

PROJET DE LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Février 2018

Mémoire présenté par

FQSC FÉDÉRATION
QUÉBÉCOISE
DES SPORTS
CYCLISTES

Table des matières

| | |
|--|----|
| MISE EN CONTEXTE..... | 1 |
| QUI SOMMES-NOUS? | 1 |
| IMPLICATION DE LA FQSC EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE..... | 1 |
| INTRODUCTION..... | 2 |
| DES AMENDEMENTS À APPORTER AU PROJET DE LOI..... | 3 |
| RÈGLES DE CIRCULATION À L'APPROCHE D'UN GROUPE DE CYCLISTES ESCORTÉS | 3 |
| PRINCIPE DE PRUDENCE | 3 |
| AUTORISATION DE CIRCULER À DEUX DE FRONT..... | 4 |
| UTILISATION DES FEUX POUR PIÉTONS PAR LES CYCLISTES..... | 4 |
| MODIFICATION DE LA NOTION D'ACCIDENT..... | 5 |
| PORT DU CASQUE | 5 |
| CONCLUSION | 11 |

MISE EN CONTEXTE

Que ce soit comme moyen de transport, dans une pratique sportive ou encore de manière récréative, les adeptes du vélo sont de plus en plus nombreux au Québec, et plusieurs d'entre eux sont actifs tout au long de l'année. La population cycliste est désormais estimée à plus de 4,2 millions de personnes, ce qui représente un Québécois sur deux. Or, la cohabitation sur la route n'est pas encore optimale.

Il apparaît donc essentiel d'améliorer les conditions dans lesquelles les usagers parcourent les routes de la province. À cet effet, une réforme du Code de la sécurité routière était nécessaire afin de tenir compte des nouvelles modalités de transport des usagers. C'est en ce sens que la Fédération québécoise des sports cyclistes (FQSC) souhaite réagir au Projet de Loi n°165 modifiant le Code de la sécurité routière, qui a été déposé en décembre dernier.

QUI SOMMES-NOUS?

La FQSC est un organisme à but non lucratif voué à la régulation et la promotion des sports cyclistes. Regroupant près de 8 000 membres et 200 clubs affiliés, la FQSC sanctionne annuellement près de 370 événements, dont la moitié se déroule sur la route, le plus souvent sans fermeture à la circulation. Par ailleurs, contrairement aux randonneurs et aux cyclotouristes, nos membres parcourent en moyenne plus de 7 000 kilomètres par an, à des vitesses moyennes de 25 à 30 km/h, mais qui s'approchent aisément de 40 à 50 km/h lorsque le dénivelé le permet. Empruntant les routes davantage que les pistes cyclables, ces usagers sont particulièrement sensibles aux enjeux de sécurité routière, dès lors qu'ils se retrouvent en position précaire lorsque vient le temps de partager la chaussée.

IMPLICATION DE LA FQSC EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Outre le fait de revendiquer des modifications de lois pour les automobilistes, la FQSC comprend la nécessité de changer la perception des autres usagers de la route, afin que ceux-ci reconnaissent la place qui revient aux cyclistes. Qu'ils circulent en ville ou en milieu rural, sur une piste cyclable ou sur la route, les cyclistes sont également responsables, de par leur comportement, de leur propre sécurité et de l'image de la communauté cycliste qui est renvoyée à la société. C'est également la responsabilité de la FQSC de travailler en ce sens.

À travers nos actions et communications, nous souhaitons promouvoir et diffuser les valeurs qui nous prônons, soit le respect, la vigilance et la courtoisie. C'est pourquoi, dans cette optique, la FQSC soutient l'initiative *Roulons avec classe*, projet repris par la Sûreté du Québec et qui promeut les comportements respectueux sur la route. Des programmes ont également été développés afin de former des ambassadeurs de la sécurité aux techniques d'encadrement.

De plus, la FQSC coordonne le Tour du Silence depuis 2010, en partenariat avec la SAAQ. Cette initiative majeure de sensibilisation des usagers au partage de la route prend place dans environ 25 villes au Québec, et bénéficie d'une importante couverture médiatique.

Ainsi, au-delà des milliers de sportifs que nous représentons, c'est une analyse plus large que nous souhaitons partager, notamment au vu des réalités de nos membres et collaborateurs.

