

DU LOISIR À L'UTILITAIRE :

*Le vélo, un moyen
de transport à part entière*



Politique sur le vélo

Édition révisée
Mai 2008

Québec 

DU LOISIR À L'UTILITAIRE :

*Le vélo, un moyen
de transport à part entière*

Politique sur le vélo

Édition révisée
Mai 2008

Québec 

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca



ISBN 978-2-550-53062-6 (version imprimée)

ISBN 978-2-550-53063-3 (PDF)

Dépôt légal — Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008

Dépôt légal — Bibliothèque et Archives Canada, 2008

■ Mot de la ministre

Au cours des dernières années, le ministère des Transports du Québec a donné l'exemple en matière de déplacements verts en appliquant, à l'ensemble de ses actions et de ses réalisations, les principes et les orientations qu'il s'est donnés dans la Politique sur le vélo, adoptée en 1995.

Aujourd'hui, nous pouvons nous réjouir car nous avons réalisé la Route verte, les municipalités s'engagent de plus en plus dans le développement de la mobilité cycliste sur le territoire et les Québécois sont ceux qui utilisent le plus le vélo en Amérique du Nord. Avec cette édition révisée de la Politique sur le vélo, le ministère des Transports entend pousser encore plus loin le soutien à ce mode de déplacement actif. Alors que les transports sont considérés au Québec comme une des principales causes des émissions de gaz à effet de serre, nous devons continuer de promouvoir les déplacements à vélo comme une solution pour la santé de la population et celle de nos villes.

C'est pourquoi la nouvelle politique sur le vélo poursuit les efforts entrepris en 1995 et met encore plus l'accent sur l'utilisation de la bicyclette comme véritable mode de transport, notamment en milieu urbain. Avec le concours de nos partenaires municipaux, cette nouvelle politique permettra d'améliorer les conditions d'utilisation de la bicyclette au Québec et, par le fait même, d'en promouvoir l'usage.

Julie Boulet

Ministre des Transports du Québec



Source: Vélo Québec

Table des matières

Mot de la ministre	
Introduction	7
1. Le vélo au Québec	8
2. Champ d'application	12
3. Principes	14
4. Objectifs	15
5. Axes d'intervention	16
5.1 Le facteur humain	16
5.1.1 Le port d'équipement de sécurité	16
5.1.2 Le respect des règles de conduite	17
5.1.3 L'éducation en milieu scolaire	18
5.2. Le véhicule	19
5.2.1 L'équipement de sécurité sur la bicyclette	19
5.3 Les infrastructures de circulation	20
5.3.1 La planification	20
5.3.2 La normalisation	21
5.3.3 L'implantation et le financement	22
5.4 L'environnement socioéconomique	25
5.4.1 La concertation	25
5.4.2 La législation	26
5.4.3 La recherche et la formation	26
5.4.4 L'évaluation	27
Conclusion	28



■ Introduction

En juin 1995, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec adoptaient conjointement la première politique sur le vélo. Cette politique découlait d'une consultation publique menée au sein de la population et faisait écho aux engagements pris par le ministre des Transports lors de la Conférence Vélo Mondiale tenue à Montréal en 1992.

Cette première politique a porté essentiellement sur les éléments liés à la sécurité et aux aménagements pour les cyclistes. Elle visait prioritairement à considérer les besoins immédiats des cyclistes en matière de sécurité et de mobilité.

Après plus d'une décennie d'application de cette politique, le Ministère et la Société ont fait le bilan des actions qui en ont découlé dans l'optique d'améliorer la sécurité et la mobilité des cyclistes. Ce bilan a permis de constater que la politique de 1995 a modifié substantiellement les façons de faire, notamment celles du ministère des Transports dans ses interventions sur son propre réseau routier. Il a été l'occasion pour le Ministère et la Société de mieux cerner les perspectives de l'utilisation de la bicyclette au Québec et de définir les bases d'une politique renouvelée en cette matière.

La nouvelle Politique sur le vélo reprend essentiellement les énoncés de la politique de 1995 en y apportant les précisions et les ajustements qui permettront au Ministère, à la Société et aux organismes relevant directement du ministre des Transports du Québec de rendre leurs actions en matière de vélo encore plus efficaces. Cette nouvelle politique est davantage tournée vers l'utilisation du vélo comme mode de transport, dans un contexte voulant favoriser les déplacements actifs, les saines habitudes de vie, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le développement économique, touristique et durable des régions.

