

Amendements prioritaires au Code de la sécurité routière



Introduction

Malgré plusieurs mesures déjà en place et un bilan routier qui s'améliore, de nombreux défis sont encore à relever pour mener à bien cette vaste entreprise, qui est de donner au Québec une véritable culture de la sécurité routière.

En tant qu'organisme régissant les sports cyclistes au Québec, la Fédération québécoise de sports cyclistes (FQSC) est interpellée au quotidien par cet enjeu touchant les utilisateurs de vélo sur les voies routières de la province.

La FQSC tient d'emblée à saluer l'initiative du ministre des Transports, M. Robert Poëti, pour la formation de ce groupe de discussion autour des problématiques concernant les cyclistes québécois et la sécurité routière. L'ouverture du Code de la sécurité routière en vue de son adaptation aux déplacements actifs est primordiale et nous apprécions cette opportunité pour le bien des cyclistes québécois.

Qui sommes-nous?

La FQSC est un organisme à but non lucratif voué à la régie et la promotion des sports cyclistes :

- Elle régit la pratique des sports cyclistes au Québec;
- Elle fait la promotion des sports cyclistes au Québec;
- Elle offre des services aux associations régionales, aux clubs et individus affiliés;
- Elle fait la promotion de la pratique sécuritaire des sports cyclistes et du respect de l'esprit sportif;
- Elle représente ses membres auprès des instances québécoises, canadiennes et internationales du cyclisme et sur le plan omnisports;
- Elle défend et protège les droits de ses membres;
- Elle favorise le plein épanouissement des pratiquants des sports cyclistes.

En 2014, la FQSC compte près de 8 000 membres (annuels), près de 200 clubs affiliés et sanctionne 370 événements. La moitié de ces événements se déroulent sur la route, et dans quelques cas seulement, impliquent des fermetures de routes. C'est donc dire que la plupart du temps, notre clientèle se doit de cohabiter avec les autres usagers de la route.

Il est vrai qu'à l'origine, la FQSC ne traitait que des aspects en lien avec la compétition. Or, nous avons pu constater qu'un grand nombre de cyclistes qui ne font pas de compétition (dont les membres du secteur cyclisme pour tous) vivaient des problématiques très semblables à celles vécues par les coureurs qui s'entraînent sur les routes.

Nos membres

Les membres des clubs compétitifs affiliés à la fédération effectuent en moyenne de 8 000 à 10 000 kilomètres par année, tandis que les membres des clubs cycloportifs, effectuent entre 4 000 et 5 000 kilomètres par année en moyenne. Ce type de public représente une catégorie de cyclistes assidus, éduqués, informés et le plus souvent sensibles aux règles de sécurité.

Chez la clientèle représentée par la FQSC, on peut observer les caractéristiques distinctives suivantes : un kilométrage annuel supérieur à celui des cyclotouristes, une sensibilisation aux enjeux de sécurité routière et une vitesse de circulation supérieure à celles des autres usagers des pistes cyclables. Pour cette catégorie d'usagers, le lieu de pratique privilégié est la route. Or, la cohabitation avec les autres utilisateurs des voies routières les place souvent dans une situation précaire.

Un engouement en constante progression

Le cyclisme au Québec, avec l'engouement qu'il suscite en tant que solution de transport santé et écoresponsable, mérite une législation adaptée et plus sécuritaire. Par ailleurs, le Québec est un leader en termes de pratique cycliste en Amérique du Nord. Au constat du nombre encore trop important de décès et de blessés attribuables aux accidents routiers, la province gagnerait à se doter de politiques ambitieuses. Ainsi, le Québec deviendrait un modèle avant-gardiste en termes de sécurité routière.

Moins protégés que les autres usagers motorisés et roulant à plus faible vitesse, les cyclistes sont plus vulnérables. Ce mémoire abordera donc des sujets critiques concernant le volet cycliste de la cohabitation routière.

Bien que plusieurs recommandations de ce mémoire aborderont les règles de conduite pour les automobilistes et autres usagers de véhicules motorisés, nous sommes tout aussi concernés par les responsabilités et l'engagement des cyclistes dans un meilleur partage de la route. Chacun doit faire le pas vers une sécurité routière améliorée.

QUELQUES STATISTIQUES...

- En 2010, on comptait 4 millions de cyclistes au Québec.
- On dénombre environ 6 millions de bicyclettes.
- Le taux de cyclistes est de 84 % chez les enfants et les adolescents.
- Plus de la moitié de la population adulte fait du vélo.

Le principe de prudence

La cohabitation entre les différents usagers de la route impose la responsabilisation des comportements de tous, autant par les cyclistes, les automobilistes que les autres usagers de la route. **Le principe de prudence** attire l'attention sur la nécessité d'être plus vigilants envers les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, personnes âgées, etc.) et rappelle la notion de respect. Selon nous, **cette disposition est essentielle au renforcement de la sécurité sur les routes et devrait constituer le premier Article** ou du moins, la prémisse du **Code de la sécurité routière**.

Cette démarche autour du principe de vulnérabilité vise à assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité des déplacements. Selon le Dr Etienne Krug¹ : « Pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, qui ne sont pas protégés par «l'enveloppe» que constitue une voiture et sont donc plus vulnérables, nos routes sont dangereuses. Il faut accorder davantage d'attention à ces usagers de la route».

Ce principe constitue une protection supplémentaire des plus fragiles en ce sens que le *devoir de prudence* devient une **obligation légale**, et donc, son non-respect est passible de sanctions. Le devoir de prudence complète la loi Badinter, qui ne visait que le niveau de remboursement des frais causés par l'accident, mais ne concernait pas la responsabilité.

Ce principe figure d'ailleurs déjà outre Atlantique, dans la convention de Vienne, sur la signalisation routière du 8 novembre 1968 et est entré en vigueur en France en 1977. On peut y lire la description du principe à l'article 15. Il a été décidé de compléter l'article R 412-6 du Code de la route qui précise désormais que « ***tout 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*** ».

Loi du 5 juillet 1985, dite aussi Loi Badinter, prévoit un droit d'indemnisation de tous les dommages engendrés par un accident de la circulation.

La Loi Badinter oblige les Compagnies d'Assurance à contacter les victimes, à les informer de leurs droits et à leur faire des offres d'indemnisation après une évaluation de leurs préjudices, et ce, dans un délai défini dans la loi.

¹ Directeur du Département Prévention de la violence et du traumatisme et handicap à l'OMS.

Les mises en œuvre ailleurs dans le monde

Convention de Vienne (1968) sur la circulation routière (42 pays signataires) :

Chapitre 2- 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* ».

Code de la sécurité routière – France :

Il a été décidé de compléter l'article R 412-6 du Code de la route qui précise désormais que tout 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* ».

