

POLITIQUE

POLITIQUE SUR LE VÉLO

# **POLITIQUE SUR LE VÉLO**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

**SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
DU QUÉBEC**

**Mai 1995**

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec 1995  
ISBN 2-550-24666-7  
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

---

## TABLE DES MATIÈRES

---

	Page
1. INTRODUCTION .....	1
2. CHAMP D'APPLICATION .....	2
3. OBJECTIFS .....	3
4. PRINCIPES .....	5
5. RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE .....	6
6. ORIENTATIONS .....	6
6.1 Le casque de vélo .....	7
6.2 Le <i>Code de la sécurité routière</i> .....	8
6.3 L'éducation .....	10
6.4 La normalisation des bicyclettes .....	12
6.5 Le vol de bicyclettes .....	13
6.6 La planification du réseau cyclable .....	14
6.7 La normalisation des aménagements et de la signalisation .....	15
6.8 Les aménagements cyclables .....	16
6.9 Le financement .....	17
6.10 La concertation .....	19
6.11 La législation .....	20
6.12 La recherche et la formation .....	20
6.13 L'évaluation .....	22

---

---

## SIGNIFICATION DES SIGLES ET DES TERMES UTILISÉS

---

<b>AASHTO</b>	<b>American Association of State Highway and Transportation Officials</b>
<b>MTQ ou Ministère</b>	<b>ministère des Transports du Québec</b>
<b>SAAQ ou Société</b>	<b>Société de l'assurance automobile du Québec</b>
<b>C.s.r. ou Code</b>	<i>Code de la sécurité routière</i>
<b>A.Q.T.R.</b>	<b>Association québécoise du transport et des routes inc.</b>
<b>M.S.S.S.</b>	<b>ministère de la Santé et des Services sociaux</b>
<b>C.C.A.T.M.</b>	<b>Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé</b>
<b>MRC</b>	<b>municipalité régionale de comté</b>

---

## 1. INTRODUCTION

Au cours des deux dernières décennies, la popularité du vélo a été en progression constante, notamment chez les adultes. En 1987, on estimait que plus de 25 % de la population s'adonnait au cyclisme de façon régulière. En 1992, le parc de bicyclettes, incluant les vélos pour enfants, atteignait près de 3,5 millions d'unités. Il s'agit donc d'un phénomène social important, et les cyclistes réclament de plus en plus le droit à des infrastructures qui facilitent leur mobilité.

L'utilisation de la bicyclette comporte des bienfaits indéniables, notamment sur le plan de la santé. Toutefois, elle est aussi responsable d'un nombre non négligeable de traumatismes. Entre 1990 et 1994, au Québec, la moyenne annuelle des victimes d'accidents de vélo impliquant un véhicule moteur a été de près de 3700, et la moyenne des décès consécutifs à ces accidents a été de 32. Ce triste bilan routier entraîne des coûts socio-économiques importants et a aussi pour effet d'engendrer un climat d'insécurité chez les cyclistes.

Devant ce constat et pour faire suite à la *Conférence vélo mondiale* tenue à Montréal en septembre 1992, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec ont entrepris l'élaboration d'une politique sur le vélo afin de promouvoir l'usage sécuritaire de ce moyen de transport. Deux objectifs particuliers étaient alors visés, soit la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre usagers de la route.

L'élaboration d'une politique sur le vélo devant tenir compte d'un large éventail de préoccupations, des consultations publiques ont été menées afin de connaître les points de vue des principaux organismes et intervenants du domaine du cyclisme. La présente politique a donc été élaborée en prenant en considération les informations recueillies lors de ces consultations ainsi que les éléments de problématique contenus dans le document qui a servi à la consultation, intitulé : *Vers une politique sur le cyclisme au Québec : Problématique et solutions possibles*.

Le document qui résulte de cette démarche constitue la politique conjointe du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec en matière de vélo, et présente les orientations retenues et les moyens à mettre en oeuvre en ce qui a trait aux conditions d'utilisation de la bicyclette sur la voie publique dans l'optique d'améliorer la sécurité des usagers.

Par ailleurs, le contenu de la présente politique s'arrime, pour ce qui est du volet sécurité, au contenu de la politique conjointe MTQ - SAAQ sur la sécurité dans les transports et la complète en précisant la portée des orientations communes au ministère des Transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec en matière de vélo.

## **2. CHAMP D'APPLICATION**

La présente politique vise à établir les priorités d'intervention du MTQ et de la SAAQ en matière de vélo. Il est donc important de rappeler d'abord les responsabilités qui incombent à chacun d'eux au regard de leur mission respective.

La mission du ministère des Transports est d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport. Ainsi, le ministère des Transports, à titre d'intervenant principal en ce qui concerne les infrastructures et les systèmes de transport, tant sur le plan de l'élaboration des normes et des règles que sur le plan de la gestion et de la conception des infrastructures, doit viser une amélioration de la sécurité des déplacements de tous les usagers de la route. En ce qui concerne le cyclisme, cette responsabilité se traduit par :

- la normalisation des aménagements cyclables et de leur signalisation;
- la réalisation d'aménagements cyclables sur les routes du réseau supérieur;
- la coordination des activités de l'ensemble des intervenants à l'échelle provinciale en matière d'aménagements cyclables.

Quant à la Société de l'assurance automobile du Québec, elle a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route, en réalisant trois types d'activités, à savoir :

- le contrôle de l'accès au réseau routier;
- la prévention des accidents et des dommages corporels;

- 
- l'indemnisation des victimes d'accidents de la route.

