

# Programme pilote de vélos cargo électriques de l'Ontario : lignes directrices pour les municipalités

Multiplier les options permettant aux entreprises de répondre aux demandes de livraison en mai 2021

L'Ontario a élaboré un cadre stratégique pilote destiné à permettre l'utilisation de vélos cargo assistés (vélos cargo électriques) plus gros sur les routes de l'Ontario, si les municipalités décident de permettre leur utilisation dans les limites de leurs frontières municipales.

Les municipalités qui veulent permettre l'utilisation de vélos cargo électriques sur leurs routes doivent adopter des règlements pour permettre leur utilisation et peuvent établir des exigences précises en fonction de ce qui est le mieux pour leurs collectivités.

Les municipalités peuvent également informer le ministère des Transports qu'elles participent au projet pilote en envoyant un avis à [SPDB@ontario.ca](mailto:SPDB@ontario.ca).

La province a établi le cadre réglementaire global pour les vélos cargo électriques. Cela comprend le vélo et les exigences relatives à la conduite qui suivent :

## Exigences provinciales

### Exigences provinciales pour le vélo

Le vélo est une bicyclette à pédales, avec une fourche et un cadre apparents, de conception et d'apparence conventionnelles qui :

- a deux ou trois roues;
- est en tout temps équipé de pédales qui permettent à tout moment de propulser la bicyclette;
- a une plate-forme, un panier ou un conteneur pour le transport de marchandises, de colis ou de marchandises;
- a un guidon;
- a un poids minimum de plus de 55 kg;
- est d'une largeur ne dépassant pas 1,3 m;
- est d'une longueur ne dépassant pas 4 m;
- est d'une hauteur ne dépassant pas 2,2 m;

- a des roues d’au moins 35 millimètres de largeur et d’au moins 350 millimètres de diamètre;
- n’est équipé d’aucune structure enfermant complètement la place des occupants;
- a un moteur électrique dont la puissance d’entraînement continue ne dépasse pas 1 000 watts, qui est incapable d’assister la propulsion quand le vélo à moteur atteint une vitesse de 32 kilomètres-heure ou plus;
- n’est pas considéré comme un véhicule à moteur

## Exigences provinciales relatives à la conduite

- Il est interdit d’être sous l’influence de la drogue ou de l’alcool pendant la conduite d’un vélo cargo électrique (les conséquences en vertu du Code criminel du Canada peuvent s’appliquer);
- le vélo cargo électrique doit être utilisé dans la voie réservée aux vélos ou sur le côté droit de la route (lorsque cela est permis);
- le conducteur doit avoir au moins 16 ans;
- il est interdit de remorquer des appareils ou des véhicules;
- il est interdit de transporter des marchandises dangereuses;
- il est interdit de laisser le vélo dans un endroit destiné aux véhicules ou aux piétons (par exemple, voie cyclable ou trottoir);
- Tous les cyclistes doivent porter un casque, quel que soit leur âge.
- Les passagers sont autorisés seulement si le passager utilise un siège conçu pour les passagers qui fait partie intégrante de la conception originale du vélo.
- En cas de conduite à un moment (par exemple, la nuit, ou dans le mauvais temps) où les personnes et les véhicules ne sont pas clairement discernables à une distance de 150 mètres ou moins, les vélos cargos électriques doivent être équipés d’une lampe allumée émettant une couleur blanche ou ambrée à l’avant, et une lampe allumée émettant une couleur rouge à l’arrière (ces dernières doivent être fixées au vélo, pas au conducteur).

## Considérations municipales

### Paramètres de conduite municipaux

Les municipalités qui désirent autoriser les vélos cargo électroniques à circuler sur leur territoire pourraient envisager ce qui suit :

- Définir des paramètres de conduite pour les compagnies et les exploitants de vélos cargo électriques.
- Autoriser ou non les vélos cargo électriques à circuler sur les trottoirs - les trottoirs sont destinés aux piétons, et les conducteurs devraient être prévenants envers les personnes handicapées et/ou avec une mobilité réduite. Les municipalités pourraient envisager d’informer clairement les compagnies au sujet de leurs attentes et des

exigences régissant les contrats, les permis d'entreprise, les contrats d'exploitation, etc.