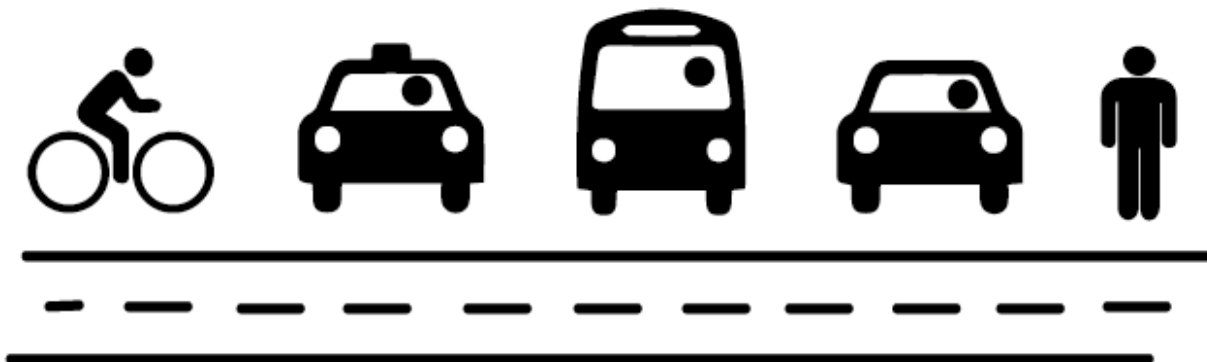
Cela s'étend en France, dans la législation, à prouver la non-responsabilité du véhicule le moins vulnérable. Concrètement, cette notion s'applique également selon le principe de proportionnalité des peines.

Code de la sécurité routière – Belgique :

« *Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule; sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident ni une gêne pour la circulation* ».

En Belgique, le principe de prudence sert de base à une différenciation du montant des amendes, selon le type de véhicule. D'ailleurs, après qu'un débat de société ait été lancé, le système de contraventions a été revu pour tenir compte de ce principe. Le principe de prudence du plus fort/gros vis-à-vis du plus vulnérable, appuyé par une importante augmentation des amendes, a eu de nombreuses répercussions positives.

Au moment de l'application de ce principe, l'objectif des autorités belges était clair : réduire de 50% le nombre de personnes tuées sur les routes d'ici 2010. Cet objectif ambitieux était en voie d'être atteint, selon l'Institut belge pour la sécurité routière en 2009.

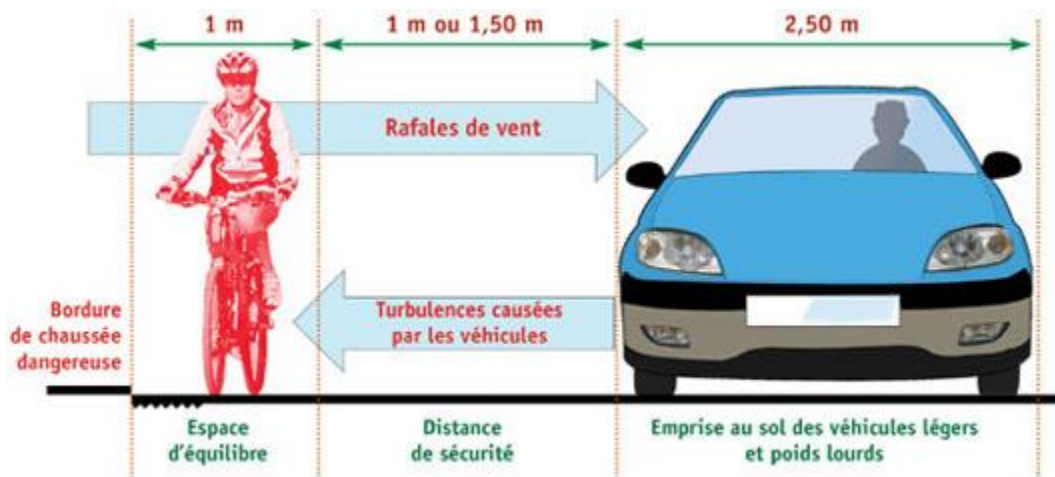


Le dépassement d'un cycliste

Une des priorités pour les cyclistes sur route concerne la notion de distance latérale de sécurité minimale. La plupart des problèmes rencontrés par les cyclistes concernent leur cohabitation avec les automobilistes et celle-ci se cristallise, la majorité du temps, durant les dépassements.

Bien que des campagnes de sensibilisation proposent une distance minimale au moment de dépasser un cycliste, aucune loi ne réglemente ces dépassements fréquents. Aussi, nous pouvons lire les recommandations de la SAAQ sur ce point :

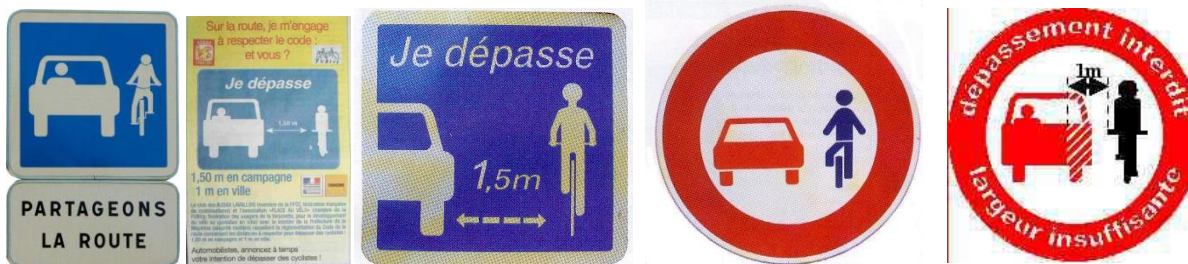
Au moment de dépasser un cycliste, le conducteur devrait laisser un espace d'environ 1 mètre en ville et de 1,5 mètre sur les routes en milieu rural entre le véhicule et le cycliste (cf. schéma ci-contre).



Au Québec, bien que deux articles de loi abordent cette question (articles 341 et 344), sans toutefois préciser une distance minimale, il demeure qu'une forte proportion d'adultes qui ne sont plus sensibles à l'éducation à la sécurité routière ne connaissent pas la possibilité de franchir la ligne médiane afin d'effectuer un dépassement sécuritaire.

Les mises en œuvre ailleurs dans le monde

Des mesures sont déjà en place dans de nombreux pays européens et il existe à travers le monde des panneaux de signalisation qui rappellent ce principe sur les axes cyclistes majeurs.



Les articles de loi existants qui concernent le dépassement des cyclistes (articles 341 et 344)

Les éléments qu'il serait souhaitable de modifier portent sur deux points :

- ⇒ La notion « d'espace suffisant » nous apparaît inappropriée puisqu'elle laisse trop d'interprétation au conducteur. Une mention chiffrée et la précision de possibilité d'empiéter sur l'autre voie serait plus sécuritaire.
- ⇒ Le terme « cycliste » serait plus approprié que « 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.

Suggestion d'amendement

Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser **un cycliste** à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace latéral d'**un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération**. Sinon, conformément à l'article 344, il doit déborder dans l'autre voie.



Article 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 un tracteur de ferme, ou une autre machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale ou une bicyclette.

Suggestion d'amendement

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 un tracteur de ferme, ou une autre machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale ou **un cycliste**.