Pour remplir sa mission, notamment au chapitre de la prévention, la Société doit :

- mener des campagnes publicitaires pour faire la promotion de la sécurité routière;
- réviser le *Code de la sécurité routière* et s'assurer que celui-ci est appliqué efficacement;
- faire de l'éducation en milieu scolaire;
- établir et appliquer des normes relatives aux véhicules;
- surveiller l'évolution du bilan routier et financer un programme de recherche visant à améliorer les connaissances en matière de sécurité routière.

Partant des missions respectives du Ministère et de la Société, la présente politique porte donc sur toute forme de pratique de la bicyclette sur la voie publique, que ce soit aux fins de transport utilitaire, de loisirs ou de tourisme. Par ailleurs, la Politique sur le vélo du Ministère et de la SAAQ n'est pas sans effet sur la pratique du vélo dans les autres milieux, notamment dans les parcs et les réserves ou sur les pistes cyclables en site propre, dans la mesure où elle prend en considération, par exemple, les facteurs liés aux comportements humains, aux équipements de sécurité et aux normes d'aménagement cyclable.

### **3. OBJECTIFS**

Les objectifs globaux de la présente politique, déjà présentés en introduction, sont la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre usagers de la route. Partant de ces objectifs globaux, trois objectifs spécifiques peuvent être dégagés :

- **La promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route**

Le premier objectif concerne le comportement des cyclistes et des autres usagers de la route. Il s'agit plus spécifiquement d'accroître le respect des règles de la circulation dans le but de favoriser un meilleur partage de la route. Il faut aussi donner aux cyclistes des notions plus précises de sécurité relativement au port d'équipement de sécurité (casque, équipement de visibilité) et à la prise de risques.

- **L'amélioration du système de transport pour les cyclistes**

Les améliorations au système de transport visent à permettre aux cyclistes de se déplacer de façon sécuritaire sur une partie du réseau routier ou sur des voies cyclables adaptées à leurs besoins. Les cyclistes désirent généralement avoir un accès direct aux mêmes destinations que les automobilistes et empruntent souvent les mêmes routes. Aussi est-il important qu'un réseau de voies cyclables soit accessible et disponible, et qu'une partie du réseau routier soit conçue et aménagée de façon à tenir compte du vélo dans le partage de la route avec les véhicules automobiles.

- **L'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport**

L'utilisation du vélo comme autre mode de transport devrait être encouragée puisqu'elle peut contribuer à réduire la consommation d'énergie et accroître l'utilisation efficace des systèmes de transport existants. De plus, la pratique du vélo favorise la santé et la bonne forme physique de la population ainsi que la préservation de la qualité de l'environnement. Tout comme pour l'atteinte des deux premiers objectifs, l'atteinte de ce dernier est réalisable par la réduction de l'insécurité chez les cyclistes.

#### 4. PRINCIPES

Pour remplir leur mission et pour atteindre les objectifs qu'ils se sont fixés, le Ministère et la SAAQ ont entrepris de définir les principes de base qui devront guider leurs orientations et leurs actions.

- **Premier principe : la recherche de l'équilibre entre la mobilité et la sécurité**

L'analyse de la problématique démontre que la mobilité des cyclistes correspond à un besoin de notre société. Dans cette perspective, les orientations retenues doivent présenter le potentiel le plus élevé d'accroissement de la mobilité tout en respectant les impératifs de la sécurité.

- **Deuxième principe : le respect du rapport coûts-avantages**

L'analyse coûts-avantages doit conditionner le choix des orientations et des actions. Les bénéfices d'une intervention seront évalués en termes de potentiel de gain de mobilité et de réduction des traumatismes par rapport à l'optimisation des stratégies d'intervention et des investissements publics.

- **Troisième principe : la mise à contribution de tous les intervenants**

L'aménagement d'un réseau cyclable et la promotion de la sécurité à vélo sont une responsabilité partagée par plusieurs intervenants. Outre le MTQ et la SAAQ, les principaux intervenants susceptibles d'être interpellés sont les municipalités, les municipalités régionales de comté, les corps policiers, l'AQTR, Vélo Québec, le Comité de prévention des traumatismes du réseau de la santé (MSSS), les groupes d'intérêt et les organisations cyclistes, de même que le secteur privé. La concertation entre tous les intervenants est donc l'élément clé pour optimiser le rendement des interventions. Toutefois, le respect intégral des champs de compétence des divers partenaires est une condition essentielle au succès de cette concertation.

## 5. RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE

L'analyse du phénomène du vélo au Québec et de sa problématique générale d'utilisation a déjà été présentée dans le document ayant servi de base de discussion pour la consultation publique, document intitulé : *Vers une politique sur le cyclisme : Problématique et solutions possibles*.

Lors de la consultation effectuée en mai 1993, les discussions ont porté principalement sur les thèmes suivants :

- l'importance de l'éducation et de la formation,
- l'importance du respect du *Code de la sécurité routière* et les modifications possibles,
- ▶ les équipements de vélo,
- les aménagements cyclables,
- ▶ l'asphaltage des accotements,
- le port du casque,
- le financement,
- ▶ la responsabilité du MTQ.

Ces divers points de la problématique sont rappelés au chapitre suivant pour chacun des enjeux abordés.

