

Sécurité en course et la Règle de la ligne jaune

Suite à certains commentaires des membres sur la question de sécurité reliée à l'utilisation complète des 2 voies de circulation vs le respect de la ligne jaune (voie de droite seulement), nous avons fait quelques recherches et voici le constat de la situation présentement au Québec.

LES INTERVENANTS :

Il y a principalement 2 intervenants majeurs à coordonner pour obtenir une autorisation ou une action : Le Ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Sûreté du Québec (SQ). Ces 2 autorités doivent se conformer aux lois du Q qui touchent leur secteur d'activité soient LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU QUÉBEC récemment mis à jour en mai 2018. Évidemment les ententes doivent être en accord avec les règles de la FQSC et les municipalités concernées.

REGLE DE CIRCULATION A L'APPROCHE D'UN GROUPE DE CYCLISTES, DE PIETONS OU D'AUTRES PARTICIPANTS

ESCORTÉS : Le conducteur d'un véhicule routier doit maintenir un corridor de sécurité lorsqu'il dépasse ou qu'il arrive face à un groupe de participants escortés, notamment un groupe de cyclistes ou de piétons dont l'activité a été autorisée. Le dépassement d'un tel groupe ne peut se faire que si un agent de la paix l'autorise ou si une voie dans la même direction est disponible.

NOTRE OBJECTIF :

Présentement la méthode tolérée pour permettre nos courses est celle qui restreint les coureurs dans la voie de droite uniquement, limitée précisément par la ligne centrale (jaune), ce qui est conforme au code de la Sécurité Routière. Dans ce cas, le risque principal que nous voulons réduire est celui qui impliquerait la chute d'un coureur ou d'un groupe qui déborderait dans la voie de gauche au même moment que le passage d'un véhicule routier dans cette voie inverse. Nos demandes portent donc uniquement sur la méthode qui permettrait de stopper momentanément la circulation en sens inverse lors du passage du peloton sans permettre à celui-ci d'utiliser la voie de gauche.

Cette option est plus restrictive que la méthode dite `Rolling Enclosure` selon laquelle les 2 voies sont utilisées par les cyclistes et où la fermeture de la voie de gauche doit impérativement être interdite aux véhicules pour un plus long moment au passage des pelotons. Cette dernière méthode requiert beaucoup de ressources policières devant chaque peloton sachant qu'il y a généralement plusieurs départs durant la journée. Nous croyons à la lueur de nos discussions que pour des raisons de disponibilité de ressources (personnel et véhicules SQ) et du partage des voies publiques avec les utilisateurs locaux, l'utilisation des 2 voies de circulation pour les pelotons et les échappées, au moyen de fermeture même temporaire, ne soit acceptable. Cette méthode est autorisée lors d'événements exceptionnels d'envergure internationale tel que le Tour de Beauce, le Tour d'Abitibi ou le Grand Défi Pierre Lavoie. Compte tenu du très grand nombre d'événements annuels au Québec (triathlons, courses cyclistes...) cette procédure ne sera pas autorisée, même si nous offrons de défrayer les coûts de SQ.

Voici les commentaires de représentants de la SQ à ce sujet :

SQ La Sûreté du Québec n'a pas le pouvoir de bloquer entièrement le réseau routier pour un événement, c'est le gestionnaire du chemin qui a ce pouvoir. C'est donc à eux que vous devez adresser votre demande et selon leur réponse, je vois si une escorte policière est nécessaire.

SQ Premièrement, j'ai fait les vérifications et nous ne « louons » pas nos services. Notre service des événements facturables est là seulement pour les événements d'envergure provinciale ce qui n'est pas votre cas. Aussi, je ne suis pas certain que des « mises à jour » ont été faites sur nos obligations depuis les récents ajouts au code de la sécurité routière. Je vais poser des questions pour vous obtenir des réponses. Il y a des notions de définitions dans des textes de loi dont les notions de définition de « peloton escorté ». Par contre, soyez assurés que si l'autorisation du MTQ comporte une obligation pour nous, nous allons la respecter, et non ça n'engendre aucun frais pour vous.

Concernant la position du MTQ quant à notre demande de permettre de stopper la circulation en sens inverse, ils ne sont pas en désaccord en principe mais à certaines conditions :

MTQ Oui on peut fermer pour quelques minutes, toutefois, la fermeture doit être faite par des signaleurs formés, ou la SQ, (la gestion de circulation ne peut être fait par des bénévoles).

La poursuite de cette discussion devra se faire conjointement avec la FQSC, les organisateurs de courses, le MTQ et SQ et voir si on peut arriver à une entente. Par contre avant d'aller plus loin regardons la portion de coûts attachée à cette alternative. Compte tenu que la SQ ne prendra pas en charge la gestion de cette fermeture temporaire, il faudra utiliser un service de signalisation routière mobile tel que ceux utilisés pour les travaux de construction (l'option de former des bénévoles de circulation conformes au code pourrait être envisagée à moyen terme (du genre des chauffeurs de moto employés pour nos événements).

LES COÛTS :

Analyse hypothétique des **coûts additionnels** pour une journée de courses (3 départs en AM et 3 départs en PM) en utilisant un service de signalisation conforme :

- Installation de panneaux orange aux endroits stratégiques du parcours indiquant qu'il y a risque d'arrêt sur XX km. (5 panneaux à 150\$) = **750\$**
- Véhicules accompagnateurs avec panneaux SPORT et Flèche lumineuse devant les pelotons (3 x 10 hr x 100\$/h)= **3000\$**
- Fond de formation des bénévoles ???

Pour 300 coureurs ça pourrait représenter une surcharge de 10\$ à 15\$ par coureur.

NB Les échappées et les coureurs hors peloton ne bénéficieraient pas de cette protection additionnelle.

Cette mesure ne garantit pas que tous les usagers respecteraient les directives du véhicule ouvreuse (il y aura toujours des récalcitrants).

Les mesures demandées par le MTQ pourraient être beaucoup plus exigeantes et coûteuses suite aux discussions et ententes finales.

CONCLUSION :

Cette méthode ne donne pas plus d'espace pour manœuvrer durant la course et la règle de la ligne jaune demeure en vigueur partout (sauf pour événements à circuit fermé autorisé).

Il y aura toujours des risques associés aux courses cyclistes. Ça demeure un environnement d'exception (la course) selon lequel les coureurs se permettent des moments d'excitation hors du commun de tous les jours. La méthode ci-haut enlève une partie de risque d'un événement majeur tout à fait **exceptionnel** (la chute de coureur à gauche de la ligne jaune et la rencontre d'un véhicule inverse au même).

Les membres devront nous indiquer si nous devons aller de l'avant avec cette démarche ou continuer avec la méthode traditionnelle (qui est utilisée partout aux USA et Canada); parallèlement il faudra regarder l'impact de cette surcharge sur la participation des coureurs et la survie de certaines courses.

André Lamarche, 29 octobre 2018, pour ACVQ