1. Le vélo au Québec

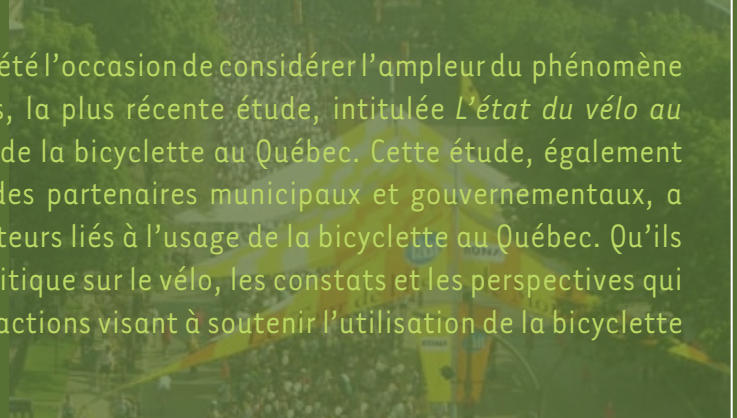
L'application de la Politique sur le vélo de 1995 à 2007 a été l'occasion de considérer l'ampleur du phénomène de l'utilisation de la bicyclette au Québec. D'ailleurs, la plus récente étude, intitulée *L'état du vélo au Québec en 2005*¹, a brossé un portrait de l'utilisation de la bicyclette au Québec. Cette étude, également réalisée en 1995 et en 2000, en collaboration avec des partenaires municipaux et gouvernementaux, a permis de faire des constats sur l'évolution des indicateurs liés à l'usage de la bicyclette au Québec. Qu'ils soient ou non liés directement à l'application de la Politique sur le vélo, les constats et les perspectives qui s'en dégagent sont de nature à motiver la poursuite d'actions visant à soutenir l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport.

La tendance dans le domaine du vélo

L'état du vélo au Québec en 2005 nous permet de constater que l'utilisation de la bicyclette, chez les adultes âgés de 18 à 74 ans, est passée de 49 % en 2000 à 47 % en 2005. Ce déclin est attribuable à la frange de la population cycliste qui utilise peu le vélo, puisque la proportion de la population adulte utilisant la bicyclette au moins une fois par semaine est passée de 31 % en 2000 à 33 % en 2005. Cette tendance indique que les gens qui utilisent la bicyclette pourraient le faire de plus en plus régulièrement au cours des prochaines années, surtout si des infrastructures sécuritaires et efficaces sont en place pour faciliter une utilisation régulière de ce mode de déplacement.

Plusieurs autres facteurs militent pour le soutien du développement des mesures favorisant l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport au Québec :

- Le vélo constitue un des meilleurs modes de déplacement pouvant contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). En effet, chaque transfert modal de l'automobile vers le vélo est d'autant plus intéressant qu'il représente une élimination de ces gaz et non seulement une réduction. De plus, le vélo permet des déplacements plus longs que la marche, ce qui contourne partiellement le problème d'étalement urbain vécu dans plusieurs agglomérations québécoises.
- Le vélo, tout comme la marche, est de plus en plus considéré comme un moyen efficace d'améliorer le bilan de santé des Québécois. En adoptant des habitudes de déplacement actif dans leur vie quotidienne (déplacements pour le travail ou les études), les Québécois ont plus de chances d'améliorer



Source : Ministère des Transports du Québec

leur bilan de santé, notamment en évitant les problèmes liés à l'obésité, qui sont grandissants au sein de la population nord-américaine. À ce titre, le Québec détient une position stratégique en Amérique du Nord, puisque la part modale de la marche, du vélo et du transport en commun dans les agglomérations urbaines y est plus grande que dans les agglomérations américaines².

- Certains phénomènes, comme la recherche d'une meilleure qualité de vie, la rareté des ressources, l'éclatement des ménages et le vieillissement de la population, peuvent amener les municipalités à repenser le développement des villes. Ainsi, au cours des prochaines décennies, on pourrait assister à un développement des tissus urbains axé sur la mixité des usages et la densification de l'utilisation du sol, soit des types de développements urbains favorisant les déplacements à pied et à vélo (déplacements actifs).

1. Vélo Québec Association. *L'état du vélo au Québec en 2005*, juin 2006, 119 pages.

2. Le vélo et la marche sont utilisés par 8,7 % des résidents de Montréal pour leurs déplacements quotidiens, alors que la première ville américaine en cette matière, Portland (Oregon), affiche un taux de 3,8 % pour ces deux modes (ACS-AEC, 2004).

- L'augmentation du coût de l'essence, pour les ménages, et du coût d'exploitation et d'entretien des infrastructures, pour les gestionnaires de routes, devraient favoriser l'implantation d'infrastructures de transport plus rentables collectivement, comme les voies cyclables, les réseaux piétonniers et les réseaux de transport en commun.
- La baisse de l'utilisation de la bicyclette chez les jeunes (18-24 ans, soit la tranche d'âge charnière entre l'utilisation de modes de déplacement actif et le recours systématique à l'automobile) devrait justifier une intervention auprès de cette clientèle.