Dans le cadre de la réforme du Code de la sécurité routière, la FQSC avait pris part au groupe de travail formé en 2014 par l'ancien Ministre des Transports, Robert Poëti. Elle est également intervenue en tant que membre de la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR), qui réunissait des partenaires concernés par la sécurité routière.

Les recommandations émises dans le cadre de ce mémoire, bien qu'enrichies de nouveaux développements, s'inscrivent dans la continuité des mesures préconisées en 2014 et 2017 (consultations publiques).

INTRODUCTION

La Fédération québécoise des sports cyclistes se réjouit du projet de réforme du Code de la sécurité routière présenté par le Ministère de la mobilité durable et de l'électrification des transports. Le projet de loi présenté en décembre dernier introduit notamment le principe de prudence, qui reconnaît la vulnérabilité de certains usagers. Parmi les autres modifications positives pour les cyclistes, mentionnons l'introduction d'une mesure visant à protéger les cyclistes en événements, l'abandon de l'obligation de rouler à l'extrême droite, l'autorisation de mesures alternatives aux réflecteurs sur les pédales, l'autorisation de circuler entre deux rangées de véhicules lors d'un virage à droite et le retrait de l'inscription des points d'inaptitude au permis de conduire des cyclistes.

Cependant, dans le cadre des audiences publiques sur le projet de loi 165 modifiant le Code de la sécurité routière, la FQSC souhaite porter à l'attention de la Commission des transports et de l'environnement certaines mesures qui selon nous, devraient être modifiées, précisées ou ajoutées.

Or, si le principe de prudence fait son entrée dans le Code de la sécurité routière, un des alinéas de l'article nous laisse perplexe. Si le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers vulnérables, il n'est pas pertinent d'exiger un comportement sécuritaire de la part de l'utilisateur le plus vulnérable. Cela va de soi. Il en va de sa propre sécurité, voire même de sa survie. De plus, l'ajout d'une fausse équivalence de responsabilité affaiblit la portée même du principe de prudence. Autrement dit, le principe de prudence doit être sans équivoque et exclure tout droit de réserve.

L'ajout d'une notion de corridor de sécurité à l'approche d'un groupe de participants escortés est positive, mais nous reviendrons cependant sur une modification et une précision qui devraient être apportées.

L'autorisation de rouler à deux de large a également été rejetée, ce que nous déplorons. Preuve à l'appui, rouler à deux de front est plus sécuritaire que de rouler à la file indienne. En effet, le temps de dépassement en est grandement réduit, ce qui permet au conducteur du véhicule d'effectuer plus aisément sa manœuvre, surtout que dans tous les cas, celui-ci doit inévitablement franchir la ligne jaune lorsqu'il n'y a pas d'accotement. De plus, le fait d'occuper légèrement plus d'espace sur le bord de la route rend plus évidente la présence des cyclistes, ce qui contribue aussi à leur sécurité.

Une autre recommandation pourtant simple à implanter a été écartée, soit celle de permettre une longueur d'avance aux cyclistes. Là où les aménagements le permettent, il serait censé et préférable d'autoriser l'usage des feux piétons par les cyclistes. En plus de limiter les risques de collisions avec les véhicules, cela favoriserait une certaine fluidité. Conformément au principe de prudence, cette manœuvre devrait évidemment se faire sans heurt pour les piétons et en leur donnant préséance.

La modification de la notion d'accident est une autre revendication de la FQSC oubliée dans ce projet de loi. En précisant que le véhicule doit être en mouvement, la définition d'accident exclut d'office les incidents impliquant un véhicule à l'arrêt. Or, en plus de priver les accidentés de possibles indemnités de la part de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), cette disposition omet les cas d'emportierage dans les données comptabilisées par les policiers, et dresse donc un portrait incomplet des accidents impliquant les cyclistes.

Finalement, dans un pays qui souhaite se doter des routes les plus sûres au monde (*Stratégie de sécurité routière 2015*), la majorité des provinces ont des exigences sur le port du casque à vélo, mais le Québec ne figure toujours pas parmi la liste. La FQSC continue de défendre sa position en faveur de l'obligation du port du casque à vélo.