### **Ce que les municipalités doivent envisager :**

- Quels sont les mécanismes les plus adéquats pour surveiller et assurer le suivi de l'utilisation des vélos cargo électriques pour en rendre compte dans le cadre du projet pilote, en ce qui a notamment trait aux collisions?
- Où est-ce qu'il devrait être permis aux vélos cargo électriques de circuler (par exemple, voie cyclable, routes, piste cyclable, etc.)?
- Devrait-il y avoir une limite du nombre de vélos cargo électriques permis dans certaines zones pour lutter contre la congestion de la circulation?
- Comment se déroulera l'intégration des vélos cargo électriques auprès des autres usagers de la route (par exemple, les piétons, les cyclistes, et les personnes qui utilisent des dispositifs de mobilité personnels)?
- Est-ce qu'un code d'identification numérique pourrait s'avérer nécessaire pour chaque vélo utilisé?
- Quelles clauses contractuelles sont requises pour la remise de données (comme les coordonnées GPS) aux municipalités par les exploitants commerciaux?
- Où et quand est-ce que les vélos devraient être autorisés à s'arrêter/se stationner pour les livraisons?
- Quel mécanisme est en place pour permettre aux citoyens d'offrir leurs commentaires ou de déposer des plaintes (par exemple, des sondages ou le recours à des lignes 311)?
- Comment veiller à ce que les exploitants reçoivent une formation leur permettant de se conformer à l'ensemble des exigences de la Loi sur la santé et la sécurité au travail?

### **Stationnement**

Le programme pilote exige que les vélos cargo électriques soient stationnés dans les limites des emplacements prévus pour les véhicules motorisés puisque ces véhicules ne sont pas autorisés à s'arrêter sur des lieux de passage de véhicules à moteur ou de piétons. D'autre part, les municipalités pourraient envisager de définir clairement l'endroit où les vélos cargo électriques peuvent se garer (par exemple, en instaurant des emplacements de stationnement désignés). Des espaces de stationnement désignés permettent de contrôler leur utilisation et de réduire les interférences avec le public.

### **Ce que les municipalités peuvent envisager :**

- Devrait-il y avoir une responsabilité de nuit pour les infractions aux règles de stationnement des vélos cargo électriques?
- Qui pourrait recevoir la pénalité si le vélo cargo électrique n'est pas stationné à un endroit prévu à cet effet?
- Comment la pénalité sera-t-elle structurée si un vélo cargo électrique n'est pas stationné à un endroit prévu à cet effet?

## Responsabilité

### Ce que les municipalités peuvent envisager :

- Quelles sont les options qui permettraient aux compagnies de vélos cargo électriques commerciales d'indemniser la municipalité et de souscrire aux exigences adéquates en termes d'assurance avec une distinction pour le régime d'assurance requis pour les vélos cargo électriques?
- Quel pourrait être le régime d'assurance approprié pour les vélos cargo électriques commerciaux - le type de régime et le montant de la couverture?

## Infractions

Comme pour les bicyclettes, en Ontario, les règles de la route du *Code de la route* s'appliquent à la conduite des vélos cargo électriques. Les sanctions relatives au paragraphe 228(8) du Code de la route s'appliqueront également aux infractions au règlement pilote (amendes de 250 \$ à 2 500 \$). Les infractions au règlement municipal peuvent également s'appliquer. Un conducteur de vélo cargo électrique s'expose à de graves conséquences en cas de conduite affaiblie par les drogues, l'alcool, ou les deux, en vertu du *Code criminel du Canada*.

## Collecte de données

Le ministère des Transports (MTO) a besoin que les municipalités lui communiquent des données afin de procéder à l'évaluation de ce projet pilote et de déterminer les éventuelles modifications requises, au besoin. Tout au long du projet pilote, les municipalités sont tenues de fournir des informations au ministère si un règlement municipal est promulgué pour autoriser l'utilisation de vélos cargo électriques sur l'ensemble des routes de la municipalité.

Le MTO évaluera les répercussions du programme pilote sur la sécurité routière et aura besoin de données précises et fiables sur l'ensemble des collisions de vélos cargo électriques pour s'acquitter efficacement de cette tâche. Les collisions, telles que définies dans le Code de la route, doivent être déclarées à l'aide du formulaire de rapport de collision de véhicule automobile (SR-LD-401) ou d'un système de données électronique sur les collisions, quand une collision à déclarer impliquant un vélo cargo électronique a lieu. Les collisions impliquant des vélos cargo électriques qui ne répondent pas au critère de collision à déclarer devraient être consignées en suivant les procédures de rapport d'incident en vigueur sur votre territoire. Les municipalités sont tenues de remettre les données liées aux incidents/collisions et aux blessures à la province.

## Renseignements additionnels

Ce document n'est qu'un guide. Pour des motifs officiels, veuillez vous reporter au Code de la route de l'Ontario et à ses règlements. Afin d'obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le [Règlement de l'Ontario sur les vélos cargo électriques](#) ou visitez [ontario.ca](http://ontario.ca).