Toutes ces observations militent donc en faveur de la poursuite des interventions du MTQ en matière d'aménagements cyclables. D'ailleurs, les mesures favorisant une plus grande part modale du vélo sont des gestes concrets du Ministère déjà proposés dans la mise en œuvre de la politique québécoise du transport collectif (2006-2012) intitulée *Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*, du *Plan de développement durable du Québec (2004)*, du *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques – Le Québec et les changements climatiques – Un défi pour l'avenir* et du *Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012 – Investir pour l'avenir*. La Politique sur le vélo permet donc au Ministère de se positionner de plus en plus stratégiquement face aux enjeux liés au transport durable.

Le vélo comme mode de transport

La Politique sur le vélo a fixé, dès 1995, un objectif visant « l'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport ». Or, compte tenu du champ d'application de cette politique, limité au réseau routier relevant de la responsabilité du Ministère, et du fait que les déplacements utilitaires à vélo se font davantage en milieu urbain, il n'y a jamais eu de mesures

déoulant de la Politique ayant mené directement à un accroissement de la part modale de la bicyclette dans les transports. Toutefois, la Politique, combinée à des projets comme la Route verte, qui étaient soutenus par des programmes d'aide financière, a introduit des mécanismes visant à tenir compte de la bicyclette dans l'élaboration et la mise à jour des schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté (MRC) et des communautés métropolitaines. En ce sens, la Politique a eu un effet bénéfique sur l'implantation d'infrastructures cyclables et sur le taux d'utilisation de la bicyclette par l'ensemble de la population, phénomène ayant des répercussions tant en milieu rural qu'en milieu urbain. Entre 1995 et 2005, le taux de cyclistes utilisant leur vélo, généralement ou à l'occasion, pour des déplacements utilitaires (autres que pour la récréation, le tourisme ou l'entraînement) est passé de 21 % à 34 %, soit une augmentation de 62 %³.

Si on le compare à d'autres modes de transport, notamment l'automobile, le vélo est encore utilisé pour une très faible part des déplacements au Québec. L'enquête origine-destination de 2003 indique que 1,2 % des déplacements dans l'agglomération montréalaise se sont faits à vélo. Ce taux monte à 1,6 % pour l'île de Montréal et jusqu'à 6,5 % pour Le Plateau-Mont-Royal, qui est un cas à peu près unique au Québec. Même si les perspectives actuelles ne démontrent pas une augmentation de la part modale du vélo dans les agglomérations urbaines, en raison d'une baisse relative des déplacements ayant pour motif l'étude ou le travail (les plus représentatifs pour les déplacements à vélo), on comprend que toute mesure favorisant l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport peut facilement faire augmenter des taux aussi bas. En comparaison, la part modale du vélo observée dans les villes suisses est de 10 %, de 15 % à Munich et de 25 % dans l'ensemble des Pays-Bas. À Copenhague, 36 % des déplacements vers le travail sont effectués à vélo.

Il est donc important de prêter une attention particulière aux mesures qui pourraient soutenir les municipalités dans la mise en place de réseaux cyclables utilitaires, augmentant la mobilité cycliste et la sécurité des déplacements à vélo à l'intérieur des milieux bâtis.



Source : Ministère des Transports du Québec

3. Vélo Québec Association. *L'état du vélo au Québec en 2005*, juin 2006, p. 25.

Le vélo et la sécurité

La bicyclette est un mode de transport qui a la particularité d'inclure une activité physique. En ce sens, le vélo demeure l'une des activités physiques les plus sûres qui soient. Alors que 7 cyclistes par tranche de 1000 ont consulté des professionnels de la santé en 1999-2000, on compte 10 fois plus de personnes qui ont consulté en raison de blessures attribuables au hockey (79) ou au jogging et à la course (78)⁴.

Par ailleurs, entre 2002 et 2006, le bilan routier des cyclistes demeure stable, avec une moyenne annuelle de 171 blessés graves et de 18 décès, alors que le nombre de cyclistes et l'utilisation du vélo ont également été stables. Cette réalité contraste avec les années précédant l'adoption de la Politique sur le vélo, où le nombre de cyclistes décédés à la suite d'un accident impliquant un véhicule routier était en moyenne de 32 entre 1990 et 1994. Le nombre de cyclistes décédés ou blessés gravement dans des accidents de la route a atteint jusqu'à 423 en 1991. De la même façon, le nombre total de victimes d'accidents de vélo impliquant un véhicule moteur était en moyenne de 2529 entre 2001 et 2006, alors que, selon la Politique sur le vélo de 1995, il était de 3700 entre 1990 et 1994.

Le taux de port du casque chez les cyclistes, qui était en moyenne de 25% entre 1996 et 2000, est passé à un sommet de 37,2% en 2006. Cette progression traduit une sensibilisation accrue des cyclistes à leur propre sécurité.