## 6. ORIENTATIONS

En appliquant un cadre d'analyse inspiré de Haddon<sup>1</sup> à la problématique générale et aux commentaires recueillis lors des consultations, on a pu relever 13 enjeux majeurs répartis dans quatre cadres d'intervention distincts, à savoir

---

<sup>1</sup> HADDON, W. A Logical Framework for Categorizing Highway Safety Phenomena and Activity. *Journal of Trauma*, vol. 12, 1972, p. 197.

*l'aspect humain, le véhicule, l'environnement routier et l'environnement socio-économique.* Pour chacun de ces enjeux, des orientations ont été formulées afin de guider les actions du MTQ et de la SAAQ dans le but de rendre l'usage du vélo plus sécuritaire et de réduire le bilan des accidents de la route impliquant des cyclistes.

**TABLEAU 1**

**Liste des enjeux selon leur cadre d'intervention dominant**

HUMAIN	VÉHICULE	ENVIRONNEMENT ROUTIER	ENVIRONNEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE
1. Le casque de vélo	4. La normalisation des bicyclettes	6. La planification	9. Le financement
2. Le Code de la sécurité routière	5. Le vol de bicyclettes	7. La normalisation des aménagements et de la signalisation	10. La concertation
3. L'éducation		8. Les aménagements cyclables	11. La législation
			12. La recherche et la formation
			13. L'évaluation

### 6.1 Le casque de vélo

Les blessures associées à la pratique de la bicyclette sont causées par le transfert d'énergie qui s'effectue généralement à l'occasion d'une chute. Les lois physiques de la chute de bicyclette font en sorte que la tête est souvent la partie du corps où s'effectue ce transfert d'énergie. En fait, l'analyse des données épidémiologiques révèle que plus de 80 % des décès et 35 % des hospitalisations sont le résultat de blessures à la tête.

Le port du casque doit être privilégié comme mesure de sécurité, et cela pour deux raisons principales : d'une part, il s'agit d'une mesure efficace (protection adéquate dans plus de 50 % des cas) et, d'autre part, la protection offerte est systématique, peu importe la cause de l'accident. Cette mesure passive est particulièrement intéressante pour les jeunes cyclistes dont le comportement est difficile à contrôler.

Actuellement, le port du casque s'effectue sur une base volontaire, et le taux d'utilisation à l'échelle de la province est d'environ 22 %. Des taux supérieurs ont été relevés dans le monde, et cela sans avoir recours à la législation. Il est donc possible d'accroître le taux de port du casque au moyen de campagnes de sensibilisation bien ciblées. De plus, il y a moyen d'accroître l'efficacité des interventions en accordant une attention particulière à la concertation. Présentement, plusieurs organismes à l'échelle régionale, provinciale et nationale font la promotion du port du casque.

Finalement, la promotion ayant ses limites, on devra éventuellement envisager la possibilité de légiférer. Actuellement, il serait prématuré de rendre le port du casque obligatoire considérant que le taux d'utilisation est trop faible pour assurer un large consensus social. Toutefois, il est nécessaire d'amorcer dès maintenant la réflexion sur la stratégie de présentation d'un projet de loi.

### **Orientation**

Les blessures à la tête étant la principale cause de décès chez les cyclistes, le port du casque semble être la mesure la plus efficace pour réduire la gravité des blessures à la tête et ainsi réduire les risques de décès. Il y a donc lieu de **PROMOUVOIR INTENSIVEMENT LE PORT DU CASQUE PROTECTEUR** chez les cyclistes.

Pour la mise en oeuvre des mesures découlant de cette orientation, une coalition provinciale se consacrant à la promotion du casque a été créée dans le but de favoriser la concertation, et un mécanisme d'évaluation des campagnes de promotion sera mis en place par la Société.

Enfin, l'élaboration d'un projet de loi sur le port obligatoire du casque devra être envisagée à moyen terme, soit lorsque le taux du port volontaire du casque aura atteint un niveau acceptable.

## **6.2 Le Code de la sécurité routière**

En circulant sur les routes du Québec, on peut constater régulièrement que les cyclistes ne respectent pas le *Code de la sécurité routière*. De la même manière, les automobilistes contreviennent souvent à certaines dispositions du Code, ce qui affecte la sécurité des cyclistes circulant sur le réseau routier. Le comportement fautif des cyclistes serait responsable de 60 % des accidents; il est important de noter que ce pourcentage serait encore plus élevé si l'on

---

prenait uniquement en considération les jeunes cyclistes. Par contre, il pourrait être inférieur si l'on prenait seulement en considération les cyclistes adultes, car les automobilistes contreviennent également aux dispositions du Code qui visent, notamment, à protéger l'espace vital des cyclistes. Le conflit cycliste-piéton est aussi important du fait que cyclistes et piétons ne respectent pas nécessairement leurs voies de circulation respectives.

Depuis quelques années, de nombreux efforts ont été faits pour sensibiliser les cyclistes au respect du Code. Ces efforts semblent avoir porté fruit en partie, du moins dans la région de Montréal, puisqu'une étude récente rapportait une amélioration du respect de certaines dispositions, comme celles touchant les feux de circulation. Toutefois, il faut être prudent dans l'interprétation de ces données puisqu'elles ont été recueillies sur des pistes cyclables, qui sont généralement fréquentées par une clientèle plus réceptive que d'autres aux messages de sécurité.

