

**Revoir le *Code de la sécurité routière*
Opter pour la démarche Code de la rue**

**La proposition de Vélo Québec
pour réhabiliter le Code de la sécurité routière
en faveur de la mobilité durable**

14 août 2014



Vélo Québec

TABLE DES MATIÈRES

I - NOTRE VISION : UNE CIRCULATION SÉCURITAIRE POUR TOUS.....	5
II - L'ÉTAT DE LA SITUATION	6
Le vélo, revu et corrigé.....	6
Une nécessaire modernisation	6
III- PASSER EN SECONDE VITESSE.....	9
Les trois éléments essentiels d'une refonte : mieux protéger les cyclistes, rendre le vélo plus efficace et augmenter les parts modales du vélo.....	9
IV- OPTER POUR LA DÉMARCHE CODE DE LA RUE.....	11
V- UN ARRIMAGE AVEC LA POLITIQUE SUR LE VÉLO	12
VI - LES PROPOSITIONS DE VÉLO QUÉBEC	14
ANNEXE - L'IMPLANTATION DE LA DÉMARCHE CODE DE LA RUE EN BELGIQUE ET EN FRANCE.....	18

Avant-propos

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

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

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied et à vélo dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *À pied, à vélo, ville active*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation des municipalités et des écoles et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active.

En réalisant *À pied, à vélo, ville active*, nous avons constaté que plusieurs enfants n'avaient jamais appris à faire du vélo, ni à circuler à vélo sur la chaussée, ce qui explique pourquoi la pratique du vélo chez les jeunes est la seule qui n'est pas en croissance au Québec. Préoccupé par cette situation, Vélo Québec travaille à l'expérimentation d'un brevet cycliste qui serait offert à l'école aux enfants du deuxième cycle du primaire et qui comprendrait des enseignements théorique et pratique. Des expériences pilote sont en cours. Cette formation permettrait aussi aux jeunes cyclistes d'apprendre comment partager la route.

Les notions de partage et de sécurité qui structurent ces différentes initiatives sont au coeur de la mission de Vélo Québec depuis les débuts. Dans toutes nos initiatives de communication et de promotion autour de la sécurité routière, nous visons un objectif : améliorer la cohabitation entre usagers de la route en rappelant les règles élémentaires et en invitant cyclistes, piétons et automobilistes à la tolérance et au civisme.

L'approche que Vélo Québec privilégie est résolument constructive et positive et vise à responsabiliser chacun des usagers de la route en illustrant le fait que chaque petit geste peut avoir des retombées bénéfiques pour tous.

Depuis la refonte du Code de la route en 1979, à laquelle nous avons activement pris part, nous avons avancé différentes idées pour faire évoluer le vélo et la mobilité active globalement. Certaines ont été intégrées en tout ou en partie, avec l'effet que ces mesures se sont superposées avec plus ou moins de logique dans le Code actuel. Dans les pages qui suivent, nous proposons une nouvelle façon de concevoir le Code de la sécurité routière qui prend en considération la présence croissante du transport actif et son impact sur la circulation.

I - NOTRE VISION : UNE CIRCULATION SÉCURITAIRE POUR TOUS

Dans sa conception actuelle, le Code de la sécurité routière du Québec est dépassé. Bien que plusieurs de ses articles puissent faire l'objet d'une correction et d'une mise à niveau immédiate, nous invitons le ministre des Transports à repenser le *Code* comme un instrument qui permette à *tous les usagers* de circuler de façon sécuritaire sur les rues et les routes du Québec. Une telle approche devrait notamment tenir compte de la présence importante de cyclistes sur les rues en adaptant les différents règlements du Code pour rendre la circulation de tous les usagers aussi fluide et sécuritaire que possible. Il s'agit en quelque sorte d'intégrer un nouveau joueur en tenant compte de ses particularités, tout en utilisant le même espace.