DES AMENDEMENTS À APPORTER AU PROJET DE LOI

RÈGLES DE CIRCULATION À L'APPROCHE D'UN GROUPE DE CYCLISTES ESCORTÉS

L'ajout de la mesure obligeant les conducteurs d'un véhicule routier à maintenir un corridor de sécurité lorsqu'ils croisent un groupe de participants escortés représente pour nous un gain important pour la sécurité de nos membres. Chaque année, de nombreux événements cyclistes sont organisés sur les routes du Québec. Ce sont environ 370 événements qui sont sanctionnés par la FQSC, dont une proportion importante qui se déroule sur les routes. La plus grande majorité de ces événements se déroulent sans fermeture complète des routes et les participants, bien qu'encadrés par des escortes, sont donc exposés aux dangers associés à la cohabitation avec les véhicules motorisés.

Actuellement, il est proposé que l'article 341 précise que « le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule à l'approche d'un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté par des véhicules, et venant en sens inverse ».

Dans le cas de figure où nous sommes en présence de deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, cette mesure nous semble adéquate, mais il serait important de préciser une vitesse maximale (ex : 30 km/h).

Cependant, sur une chaussée à circulation dans les deux sens, avec une voie dans chaque direction, il est selon nous impératif de demander l'immobilisation du véhicule venant à sens inverse, considérant qu'il n'y a pas de corridor suffisant pour assurer la sécurité des participants.

PRINCIPE DE PRUDENCE

La cohabitation entre les différents usagers de la route suppose la responsabilisation des comportements de tous, tant les cyclistes, les automobilistes, que les autres usagers de la route. Le principe de prudence oblige l'usager le mieux protégé à faire preuve d'une attention accrue envers l'usager le plus vulnérable. Plus précisément, cette disposition rappelle la notion de respect, nécessaire au renforcement de la sécurité sur les routes, et offre une protection supplémentaire à l'égard des plus fragiles. Ainsi, il incombe au cycliste de protéger le piéton en se comportant respectueusement sur la route, et au conducteur d'un véhicule motorisé d'être vigilant à l'égard des autres usagers.

Le « devoir de prudence », en devenant une obligation légale, voit son non-respect passible de sanctions. Ainsi, en cas de dommage causé à autrui, il appartient à l'usager le moins vulnérable de prouver sa non-responsabilité. L'instauration du principe de prudence au Code de la sécurité routière devrait s'accompagner de l'adoption d'une présomption de danger, qui serait conditionnée au respect des normes de visibilité attendues de la part de l'usager.

Pour la FQSC, l'intégration du principe de prudence au Code de la Sécurité routière constitue une avancée considérable pour la cohabitation des usagers de la route. Outre son aspect pédagogique et les mesures ultérieurement induites, l'adoption de ce principe confirmerait que tous les usagers ont leur place sur les routes du Québec, quel que soit leur choix modal.

Cependant, selon nous, le principe de prudence devrait être sans équivoque et exclure tout droit de réserve à l'intention des plus vulnérables. Le fait d'exiger un comportement sécuritaire de la part des cyclistes et piétons va à l'encontre du principe lui-même et affaiblit la portée du message.

AUTORISATION DE CIRCULER À DEUX DE FRONT

Actuellement, l'article 486 du Code de la sécurité routière stipule que : « *Les conducteurs de bicyclettes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file.* »

Pour diverses raisons, il est plus sécuritaire pour les automobilistes de dépasser un groupe de cyclistes roulant à deux de large. D'une part, le dépassement prend moins de temps, ce qui permet au conducteur du véhicule souhaitant dépasser le groupe de compléter sa manœuvre avant que la situation ne change (ex : un véhicule venant en sens inverse). Il a été démontré que pour un groupe de 15 cyclistes, le temps de dépassement par un automobiliste passe du simple au double si le peloton roule à deux de large – [Voir la vidéo réalisée par Staying alive en Irlande qui illustre le tout.](#)

Par ailleurs, cela contraint l'automobiliste ou le conducteur de véhicule lourd à anticiper sa manœuvre avant de se déporter, plutôt que de rester dans son couloir. Ensuite, le fait d'occuper légèrement plus d'espace sur le bord de la route (moins que la moitié d'une voie) rend évidente la présence des cyclistes. Rappelons que les cyclistes qui roulent en peloton doivent inévitablement rouler temporairement à deux de large lorsqu'ils effectuent un relais.