Jusqu'à maintenant, les interventions policières auprès des cyclistes pour faire respecter le Code ont été très peu nombreuses, hormis les patrouilles policières à vélo mises sur pied dans certaines villes (Hull, Montréal, Québec). Leurs interventions se limitent souvent à de brèves et intensives périodes de contrôle visant à rappeler certaines notions de sécurité et à ramener certains contrevenants à l'ordre. Cette situation est imputable au fait que les corps policiers ne disposent pas en général des ressources et des disponibilités nécessaires pour effectuer une telle tâche et qu'ils ont d'autres priorités. Il faut être conscient du fait qu'il y a aussi des problèmes d'application liés à l'identification des cyclistes et à l'âge des contrevenants.

Le phénomène du non-respect des lois et des règlements n'est pas lié exclusivement à un manque de connaissance des règles de la circulation et de contrôle policier. Il s'agit d'un problème beaucoup plus complexe qui nécessite une étude approfondie. Il faut d'abord reconnaître qu'il s'agit d'un phénomène de société qui concerne l'ensemble des usagers de la route, soit les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Actuellement, il existe relativement peu de données québécoises pour identifier précisément les déterminants de ce genre de comportements. L'obtention de ces données s'avère être un préalable à toute intervention visant à corriger la situation. Il faut aussi être conscient que la modification d'un phénomène social aussi bien enraciné ne peut se faire à très court terme.

Certaines déficiences sur le plan des aménagements peuvent aussi inciter les cyclistes à enfreindre les règles de circulation. Finalement, il faut se demander, comme législateur, si les dispositions du Code touchant les cyclistes sont vraiment bien adaptées et si elles sont applicables.

### **Orientation**

Le manque de respect des dispositions du *Code de la sécurité routière* de la part des cyclistes (concernant les feux de circulation, les arrêts obligatoires, etc.) ainsi que de la part des automobilistes (concernant les manoeuvres de dépassement, le respect des lignes d'arrêt, la priorité de virage, etc.) constituant une cause importante d'accidents, il est donc important d'INTENSIFIER L'APPLICATION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

Conformément à cette orientation, une étude sera réalisée pour trouver les déterminants du comportement associés au non-respect du Code.

Par ailleurs, des activités de sensibilisation et de surveillance routière seront réalisées pour favoriser un plus grand respect du Code de la part des cyclistes et des autres usagers de la route (piétons et automobilistes).

### **6.3 L'éducation**

Grâce à un protocole d'entente avec le ministère de l'Éducation, la Société a mis en place, il y a maintenant douze ans, un programme de formation en sécurité routière en milieu scolaire. Depuis ce temps, la Société a mis à la disposition des enseignants du matériel pédagogique lié aux diverses thématiques. Évidemment, la bicyclette a toujours été au nombre de ces thématiques, puisqu'il s'agit d'un problème de sécurité routière qui touche directement les jeunes. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'on considère que le taux de blessures le plus élevé chez les cyclistes se retrouve chez les jeunes d'âge scolaire.

La formation en sécurité routière est généralement donnée à l'intérieur du cours de formation personnelle et sociale. Évidemment, plusieurs problématiques (par exemple, l'environnement, la santé et la sexualité) sont traitées à l'intérieur de ce cours, et il y a relativement peu de temps à consacrer à la sécurité routière.

---

Devant ce constat, la Société adoptait, en 1990, un nouveau plan quinquennal visant à mieux cibler ses interventions en milieu scolaire et à exploiter de nouvelles approches pédagogiques. Dans le cadre de ce plan, elle a instauré, en 1993, le programme Vélo-Expert, qui vise à transmettre aux jeunes cyclistes des notions de sécurité routière et à leur permettre de les mettre en application dans des situations réelles tout en améliorant leurs habiletés techniques. Ce nouveau programme présente plusieurs avantages, à savoir :

- ▶ accroître le temps consacré à la thématique de la bicyclette;
- ▶ permettre à l'élève de mettre en pratique ses notions de sécurité routière;
- ▶ avoir accès à des professionnels de l'éducation physique pour enseigner cette discipline;
- ▶ rejoindre un nombre important d'élèves à des coûts relativement faibles;
- fournir un réseau de communication dans le cadre des campagnes de sensibilisation.

Actuellement, le programme Vélo-Expert est implanté dans environ la moitié des écoles du Québec. Des efforts de promotion supplémentaires devraient permettre d'accroître sensiblement le nombre de participants.

La Société, en collaboration avec les services policiers du Québec et Vélo-Québec, a aussi mis en place le programme Vélo-Cité. Ce programme vise aussi à transmettre aux jeunes des notions de sécurité routière et à leur permettre de les mettre en application dans des situations réelles. Ces deux programmes sont complémentaires du fait qu'ils permettent de rejoindre les jeunes dans différents contextes.

### **Orientation**

Les jeunes enfants et les adolescents, soit ceux âgés de 5 à 9 ans et ceux âgés de 10 à 15 ans, constituant les principales victimes d'accidents de vélo, il est important d'**INTENSIFIER L'ÉDUCATION EN MILIEU SCOLAIRE.**

Dans les faits, cette orientation se traduit par la mise en oeuvre des moyens suivants :

- ▶ Intensifier les efforts d'éducation en milieu scolaire, notamment en ce qui concerne le respect du Code et le partage de la route.
- ▶ Intensifier les efforts de mise en marché du programme Vélo-Expert.
- ▶ Utiliser les programmes Vélo-Expert et Vélo-Cité comme réseaux de communication à l'intérieur des campagnes de sensibilisation sur la sécurité à vélo.
- ▶ Évaluer les programmes Vélo-Expert et Vélo-Cité aussi bien sur le plan du processus afin de l'adapter le plus rapidement possible aux besoins de la clientèle, que sur le plan du résultat afin de vérifier l'acquisition de connaissances et le changement d'attitude à l'égard de la sécurité routière.