La Route verte

La Route verte est un itinéraire cyclable national de plus de 4000 km dont l'annonce par le gouvernement du Québec a été faite presque au même moment que l'adoption de la Politique sur le vélo en 1995. Ces deux événements sont particulièrement liés, du fait notamment qu'environ 40% du parcours de la Route verte a été construit sur les routes dont la gestion relève du Ministère, comme prévu dans la Politique sur le vélo.

Cette initiative ambitieuse de Vélo Québec Association, inaugurée en 2007, est donc l'aboutissement de 12 ans d'efforts du Ministère et d'un nombre impressionnant de municipalités, de MRC et d'organismes. Déjà, la Route verte est retenue comme produit d'appel de la mise en marché du Québec cyclable à l'étranger dans le diagnostic posé par Tourisme Québec sur la situation du cyclotourisme au Québec⁵. Les perspectives d'avenir de ce réseau cyclable national interpellent la Politique sur le vélo, du moins pour la consolidation et l'entretien des tronçons implantés sur les routes dont la gestion relève du Ministère.

D'abord, les travaux entrepris pour terminer la Route verte devraient se poursuivre au cours de la période 2007-2010 puisque, au 31 octobre 2007, l'itinéraire était achevé à 90%, soit 3924 km sur un total à terme de 4366 km. La bonification du réseau actuel de la Route verte, notamment l'amélioration et la réfection de l'itinéraire tel qu'on le connaît aujourd'hui, doit également être envisagée. Il faut considérer que le réseau cyclable québécois a été construit sur une période relativement courte (10 ans) et que celui-ci nécessitera un entretien périodique et des réfections majeures selon un cycle qui doit être défini. La consolidation sous-tend également la prise en considération de ramifications ou d'itinéraires régionaux qui tiennent compte des besoins et des planifications régionales, et qui contribuent à faciliter les déplacements à vélo et la découverte touristique.



Source: Ministère des Transports du Québec



Source: Vélo Québec

4. *Idem*, p. 39.

5. Le Groupe DBSF. *Le cyclotourisme au Québec: Diagnostic et enjeux*. Rapport final présenté à la Table sectorielle de concertation sur le cyclotourisme, septembre 2006, 118 pages.



Source: Ministère des Transports du Québec

Les effets externes positifs de la Politique sur le vélo

La Politique sur le vélo adoptée en 1995 est une politique ministérielle puisqu'elle vise spécifiquement les actions du MTQ et de la SAAQ dans leurs champs d'action respectifs. Toutefois, les effets possibles de cette politique débordent les champs de compétence des organismes relevant du ministre des Transports. Plusieurs autres ministères et organismes du gouvernement du Québec peuvent contribuer, à leur façon, au développement de nombreux aspects liés au vélo comme :

- l'influence des outils d'urbanisme, régis par le ministère des Affaires municipales et des Régions, sur la forme urbaine, la mixité des usages et la densité d'occupation du sol, notamment afin de favoriser l'intégration des réseaux cyclables urbains;
- l'augmentation des déplacements à vélo et à pied des écoliers, au moyen de programmes de promotion et de sécurisation des chemins d'écoliers, gérés ou proposés par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport;

- l'intégration, par Tourisme Québec, des politiques en matière de cyclotourisme;
- le suivi, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, du bilan du secteur transport dans la lutte contre les gaz à effet de serre et les changements climatiques;
- les mesures d'amélioration du bilan de santé, pilotées par le ministère de la Santé et des Services sociaux, notamment quant à la problématique du poids et de la sédentarité, etc.

Toutes ces mesures, sans qu'elles fassent partie intégrante de la présente Politique sur le vélo, sont des éléments pouvant interagir avec les actions qui seront entreprises par le ministère des Transports du Québec et ses organismes affiliés.

2. Champ d'application

La Politique sur le vélo est une politique ministérielle encadrant les activités et les interventions de tous les organismes liés aux transports et relevant directement du ministre des Transports du Québec, à savoir :

Le ministère des Transports du Québec

Dans le cadre de sa mission, le ministère des Transports du Québec (MTQ) doit 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 efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec. Ainsi, le MTQ, 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 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 a trait au vélo, cette responsabilité se traduit par :

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



Source: Ministère des Transports du Québec

La Société de l'assurance automobile du Québec

La mission de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) consiste dans la réduction des risques inhérents à l'usage de la route par le contrôle de l'accès au réseau routier, la prévention des accidents et des dommages corporels, et l'indemnisation des victimes de la route. Plus particulièrement, en ce qui concerne les cyclistes, la SAAQ :

- mène des campagnes de promotion de la sécurité routière à vélo;
- effectue des mises à jour du Code de la sécurité routière et s'assure que celui-ci est appliqué efficacement;
- fait de la sensibilisation en milieu scolaire;
- établit et applique des normes relatives aux bicyclettes en tant que véhicules;
- surveille l'évolution du bilan routier et soutient la recherche visant à améliorer les connaissances en matière de sécurité routière.