Ainsi, nous souhaitons un cadre réglementaire qui permettra une cohabitation de plusieurs types d'usagers sur la voie publique, de même qu'un partage de la chaussée respectueux et sécuritaire. Ce nouveau cadre, inspiré de la démarche *Code la de la rue* utilisé en France et en Belgique, demande une réglementation plus claire de l'interaction entre les différents usagers et une définition précise du concept de partage de la route. Il intègre également un *principe de prudence* auquel doit se conformer l'ensemble des usagers de la voie publique. Un principe qui rend chacun d'eux respectueux envers les plus lents et les plus légers. C'est d'ailleurs dans ce sens et en fonction de l'interaction des usagers que les articles du Code devraient être revus.

Il demeure toutefois que certaines dispositions du Code concernant directement les cyclistes en vigueur présentement doivent être revus et adaptés rapidement. Nous en analysons quelques-uns plus loin.

II - L'ÉTAT DE LA SITUATION

Le vélo, revu et corrigé...

L'esprit actuel du Code de la sécurité routière (CSR) en ce qui concerne le vélo et les cyclistes date d'une réflexion amorcée à la fin des années 1970. Le CSR fut mis en œuvre en 1981, il y a de ça plus de trente ans. Quelques amendements ont été faits depuis, mais pour l'essentiel on a peu considéré tous les nouveaux usages du vélo et l'importante augmentation de son utilisation, particulièrement en milieu urbain.

Au moment de la publication du Code de la sécurité routière en 1981 (qui succède au Code de la route), nous sommes dans une vision de route et de voirie et de vélo comme loisir et jouet pour les enfants. Les premières pistes cyclables apparaissent dans quelques villes du Québec, mais leur vocation est essentiellement récréative. On fait du vélo les fins de semaines ou les soirs de semaine, en couple ou avec les enfants. Se rendre au travail ou à l'école à vélo est réservé à un petit groupe, pour la plupart des jeunes qui n'hésitent pas à braver la circulation.

L'augmentation impressionnante qu'a connue l'utilisation du vélo par la suite ne fait aucun doute. Songeons aux changements qui ont marqué les 30 dernières années dans ce domaine : l'aménagement de réseaux cyclables, la création de plusieurs événements cyclistes à travers le Québec, portée par le Tour de l'Île de Montréal, la multiplication des modèles de vélos et d'équipements de toutes sortes disponibles sur le marché, le développement du tourisme à vélo et le lancement de la Route verte, qui amené les villes de toutes tailles à se doter d'un plan vélo ou de mobilité durable.

Si la hausse de l'usage du vélo est observable globalement au Québec, ce sont les milieux urbanisés qui se démarquent davantage. Selon *L'état du vélo au Québec*, le nombre d'adultes qui choisissent ce mode de transport à Montréal a doublé entre 2000 et 2010, passant de 25 % à 53 % des cyclistes. Dans la Ville de Québec, c'est 40% des cyclistes et à Gatineau, 36%. Le nombre de cyclistes présents sur les infrastructures cyclables augmente aussi de façon importante. Lorsqu'un nouvel axe apparaît, il est pris d'assaut! La part modale du vélo atteint 2 % à l'échelle de l'île de Montréal et jusqu'à 5% dans les quartiers centraux (600 000 résidents). Bref, en quelques décennies le vélo est passé de jouet à véritable moyen de transport, réalité que l'effet BIXI a d'ailleurs permis de renforcer. Bref, en 30 ans, l'usage du vélo a radicalement changé.

Une nécessaire modernisation

Vélo Québec fait valoir depuis plusieurs années que le Code de la sécurité routière a besoin d'être modernisé. Nous avons amené cette idée en 2006, dès les débuts de la Table québécoise sur la sécurité routière. En 2013 à Montréal, une importante intervention policière auprès des cyclistes a fait ressortir clairement (et publiquement) le fait que plusieurs articles du Code de la sécurité routière étaient désuets et difficilement applicables. En novembre dernier, à la suite de l'examen de trois accidents mortels survenus à Montréal, le Bureau du coroner invitait le gouvernement du Québec à moderniser et adapter le code. Une telle mise à niveau permettrait justement de tenir compte de la présence importante du vélo sur la chaussée, différente de celle des années 1970 et 1980, et de tenir compte également de la forte progression de la mobilité active dans les villes au cours des dernières années.

