmentation du montant des amendes destinées aux cyclistes en infraction. La plupart des associations cyclistes souhaitent que le montant des amendes destinées aux cyclistes soit établi en tenant compte qu'ils représentent un niveau de risque pour les autres usagers moins élevé que les conducteurs de véhicule routier.
- ✓ Quant à l'inscription de points d'inaptitude au dossier de conduite des cyclistes en infraction, l'ensemble des membres qui représentent des cyclistes souhaite sa suppression. Une partie des autres membres partage l'avis des organisations qui représentent des cyclistes. Toutefois, plusieurs membres ne se sont pas prononcés sur le sujet.
- ✓ Peu de membres se sont prononcés sur la proposition d'exclure les cyclistes de l'article 327. Certaines associations qui représentent les cyclistes se sont prononcées en faveur de cette proposition, tandis que d'autres organisations souhaitent plutôt que l'article 327 s'applique toujours aux cyclistes, car ceux-ci partagent les mêmes routes que les conducteurs de véhicule routier.

CONCLUSION

Au cours des 30 dernières années, les enjeux sociétaux que sont le développement durable, la mobilité et la santé de la population ont pris une importance accrue. Au cours de la même période, les réalités de la pratique du vélo ont également largement évolué. La part modale du vélo a connu une augmentation importante et l'usage du vélo a radicalement changé. Les règles actuelles du CSR, adoptées à la fin des années 1970, alors que la pratique du vélo était considérée comme marginale et peu valorisée, méritent d'être revues afin qu'elles tiennent davantage compte des nouvelles réalités du cyclisme, ainsi que de la progression et de la valorisation de la mobilité active, tout en s'assurant de maintenir la sécurité des déplacements à vélo et un partage harmonieux et équitable avec les autres usagers de la route.

Les travaux du groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes ont permis de susciter des échanges et des débats sur les enjeux de sécurité, de mobilité et d'application de la loi, par rapport aux modifications du CSR qui pourraient être envisagées par le gouvernement en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes et le partage de la route avec les autres usagers.