Il est à noter que cette disposition cible les routes secondaires, les non numérotées, et celles où le trafic routier est moins important. Enfin, elle ne vise pas à s'appliquer dans des situations où la sécurité serait compromise (circulation dense, tombée du jour, virage sans visibilité, etc.).

UTILISATION DES FEUX POUR PIÉTONS PAR LES CYCLISTES

Au Québec, les cyclistes ne sont pas autorisés à traverser les feux pour piétons. Or, selon les données de la SAAQ, les intersections constituent des zones accidentogènes importantes pour ces usagers, et ce, particulièrement lorsqu'un automobiliste effectue un virage à droite alors que le cycliste situé à sa droite, lui, continue tout droit.

La FQSC soutient que l'utilisation par les cyclistes des feux piétons améliorerait leur visibilité et leur éviterait d'être exposés aux véhicules motorisés, en s'engageant dans l'intersection avant la circulation. Cette pratique, déjà autorisée par certaines municipalités, favorise par ailleurs la fluidification des déplacements à vélo.

D'autre part, la conception même de certaines intersections, dans lesquels les feux piétonniers permettent également aux cyclistes de traverser la chaussée, incite à homogénéiser la réglementation.

Enfin, en l'attente d'aménagements routiers adéquats, cette mesure permettrait également de prendre en considération les réalités économiques et budgétaires des municipalités, en limitant les coûts grâce à la mutualisation des feux.

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

MODIFICATION DE LA NOTION D'ACCIDENT

Actuellement, le cadre normatif définit un accident tel que suit :

Code de la sécurité routière

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

En précisant que le véhicule impliqué doit être « en mouvement », la formulation de cet article exclut d'office les accidents qui pourraient survenir avec un véhicule à l'arrêt, pourtant toujours sous la garde et le contrôle de son propriétaire. Cette disposition fait également en sorte que, chaque année, plusieurs cas d'emportierage ne sont pas comptabilisés par les policiers. La FQSC demande donc que la notion d'accident soit élargie afin de comptabiliser l'ensemble des accidents.

Il conviendrait de sensibiliser les corps policiers et les cyclistes au fait qu'un rapport d'accident doit être systématiquement rédigé en cas d'emportierage, afin notamment d'inclure ces événements dans les statistiques de la SAAQ et de permettre aux victimes d'être indemnisées.



PORT DU CASQUE

Dans un pays qui souhaite se doter des routes les plus sûres au monde (*Stratégie de sécurité routière 2015*), la majorité des provinces ont des exigences sur le port du casque à vélo. Toutefois, au Québec, le Code de la sécurité routière ne prévoit une telle mesure que pour l'usage d'une bicyclette assistée sur le réseau routier.

Or, certains risques sont associés à la pratique du vélo, notamment en raison du partage de la route encore précaire entre les usagers. Ainsi, plusieurs études scientifiques ont démontré que:

- Les blessures à la tête sont à l'origine de 60% des décès en cas d'accidents cyclistes;
- Un cycliste ne portant pas de casque court 14 fois plus de risques que cela lui soit fatal en cas d'accident;
- Les commotions cérébrales et les traumatismes crâniens sont les blessures qui entraînent le plus souvent la mort ou des incapacités permanentes;
- Chaque année, celles-ci causent en moyenne 15 décès et 272 hospitalisations au Québec, soit 60 % du total des décès suite à un accident à vélo, et 25 % des hospitalisations de cyclistes¹;

Au-delà de la perturbation quotidienne du fonctionnement social, familial, professionnel ou scolaire des victimes, ces blessures représentent un coût direct et indirect significatif pour la société.

¹ Institut national de santé public du Québec (2010), *Mémoire déposé à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations sur le projet de loi num. 71, loi modifiant le code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, p. 10

Traumatismes crâniens et pratique du 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 à vélo chez les enfants et les adolescents. Au bout du compte, les traumatismes crâniens sont responsables de 45% à 100% des décès liés au vélo chez les enfants et les adolescents². Ce sont donc les blessures les plus graves observées chez les enfants et les adolescents qui font du vélo et qui, par conséquent, constituent une cible importante de prévention des blessures³.

L'efficacité du port du casque

L'efficacité du port du casque est fondée sur des arguments biomécaniques et accidentologiques. Plusieurs travaux scientifiques démontrent que les traumatismes crâniens et les blessures cérébrales pourraient être réduits par le simple port du casque, dans une proportion pouvant atteindre jusqu'à 88%⁴.