Plusieurs cyclistes considèrent que le Code de la sécurité routière les traite comme des citoyens de second ordre. Malgré tous les développements d'infrastructures cyclables que nous avons connus ces dernières années, la place du vélo sur la chaussée vélo reste à définir en maints endroits. Voici quelques situations sur lesquelles nous reviendrons plus loin dans ce document :

Espace vital

Actuellement, le Code exige du cycliste de circuler à l'extrême droite de la chaussée (CSR.487), sur la route comme dans une rue en ville. L'extrême droite de la chaussée est en général l'endroit où l'on retrouve des autos stationnées, les grilles d'égouts et les débris et où la qualité du revêtement n'est pas toujours à son meilleur. La situation est tout aussi dangereuse sur les routes provinciales lorsque l'accotement n'est pas asphalté ou qu'il est en très mauvais état.

En remplaçant le libellé « à l'extrême droite de la chaussée » par « un corridor d'environ 1,5 mètre de la limite droite de la chaussée ou des voitures stationnées, sauf aux intersections, pour les dépassements ou pour éviter des obstacles sur la chaussée » on rendra explicite la possibilité de circuler en dehors de la zone d'ouverture des portières de voiture et à l'écart des grilles d'égout et des débris (verre cassé, abrasifs) qui s'accumulent souvent en bordure de la chaussée. Ce libellé permettra également aux cyclistes de se positionner correctement à l'approche des intersections, notamment en présence d'une voie exclusive de virage à droite pour les véhicules ou lorsque les cyclistes veulent faire un virage à gauche.

De plus, l'article 341 stipule « qu'une auto 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 ». Le problème ici est que l'article ne définit pas cet espace suffisant. La norme internationale est 1,0 m lorsque la limite de vitesse est inférieure à 50 km/h et 1,5 m à des vitesses plus élevées.

Signalisation

Le Code demande au conducteur d'une bicyclette d'immobiliser son vélo complètement à l'arrêt, mais la réalité montre que dans une très forte proportion, les cyclistes négocient les arrêts autrement, et cela depuis toujours, en ralentissant et en s'assurant que la voie est libre avant de traverser l'intersection.

Feu piéton

Un flou réglementaire existe quant à l'usage du feu piéton. À certains endroits le conducteur d'une bicyclette est tenu de l'utiliser, puisqu'il s'agit du seul feu permettant de franchir l'intersection. Ailleurs, les services de police s'en remettent à la fonction exclusive de ce feu et n'hésitent pas à émettre des constats d'infraction aux conducteurs d'une bicyclette. Autoriser ceux-ci à utiliser le feu piéton leur conférerait le même avantage que celui octroyé aux piétons, soit ce lui de pouvoir s'engager dans l'intersection en sécurité avant que les automobiles soient autorisées à le faire. Ces quelques secondes qui leur donnent *une longueur d'avance sur les automobiles*, sont tout aussi précieuses pour le conducteur d'une bicyclette que pour le piéton cherchant à traverser en sécurité.

Dispositifs de visibilité

Alors que les bandes réfléchissantes sont devenues omniprésentes sur les équipements de vélo (pneus, sacoches, autocollants réfléchissants) et les vêtements de sport (casque, souliers, collants, vestes et manteaux) et que plusieurs vélos sont maintenant dotés d'un système d'éclairage actif très puissant, un cycliste est toujours passible d'un constat d'infraction si son vélo n'est pas équipé de l'ensemble des réflecteurs prescrits par le Code. Et cela sans compter le fait que techniquement, il

est impossible de munir d'un réflecteur une pédale automatique (pédale à clip), alors que celles-ci équipent aujourd'hui la majorité des vélos de route et de randonnée. Le Code actuel ne tient définitivement pas compte de ces avancées au niveau des équipements.

Montants des amendes

Au printemps dernier, un cycliste de Longueuil ayant traversé sur un feu rouge a été condamné par un juge de la Cour supérieure à 1 000 \$ d'amende pour une conduite «mettant en péril la sécurité ou la vie des personnes». Un précédent, puisque cet article de loi n'avait jamais été invoqué pour pénaliser un cycliste. À la même rubrique du montant des amendes prévues au Code, on trouve celle de 30\$ pour un automobiliste qui frappe un cycliste en ouvrant négligemment une portière. En 2013, deux cyclistes sont décédés dans ces circonstances à Montréal. Nous nous questionnons sur cette étonnante façon de juger les situations qui mettent en péril la sécurité ou la vie des personnes.