Source : Ministère des Transports du Québec



Source : Ministère des Transports du Québec

L'Agence métropolitaine de transport

La mission de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation des transports en commun et du transport adapté, tout en consolidant les noyaux urbanisés. Dans l'optique d'élargir son bassin de desserte et de répondre aux besoins de sa clientèle, l'AMT intervient afin de faciliter l'usage, par les cyclistes, de ses infrastructures de transport, que ce soit par l'installation de stationnements pour vélos ou par le développement de politiques ou de services permettant aux cyclistes de transporter leur bicyclette à bord des véhicules de transport en commun. C'est également le cas pour la planification de l'intégration du vélo dans les voies réservées et pour l'aménagement de pistes à l'intérieur d'emprises de trains de banlieue ou de voies réservées aux autobus. Enfin, par son rôle de concertation, l'AMT sera en mesure de faire la promotion d'initiatives en faveur de l'intermodalité auprès des autres sociétés de transport collectif dans la région métropolitaine.

La Société des traversiers du Québec

La mission de la Société est de « contribuer à la mobilité des personnes et des marchandises en assurant des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi l'essor social, économique et touristique du Québec ». Ce faisant, la Société doit s'assurer que ses navires et ses débarcadères, le cas échéant, répondent aux besoins de sa clientèle cycliste.



Source : Société des traversiers du Québec



Source : Société des traversiers du Québec

La Commission des transports du Québec

La mission de la Commission consiste à accroître le comportement sécuritaire des transporteurs, participer au développement économique en favorisant une offre de services de transport qui répond aux attentes des citoyens et soutenir l'équité dans l'industrie du transport, le tout dans une perspective de développement durable.

Plus particulièrement, la Commission délivre des permis dans les secteurs du transport par taxi et du transport par autobus, et elle établit la tarification de certains services de transport, notamment dans l'industrie du taxi. C'est d'ailleurs à ce titre que la Commission peut avoir un rôle à jouer dans l'instauration de services destinés aux clientèles cyclistes, notamment pour le transport des vélos à bord des taxis, des autobus ou des autocars.

Dans la présente politique, à moins de les citer nommément, le ministère des Transports et les organismes relevant du ministre sont désignés par le mot « Ministère ».

Au regard de cette définition du champ d'application, on comprend que la Politique n'implique pas directement les autres gestionnaires de réseaux de transport que sont les municipalités, les organismes de transport collectif, les ministères et les organismes du gouvernement fédéral, etc.

Cependant, considérant les objectifs et les énoncés contenus dans cette politique, ces partenaires peuvent être appelés à jouer un rôle dans l'une ou l'autre des actions qui en découlent et, ainsi, concourir à l'amélioration des conditions d'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport au Québec.

Enfin, les organismes couverts par la Politique sur le vélo ont développé, au cours des dernières années, une expertise leur permettant d'assumer, auprès des autres ministères et organismes du gouvernement du Québec, un leadership en matière de vélo. Il appartient donc aux organismes relevant du ministre des Transports d'accompagner les autres partenaires du gouvernement du Québec dans leur processus d'élaboration de politique, d'orientation ou de plan d'action en matière de vélo, dans la mesure où ils sont concernés, afin d'assurer la diffusion de cette expertise acquise.

3. Principes

Les principes de la Politique reposent sur le fait que le vélo est un moyen de transport qui favorise les déplacements actifs, les saines habitudes de vie, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le développement économique, touristique et durable des régions. Les principes à respecter pour l'atteinte des objectifs de la Politique et la poursuite des énoncés sont sensiblement les mêmes que ceux définis dans la Politique sur le vélo de 1995, soit :

- la recherche de la sécurité et de la mobilité des cyclistes sur le territoire;
- l'adéquation entre, d'une part, les coûts liés à l'offre en matière de voies cyclables et de voirie conviviale pour les cyclistes et, d'autre part, les bénéfices en matière de déplacements actifs sécuritaires;
- le partage des responsabilités entre tous les intervenants gouvernementaux, municipaux, associatifs ou autres, visant la poursuite des objectifs contenus dans la Politique sur le vélo.

4. Objectifs

La Politique sur le vélo poursuit sensiblement les mêmes objectifs que ceux déjà définis en 1995. Cependant, fort de l'expérience acquise depuis 1995, le Ministère introduit, pour chacun de ces objectifs, des cibles mesurables lui permettant de canaliser ses efforts vers des résultats bien précis. Ainsi, les actions découlant des énoncés de la Politique sur le vélo doivent permettre d'atteindre les cibles suivantes en 2020.