Dans une analyse *Cochrane*⁵, il a été estimé que le casque réduisait de 69% le risque de lésions cérébrales et de traumatismes crâniens, 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.

La Dre Amélie Bourassa, vice-présidente de l'Association des médecins d'urgence du Québec, a elle aussi indiqué que le port d'un casque bien ajusté réduisait le taux de mortalité d'environ 75%, et de traumatismes crâniens d'environ 88%.

En 2015, des chercheurs de l'Université de l'Arizona à Tucson ont étudié le cas de 6 267 patients traités pour un traumatisme cérébral après un accident de vélo. L'issue des recherches tend à démontrer que les cyclistes portant un casque réduisent de près de 60% le risque de décès, comparativement à ceux qui n'en portent pas. Ils ont également observé que le casque réduisait de 61% le risque de devoir subir une craniotomie (ablation d'une partie du crâne) et de 26% le risque de fracture au visage.

Enfin, plus récemment, l'étude de deux épidémiologistes de l'Université New South Wales en Australie, les Dr Jake Olivier et Prudence Creighton, confirme l'efficacité du port du casque. Ce travail d'envergure, qui synthétise 43 études scientifiques réalisées à travers le monde sur le sujet, porte sur un total de 64 000 cyclistes.

L'étude montre que le port du casque à vélo réduit les risques de blessure grave à la tête de presque 70%, et que ceux qui portent ce type de protection ont 65% de risques en moins d'avoir un traumatisme crânien dont l'issue serait fatale⁶.

² Brent E, Hagel, Natalie L, Yanchar; Société canadienne de pédiatrie, Comité de prévention des blessures (2013), *Le port du casque de vélo au Canada : la nécessité d'une législation pour réduire le risque de traumatismes crâniens*

³ Idem

⁴ Thompson DC, Rivara FP, Thompson R. (2000) *Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists. Cochrane Database Syst Rev*

⁵ 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. Cette organisation internationale indépendante, à but non lucratif, met à disposition de toute personne concernée des informations actualisées et fiables sur l'efficacité des interventions en soins de santé.

⁶ Publiée en septembre 2016 dans *l'International Journal of Epidemiology*,

Le port du casque à l'international

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande l'application des lois rendant obligatoire le port du casque pour les cyclistes et les utilisateurs de deux-roues motorisés depuis déjà près de 15 ans. Attestant de son efficacité, les pays ayant adopté une telle mesure (Australie, Nouvelle-Zélande, États-Unis, Espagne...) ont pu constater une réelle baisse du nombre de blessures cérébrales.

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 (Cameron *et al.*, 1994). 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 cyclistes⁷.

En Nouvelle-Zélande, trois ans après l'entrée en vigueur d'une loi visant tous les cyclistes, le nombre d'hospitalisations pour blessures à la tête chez les cyclistes avait diminué de 19% (Scuffham *et al.*, 2000). Désormais, 93% des cyclistes australiens portent un casque, et le taux de mortalité lors d'accidents a chuté de plus de 50%.

Aux États-Unis, bien que la législation fédérale ne se prononce pas encore sur la question, 22 États et 201 municipalités ont emboîté le pas de l'Australie en rendant le port du casque obligatoire pour les mineurs, à partir de 1991⁸. Le National Highway Traffic Safety Administration a publié l'expérience de quelques États américains avant et après l'implantation d'une loi légiférant le port du casque. Après l'adoption d'une loi sur le port du casque chez les 16 ans et moins en Oregon (1^{er} juillet 1994), le port de cet équipement a augmenté de 24,5% à 49,3% pour les jeunes de moins de 18 ans, et de 20,4% à 56,1% pour les jeunes de moins de 16 ans. Après un an, 70 cas de blessures à la tête ont été recensés, soit 42% de moins qu'estimé. En Floride, dans l'un des comtés où il a été légiféré pour les enfants de moins de 12 ans, le taux de port du casque a augmenté de 393% et le taux de blessures à la tête a diminué de 34% (1^{er} janvier 1997).