Ce ne sont là que quelques exemples qui illustrent les failles d'un Code qui ne tient pas compte de l'usage contemporain du vélo et qui n'est pas harmonisé avec la Politique sur le vélo du ministère des Transports (2008), ni avec les nombreuses politiques et orientations gouvernementales et municipales en faveur de la mobilité durable, de l'aménagement du territoire, d'un meilleur usage de l'énergie et de la promotion des saines habitudes de vie. Bref, un code qui est en retard sur les autres politiques gouvernementales.

III- PASSER EN SECONDE VITESSE

Les trois éléments essentiels d'une refonte : mieux protéger les cyclistes, rendre le vélo plus efficace et augmenter les parts modales du vélo.

1-Mieux protéger les cyclistes

En novembre 2013, à la suite de l'examen de trois accidents mortels survenus à Montréal, le Bureau du coroner invitait le gouvernement du Québec à moderniser et adapter le Code à la réalité actuelle des déplacements actifs notamment. Quelques mois plus tard, en avril 2014, la très forte couverture médiatique d'un accident qui a coûté la vie à une cycliste montréalaise lorsqu'elle franchissait un passage dénivelé dangereux a fait ressortir publiquement la nécessité de mieux protéger les cyclistes. D'ailleurs, la rapidité avec laquelle la Ville de Montréal a annoncé un plan d'action visant à sécuriser les déplacements cyclistes sous les passages inférieurs illustre bien cette nécessité.

Mais corriger la configuration de certains lieux n'est pas suffisant. Des aménagements visant à sécuriser ces améliorations doivent aller de pair avec des dispositions du Code de la sécurité routière, tel l'usage des trottoirs dans les zones inhospitalières ou dangereuses pour les cyclistes, la distance de dépassement d'un cycliste et les limites de vitesse permises sur la chaussée.

Bref, il importe encore plus de faire en sorte que les cyclistes soient en sécurité sur l'ensemble du réseau routier.

2-Rendre le vélo plus efficace

Pour rendre la circulation à vélo plus efficace, il faut déployer des mesures à son avantage. Par des aménagements, par des mesures favorisant sa priorité à l'égard des véhicules moteur et par un Code de la sécurité routière mieux adapté à son utilisation actuelle. Il faut sécuriser et rendre possible les déplacements pour tous, peu importe leur degré d'expérience. Le concept des « 8-80 cities » développé par Gil Peñalosa, à Toronto, est clair¹ : peu importe son âge, le citoyen a le droit d'évoluer dans sa ville et se déplacer à pied et à vélo ! Dans plusieurs juridictions où l'usage du vélo se compare à ce que l'on peut observer au Québec, on a constaté au cours des dernières années l'instauration de mesures afin d'augmenter l'efficacité et le potentiel du vélo. Au-delà de l'aménagement cyclable typique (piste ou bande cyclables) et justement dans cet esprit d'accorder une forme de priorité au vélo, certaines municipalités ont introduit le sas vélo² et procédé au réglage et à la synchronisation des feux de circulation de façon à offrir une priorité aux cyclistes aux intersections et ainsi de diminuer les conflits avec les autos. Ces mesures, de juridiction municipale, donnent concrètement au vélo une longueur d'avance aux intersections et en sécurisent sa pratique.

Il faut oser donner cette longueur d'avance. Il faut oser remettre en question les façons de concevoir les voies publiques et certaines règles établies au début du siècle dernier pour gérer la circulation automobile, essentiellement. C'est ce qu'ont fait les Pays-Bas et le Danemark il y a quelques décennies. C'est ce qu'ont fait plus récemment la Belgique et la France, qui ont une bien moins longue tradition du vélo urbain, en adoptant la démarche *Code de la rue*. La particularité de celui-ci est qu'il octroie un plus haut niveau de priorité aux piétons et aux cyclistes et sensibilise les automobilistes à la sécurité de ces derniers.