Manifestations sportives

Selon nous, pour la sécurité des cyclistes, il serait également important de prévoir une disposition pour les manifestations sportives, tel que c'est le cas dans le Code de la rue en Belgique. On pourrait proposer l'article suivant :

Dans le cas d'une manifestation sportive (récréative ou compétitive) ayant obtenu le permis d'utilisation d'un chemin public de la part du Ministère des transports du Québec, à l'approche d'un groupe de participants (cyclistes) venant en sens inverse, tout conducteur doit immédiatement se ranger et s'arrêter jusqu'à ce que le dernier participant du peloton l'ait dépassé.

Les mises en œuvre ailleurs dans le monde

Le Code de la Sécurité routière en France :

Décret n° 98-828 du 14 septembre 1998 relatif à la circulation des cycles et modifiant le code la route, paru au J.O. de la République Française du 16 septembre 1998 :

« Pour effectuer un dépassement, il doit se porter suffisamment sur la gauche pour ne pas risquer d'accrocher l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal. »

Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière

Art. 15. – Le libellé de l'article R. 412-6 du Code de la route est complété par les phrases suivantes : « Celui-ci 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. »

Le Code de la Sécurité routière en Belgique

Article 15.2 : En cas de croisement, le conducteur doit laisser libre une distance latérale suffisante et au besoin serrer à droite. Le conducteur dont la progression est entravée par un obstacle ou la présence d'autres usagers doit ralentir et au besoin s'arrêter pour laisser passer les usagers qui viennent en sens inverse.

Article 17.1 : Le dépassement par la gauche est interdit lorsque le conducteur ne peut apercevoir les usagers venant en sens inverse à une distance suffisante pour effectuer le dépassement sans risque d'accident.

Article 40ter, al. 1 à 4 : Le conducteur d'un véhicule automobile ou d'une motocyclette ne peut mettre en danger un cycliste ou un conducteur de cyclomoteur à deux roues qui se trouve sur la voie publique dans les conditions prévues par le présent règlement. Il doit redoubler de prudence en présence d'enfants et de personnes âgées cyclistes. Il doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le cycliste ou le conducteur de cyclomoteur à deux roues. Il ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qu'à allure modérée de façon à ne pas mettre en danger les usagers qui y sont engagés et à ne pas les gêner lorsqu'ils achèvent la traversée de la chaussée à vitesse normale. Au besoin, il doit s'arrêter pour les laisser passer.

Article 41.2 A l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, tout conducteur doit immédiatement se ranger et s'arrêter

Sanctions

- Une amende de 165 à 2 750 €
- Une déchéance éventuelle du droit de conduire de huit jours à cinq ans

Remarques

- En cas de récidive à une infraction dans l'année, le montant de l'amende est doublé
- Une perception immédiate de 150 € ou une transaction de 160 € peut être proposée

Exemples

- Ne pas respecter une interdiction de dépasser
- Dépasser à l'approche d'un endroit de traversée
- Mettre en danger un piéton ou un cycliste
- Ne pas respecter les règles relatives au croisement

Rouler à l'extrême droite

Actuellement, le code de la sécurité routière prévoit que :

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. 1986, c. 91, a. 487; 1990, c. 83, a. 176; 2010, c. 34, a. 69.

Pour la sécurité des cyclistes, il serait important de rayer la mention «extrême» en raison des bordures de routes, qui présentent souvent des irrégularités (trous, gravier, voitures stationnées, etc.) et qui contraignent les cyclistes à se déporter momentanément vers la gauche au besoin. Cette mesure, si elle était communiquée aux automobilistes, contribuerait à les sensibiliser à cette réalité.

Rouler à deux de front

De l'avis des cyclistes, il est plus sécuritaire de rouler à deux de front qu'à la file indienne lorsqu'en groupe.

Les cyclistes qui effectuent des sorties de groupe sur les routes ou qui s'entraînent en groupe revendiquent la possibilité de rouler à deux de front plutôt qu'à la file indienne et rappellent que *deux cyclistes roulant côte à côte occupent moins que la moitié d'une voie (moitié de droite)*.

Cette disposition cible les routes secondaires, non numérotées et celles où le trafic routier est moins important. Elle concerne donc très peu les villes.

Le rationnel derrière cette revendication réside dans le fait qu'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). Enfin, cela confronte le conducteur à la nécessité de ralentir en prévision du dépassement.

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 1986, c. 91, a. 486

Article 486 amendé

Les conducteurs de bicyclettes qui circulent en groupe de deux ou plus peuvent circuler à deux de front. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 20 cyclistes Deux cyclistes de front sont tolérés sur les routes non numérotées et les routes à faible trafic routier.

Ils sont tenus de rouler en file indienne dès la tombée du jour et dans tous les cas où les conditions de circulation l'exigent (virage sans visibilité, véhicule qui s'apprête à doubler, etc.).²

² Extrait de la réglementation ayant cours en France.

Réflecteurs

Actuellement, le Code de la sécurité routière prévoit que :

Article 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. 1986, c.91, a. 232; 2010, c.34, a. 45.

Article 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. 1996, c. 56, a. 72.

Considérant les possibilités multiples dont disposent les cyclistes pour se rendre visibles (vêtements, accessoires, bandes réfléchissantes), l'obligation des réflecteurs énoncés à l'article 232 devrait selon nous être levée.

De surcroît, la présence de réflecteurs lorsque les cyclistes roulent de jour n'offre évidemment aucune protection additionnelle.

Exemple d'exemption déjà prévue dans le Code de la sécurité routière - Trottinettes

Article 492.3 Nul ne peut circuler sur un chemin public la nuit en trottinette, à moins que la trottinette ne soit munie d'au moins un réflecteur ou un matériau réfléchissant blanc à l'avant, un réflecteur ou un matériau réfléchissant rouge à l'arrière, un réflecteur ou un matériau réfléchissant latéral rouge placé sur chaque côté, le plus près possible de l'arrière.

Est exempté de l'application de premier alinéa, le conducteur d'une trottinette qui porte un vêtement ou un accessoire munis d'un matériau réfléchissant visible des usagers de la route. 2002, c. 29 a. 57.