Objectif	Cible
1 L'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport	<ul style="list-style-type: none">• Une augmentation de 50 % de la part modale du vélo pour l'ensemble du Québec, calculée dans les grandes agglomérations, par rapport aux données des plus récentes enquêtes origine-destination. Par exemple, le taux pour l'agglomération montréalaise était de 1,2 % en 2003. Il devrait passer à 1,8 % en 2020.• Une augmentation de 10 % de la population utilisant la bicyclette sur une base régulière, soit au moins une fois par semaine, particulièrement les enfants (5 à 17 ans) et les jeunes adultes (18 à 35 ans). Chez les adultes, ce taux était de 33 % en 2005; il devrait être de 36 % en 2020.• Une augmentation de 10 % de la part des déplacements à vélo effectués à des fins utilitaires (travail, étude, affaires, emplettes, etc.). Ce taux était de 17 % en 2005 et devrait passer à 19 % en 2020.
2 La promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route	<ul style="list-style-type: none">• Une réduction de 30 % du nombre total de cyclistes victimes d'un accident impliquant un véhicule automobile (blessés graves et décès) par rapport à la moyenne de 2002-2006. Le nombre annuel moyen de cyclistes blessés gravement ou décédés pour la période 2002-2006 était de 189. Ce nombre devrait passer à une moyenne annuelle de 132 en 2020.
3 L'amélioration du système de transport pour les cyclistes	<ul style="list-style-type: none">• Une augmentation de 30 % du nombre total de kilomètres de voies cyclables au Québec. Alors qu'il y avait 6789 km de voies cyclables au Québec en 2005, ce nombre devrait passer à 8826 en 2020.

Ces cibles devront donc faire l'objet d'un suivi, au moins tous les cinq ans, pour la période allant jusqu'en 2020.

5. Axes d'intervention

Les énoncés de politique guidant les actions du Ministère et de ses organismes en matière de vélo se déclinent en quatre grands axes d'intervention pour lesquels des enjeux précis ont été examinés, soit :

Humain	Véhicule	Infrastructure de circulation	Environnement socioéconomique
<ul style="list-style-type: none"> Le port d'équipement de sécurité Le respect des règles de conduite La sensibilisation en milieu scolaire 	<ul style="list-style-type: none"> L'équipement de sécurité sur la bicyclette 	<ul style="list-style-type: none"> La planification La normalisation L'implantation et le financement 	<ul style="list-style-type: none"> La concertation La législation La recherche et la formation L'évaluation

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'énoncés dans le présent chapitre. Ces énoncés constituent la politique du Ministère, de la Société et de tous les organismes relevant du ministre des Transports.

5.1 Le facteur humain

5.1.1 Le port d'équipement de sécurité

Les blessures associées à la pratique de la bicyclette sont causées par le transfert d'énergie qui s'effectue au moment d'une collision ou d'une chute. Les lois physiques 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 qu'environ 60% des décès et 30% 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.

Au cours des années d'application de la Politique, les actions ont donc porté sur l'éducation et la sensibilisation des cyclistes au port du casque. Cette approche, tout en véhiculant des concepts de sécurité, apparaît plus dynamique qu'une approche coercitive dans un contexte où on veut favoriser l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport.

La Société de l'assurance automobile du Québec suit de près l'évolution du port du casque à vélo au Québec. Après une stagnation du taux de port du casque chez les cyclistes autour de 25% de 1996 à 2000, les trois dernières enquêtes ont révélé des hausses successives. Le taux est ainsi passé de 25,4% en

2000 à 37,2% en 2006. Si les prochaines enquêtes révélaient des résultats avoisinant les 40%, la Société pourrait envisager de proposer au ministre des Transports de légiférer afin de rendre obligatoire le port du casque.

Dans un autre ordre d'idées, même si la grande majorité des accidents de vélo se produisent le jour, il reste tout de même qu'environ 15% ont lieu sur un chemin éclairé, la nuit. Bien que seulement 1% des accidents de vélo se produisent dans les pires conditions, soit sur chemin non éclairé, la nuit, ceux-ci sont beaucoup plus souvent fatals pour le cycliste. Ils entraînent un décès dans 7% des cas, comparativement à 0,7% des cas où l'accident s'est produit à la clarté.



Source: Ministère des Transports du Québec

Énoncé 1 – Promouvoir le port du casque protecteur chez les cyclistes

Les blessures à la tête étant la principale cause de décès chez les cyclistes, le port du casque est encore la mesure la plus efficace pour réduire la gravité des blessures à la tête et par conséquent les risques de décès. Il y a donc lieu de continuer à promouvoir intensivement le port du casque protecteur chez les cyclistes.

Les statistiques sur le port du casque de vélo font ressortir que les jeunes de 10 à 24 ans et les gens qui se déplacent en milieu urbain, hors des voies cyclables, semblent encore aujourd'hui les plus réfractaires au port du casque. La sensibilisation devra donc viser plus particulièrement ces clientèles.