Aux États-Unis, un dollar dépensé pour l'achat d'un casque permet d'économiser 30\$ de coûts médicaux directs et indirects à la société. En 1997, le port systématique du casque aurait prévenu 56 000 blessures à la tête, et permis d'économiser 1,3 milliard de dollars.⁹

En Espagne, le port du casque est obligatoire depuis 2005 sur le réseau des routes nationales hors agglomération, et une dizaine d'autres pays européens ont également légiféré sur la question afin d'obliger le port du casque chez les mineurs. Récemment, la France a fait évoluer sa législation (décret n° 2016-1800 du 21 décembre 2016). Ainsi, à compter du 22 mars 2017, le port du casque à vélo sera obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans, qu'ils soient conducteurs ou passagers.

Le port du casque au Canada

Jusqu'à présent, sept des dix provinces canadiennes ont rendu le port du casque de vélo obligatoire pour tous (en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard) ou pour les mineurs (en Alberta, en Ontario et au Manitoba)¹⁰.

En Colombie-Britannique

⁷Vulcan P, Cameron MH, Watson WC. (1992) *Mandatory bicycle helmet use: experience in Victoria, Australia. World Journal of Surgery*, 16:389–397.

⁸ Information recueillie sur le site Web : www.bhsi.org/mandator.htm

⁹ Association des médecins d'urgence du Québec (2010), *Le casque de vélo – Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement en lien avec la Consultation générale portant sur le projet de loi no 71*

¹⁰ Parachute – Prévenir les blessures, sauvez des vies (2014), *Règlementation sur le port du casque de cycliste. Canada. Lois provinciales Canadiennes sur le port du casque de cycliste*

Après l'adoption d'une loi sur le port du casque à tout âge en 1996, le port du casque a augmenté de 18% chez les enfants de moins de 6 ans, et de 26% chez les cyclistes de 6 à 15 ans.

Au Nouveau-Brunswick

La loi sur le port du casque de vélo obligatoire pour tous est entrée en vigueur en décembre 1995. Elle sanctionne le non-respect de cette réglementation par une amende de 21 dollars.

En Nouvelle-Écosse

Suite à l'entrée en vigueur de la loi, une alternative à la contravention a été privilégiée, laquelle permet aux personnes sanctionnées de suivre un cours expliquant les risques associés au non-port du casque. Ce dispositif, « *en partie dû à des partenariats importants entre plusieurs organismes* »¹¹, a permis de faire appliquer la loi tout en éduquant les gens et sans être trop répressif. Depuis, le port du casque aurait augmenté de 35% chez les enfants, de 41% chez les adolescents, et de 50% chez les adultes. La Nouvelle-Écosse peut désormais se réjouir d'avoir le taux de blessures crâniennes ou cérébrales le plus bas du Canada pour les cyclistes (d'après les données de l'Institut canadien d'information sur la santé).

En Ontario

Deux ans après l'adoption d'une loi provinciale (1995) imposant le port du casque chez les cyclistes mineurs, une étude a constaté une augmentation du port du casque de 20% chez les enfants de 5 à 14 ans.

La situation au Québec

À la lecture des dernières études publiées au Québec, on constate qu'entre 2009 et 2014, il y a eu en moyenne 17 décès par année, 103 blessés nécessitant une hospitalisation et 1 836 blessés légers¹².

D'après une étude statistique menée par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) en novembre 2015, plus de la moitié des cyclistes ne porte pas de casque, en particulier les jeunes de 12 à 24 ans, les personnes n'ayant pas obtenu de diplôme d'études secondaires, et celles ayant un revenu de ménage faible. Toujours d'après l'INSPQ, le fait d'imposer le port du casque permettrait d'éviter 30 décès, 570 hospitalisations et 2 280 consultations à l'urgence, sur une période donnée de dix ans.

Positionnement de la FQSC

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 âge¹³. Convaincue de son utilité, et agissant à titre d'organisme de régie des sports cyclistes au Québec, la FQSC exige déjà le port du casque lors des entraînements et dans tous les événements sanctionnés (compétitifs et récréatifs), quelle que soit la discipline.