Feux de signalisation et panneaux d'arrêts

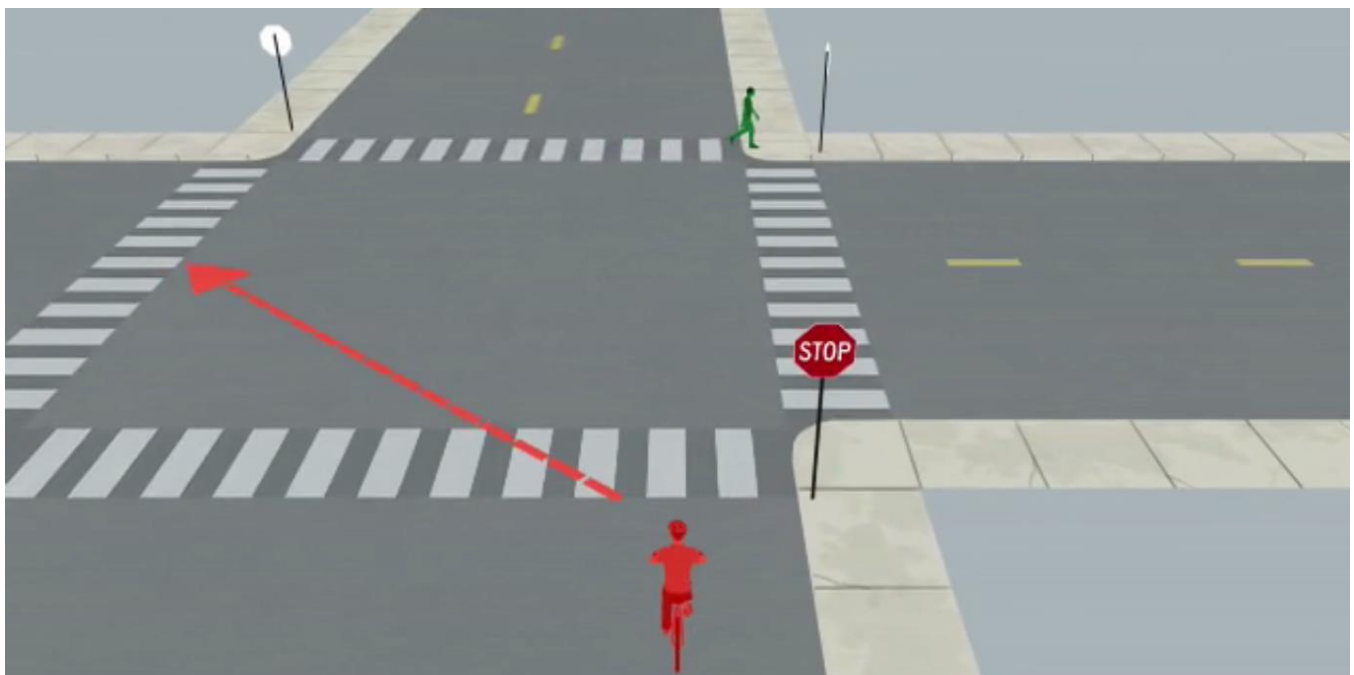
Avec le nombre croissant de cyclistes sur les voies routières, il importe d'adapter le Code de la route afin qu'il tienne compte des spécificités de ce moyen de transport. En permettant aux cyclistes de ralentir et de poursuivre leur route, sans faire un arrêt complet, lorsqu'il est possible de le faire de façon sécuritaire, on assure ainsi une plus grande fluidité de la circulation et une économie d'énergie pour les cyclistes. En leur offrant ainsi la possibilité de devancer le trafic, les cyclistes deviennent de surcroît plus visibles. Il est beaucoup plus facile pour un cycliste de céder le passage sans avoir à effectuer un arrêt complet, puisque ce dernier se déplace à une vitesse moindre, a une meilleure vision périphérique (pas d'angle mort), aucune distraction sonore (radio, cellulaire, autres passagers,...) et peut s'arrêter, ralentir et repartir plus rapidement que les voitures. L'option de considérer les arrêts obligatoires, et non les feux de circulation, comme un « céder le passage » nous semble à la fois plus efficace et plus sécuritaire pour les cyclistes.

L'Idaho stop ou le rolling stop

Par définition, l'*Idaho stop* signifie qu'à l'approche d'une intersection, les cyclistes doivent ralentir et porter attention à tout usager qui s'apprêterait à traverser à la même intersection. Si la voie est libre, le cycliste est alors autorisé à poursuivre sa route, sans immobiliser son vélo. Dans l'état d'Idaho, cette loi a cours depuis déjà 32 ans et l'endroit est d'ailleurs reconnu par les cyclistes pour être sécuritaire. L'adoption de l'*Idaho stop* permettrait de faire en sorte que le vélo soit aussi sécuritaire qu'il l'est actuellement, mais également plus efficace et encore plus rentable en tant que solution santé et écologique.

[Voir vidéo explicative sur l'Idaho stop](#)

La loi prévoit qu'il est interdit pour les cyclistes de maintenir leur vitesse de croisière à l'approche d'un panneau d'arrêt (ce qui serait, il va sans dire, dangereux et irrespectueux des autres utilisateurs de la route). En Idaho, ce comportement est d'ailleurs passible d'une amende de 360 \$. Les cyclistes devront également s'arrêter à l'approche d'un piéton à une intersection ou encore, à l'approche d'un double panneau d'arrêt (intersection avec panneaux d'arrêts sur une seule des deux routes) si la configuration des lieux ne lui permet pas de voir les usagers venant devant lui.



Les articles de loi existants concernés par ce principe

Article 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 n'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. 1986, c. 91, a. 359.

Article 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 circulant sur une autre chaussée, s'engage dans l'intersection ou se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident. 1986, c. 91, a. 360.

Article 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. 1986, c. 91, a. 369.

Article 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. 1986, c. 91, a. 370.



Installation de jupes latérales sur les camions

Autant pour les piétons que pour les cyclistes, l'installation de jupes latérales sur les camions serait une autre solution préconisée pour accroître la sécurité des usagers les plus vulnérables des voies routières. Ces dispositifs empêchent les victimes de glisser sous le véhicule en cas de collision.

Déjà obligatoire en Europe depuis plus de 20 ans, on y a noté une réduction majeure des décès chez les cyclistes qui percutaient le côté des véhicules lourds.

Plus près de nous, à Westmount, tous les camions sont déjà équipés de ces jupes latérales de protection, depuis 2009. Ces véhicules sont les épandeurs de sel, déneigeuses, camions de chargement et d'entretien. Dans un article du Devoir, publié le 15 mai 2014, la directrice des travaux publics, Mme Anne-Marie Zalzal, soutenait que : «On a commencé à ajouter les barres en 2009, les caméras en 2012. Si on peut faire quoi que ce soit pour améliorer la visibilité des chauffeurs, il faut le faire, car ça ne coûte presque rien.» De plus, elle y ajoutait que ces dispositifs de sécurité, enlèvent au stress de son équipe de camionneurs qui, en période de pointe, peuvent passer 12 heures en continu sur la route.

Nous estimons donc que les jupes latérales de protection sur les véhicules lourds devraient être envisagées pour la protection des cyclistes et des piétons régulièrement situés dans les angles morts de visibilité des opérateurs sans le savoir. Ce dispositif contribuerait de manière significative à la diminution des décès.

L'emportière

L'«emportière» (dooring) est le type d'incident qui survient lorsqu'un automobiliste ouvre subitement sa portière sans que le cycliste puisse l'éviter. L'emportière est un type d'accident en hausse selon le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Selon leurs statistiques, 105 cyclistes en ont été victimes en 2013 et 78, jusqu'à maintenant, cette année³.

Recensement des incidents

Il importe de mentionner que ces incidents ne sont pas recensés dans le bilan routier car un accident implique un véhicule en mouvement tel que le stipule le Code de la sécurité routière. Lorsqu'une portière s'ouvre, le véhicule est généralement immobilisé.