Énoncé 2 – Promouvoir le port de vêtements clairs ou avec bandes réfléchissantes

Bien que le vélo doive être équipé de réflecteurs et, lorsqu'il circule de nuit, de phares à l'avant et à l'arrière, toutes les autres mesures visant à augmenter la visibilité des cyclistes en dehors des périodes de clarté sont de nature à améliorer leur sécurité. Le port de vêtements clairs et d'accessoires munis de matériel réfléchissant n'est pas obligatoire selon le Code de la sécurité routière, mais il contribue grandement à augmenter la visibilité des cyclistes lorsqu'ils circulent la nuit.

5.1.2 Le respect des règles de conduite

Une fausse manœuvre du cycliste, y compris le non-respect d'une disposition du Code de la sécurité routière, serait à l'origine d'environ 60 % des accidents de cyclistes impliquant un véhicule moteur⁶. À l'inverse, les automobilistes contreviennent souvent aussi à certaines dispositions du Code pouvant mettre en danger la sécurité des cyclistes circulant sur le réseau routier, ne serait-ce que la vitesse de circulation et le dépassement de trop près, ce qui laisse encore moins de marge lorsque les cyclistes effectuent des manœuvres inattendues (louvoiement pour éviter un obstacle sur la chaussée, par exemple). De même, les conflits cyclistes/piétons sont importants du fait que cyclistes et piétons ne respectent pas nécessairement leurs voies de circulation respectives. La modification d'un phénomène social si bien enraciné ne peut se faire à court terme.

Le non-respect des règles de circulation n'est pas lié exclusivement au manque de connaissance des règles et à l'insuffisance des contrôles policiers. Une étude⁷ faisant état d'observations à dix intersections de la ville de Montréal révèle que le taux de respect de la signalisation par les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) est principalement en relation avec le volume de véhicules. Ainsi, plus le débit de circulation est élevé, plus les

cyclistes respectent la signalisation. De plus, les cyclistes de sexe masculin et les jeunes cyclistes respectent moins souvent la signalisation. C'est également dans ce segment de la population qu'on trouve le plus de victimes cyclistes, d'après les données du bilan routier.

Dans le milieu policier, on admet que les interventions coercitives auprès des piétons et des cyclistes s'inscrivent rarement au rang des activités quotidiennes des patrouilleurs. Les policiers expliquent la situation par la difficulté de faire respecter les règles de circulation dans un contexte où il n'y a pas de consensus social sur une plus grande priorité à accorder aux piétons et aux cyclistes. L'établissement d'un consensus faciliterait grandement le travail des policiers, qui ont à appliquer les règles du Code de la sécurité routière qui concernent ces usagers.



Source: Ministère des Transports du Québec

6. C. Dussault. « Les cyclistes », in Beaulne, G. *Les traumatismes au Québec: comprendre pour prévenir*. Les Publications du Québec, 1991, p. 101-107.

7. J. Bergeron et al., *Influence des caractéristiques des individus et de l'environnement sur le taux de respect de la signalisation chez les piétons et les cyclistes*, CRT, Université de Montréal, 2000.

Énoncé 3 – Intensifier l'application du Code de la sécurité routière

Le manque de respect des dispositions du Code de la sécurité routière tant de la part des cyclistes que des automobilistes constituant une cause importante d'accidents impliquant automobiles et vélos, il est donc nécessaire d'intensifier l'application du Code de la sécurité routière.

Depuis 2002, la Société, en collaboration avec les services de police, organise une période intensive de sensibilisation à l'occasion de sa campagne annuelle sur le vélo. La *Semaine de la sécurité* est devenue le *Mois de la sécurité à vélo* (mi-mai à mi-juin) afin que l'ensemble des corps policiers soit plus présent sur le réseau routier. De concert avec la table de travail sur la sécurité à vélo (SAAQ, policiers et partenaires), une stratégie est élaborée et un plan de communication vient concrétiser les différentes actions.

Ainsi, trois communiqués portant sur des problématiques ciblées sont diffusés durant l'été afin de garder l'intérêt auprès des médias. De plus, le travail sur le terrain étant privilégié, la participation aux salons du vélo de Québec et de Montréal, la distribution du *Guide de sécurité à vélo* par les patrouilleurs et les policiers, de même que le soutien aux organismes bénévoles représentent l'essentiel de cette campagne.

En 2006 et 2007, le message « Mêmes voies, même lois » vient rappeler l'importance du partage de la route entre les cyclistes et les automobilistes.

Énoncé 4 – Assurer une diffusion efficace et continue des messages sur le respect des règles de conduite

Cet énoncé vise à mettre à contribution l'ensemble des intervenants du milieu pour promouvoir la sécurité à vélo, afin d'assurer la diffusion des messages sur le respect des règles de conduite.