#### **6.4 La normalisation des bicyclettes**

Actuellement, les bicyclettes vendues au Canada ne sont pas assujetties à des normes fédérales, comme c'est le cas pour les véhicules motorisés. Ceci explique en partie pourquoi plusieurs bicyclettes sont vendues sans équipement de sécurité et sans réflecteurs. Cependant, certains manufacturiers, sur une base volontaire, munissent leurs bicyclettes de réflecteurs.

Pour compenser l'absence de normes fédérales régissant la vente, les provinces ont dû établir leurs propres exigences et responsabiliser les cyclistes en leur demandant de s'assurer que leur bicyclette est conforme à ces exigences. Cette situation entraîne deux problèmes majeurs.

D'une part, il y a autant d'exigences qu'il y a de provinces, ce qui cause des problèmes aux manufacturiers qui, eux, doivent exporter leurs bicyclettes partout au Canada et, dans certains cas, partout dans le monde. L'expérience a démontré les difficultés d'amener les manufacturiers à accepter de se conformer à des normes exclusivement québécoises, ceci étant encore plus vrai aujourd'hui dans un contexte de libre marché. Il faut donc chercher à harmoniser notre législation avec celle des autres provinces canadiennes, voire avec celle des États américains.

D'autre part, on confie au cycliste la responsabilité de s'assurer que sa bicyclette est conforme à la loi. Or, il est extrêmement difficile de contrôler plus de trois millions de cyclistes. C'est d'ailleurs pourquoi de nombreuses bicyclettes ne sont pas munies de l'équipement obligatoire. Évidemment, la solution idéale consisterait à faire reposer la responsabilité sur le manufacturier, ce qui, vu l'absence de réglementation fédérale, s'avère impossible. Enfin, il faut considérer le fait que l'assemblage des bicyclettes se fait chez les détaillants. La responsabilisation des détaillants constitue un compromis intéressant puisque cela favoriserait la connaissance de la loi et faciliterait son application.

### **Orientation**

Le manque de visibilité étant à l'origine de 30 % des accidents impliquant une bicyclette et un véhicule motorisé, il y a lieu de **FAVORISER LA NORMALISATION DES BICYCLETES ET DES ÉQUIPEMENTS.**

Cette orientation sous-entend qu'un travail soit entrepris, de concert avec les autres membres du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), de façon à uniformiser les normes relatives aux équipements de visibilité des bicyclettes. Également, il faudra éventuellement modifier le *Code de la sécurité routière* afin que toutes les bicyclettes soient munies, dès la vente, de tous les réflecteurs requis.

### **6.5 Le vol de bicyclettes**

On a déjà fait état des difficultés, pour les corps policiers, d'appliquer le *Code de la sécurité routière* à l'égard des cyclistes du fait, entre autres, que les contrevenants sont souvent très jeunes, qu'ils sont difficiles à intercepter et, surtout, qu'ils sont difficiles à identifier convenablement. En effet, les cyclistes ne sont pas tenus d'avoir en leur possession une preuve d'identité (telle que le permis de conduire et le certificat d'immatriculation pour l'automobiliste), et les bicyclettes ne sont pas immatriculées. D'ailleurs, l'ampleur du phénomène du vol de bicyclettes est également attribuable, en grande partie, au fait que celles-ci ne sont pas marquées ou immatriculées.

## Orientation

Afin de faciliter une meilleure identification des cyclistes et un meilleur contrôle des bicyclettes, et ainsi réduire le nombre de vols de ces dernières, il faudra **FAVORISER LE BURINAGE SYSTÉMATIQUE DES VÉLOS**, comme l'ont entrepris les services de police de certaines villes depuis quelques années.

Pour soutenir la mise en oeuvre de cette orientation, il faudra conclure une entente avec les fabricants de vélos pour que soit intégrée au cadre des bicyclettes, bien en vue, une plaquette permettant de faciliter le burinage.

## 6.6 La planification du réseau cyclable

Jusqu'à maintenant, à quelques exceptions près, la réalisation des aménagements cyclables au Québec a presque toujours été faite à l'intérieur de projets isolés, dans chacune des municipalités qui se sont intéressées à ce domaine. La plupart du temps, les interventions ont en effet été réalisées de façon ponctuelle, et davantage associées aux loisirs, sans effort de planification, afin d'intégrer la bicyclette au processus d'aménagement du territoire et aux réseaux de transport, et souvent sans chercher à relier entre eux les aménagements des diverses municipalités.

## Orientation

Compte tenu du caractère particulier de la bicyclette, de la nature des infrastructures nécessaires à son utilisation sécuritaire et du niveau d'intervention du ministère des Transports, il apparaît que le niveau régional est le niveau de planification le plus efficace pour l'établissement d'un réseau cyclable fonctionnel à la grandeur de la province. Ainsi, il est donc **nécessaire d'INTÉGRER LA PLANIFICATION DES RÉSEAUX CYCLABLES AU PROCESSUS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.**

Au regard de cette orientation, le ministère des Transports reconnaît la compétence des MRC et des communautés urbaines en matière de planification des réseaux cyclables régionaux par l'entremise de leur schéma d'aménagement. En effet, **le contenu du schéma servira de base aux échanges entre le Ministère et le milieu, et constituera une condition première à l'intégration du volet cyclisme dans la planification de tout nouveau projet routier concernant le réseau supérieur, lequel est sous la responsabilité du ministère des Transports.**

En cette matière, le Ministère soutiendra les MRC dans la planification des réseaux cyclables régionaux, comme il le fait pour la planification des transports en général lors de la révision des schémas d'aménagement.