¹ <http://www.8-80cities.org/>

² Le sas vélo est une zone peinte aménagée à l'avant de la ligne d'arrêt des véhicules automobiles à une intersection gérée par des feux.

3-Augmenter les parts modales du vélo

L'expérience des dernières années nous prouve qu'en sécurisant la pratique du vélo, on augmente sa part modale. Pour être conséquent avec les orientations gouvernementales et municipales qui militent en faveur de la mobilité durable, de l'aménagement du territoire, d'un meilleur usage de l'énergie et de la promotion des saines habitudes de vie, il faut que les nouvelles mesures qui sécurisent la pratique incitent de nouvelles personnes à se déplacer à vélo. Et le potentiel est grand. À Montréal, Québec et Gatineau, le tiers des travailleurs résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Dans des villes comme Trois-Rivières et Sherbrooke, 50 % résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parcourir 5 km à vélo en ville prend de 20 à 25 minutes. Considérant que 54 % de la population québécoise fait du vélo et que 37 % l'utilise à des fins de transport, il n'est pas illusoire de penser que le vélo est une solution pratique et efficace à la mobilité urbaine.

IV- OPTER POUR LA DÉMARCHE CODE DE LA RUE

À partir du moment où l'on souhaite favoriser et valoriser les déplacements actifs, il faut voir comment rendre ceux-ci encore plus efficaces et plus sécuritaires. La démarche *Code de la rue* adoptée en France et en Belgique³ s'appuie sur le fait que la voie publique n'est pas vouée exclusivement à la circulation automobile et que chaque usager y a sa place, avec une attention particulière portée aux plus vulnérables⁴. La démarche *Code de la rue* redéfinit le partage de la voie publique entre les différents usagers et introduit le *principe de prudence* selon lequel les automobilistes doivent prendre en considération le faible niveau de protection des piétons et des cyclistes et faire preuve de précaution face à eux pour des raisons évidentes. Selon la même logique, les cyclistes doivent faire preuve de prudence à l'égard des piétons.

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

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

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

En priorisant le piéton et le cycliste selon la démarche *Code de la rue*, on ouvre également la porte aux municipalités pour qu'elles réalisent des aménagements sans équivoque envers les plus vulnérables : trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau, zones de rencontres, vélorues, etc. Dans ces endroits, c'est l'automobiliste qui franchit l'espace des piétons et des cyclistes et non ceux-ci qui empruntent la chaussée. D'où l'idée de prudence.

Il s'agit d'une approche qui change le rôle du Code de la sécurité routière pour en faire un élément de promotion de la prudence sur nos routes. Ces changements doivent être accompagnés de programmes gouvernementaux de promotion du partage de la route de façon à faire évoluer les mentalités sur la façon de vivre ensemble sur la route. De tels changements sociaux sont atteignables comme en fait foi l'évolution de la perception de l'alcool au volant dans les 20 dernières années au Québec.

³ Voir en annexe **L'implantation de la démarche Code de la rue en Belgique et en France.**

⁴ **Le code de la rue...la rue pour tous.** Institut belge pour la sécurité routière. 22pp. Octobre 2005

V- UN ARRIMAGE AVEC LA POLITIQUE SUR LE VÉLO

Les initiatives qui ont été mises de l'avant en Belgique et en France sont intéressantes à plusieurs égards, même si elles ne se comparent pas avec les politiques musclées en faveur du vélo adoptées aux Pays-Bas ou au Danemark (là où la part modale du vélo atteint maintenant 40%). Les premiers sont des pays où la culture vélo a longtemps été associée à la pratique sportive plutôt qu'au transport et où l'essor du vélo dans les villes est relativement récent. Comme chez nous, ce sont des sociétés où la culture de l'automobile est encore très présente.

