



**Propositions d'Action Vélo Outaouais pour une
modernisation du Code de la sécurité routière
Consultation publique de la Société de l'assurance
automobile du Québec
Gatineau 8 février 2017**

Notre organisme, Action vélo Outaouais (AVO), est issu de la Table de concertation vélo de l'Outaouais (TCVO) qui, depuis 2001, regroupait informellement un certain nombre d'organisations cyclistes du secteur urbain de Gatineau. Action vélo Outaouais regroupe aujourd'hui les principaux clubs et organismes cyclistes de toute la région de l'Outaouais ainsi que des leaders impliqués dans le monde du cyclisme en Outaouais.

Action vélo Outaouais répond à la nouvelle réalité politique reliée au cyclisme ainsi qu'aux attentes et besoins croissants des cyclistes. Action vélo Outaouais a pour mission de représenter les intérêts des cyclistes auprès des différentes autorités municipales et provinciales, des agences et des institutions. Les principaux champs d'intervention sont les dossiers de planification et d'aménagement du réseau cyclable sécuritaire sur le territoire de l'Outaouais, la promotion et l'organisation du transport actif, la promotion du cyclisme et d'événements à des fins touristiques et récréatives, et finalement, la finalisation de l'aménagement de la Route verte. Le projet phare d'AVO est Option vélo, une initiative annuelle qui vise à encourager le vélo comme moyen de transport en remplacement de la voiture. Les participants à Option vélo – 1 246 en 2016 – s'engagent à opter pour le vélo pour un certain nombre de déplacements utilitaires chaque semaine et leur kilométrage est comptabilisé en fin de saison.

Action vélo Outaouais est donc heureux de participer à cette consultation publique sur une refonte du Code de la sécurité routière au Québec.

La pratique du vélo a beaucoup progressé au Québec depuis l'adoption du dernier Code de la sécurité routière. À Gatineau, on dénombre environ 151 000 cyclistes selon l'État du Vélo 2015, publié par Vélo Québec. Aussi, on compte 23 000 Gatinois et Gatinoises qui se déplacent à vélo à des fins de transport au moins une fois par semaine. Ce grand nombre de cyclistes, récréatifs et utilitaires, rend le partage de la route de plus en plus essentiel et le Code de la sécurité routière doit être adapté à cette nouvelle réalité.

Nous souhaitons un Code de la sécurité routière qui permet de mieux protéger les cyclistes et qui rende le vélo encore plus attrayant et efficace. Mieux protéger les cyclistes passe par des aménagements cyclables, des pratiques sécuritaires, de l'éducation mais aussi par des mesures de modération de la circulation. Le modèle des zones 30 en Europe a fait ses preuves: là où l'on réduit la vitesse à un maximum de 30 km/h, les risques d'accident sont presque nuls et les blessures occasionnées sont

beaucoup moins graves. Nous considérons donc les mesures adoptées cet été, soit une distance minimale entre les vélos et les automobilistes (1 m en ville et 1,5 m sur route) et l'augmentation des amendes pour emportierage, comme des signaux encourageants mais non suffisants.

Il faut aussi rendre le vélo plus efficace comme moyen de transport en favorisant des déplacements plus fluides. Nous attendons du Code de la sécurité routière qu'il encourage la pratique du vélo comme moyen de transport et qu'il offre les conditions pour augmenter la part modale du vélo. Il est bien démontré que plus la part modale du vélo augmente, moins le risque d'accidents est grand. C'est ce que concluent les recherches de Peter Lyndon Jacobsen effectuées dans de nombreuses villes nord-américaines et européennes¹. D'ailleurs, le « nombre de cyclistes blessés gravement a chuté de 68 % au Québec depuis vingt ans et ce, malgré le fait que la communauté a gagné 600 000 nouveaux adeptes pendant la même période »².