## 6.7 La normalisation des aménagements et de la signalisation

L'aménagement de voies cyclables est un phénomène relativement récent en Amérique du Nord. Les premières voies cyclables sont apparues au Québec au début des années 1970, et une partie du réseau québécois actuel a été conçue sans modèle pouvant inspirer le travail des planificateurs.

En mars 1978, le ministère des Transports faisait figure de pionnier en publiant un premier document de normalisation des aménagements cyclables sous le titre *Les aménagements cyclables, leurs normes, leur conception*. Au tournant des années 1980-1990, Vélo Québec entreprenait, à la demande du ministre des Transports, la rédaction d'un guide plus détaillé sur l'aménagements des voies cyclables. De son côté, le Ministère rédigeait le premier guide au Canada sur la **signalisation des voies cyclables**.

Ces guides québécois en matière de vélo sont les plus développés au Canada, voire sur le continent, et ils sont utilisés comme des outils de référence dans d'autres pays. Néanmoins, il arrive encore trop souvent que des aménagements sont réalisés sans qu'on s'en inspire ou, pire encore, qu'ils ne sont pas conçus selon les règles de l'art. Il faut en outre déplorer le fait que la signalisation des voies cyclables manque d'uniformité et qu'elle s'avère déficiente à beaucoup d'endroits.

### Orientation

Le ministère des Transports étant le premier responsable de la normalisation des infrastructures et des systèmes de transport, il entend **UNIFORMISER LES NORMES D'AMÉNAGEMENT ET DE SIGNALISATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES AU QUÉBEC**.

Conformément à cette orientation, et à partir du *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, le Ministère entreprendra l'élaboration de normes concernant la conception d'aménagements cyclables afin de les inclure dans les normes sur les ouvrages routiers du ministère des Transports. Également, il adoptera par règlement les normes de signalisation des voies cyclables en les intégrant au *Règlement sur la signalisation routière*.

## 6.8 Les aménagements cyclables

L'aménagement, jusqu'à maintenant, de 1500 kilomètres de voies cyclables sur le territoire québécois a eu un effet d'entraînement indéniable sur la pratique du vélo au Québec.

Le réseau de voies cyclables comprend non seulement des pistes cyclables, mais aussi des bandes cyclables aménagées à même les routes et les rues, ainsi que des chaussées désignées et des sentiers polyvalents. D'ailleurs, le terme *piste cyclable* est souvent utilisé pour désigner, à tort, toute forme de voie cyclable. Dans les faits, une piste cyclable est un type précis d'aménagement consistant à séparer totalement les cyclistes des automobilistes.

La ségrégation complète des cyclistes et des automobilistes constitue sans aucun doute le *summum* des aménagements cyclables, inspirée des traditions néerlandaises, danoises et allemandes. Cependant, elle n'est pas l'unique façon d'assurer la protection des cyclistes ni, dans beaucoup de cas, le meilleur aménagement à réaliser. Dans de nombreuses situations, il est parfaitement possible de répondre aux besoins des cyclistes en les intégrant à la circulation routière, c'est-à-dire en procédant à des améliorations relativement peu dispendieuses du réseau routier : bouches de drainage sécuritaires, amélioration de la surface de la chaussée, bandes ou accotements asphaltés, marquage au sol, utilisation de panneaux de signalisation, etc.

Le contexte financier difficile pour les administrations publiques ainsi que la nécessité d'assurer le maximum de mobilité aux usagers du vélo amènent le Ministère à trouver des solutions d'aménagement intelligentes favorisant l'intégration des vélos au réseau routier. Il est également important d'expérimenter et de développer en ce domaine un savoir-faire québécois afin que la nécessaire recherche de solutions économiques ne devienne pas un prétexte pour bâcler ou improviser des aménagements.

### Orientation

Afin de favoriser une meilleure utilisation de la route et de ses emprises par l'ensemble des usagers, le MTQ entend **PRENDRE EN CONSIDÉRATION LES BESOINS DES CYCLISTES**, tels qu'ils sont exprimés dans les schémas d'aménagement régionaux, à l'étape de la conception, de la construction et de l'entretien de son réseau routier, et inciter les municipalités et les MRC à faire de même pour leur propre réseau.

---

Cette prise en considération, par le Ministère, des besoins exprimés par le milieu se fera d'abord, selon certains critères liés à la sécurité et à la mobilité, **en intégrant des aménagements cyclables à ses travaux à l'occasion de la construction ou de la réfection des routes et des structures** (ponts ou viaducs) afin de faciliter, dans ce dernier cas, le franchissement par les cyclistes des barrières physiques que constituent souvent les rivières, les autoroutes et les voies ferrées.

Le MTQ permettra également **l'asphaltage d'une partie des accotements** de certains tronçons de routes du réseau supérieur afin de rendre possible la réalisation des itinéraires cyclables régionaux lorsqu'il y a chevauchement avec ce réseau. De la même manière, le ministère des Transports acceptera **l'implantation de pistes cyclables** (non contiguës à la chaussée) **à l'intérieur des emprises** qu'il possède lorsque l'utilisation future de ces emprises ne sera pas compromise.