Jusqu'à maintenant au Québec, l'intégration du vélo dans les milieux urbanisés a surtout été faite par la réalisation d'aménagements (pistes, bandes, modération de circulation); c'est d'ailleurs à ce titre que le Québec s'est démarqué de plusieurs autres administrations canadiennes et américaines. La première *Politique sur le vélo* du ministère des Transports en 1995 et sa révision en 2008 ont contribué au développement de ces infrastructures valorisant la mobilité active. Des programmes financiers ont permis aux municipalités du Québec de se doter d'un minimum d'infrastructures, notamment, pour les petites municipalités, dans le cadre de la construction de la Route verte. Par contre, au plan juridique, comme l'a souligné le bureau du coroner en novembre 2013⁵, le Québec tarde à s'ajuster et on ne peut dire que notre société fait preuve de beaucoup d'audace, surtout quand on constate la forte croissance de la mobilité à vélo observée dans nos villes ces dernières années.

Le cadre offert par la Politique sur le vélo

Or, l'idée d'un Code de la sécurité routière qui soit mieux adapté à l'usage actuel du vélo est maintenant l'élément qui complètera efficacement les initiatives qui existent déjà en faveur de la mobilité active au Québec. Cette idée est tout à fait en accord avec l'énoncé de *Politique sur le vélo*⁶ publié en septembre 2008 par le ministère des Transports, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile et les autres organismes relevant du ministère : Agence métropolitaine de transport, Société de traversiers du Québec, Commission des transports du Québec. Comme dans sa première version (1995), cette politique guide les interventions du ministère et des organismes afin de favoriser la mobilité à vélo.

La *Politique sur le vélo (2008)* vise à rendre les actions à l'égard du vélo encore plus efficaces. Elle s'appuie sur trois principes :

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

⁵ **Des coroners se penchent sur la sécurité des cyclistes**, lapresse.ca, 13 novembre 2013, <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2013/11/13/005-coroners-morts-cyclistes.shtml>

⁶ Ministère des Transports du Québec. 2008. **Du loisir à l'utilitaire : le vélo, un moyen de transport à part entière - Politique sur le vélo**, Édition révisée. Mai 2008. 28 pp.

Dans l'esprit de l'énoncé de la *Politique sur le vélo*, une modernisation du Code de la sécurité routière permettrait d'assurer que les éléments les plus importants soient priorisés, autant au niveau du libellé du code qu'à celui de l'application (sanctions), et d'autoriser les pratiques qui ne portent pas atteinte à la sécurité routière. Cette modernisation tiendrait compte des avancées techniques survenues depuis la rédaction de la plupart des articles concernant la bicyclette dans un Code de la sécurité routière rédigé en 1979. Elle devrait également s'inspirer des innovations récentes implantées ailleurs avec succès.

Bref, nous proposons une révision complète du Code de la sécurité routière qui devrait :

- opter pour la démarche *Code de la rue*, à l'instar de ce qui s'est fait en Belgique et en France notamment;
- inclure une mise à jour du cadre légal pour tenir compte de la présence croissante et importante des vélos sur la chaussée afin de sécuriser leurs déplacements.

VI - LES PROPOSITIONS DE VÉLO QUÉBEC

1-Opter pour la démarche Code de la rue pour introduire le principe de prudence

Avec la démarche *Code de la rue*, la mobilité urbaine prend une toute autre dimension en devenant sécurisée, apaisée et durable.

Le **principe de prudence** inhérent à la démarche *Code de la rue* stipule que le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies routières. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. Ainsi, la démarche *Code de la rue* permet l'introduction de « zones de rencontres », ouvertes à tous les modes de transport, mais dans lesquelles les piétons ont la priorité sur tous.

2- Revoir certaines dispositions du Code la sécurité routière actuel en faveur de la mobilité active.

2.1 Circulation sur la chaussée

Article 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.

PROPOSITION :

Le conducteur d'une bicyclette doit circuler dans un corridor d'environ 1,5 mètre de la limite droite de la chaussée ou des voitures stationnées, sauf aux intersections, pour les dépassements ou pour éviter des obstacles sur la chaussée. Il doit circuler 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.

Le conducteur d'une bicyclette peut circuler au centre de la voie lorsque la largeur de la chaussée est insuffisante (rue urbaine étroite).

2.2- Dépassement d'une bicyclette

Article 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.

PROPOSITION :

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 1,0 m lorsque la limite de vitesse est inférieure à 50 km/h et 1,5 m lorsque la limite de vitesse est plus élevée.

2.3- Circulation à la file

Article 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.