Afin d'étendre cette mesure et de diminuer les blessures à la tête des cyclistes victimes d'accident, la fédération demande l'adoption d'une réglementation provinciale sur le port obligatoire du casque, sans distinction d'âge (nul ne pouvant prétendre être à l'abri du comportement des autres usagers de la route ou des incidents qui peuvent survenir). Doublée à une importante campagne d'éducation et de sensibilisation, surtout chez les moins de 18 ans,

¹¹ Kris Jones, MPH, Research & Policy Analyst - Traffic Engineering & Road Safety, Transportation & Infrastructure in Nova Scotia

¹² Société de l'assurance automobile du Québec (2015), *Bilan routier 2014*

¹³ Présentation Dr Nelson Piché, Chirurgien pédiatrique, CHU Ste-Justine (2014)

l'instauration d'une loi permettrait de réduire de manière significative le nombre de blessures à la tête, de même que les décès qui peuvent s'en suivre.

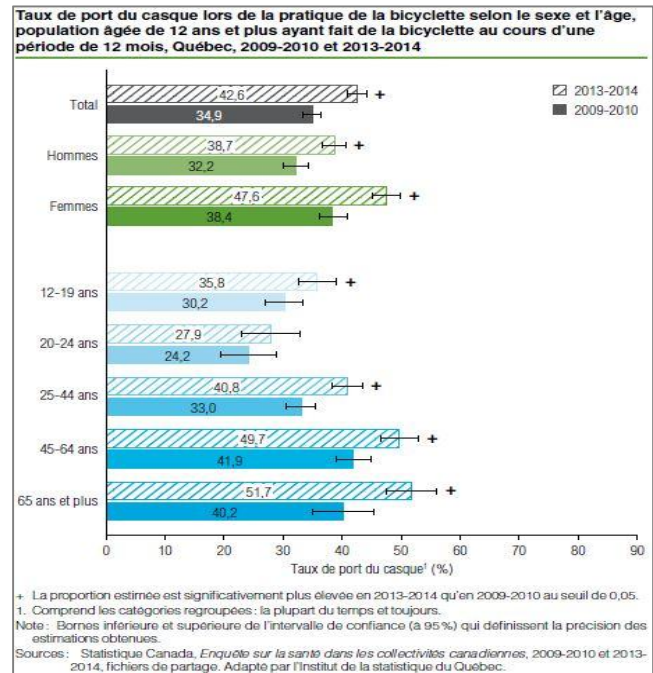
Bien qu'une telle législation ne fasse pas l'unanimité, l'efficacité du port du casque, elle, est sans équivoque.

Sur l'adoption du port du casque par la population

L'apparence et l'image, de même que l'inconscience face aux dangers reliés au non-port du casque, figurent parmi les raisons principalement évoquées chez les cyclistes qui n'en portent pas.

L'acceptabilité du port du casque s'est cependant accrue, grâce aux progrès technologiques, qui permettent désormais de proposer des casques légers, bien ventilés et à un coût d'acquisition accessible. Une grande attention a également été accordée à l'esthétisme des casques de vélo afin d'en faciliter l'acceptation.

Selon un sondage mené par le Conseil canadien de la sécurité, les trois mesures les plus efficaces pouvant être prises pour accroître le taux du port du casque sont la mise en place de campagnes d'information et de sensibilisation, des cours et activités sur la sécurité, et finalement, une réglementation gouvernementale¹⁴.



Sensibilisation

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 circulant sans casque, interceptés au hasard, ceux qui recevaient une courte séance d'information sur les mérites de celui-ci étaient quatre fois plus enclins que les autres à en acheter un dans les semaines suivantes¹⁵.

En outre, grâce aux campagnes de sensibilisation menées au Québec ces dernières années, le taux de cyclistes portant un casque a augmenté de 17% (ils étaient 26% en 2009, contre 43% sur la période 2013-2014¹⁶).

Règlementation

Toutefois, dans un document publié en 2010, l'INSPQ rapporte que le taux de port du casque de vélo plafonne entre 40 % et 60 % en misant uniquement sur les activités de nature éducative et promotionnelle. Ainsi, le fait de rendre le port du casque de vélo obligatoire permettrait d'augmenter significativement le taux d'utilisation de cet équipement de protection après que les limites des activités éducatives et promotionnelles aient été atteintes, et ce, même avec relativement peu de mesures de renforcement.