Pour ce qui est de tout autre aménagement en site propre ou sur les routes du réseau local, le ministère des Transports soutiendra le milieu, par son expertise en matière de conception et de signalisation, dans la réalisation de voies cyclables sécuritaires et fonctionnelles.

Enfin, des efforts seront également consentis à l'intégration de la bicyclette aux autres modes de transport des personnes afin de favoriser un transfert modal là où cela est possible.

## **6.9 Le financement**

Le réseau d'aménagements cyclables du Québec n'est pas suffisamment développé pour répondre aux besoins des cyclistes. Tel est aujourd'hui le constat même si, depuis la fin des années 1970, le MTQ a investi une moyenne d'environ 670 000 \$ par année dans la réalisation d'aménagements pour les cyclistes. Certaines municipalités ont aussi beaucoup investi dans la réalisation de voies cyclables depuis bientôt près de deux décennies, mais il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la sécurité en ce qui a trait à l'utilisation de la bicyclette sur le réseau routier.

Pour sa part, la SAAQ débourse, depuis 1984, environ 500 000 \$ par année dans des programmes de sensibilisation et d'éducation à la sécurité à bicyclette.

Enfin, la réalisation d'aménagements cyclables entraîne aussi divers types de coûts liés aux activités de conception, de planification, de construction et d'entretien. La construction s'avère cependant presque toujours l'activité la plus coûteuse, bien que les coûts varient beaucoup selon le type et la qualité des aménagements, mais aussi selon le milieu et l'ampleur des travaux à réaliser.

### Orientation

Compte tenu de la situation actuelle de l'économie et des finances de l'État, il est évident que le gouvernement, et en particulier le ministère des Transports, ne peut assumer seul le financement des aménagements cyclables. Le MTO propose donc de **FAVORISER LE PARTAGE DU FINANCEMENT AVEC LES INTERVENANTS** du milieu en ce qui concerne la réalisation d'aménagements cyclables sur le réseau routier supérieur.

La participation financière du Ministère, selon certains barèmes à déterminer, pourra atteindre 50 % des frais admissibles pour des projets d'aménagements cyclables sur son réseau, lorsqu'ils ne seront pas intégrés à des projets de construction, de réfection ou d'amélioration routière, et jusqu'à 100 % des frais admissibles lorsqu'ils seront intégrés à de tels travaux.

Par ailleurs, le ministère des Transports pourra contribuer à certains projets d'aménagements cyclables réalisés sur le réseau routier municipal par l'entremise des programmes d'aide à l'amélioration du réseau local existants.

Également, si des pistes cyclables en site propre sont conçues pour permettre une pratique majoritairement utilitaire de la bicyclette, ou si elles contribuent à réduire l'achalandage cycliste sur une route du réseau supérieur située en parallèle, réduisant de ce fait les risques d'accidents, le ministère des Transports pourra participer au financement de leur construction, selon certains critères, jusqu'à concurrence de 25 % du coût total. Le financement des aménagements favorisant une intégration aux autres modes de transport, plus particulièrement le transport en commun, sera possible dans le cadre des programmes existants.

Enfin, pour soutenir le milieu, d'une part, en raison du financement qu'il doit assumer pour les aménagements réalisés sur le réseau routier supérieur, et, d'autre part, pour le développement des réseaux cyclables en milieu municipal, une étude sur les possibilités d'autofinancement d'une partie des coûts des

---

aménagements cyclables par les usagers ou par le milieu à qui profitent ces aménagements, au moyen, par exemple, de taxes, d'une immatriculation municipale ou d'un fonds spécial, sera entreprise dès la première année de mise en oeuvre de la politique.

### **6.10 La concertation**

La mise en place d'un réseau cyclable et la promotion de la sécurité routière impliquent un large éventail d'intervenants tant du milieu gouvernemental que des milieux paragouvernemental, communautaire ou privé. Il apparaît évident que la concertation doit être considérée comme un élément primordial pour s'assurer du succès des interventions dans ce dossier.

La concertation dans le dossier du vélo est plutôt complexe, notamment en raison du grand nombre d'intervenants. L'expérience récente démontre qu'il faut miser sur des groupes d'action restreints, ayant des objectifs précis. Ces groupes peuvent agir sur le plan national ou régional, selon les objectifs visés. Le groupe de travail qui a été mis sur pied dans la région de la Montérégie pour la promotion du port du casque protecteur peut être cité comme exemple de collaboration fructueuse. Sur le plan national, il ne fait nul doute que la collaboration entre la SAAQ, le ministère de l'Éducation du Québec (MEQ) et Vélo Québec pour la mise en oeuvre du programme Vélo-Expert est aussi un bel exemple de réussite.

Il serait aussi souhaitable de favoriser la concertation sur le plan canadien, notamment pour harmoniser les normes de sécurité sur les bicyclettes et, aussi, pour favoriser les échanges en ce qui a trait à l'expertise développée.

Enfin, comme il a été signalé au chapitre des aménagements, la concertation régionale est essentielle, d'une part, à l'intégration des réseaux cyclables à l'échelle régionale et, d'autre part, au maillage de ces réseaux sur les plans interrégional et interprovincial ainsi qu'avec les États américains limitrophes.