PROPOSITION :

Les conducteurs de bicyclettes qui circulent en groupe de trois ou plus doivent le faire à la file. Aucune limite ne s'applique à celle-ci dans une activité organisée comportant un service d'encadrement, sur une voie cyclable ou sur un accotement asphalté.

Permettre à deux cyclistes de circuler côte à côte, sauf à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière ou si l'accotement est suffisamment large pour qu'ils puissent circuler côte à côte sans empiéter sur la chaussée.

2.4- Signalisation

Article 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.

PROPOSITION

Face à un panneau d'arrêt, le conducteur d'une bicyclette doit effectuer un ralentissement marqué et s'assurer que la voie est libre avant de s'engager dans l'intersection. La priorité doit être accordée aux piétons en tout temps.

2.5- Usage du feu piéton

Article 44

Lorsque des feux pour piétons sont installés à une intersection, un piéton doit s'y conformer.

En face d'une silhouette blanche d'un piéton fixe, un piéton peut traverser la chaussée.

En face d'une main orange fixe, un piéton ne peut s'engager sur la chaussée.

En face d'un feu clignotant, un piéton qui a déjà commencé à traverser la chaussée doit presser le pas jusqu'au trottoir ou à la zone de sécurité.

En face d'un feu clignotant accompagné d'un décompte numérique, un piéton peut s'engager sur la chaussée seulement s'il est en mesure d'atteindre l'autre trottoir ou la zone de sécurité avant que le feu ne passe à la main orange fixe.

PROPOSITION :

À moins d'indication contraire, le conducteur d'une bicyclette est autorisé à suivre les indications des feux pour piétons. Il doit s'avancer dans l'intersection après avoir marqué un arrêt et cédé le passage aux piétons.

2.6- Usage des trottoirs

Article 492.1

Un cycliste ne peut circuler sur un trottoir sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive.

PROPOSITION :

- **Les ponts, les tunnels et les passages inférieurs sous les ponts et les viaducs doivent être définis comme des cas de nécessité.**
- **Le conducteur d'une bicyclette âgés de 10 ans et moins peuvent circuler sur les trottoirs.**
- **Les cyclistes peuvent circuler sur le trottoir dans toute situation qui rend difficile et non sécuritaire l'utilisation du vélo sur la chaussée. Dans tous les cas, le cycliste peut continuer à enfourcher son vélo et circuler à basse vitesse tout en accordant la priorité aux piétons.**

2.7- Notion d'accident

Article 167

Un accident est un événement au cours duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement

PROPOSITION :

Un accident est un événement au cours duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement ou par l'ouverture d'une portière d'un véhicule routier immobile.

2.8- Constat d'infraction pour emportierage

Article 430

Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger.

PROPOSITION :

Dans une telle situation, hausser les amendes de façon substantielle (comme celles pour le dépassement d'un autobus scolaire dont les feux rouges intermittents clignotent) accompagnées d'une sanction de points d'inaptitude.

2.9-Dispositifs de visibilité

L'article 233 obligeant un phare blanc et un phare rouge à l'arrière de la bicyclette doit être placé avant l'article 232 sur les réflecteurs afin d'en signifier la primauté. Les réflecteurs sont un complément aux phares et un substitut en cas de mauvais fonctionnement.

Article 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.

PROPOSITION :

Toute bicyclette circulant la nuit doit être munie d'au moins un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière.

Article 232

Toute bicyclette doit être munie d'au moins un réflecteur blanc à l'avant, un réflecteur rouge à l'arrière, un réflecteur jaune à chaque pédale, un réflecteur fixé aux rayons de la roue avant et un réflecteur fixé aux rayons de la roue arrière.

PROPOSITION :

Lorsqu'il circule la nuit, le conducteur d'une bicyclette doit être équipé d'accessoires réfléchissants (réflecteurs ou bandes réfléchissantes) afin d'être visible de face, de dos et de côté.

L'obligation qu'un vélo soit muni de réflecteurs aux pédales doit être retirée.

2.10-Circulation à vélo sur les voies réservées aux autobus

PROPOSITION :

À moins d'indication contraire, la circulation à vélo est autorisée sur les voies réservées aux autobus.