¹⁴Conseil canadien de la sécurité (2002), *Sondage: Le casque: Les attitudes et les habitudes*

¹⁵ Université de Laval : www.scom.ulaval.ca/Au.fil.des.evenements/1996/10.03/casque.html

¹⁶ K. Joubert, J. Flores, M. Bordeleau, M. Lavoie et D. Du May (2014), *Utilisation du casque protecteur lors de la pratique d'activités sportives et récréatives au Québec* », *Zoom santé, Institut de la statistique du Québec, #47, oct. 8 p.*

Sur les risques d'entrave à la pratique

L'un des contre-arguments fréquemment avancés consiste à prédire une diminution de la pratique cycliste en cas de réglementation obligatoire. Pourtant, les 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 risques, sont faibles et contradictoires.

Ainsi, suite à la modification législative en Australie, *Road Traffic of Australia* a estimé une diminution du nombre de cyclistes à hauteur d'environ 30%. Toutefois, le nombre d'adeptes est revenu progressivement à son niveau précédent, pour le dépasser à partir de 1999. Il semble donc que la population australienne se soit graduellement habituée 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.

En Nouvelle-Zélande, après une baisse de popularité du cyclisme de 25 % durant les cinq années suivant l'adoption de la loi (1995), le vélo a repris le terrain perdu.

Au Canada, plusieurs études démontrent également que le port du casque obligatoire ne diminue pas l'utilisation du vélo chez les jeunes¹⁷. Ainsi, en Alberta et à l'Île-du-Prince-Édouard, il a été prouvé que l'utilisation du vélo chez les jeunes n'a pas diminué après l'implantation d'une loi obligeant le port du casque. Une étude d'observation ontarienne n'a, elle non plus, décelé aucune manifestation de recul de la pratique du vélo chez les enfants de 5 à 14 ans après l'adoption de la loi sur le port du casque¹⁸. Une étude de suivi a révélé le même taux de pratique de vélo avant la loi et six ans après son adoption¹⁹. Dans une étude menée en Alberta, on a observé une telle diminution chez les enfants et chez les adultes, mais pas chez les adolescents²⁰. Cet effet inégal des conséquences de l'obligation de porter un casque à vélo selon les groupes d'âge laisse croire que la loi n'était pas le seul facteur responsable des modifications à la pratique du vélo.

Initiative locale – Ville de Sherbrooke

En 2011, la municipalité de Sherbrooke a fait preuve de leadership en adoptant un règlement obligeant le port du casque chez les cyclistes de moins de 18 ans. La remise d'avis symboliques et la sensibilisation accrue des récalcitrants ou personnes mal informées ont été favorisées, et des casques ont été distribués gratuitement dans les écoles. En plus d'améliorer la sécurité des jeunes cyclistes, « *il n'y a pas eu de diminution de la pratique du vélo* », mentionne le pédiatre Claude Cyr, du Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke, qui a milité en faveur du règlement.

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 médicales) a d'ailleurs réclamé l'adoption d'une loi rendant le port du casque obligatoire pour les moins de 18 ans (*voir annexe*).

[Pour plus de détails, voir le mémoire déposé par la FQSC en 2017.](#)

¹⁷ Dennis J, Potter B, Ramsay T, Zarychanski R (2010), *The effects of provincial bicycle helmet legislation on helmet use and bicycle ridership in Canada*. *Inj Prev*;16(4):219-24.

¹⁸ Macpherson AK, Parkin PC, To TM.(2001), *Mandatory helmet legislation and children's exposure to cycling*.*Inj Prev*;7(3):228-30.

¹⁹ Macpherson AK, Macarthur C, To TM, Chipman ML, Wright JG, Parkin PC. (2006), *Economic disparity in bicycle helmet use by children six years after the introduction of legislation*. *Inj Prev*;12(4):231-5.

²⁰ Karkhaneh M, Rowe BH, Saunders LD, Voaklander DC, Hagel BE.(2010), *The association between bicycle helmet legislation and the rate of cycling in Alberta, Canada*. *Can J Emerg Med*;12(3):266.

CONCLUSION

En tant que population figurant parmi les leaders en Amérique du Nord en termes de pratique cycliste, et à l'heure où les problématiques environnementales, économiques et de santé publique constituent une priorité pour le gouvernement, l'utilisation régulière du vélo est à encourager et le Québec doit pour cela se doter d'une politique législative et d'une stratégie de sensibilisation ambitieuse et adaptée.

La FQSC salue donc la réforme du Code de la sécurité routière québécois proposée dans le projet de Loi actuellement proposé, mais souhaite rappeler certains éléments qui devraient y être intégrés.