Durcissement des sanctions

Pour contrer ces bêtes collisions et augmenter la sécurité des cyclistes, nous sommes d'avis qu'il y aurait lieu de revoir les sanctions imposées aux automobilistes dans ces cas. Actuellement, la sanction prévue pour un occupant de véhicule, conducteur ou passager, qui ouvre sa portière sans avoir vérifié que la manœuvre peut être faite de manière sécuritaire est de 52 \$. Il s'agit d'une amende faible en comparaison avec des infractions semblables et beaucoup moins dangereuses comme actionner son klaxon sans nécessité qui s'élève entre 100 \$ et 200 \$.

Il serait donc approprié et non exagéré d'augmenter la sanction pour l'ouverture imprudente des portières comme facteur dissuasif.

³ TVA Nouvelles, 31 juillet 2014

Le port du casque

Alors que l'efficacité du port du casque n'est plus à prouver et, malgré les efforts de sensibilisation, le taux de port du casque au Québec demeure toujours en-deçà de ce que nous pouvons observer dans les autres provinces canadiennes, où le casque est obligatoire. Selon des données probantes, une législation rendant le port du casque obligatoire en accroît l'utilisation et réduit directement le risque de traumatisme crânien.

Par ailleurs, les progrès technologiques permettent de proposer des casques plus légers que par le passé (moins de 300 g), bien ventilés et leur coût d'acquisition les rend plus accessibles à tous. L'amélioration de l'aspect extérieur de ces casques favorise également son accessibilité.

Dans un pays qui veut se doter des routes les plus sûres au monde (Vision 2010), où le port du casque approche des 40% et où les gens considèrent majoritairement (76%) qu'il est préférable de toujours porter un casque lorsque l'on fait du vélo, une législation sur le port du casque obligatoire serait cohérente et vraisemblablement suivie.

Mettre son casque

Bien que l'efficacité du port du casque ne soit plus à prouver, ces quelques arguments illustrent **son utilité** :

- Les traumatismes crâniens sont les blessures qui entraînent le plus souvent la mort ou des incapacités ;
- Les blessures à la tête sont à l'origine de 60% des décès associés aux accidents cyclistes ;
- Un cycliste qui ne porte pas de casque court 14 fois plus de risque, en cas d'accident, que celui-ci s'avère fatal ;
- « Nous avons évalué que le port obligatoire du casque de vélo permettrait d'éviter dix décès et près de 200 hospitalisations à chaque année au Québec⁴»;
- Selon une étude menée par *The Bicycle Helmet Safety Institute*, les traumatismes crâniens et les blessures cérébrales pourraient être réduits par le simple port du casque dans une proportion pouvant atteindre jusqu'à 88%. On estime qu'un dollar investi dans un casque de vélo permet de sauver environ 30 \$ en coûts liés aux blessures. C'est donc un excellent investissement à tout point de vue.
- De plus, la recherche supporte que le port obligatoire du casque entraîne une diminution de la mortalité et une diminution des coûts de santé.

Exemple de disposition prévue dans le Code de la sécurité routière (Québec) - Bicyclettes assistées

- **Art. 492.2.** Nul ne peut circuler avec une bicyclette assistée sur un chemin public à moins :
- 1° d'être âgé d'au moins 18 ans ou, à défaut, être titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur et respecter les conditions et les restrictions qui s'y rattachent;
- 2° de porter un casque protecteur conforme aux normes établies par règlement;

⁴ Michel Vézina, porte-parole du Conseil des directeurs de santé publique et professeur au Département de médecine sociale et préventive, Université Laval

Les traumatismes crâniens liés au vélo

Les traumatismes crâniens font partie des pires blessures dont sont victimes les cyclistes, représentant de 20 % à 40 % de toutes les blessures liées au vélo observées dans les départements d'urgence canadiens. Lorsqu'on tient compte seulement des admissions à l'hôpital, les traumatismes crâniens représentent environ la moitié de toutes les blessures de vélo chez les enfants et les adolescents. Au bout du compte, les traumatismes crâniens constituent de 45 % à 100 % des décès liés au vélo chez les enfants et les adolescents. Ainsi, les traumatismes crâniens sont les blessures les plus graves observées chez les enfants et les adolescents qui font du vélo et, par conséquent, ils constituent une cible importante de prévention des blessures.⁷

Le port du casque et le risque de traumatisme crânien

Deux analyses systématiques ont démontré que le casque réduit le risque de traumatisme crânien en vélo. Dans une analyse Cochrane*, on a estimé que le casque réduisait de 69 % le risque de lésions cérébrales et de traumatisme crânien, de 74 % le risque de graves lésions cérébrales et de 65 % celui de blessures au visage, les effets étant similaires pour les cyclistes victimes de collision avec un véhicule automobile et dans tous les groupes d'âge.

*Fondée en 1993, la Collaboration Cochrane compte aujourd'hui près de 15 000 professionnels de la santé, chercheurs, et représentants d'associations de patients dans 97 pays à travers le monde. C'est une organisation internationale et indépendante, à but non lucratif, dont l'objectif est de mettre à disposition de toute personne concernée, dans le monde entier, des informations actualisées et fiables sur l'efficacité des interventions en soins de santé. Ces informations proviennent d'un travail de synthèse complexe, basé sur une méthodologie rigoureuse, appelé revue systématique.

Le non-port du casque

Une étude, publiée en 1994 par le professeur Michel Labrecque et une équipe du Département de médecine familiale de l'Université Laval a révélé que, parmi 500 cyclistes sans casque interceptés au hasard, ceux qui reçoivent une courte séance d'information sur les mérites de celui-ci sont quatre fois plus enclins que les autres à en acheter un dans les semaines qui suivent⁸.

Ces chiffres peuvent inciter à légiférer sur l'obligation du port du casque en fonction de l'âge mais cela est à mettre en perspective avec des chiffres qui montrent que la tranche d'âge la plus représentée en termes d'accidents chez les cyclistes est celle des 30-45 ans.

Coûts associés

Seulement aux États-Unis, les coûts directs associés au non-port du casque par les cyclistes sont estimés à 81 millions \$ par année, augmentant au même rythme que l'indice des prix à la consommation. En ce qui concerne les coûts indirects associés au non-port du casque, ils sont estimés à 2,3 milliards de dollars par année⁹.

⁷ Le port du casque de vélo au Canada : la nécessité d'une législation pour réduire le risque de traumatismes crâniens, Société canadienne de pédiatrie

⁸ <http://www.scom.ulaval.ca/Au.fil.des.evenements/1996/10.03/casque.html>

⁹ The Bicycle Helmet Safety Institute, <http://www.helmets.org>

Au Québec, l'équipement de visibilité est obligatoire, bien qu'à notre connaissance, il n'existe aucune étude sur le bénéfice des équipements de visibilité pour réduire les accidents ou les blessures chez les cyclistes.

D'autre part, le port du casque n'est pas obligatoire, bien que plusieurs études démontrent le bénéfice du port du casque pour réduire les blessures.

Tant les données issues de la recherche jusqu'à présent que la constatation des conséquences importantes des lésions cérébrales traumatiques appuient la recommandation d'adopter une loi sur le port du casque de vélo à tout âge.¹⁰

Positionnement de la FQSC

Pour la FQSC, il est impératif que le Québec se dote d'une loi rendant le port du casque de vélo obligatoire. Selon nous, cette disposition devrait s'étendre à tous les groupes d'âge puisqu'il est reconnu qu'elle est bénéfique pour tous et pour tous les types d'accidents (impliquant une voiture ou non).