2.11-Points d'inaptitude pour les cyclistes

Le conducteur d'une bicyclette qui commet une infraction à vélo voit des points d'inaptitude portés au dossier de son permis de conduire. Dans la mesure où celui-ci n'est pas requis pour circuler à vélo, il est illogique d'appliquer au conducteur d'une bicyclette le versement de points d'inaptitude à son dossier de conducteur.

PROPOSITION :

Aucune infraction effectuée à vélo n'entraîne le versement de points d'inaptitude au dossier du conducteur d'une bicyclette, que celui-ci possède ou non un permis de conduire.

Annexe - L'implantation de la démarche Code de la rue en Belgique et en France

Prudence et aménagements

C'est en constatant que la plupart des accidents impliquant des piétons et des cyclistes avaient lieu dans les agglomérations que la Belgique s'est engagée dans la démarche Code de la rue en 2003. Cela a amené des modifications importantes au Code de la route, de façon à assurer un meilleur équilibre entre les différents usagers et à offrir une plus grande sécurité routière aux piétons et aux cyclistes. La France s'est aussi engagée en ce sens en 2006 pour adopter en 2008 un premier décret qui introduisait, dans le Code de la route, le principe de prudence, où le « plus lourd et plus rapide doit faire preuve de précaution envers le plus vulnérable. Le travail ne s'est pas arrêté là. D'autres mesures ont depuis été introduites. Plus récemment, en 2013, le Portugal a profité d'une mise à niveau de son code de la route pour introduire également le principe de prudence.

La situation en Belgique

Deux nouvelles dispositions qui donnent plus de droits aux cyclistes dans la circulation ont été instaurées en 2012. L'une autorise les cyclistes de franchir les signaux lumineux à l'orange ou au rouge soit pour tourner à droite soit pour continuer tout droit ; deux nouveaux panneaux de priorité ont d'ailleurs été créés à cette fin. L'autre introduit la notion de **rue cyclable** dans le code de la route.



Par ailleurs, la loi du 10 janvier 2012 introduit la notion de « **rue cyclable** » dans le code de la route. La **rue cyclable** est une rue désignée pour les vélos comprenant des règles favorisant d'abord les cyclistes et où la circulation automobile est autorisée. Une rue cyclable est identifiée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin. Dans la rue cyclable, le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à un sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ces derniers ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h.

La situation en France

Depuis l'introduction du principe de prudence dans son code de la route en 2008, la France a adopté de nouvelles mesures favorisant encore plus la circulation à vélo. La notion de **zone de rencontre** a été introduite, de même que les **double sens cyclable** (sur les rues à sens unique) et le « **tourne à**

droite » au feu rouge. Cette dernière mesure donne au maire d'une municipalité la possibilité, dans le cadre de la politique locale de circulation, d'ajouter aux feux tricolores, sur certains itinéraires et à des intersections choisies présentant toutes les conditions de sécurité, une signalisation destinée exclusivement aux cyclistes autorisant le « tourne-à-droite » ou le « **tout droit** ». Cette nouvelle signalisation est composée de panonceaux (petits panneaux placés sous un feu) ou de feux jaunes clignotants montrant une silhouette de vélo et indiquant par une flèche la direction autorisée. Ces panonceaux ou ces feux, implantés sur décision du maire, autorisent les cyclistes soit à tourner à droite, soit à poursuivre tout droit à un feu rouge lorsqu'il n'y a pas de voie à droite. Le cycliste doit effectuer ce mouvement avec prudence : il doit laisser passer les piétons -au besoin en s'arrêtant- et s'engager dans le carrefour en laissant la priorité aux autres véhicules qui passent au vert.

L'objectif de cette mesure est de rendre la circulation du cycliste en ville plus facile, plus prévisible et plus sûre. Elle permet de réduire le nombre de situations inconfortables dans lesquelles le cycliste se trouve dans l'angle mort des autres véhicules motorisés au moment du démarrage. Il reste cependant indispensable pour les cyclistes autorisés à passer au feu rouge d'aborder l'intersection avec prudence et de respecter et laisser passer -au besoin en s'arrêtant- les piétons qui traversent ou veulent traverser.