### **Orientation**

**Il apparaît important de FAVORISER LA CONCERTATION ENTRE TOUS LES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX, RÉGIONAUX, LOCAUX ET PRIVÉS DANS LE DOMAINE DU VÉLO.**

Cette orientation sous-entend la mise sur pied ou le maintien de tables régionales de concertation, en ce qui a trait à l'aménagement de réseaux cyclables, et de comités *ad hoc* dont les travaux portent ou porteront sur des points spécifiques à caractère national (par exemple, le port du casque, la signalisation).

Il sera également nécessaire d'établir une concertation, à la base, entre les responsables de l'aménagement du réseau local et ceux du réseau supérieur, de même qu'une concertation avec les autres provinces canadiennes en ce qui a trait aux normes de sécurité pour les bicyclettes.

### 6.11 La législation

En 1987, le *Code de la sécurité routière* a été amendé afin de reconnaître les cyclistes comme des usagers de la route. Ainsi, les cyclistes se sont retrouvés assujettis aux mêmes dispositions que les automobilistes en ce qui a trait, par exemple, au respect des arrêts, des feux de circulation et des règles de circulation, notamment les virages, les priorités, les restrictions et les interdictions. Les cyclistes contrevenants sont également passibles de pénalités et peuvent même se voir attribuer des points d'inaptitude sur leur permis de conduire, s'ils en ont un, ou sur un éventuel permis s'ils n'en ont pas encore.

#### Orientation

Actuellement, plusieurs dispositions du *Code de la sécurité routière* touchant les cyclistes semblent être plus ou moins appropriées. Il y aurait donc lieu de **RÉVISER LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE** afin de l'adapter davantage à la problématique cycliste.

À cet effet, le Ministère et la Société envisagent de constituer un groupe de travail sur la révision du *Code de la sécurité routière* pour tout ce qui concerne les dispositions touchant le vélo.

### 6.12 La recherche et la formation

La mise en oeuvre d'une politique encourageant l'utilisation du vélo et de programmes visant l'amélioration des infrastructures ou la promotion de la sécurité routière implique une bonne base de connaissances. Or, il y a

actuellement des carences importantes sur ce chapitre dans le cas de la problématique du vélo, notamment en ce qui concerne les causes des accidents, les habitudes d'utilisation, le niveau d'exposition au risque et les déterminants du comportement des cyclistes.

Plus particulièrement, la connaissance de ce mode de transport au Québec est essentiellement basée sur des impressions, sur le constat du nombre accru de demandes d'aménagements cyclables ou sur l'augmentation de la participation à des randonnées populaires. Néanmoins, il est impossible, dans l'état actuel des connaissances, de tracer un portrait précis de la situation de l'usage de la bicyclette au Québec et, partant de là, d'évaluer les progrès qui seront réalisés en cette matière à la suite de la mise en oeuvre de la Politique sur le vélo.

Enfin, au cours des dernières années, il y a eu un nombre croissant d'études réalisées en rapport avec la problématique du vélo. Il y a donc un intérêt de plus en plus marqué de la part des chercheurs pour cette problématique, et il appartient à la Société et au Ministère de les soutenir en leur fournissant le soutien financier nécessaire, mais aussi en établissant des priorités en matière de recherche.

### **Orientation**

**Afin de combler les carences dans ce domaine, le MTQ et la SAAQ proposent d'INTENSIFIER LA RECHERCHE ET LA FORMATION EN MATIÈRE DE VÉLO, TANT SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ QUE SUR CELUI DES AMÉNAGEMENTS.**

Cette orientation se traduit par la réalisation, à l'intérieur des activités de recherche du MTQ et de la SAAQ, d'études visant l'amélioration de la connaissance à la fois des facteurs humains, environnementaux et mécaniques en matière de vélo.

Il faut entreprendre dès la première année de mise en oeuvre de la Politique sur le vélo la réalisation d'une vaste enquête permettant de faire le portrait détaillé du vélo au Québec et de ses caractéristiques. Cette étude établira des points de comparaison permettant d'évaluer les effets de la Politique sur le vélo au fil des ans. Cette enquête tiendra compte des particularités régionales en matière d'utilisation de la bicyclette.

Une collaboration est également à prévoir avec les établissements d'enseignement universitaire et collégial afin que des programmes de formation en sécurité soient élaborés et intégrés aux programmes existants.

---

Enfin, il faudra développer l'expertise à l'intérieur des organismes gouvernementaux intéressés, particulièrement le ministère des Transports, par la formation de personnes-ressources qui auront à répondre aux demandes concernant les aménagements cyclables, principalement en région.

### **6.13 L'évaluation**

Un des principes à la base de cette politique est l'optimisation du rapport coûts-avantages. Or, ceci implique que chaque programme qui sera mis sur pied, aussi bien en ce qui concerne les infrastructures qu'en ce qui concerne la promotion de la sécurité routière, devra faire l'objet d'une évaluation. Malheureusement, ceci n'a pas toujours été le cas dans le passé, puisque cet élément n'était pas intégré dans la culture de gestion. Aujourd'hui, il apparaît inacceptable que l'évaluation ne fasse pas partie de tout projet.

#### **Orientation**

**LES ACTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC DEVRONT ÊTRE ÉVALUÉES RÉGULIÈREMENT EN FONCTION DES COÛTS ENGENDRÉS ET DES AVANTAGES RETIRÉS.**

Il faudra donc adopter une politique d'évaluation des programmes axée sur les indicateurs permettant d'évaluer la portée de la Politique sur le vélo, notamment en termes d'évolution du nombre de kilomètres de voies cyclables, de la pratique du vélo ainsi que du nombre et de la gravité des accidents.