Dans tous les événements cyclistes sanctionnés par la FQSC ainsi que lors des entraînements individuels ou en groupe, le port du casque est obligatoire en vertu des Règlements de la FQSC. Le monde de la compétition cycliste a compris depuis longtemps la nécessité du port du casque lors de ses événements. Que ce soit pour des compétitions sur route ou sur piste, le port du casque est obligatoire et les athlètes en saisissent bien l'importance.

La législation

Bien que la démarche de l'obligation ne soit pas partagée par tous, il en reste que l'efficacité du port du casque pour les cyclistes, elle l'est. L'égalité de protection de tous les usagers de la route devrait être un principe cardinal pour éviter que les plus vulnérables soient surreprésentés parmi les blessés et tués. Ce problème d'équité est fondamental pour réduire le nombre de morts et de blessés par accidents de la route à l'échelle mondiale.

Quant à la position qui se veut différenciée par rapport au port du casque obligatoire (selon le groupe d'âge), elle demeure difficile à justifier dans la mesure où il est de mise de croire que tous et chacun méritent d'être prémuni contre les risques de la même manière. Nul ne peut prétendre être à l'abri des incidents mécaniques qui peuvent survenir ou du comportement des autres usagers de la route.

La sensibilisation

La sensibilisation contribue à changer les mentalités, et même dans le cas où une législation appuierait le port du casque obligatoire, il serait impératif de poursuivre les initiatives au niveau de la sensibilisation afin de conserver une approche d'intervention globale.

Selon le sondage mené par le Conseil canadien de la sécurité, les trois mesures les plus efficaces qui pourraient être prises pour accroître le taux du port du casque sont les suivantes: campagnes d'information et de sensibilisation de la population, cours et activités sur la sécurité, et finalement la réglementation gouvernementale¹¹. Quant aux données probantes sur les conséquences involontaires des lois sur le port du casque, telles une diminution de la pratique du vélo et une plus grande prise de risque, elles sont faibles et

¹⁰ Présentation Dr Nelson Piché, Chirurgien pédiatrique, CHU Ste-Justine, 2014

¹¹ Sondage: *Le casque: Les attitudes et les habitudes* www.safety-council.org © 2002, Conseil canadien de la sécurité

contradictoires. Cependant, plusieurs études crédibles démontrent que le port du casque obligatoire ne diminue pas l'utilisation du vélo chez les jeunes. Les données les plus à jour ne soutiennent aucunement cette crainte. Ainsi, en Alberta et à l'Île-du-Prince-Édouard, il a été démontré que l'utilisation du vélo chez les jeunes n'a pas diminué après l'implantation d'une loi obligeant le port du casque.

Une loi réclamée par plusieurs médecins spécialistes

En 2013, une alliance de médecins spécialistes (du CHU Sainte-Justine, de l'Hôpital de Montréal pour enfants, du Centre Mère-Enfant Soleil, de l'Hôpital Enfant-Jésus du CHU de Québec et autres institutions bénéficiant d'une crédibilité importante) ont d'ailleurs réclamé l'adoption d'une loi rendant le port du casque obligatoire pour les moins de 18 ans (*voir article en annexe*).

Une conférence de presse s'est aussi tenue sur cette question le 20 juin 2012 au CHU Sainte-Justine. Au cours de celle-ci, des cliniciens des quatre centres hospitaliers universitaires du Québec qui soignent des enfants ont pris la parole en réclamant cette loi de manière unanime (*voir annexe*).

Marie Gauthier MD (pédiatrie), **Christine Colin** MD (directrice, centre de promotion de la santé),
Jean-Yves Frappier MD (chef, département de pédiatrie),
Catherine Hervouet-Zeiber MD (pédiatrie),
Dickens Saint-Vil MD (directeur du programme de traumatologie)
CHU Sainte-Justine

Jeffrey Atkinson MD (neurochirurgie),
Louise Auger MD (pédiatrie),
Claudette Bardin MD (pédiatrie),
Dominic Chalut MD (pédiatrie),
Debbie Friedman (directrice de la traumatologie),
Micheline Ste-Marie MD (directrice des services professionnels),
Hôpital de Montréal pour enfants, Centre universitaire de santé McGill

Claude Cyr MD (pédiatrie),
Centre hospitalier de l'Université de Sherbrooke

Richard Bélanger MD (pédiatrie),
Julien Clément MD (directeur médical du programme de traumatologie),
Marc-André Dugas MD (chef, département de pédiatrie),
Pascale Gervais MD (pédiatrie),
Centre Mère-Enfant Soleil et Hôpital Enfant-Jésus du CHU de Québec

Pascale Hamel MD, présidente de l'Association des pédiatres du Québec

Johanne Harvey MD, représentante du Québec, conseil d'administration
Société canadienne de pédiatrie

Bernard Mathieu MD, président
Association des médecins d'urgence du Québec

Impacts de la législation

L'Organisation Mondiale de la Santé recommande l'application des lois rendant obligatoire le port du casque pour les cyclistes et les utilisateurs de deux-roues motorisés depuis déjà plus de 10 ans.

Les pays qui ont imposé une loi sur l'obligation du port du casque disent constater une réelle baisse du nombre de blessures à la tête (Australie, Nouvelle-Zélande, Espagne, États-Unis et six provinces canadiennes). Selon une enquête menée en 1999, on dénotait déjà une différence significative au niveau du port du casque en comparant les données du Québec avec celles de la Colombie-Britannique, où la loi avait été adoptée 3 ans plus tôt.

L'Australie a été le premier pays à rendre obligatoire le port du casque, à partir de 1990. Ainsi, dès le moment où la loi est entrée en vigueur, on a pu constater une diminution du nombre de cyclistes décédés ou blessés (de 48% la première année et de 71% la deuxième année).

Suite à cette législation, *Road Traffic of Australia* a estimé une diminution du nombre de cyclistes à hauteur d'environ 30%. Ce nombre est revenu progressivement à son niveau précédent pour le dépasser à partir de 1999.

Les Australiens se sont donc graduellement habitués à porter le casque. Au début des années 90, la baisse constatée, aussi bien pour des déplacements utiles que ludiques, a surtout concerné les enfants et adolescents. Dans l'État de Victoria, l'adoption en 1990 de cette loi a permis de faire passer le taux de port du casque de 31 % à 75 % en l'espace d'un an et de réduire de 63 % le nombre de traumatismes crâniens chez les cyclistes¹².

De ce fait, il est envisageable, de manière comparable à la Colombie-Britannique par exemple, de voir un taux de port de casque passer à 70% la première année après la législation.

Aux **États-Unis**, bien que la législation fédérale ne se prononce pas encore sur la question, 21 états ont emboîté le pas dans le même sens que l'Australie, en rendant le port du casque obligatoire pour les mineurs, à partir de 1991.