De l'avis d'AVO, il faut en matière de sécurité routière préconiser l'approche du Code de la rue. Ce Code de la rue qui nous provient de Belgique nous invite à adopter un **principe de prudence** à l'égard des plus vulnérables, notamment les piétons. Le Code de la rue invite au **respect mutuel** de tous les acteurs de la voie publique, en rappelant aux automobilistes la nécessité de redoubler de vigilance envers les plus vulnérables, et au **renforcement de la sécurité**, avec une signalisation claire et des règles de circulation. Enfin, le Code de la rue **favorise** les modes de circulation doux en ville, dont le vélo.

Voici maintenant quelques propositions pour rendre le Code de la sécurité routière plus conforme aux pratiques cyclistes et aux réalités d'aujourd'hui :

- **Circulation à la file** : Permettre de circuler à la file à plus de 15 lors d'une activité organisée comportant un service d'encadrement; permettre de circuler côte à côte sauf à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière ou si l'accotement est suffisamment large pour circuler côte à côte sans empiéter sur la chaussée.
- **Panneau d'arrêt** : Permettre que le conducteur d'un vélo effectue un ralentissement et s'assure que la voie est libre avant de s'engager dans l'intersection (comme un panneau « cédez-le-passage »). La priorité doit être accordée aux piétons en tout temps.
- **Feu rouge** : Permettre que le conducteur d'un vélo vire à droite ou traverse l'intersection en ligne droite après avoir fait un arrêt complet et s'être assuré que la voie est libre et après avoir cédé le passage aux piétons, véhicules et vélos qui ont la priorité. Les villes pourraient déterminer les intersections où cette manœuvre serait interdite. Par ailleurs, interdire l'utilisation de boucles de détection pour déclencher les feux de circulation si ces boucles ne peuvent détecter les vélos.

¹ On retrouve les résultats de ses recherches dans *Injury Prevention* (vol. 9, 2003) aux pages 205 à 209. L'article s'intitule « Safety in numbers : More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Bicycling ».

² Extrait d'un article de Marie-Ève Shaffer publié dans le journal *Métro* le 31 mai 2016.

- **Usage du feu piéton** : À moins d'indication contraire, permettre que le conducteur d'un vélo puisse suivre les indications du feu piéton. Il doit s'avancer dans l'intersection après avoir marqué un arrêt et cédé le passage aux piétons.
- **Usage des trottoirs** : L'usage des trottoirs sur les ponts, dans les tunnels et les passages inférieurs sous les ponts et les viaducs, et là où la signalisation le permet doit être défini comme des cas de nécessité. On doit y permettre la circulation à basse vitesse tout en accordant la priorité aux piétons.
- **Notion d'accident** : Le libellé actuel du Code dit qu' « un accident est un événement au cour duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement ». Nous proposons d'ajouter « ou par l'ouverture d'une portière d'un véhicule routier immobile. »
- **Dispositifs de visibilité** : Exiger que tout vélo circulant la nuit soit muni d'au moins un phare blanc à l'avant, d'un feu rouge à l'arrière et d'accessoires réfléchissants afin d'être visible de face, de dos et de côté, et retirer l'obligation de munir le vélo de réflecteurs aux pédales et dans les roues.
- **Circulation dans les voies réservées** : À moins d'indication contraire, autoriser la circulation à vélo dans les voies réservées aux autobus.
- **Points d'inaptitude** : Aucune infraction effectuée à vélo ne devrait entraîner le versement de points d'inaptitude au dossier du conducteur d'un cycliste, qu'il possède ou non un permis de conduire.

Nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de présenter le point de vue des membres d'Action vélo Outaouais et de l'attention que vous porterez à nos recommandations.

Jacques Fournier, président d'Action vélo Outaouais

Ce mémoire d'Action vélo Outaouais obtient aussi l'appui des clubs Vélo-Plaisirs et Skinouk, ainsi que des organismes Mobi-O et Vélo-Services.

4 février 2017