En **Espagne**, le port du casque est obligatoire depuis 2005 sur le réseau des routes nationales hors agglomération (avec une dispense possible par grande chaleur).

¹²Vulcan P, Cameron MH, Watson WC. Mandatory bicycle helmet use: experience in Victoria, Australia. *World Journal of Surgery*, 1992, 16:389–397.

La situation actuelle au Canada

Jusqu'à présent, sept provinces ont rendu le port du casque de vélo obligatoire : en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, le port du casque est obligatoire à tous les âges. Il est obligatoire jusqu'à 18 ans en Alberta, en Ontario et depuis le 1er mai 2013, au Manitoba.

Au Québec

En quelques chiffres, voici la situation au Québec :

- 40% des canadiens le portent soit toujours ou la plupart du temps
- 86 % des Canadiens sont *fortement d'accord* avec les bienfaits du port du casque lors de la pratique du vélo, celui-ci pouvant prévenir les blessures graves
- 78 % des répondants déclarent être *fortement d'accord* qu'il est important de *toujours* porter un casque lorsqu'ils s'y adonnent¹³

La ville de Sherbrooke

Nous tenons à souligner l'initiative de la municipalité de Sherbrooke qui a fait preuve de beaucoup de leadership en adoptant en 2011 un règlement obligeant le port du casque chez les cyclistes de moins de 18 ans.

Les responsables de l'application du règlement municipal qui gère l'obligation du port du casque de vélo pour les moins de 18 ans sont les patrouilleurs de la sécurité des milieux de la Police. Depuis l'entrée en vigueur en 2011, il n'y a pas eu d'infractions répressives (\$\$) seulement des avis symboliques et de la sensibilisation accrue auprès des récalcitrants ou des gens mal informés. Des casques ont même été distribués gratuitement dans les écoles.



¹³ Sondage: Le casque: Les attitudes et les habitudes, www.safety-council.org © 2002, Conseil canadien de la sécurité

Au Nouveau-Brunswick

La loi sur le port du casque de vélo obligatoire est entrée en vigueur en décembre 1995 au Nouveau-Brunswick.

177(3) Nulle personne ne peut circuler à bicyclette ou faire fonctionner une bicyclette sur une route à moins de porter un casque de cycliste conforme aux règlements et dont l'attache est solidement fixée sous le menton.

177(4) Nul parent ou tuteur d'une personne âgée de moins de seize ans ne peut autoriser cette personne ou permettre sciemment à cette personne de circuler à bicyclette ou de faire fonctionner une bicyclette sur une route à moins de porter un casque conforme au paragraphe (3).

177(4.1) Toute personne âgée de seize ans ou plus qui contrevient ou omet de se conformer au paragraphe (3) ou (4) commet une infraction.

177(4.2) L'amende minimale et l'amende maximale qui peuvent être imposées à la personne déclarée coupable d'une infraction en vertu du paragraphe (3) ou (4) est de vingt et un dollars.

En Nouvelle-Écosse

Pour Kris Jones¹⁵, l'obligation pour les cyclistes de porter un casque « est une mesure positive de manière générale ». Le succès de cette législation est « en partie dû à des partenariats importants entre plusieurs organismes » : Transport, Santé, la division de Neurochirurgie de l'établissement QE11, la police et d'autres parties prenantes.

Suite à l'entrée en vigueur de la loi, une alternative à la contravention a été privilégiée. Les personnes sanctionnées avaient la possibilité de suivre un cours de 2 heures expliquant les risques associés au non-port du casque. Cette mesure a permis de faire appliquer la loi tout en éduquant les gens et sans être trop répressif.

La Nouvelle-Écosse peut désormais se réjouir d'avoir le taux de blessures crâniennes ou cérébrales le plus bas du Canada pour les cyclistes. (CIHI)

¹⁵ Kris Jones, MPH, Research & Policy Analyst - Traffic Engineering & Road Safety, Transportation & Infrastructure in Nova Scotia

Une loi minimalement pour les moins de 18 ans

Les blessures liées au vélo chez les jeunes

Les blessures liées au vélo chez les enfants et les adolescents canadiens représentent environ 4 % de toutes les blessures observées au département d'urgence (DU), 7 % de toutes les hospitalisations découlant d'une blessure non intentionnelle chez les moins de 15 ans et la cinquième cause en importance d'hospitalisation chez les enfants et les adolescents (2 079 en 2001-2002). Elles sont également responsables de 5 % de tous les décès causés par une blessure non intentionnelle chez les enfants de moins de 15 ans au Canada. Les enfants et les adolescents sont victimes de 30 % à 53 % des décès attribuables à un accident de vélo, dont la plupart découlent d'une collision avec un véhicule automobile.

On constate d'importantes variations des taux de blessures liées au vélo en population, en raison de plusieurs facteurs. Les adolescents, notamment ceux de sexe masculin, présentent le taux le plus élevé de blessures entre un vélo et un véhicule automobile, variant entre 28 et 56 cas sur 100 000 habitants. Le taux d'hospitalisations d'enfants et d'adolescents attribuables à des blessures oscille entre 33,9 hospitalisations sur 100 000 habitants en région urbaine à 50 hospitalisations sur 100 000 habitants en région rurale. On évalue le taux de décès global au Canada à 0,27 cas sur 100 000 habitants.¹⁹

Les enfants dans la circulation

- ⇒ Les enfants, étant de moins grande taille, ont souvent une vision plus restreinte de leur environnement
- ⇒ La vue et l'ouïe ne sont pas totalement développées avant l'âge de 9 ou 10 ans
- ⇒ Les jeunes enfants sont incapables d'évaluer la vitesse d'un véhicule venant à sens inverse
- ⇒ La notion de danger et de risque sont des concepts abstraits pour les jeunes. Ils peuvent prendre une chance sans évaluer les conséquences
- ⇒ Les enfants n'ont pas l'expérience de la conduite; ils ne sont pas habitués à composer avec la circulation et se croient souvent plus habiles qu'ils ne le sont en réalité

À 8-9 ans

- ⇒ Les enfants n'ont pas une bonne capacité de prédiction
- ⇒ Leur perception auditive et visuelle n'est pas mature
- ⇒ Leur réaction en situation de stress est imprévisible
- ⇒ Le vélo est proportionnellement plus lourd, donc plus difficile à contrôler en cas de manœuvre subite
- ⇒ Les enfants ont souvent la pensée magique

¹⁹ Publication de la Société canadienne de la pédiatrie

Affichage : le 1er novembre 2013

<http://www.cps.ca/fr/documents/position/casques-de-velo-pour-reduire-le-risque-de-traumatismes-craniens>

Les lois sur le port du casque et l'utilisation du casque

Les analyses systématiques démontrent que les lois suscitent une augmentation du port du casque chez les enfants et les adolescents. Une analyse a révélé que le port du casque de vélo a augmenté après l'adoption des lois, plus de la moitié des études en faisant partie indiquant une augmentation d'au moins 30 %. La probabilité d'utilisation du casque a plus que quadruplé grâce à la loi, et cet effet se reproduisait dans les régions disposant d'une loi pour les cyclistes de moins de 16 ans et dans celles où la loi visait tous les âges. De même, selon une analyse systématique Cochrane des lois sur le port du casque de vélo chez les enfants et les adolescents, le port du casque a augmenté de manière significative à la fois après la législation et grâce aux mesures d'exécution de lois déjà en place.

De nombreuses études portant sur l'association entre l'utilisation du casque et les lois sur le port du casque au Canada ont révélé des augmentations dans la période suivant la législation. En Ontario, une étude a indiqué une augmentation du port du casque de 20 % chez les enfants de 5 à 14 ans deux ans après l'adoption d'une loi visant les cyclistes de moins de 18 ans, les augmentations étant toutefois plus importantes dans les régions à faible revenu et à revenu moyen. Une étude de suivi a révélé que, six ans après la législation, la prévalence de port du casque fléchissait au taux antérieur à la loi dans les régions à faible revenu et à revenu moyen, mais demeurait importante dans les régions à revenu élevé. Après l'adoption d'une loi sur le port du casque à tout âge en Colombie-Britannique en 1996, le port du casque a augmenté de 18 % chez les enfants de moins de six ans, et de 26 % chez les cyclistes de six à 15 ans.

D'après une autre étude, le port du casque a augmenté de 35 % chez les enfants, de 41 % chez les adolescents et de 50 % chez les adultes après l'adoption d'une loi visant tous les âges en Nouvelle-Écosse. Le port du casque est passé de 72 % à 95 % chez les enfants de moins de 13 ans et a plus que doublé chez les adolescents après l'adoption d'une loi sur le port du casque visant les cyclistes de moins de 18 ans en Alberta. D'après les données autodéclarées de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, une récente étude a établi que la probabilité de porter le casque de vélo était plus élevée dans les provinces où la loi s'appliquait à tous les âges, suivie des régions où la loi portait sur les cyclistes de moins de 18 ans, et était la plus basse dans les provinces où il n'y avait pas de législation de ce type. Ces tendances étaient évidentes à la fois chez les adolescents et les adultes.

Conclusion

La FQSC se positionne donc, par ce mémoire, en faveur des différentes mesures proposées dans l'objectif clair d'augmenter la sécurité routière des cyclistes québécois. En tant que population se situant parmi les leaders en Amérique du Nord en termes de pratique cycliste, et à l'heure où le développement durable et la santé publique deviennent une priorité, l'utilisation régulière du vélo est à encourager. Il est donc essentiel de doter le Québec d'une politique ambitieuse et adaptée.

Gardons à l'esprit que dans les pays à revenu élevé, l'argent placé dans l'amélioration de la sécurité routière a permis d'économiser de 9% à 22% par an²⁰ En d'autres termes, les dépenses ont été plus que compensées par les économies sur les accidents et le bilan financier net est positif. Il s'agit donc d'investissements pour notre société, tant dans la santé individuelle que dans celle de notre portefeuille collectif.

Aussi, l'instauration du principe de prudence dans la culture de sécurité routière québécoise serait un atout considérable pour la cohabitation des usagers de la route. L'ajustement de la procédure de dépassement et le déploiement d'une signalisation en ce sens apporteraient certainement des résultats positifs. De plus, la recommandation concernant la possibilité de rouler à deux cyclistes de front sur les routes non numérotées et sur les routes à faible trafic serait cohérente avec l'ambition de prise de conscience du partage de la route.

La reconnaissance de différents types de cyclistes et de leurs lieux de pratique nous indique également qu'il faut considérer les aménagements urbains et la sensibilisation au partage de la route comme les deux mandats d'égale importance. En effet, le fait que les voies cyclables ne soient pas toujours les plus adaptées pour une pratique sportive sécuritaire par exemple, met en évidence les différents pans de la sécurité qu'il faut considérer dans les actions à mener.

Quant au port du casque, la FQSC supporte la volonté du port obligatoire. Cependant, en définir un âge limite d'application irait contre toute logique en termes d'égalité devant les risques de la pratique et sachant que le cœur de la population cycliste est âgé de 30 à 45 ans.

Enfin, après avoir observé les impacts d'une telle législation, de son taux d'application ainsi que de son influence modérée sur la pratique du cyclisme, il est logique de supposer que les changements de comportements seraient plutôt rapides et appliqués par les différents types de cyclistes. Ajoutons à cela que les mesures proposées ci-dessus servent la pratique du cyclisme en général et posent les bases d'une société plus saine, moins polluante, en somme plus harmonieuse.

²⁰ Organisation Mondiale de la Santé, Banque Mondiale, « Rapport Mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation » 2004.

Bibliographie

- Organisation Mondiale de la Santé, Banque Mondiale, « Rapport Mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation » 2004
- Elvik R. How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 2002, 32:849–851.
- Blincoe L et al. The economic impact of motor vehicle crashes, 2000. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT HS-809-446).
- ¹Babtie Ross Silcock, Transport Research Laboratory. Guidelines for estimating the cost of road crashes in developing countries. London, Department for International Development, 2003 (project R7780).
- The road to safety 2001–2005: building the foundations of a safe and secure road traffic environment in South Africa. Pretoria, Ministry of Transport, 2001 (<http://www.transport.gov.za/projects/index.html>, accessed 17 November 2003).
- Benmaamar M. Urban transport services in Sub-Saharan Africa: Recommendations for reforms in Uganda. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2002 (http://www.transportlinks.org/transport_links/filearea/publications/1_799_PA3834-02.pdf, accessed 7 November 2003).
- Backaitis SH. Economic consequences of traffic accidents in the Baltic countries. *Lituanus: Lithuanian Quarterly Journal of Arts and Sciences*, 2000, 46 (<http://www.lituanus.org>, accessed 17 November 2003).
- Zhou Y et al. Productivity losses from injury in China. *Injury Prevention*, 2003, 9:124–127.
- Fédération Européenne des Victimes de la Route [web site]. (<http://www.fevr.org/english.html#Road>, accessed 17 November 2003).
- Mock CN et al. Economic consequences of injury and resulting family coping strategies in Ghana. *Accident Analysis and Prevention*, 2003, 35:81–90.
- Ville plus sûr, quartiers sans accidents: realisations; evaluations [Safer city, districts without accidents: achievements; evaluations]. Lyon, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 1994.
- Brilon W, Blanke H. Extensive traffic calming: results of the accident analyses in six model towns. In: ITE 1993 Compendium of Technical Papers. Washington, DC, Institute of Transportation Engineers, 1993:119–123.
- Lines CJ, Machata K. Changing streets, protecting people: making roads safer for all. In: Proceedings of the Best in Europe Conference, Brussels, 12 September 2000. Brussels, European Transport Safety Council, 2000:37–47.
- Risk assessment and target setting in EU transport programmes. Brussels, European Transport Safety Council, 2003.
- Transport accident costs and the value of safety. Brussels, European Transport Safety Council, 1997.
- Blincoe L et al. The economic impact of motor vehicle crashes, 2000. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT HS-809-446).
- Sources: Mohan D. Traffic safety and health in Indian cities. *Journal of Transport and Infrastructure*, 2002, 9:79–92.