5.1.3 L'éducation en milieu scolaire

Depuis 1982, la Société de l'assurance automobile développe des activités de sensibilisation et d'éducation pour les jeunes (4-17 ans). La conduite d'une bicyclette s'est toujours avérée un thème de choix compte tenu de la problématique reconnue chez ce groupe d'âge.

Avec le renouveau pédagogique implanté dans le réseau scolaire au cours des cinq dernières années, les approches ont changé. L'enseignant devant faire un choix entre divers thèmes (« domaines de vie »), la sécurité routière a perdu peu à peu sa place dans le calendrier pédagogique, principalement au secondaire. Devant ces faits, la Société a privilégié le groupe d'âge 5-12 ans dans ses interventions au cours des cinq dernières années. Trois modes de déplacement sont abordés avec les élèves du primaire, soit le

vélo, la marche et le transport scolaire, et ils sont maintenant traités par le biais de la santé et de la sécurité. Les enseignants n'ont pas de périodes inscrites à l'horaire pour parler de ces sujets, mais ils doivent l'intégrer dans leur enseignement habituel.

C'est dans cet esprit qu'a été produit le cédérom d'auto-apprentissage *Chemin faisant*, distribué dans toutes les écoles primaires en 2003. Celui-ci contient près de quarante exercices destinés aux trois cycles du primaire. Le cédérom est accompagné d'un guide de l'enseignant et d'annexes permettant de compléter les activités en classe. Cependant, ces animations restent théoriques.

Par ailleurs, la trousse Génivélo, utilisée par les policiers, permet une certaine initiation à la pratique tout en restant tributaire de la bonne volonté des policiers et des limites d'organisation matérielle. La trousse, qui a été conçue il y a presque dix ans, devra être rafraîchie et bonifiée.

Énoncé 5 – Maintenir et bonifier les programmes d'éducation en milieu scolaire du primaire

Les jeunes enfants âgés de 5 à 9 ans sont parmi les principaux groupes d'âge où on trouve le plus de victimes d'accidents de vélo. Il est important de maintenir les programmes d'éducation en milieu scolaire et de perfectionner les outils d'animation servant aux policiers afin d'allier la théorie à la pratique.

Énoncé 6 – Intervenir davantage auprès des élèves du secondaire

Les 10-15 ans représentent le groupe d'âge le plus à risque lorsqu'ils se déplacent à vélo. Il faut repenser un mode d'intervention propre à eux. La sensibilisation aux règles de sécurité à vélo devra se faire à travers une activité captivante et à l'aide d'un outil pratique pour les intervenants si l'on désire atteindre cette clientèle déjà fort sollicitée.

La concentration des activités au primaire a eu une conséquence importante chez les 13-15 ans : ils n'ont plus accès à des activités de sécurité à vélo.

En 1997, l'ambitieux programme Vélo-Expert, axé sur l'apprentissage des techniques à vélo, a été introduit dans le programme d'éducation physique. Le manque de temps à l'horaire pour les enseignants et l'impossibilité pour certains élèves de disposer d'un vélo ont rendu irréalisable la généralisation de ce programme.

Encore en 2007, il est intéressant de constater l'intérêt des jeunes pour l'utilisation du vélo. Conduire une bicyclette est souvent vu comme une étape vers le passage au monde des adultes. Le vélo est un prolongement du jeune comme l'est l'automobile pour plusieurs jeunes adultes.

Avec un taux de 5,7 victimes sur 100 000 habitants, les jeunes cyclistes de moins de 15 ans représentent toutefois le groupe le plus à risque pour les blessures mortelles ou graves. Ceux-ci constituent la classe d'âge la plus surreprésentée dans le bilan routier des cyclistes, d'où l'importance d'une bonne préparation et de la connaissance des règles de sécurité. Par ailleurs, chez les 10-15 ans, le taux de port du casque n'est que de 28,9%, alors que la moyenne nationale était de 37,2% en 2006.

Il faut revenir à la case départ pour faire prendre conscience à l'adolescent des divers facteurs à considérer dans l'utilisation du mode de transport qu'est le vélo. L'objectif étant de le rendre responsable de sa sécurité, également dans la perspective où il pourrait être bientôt un usager de la route à titre de conducteur.

Il faut développer un outil suffisamment « flexible » pour en permettre l'utilisation par différents intervenants. En plus des écoles secondaires, les camps de jour, les camps d'été ainsi que les maisons de jeunes devraient pouvoir l'adapter à leurs besoins. L'objectif est de profiter de l'occasion de passer par ce mode de transport pour inviter les jeunes à adopter des comportements axés sur la santé et les saines habitudes de vie.

5.2. Le véhicule

5.2.1 L'équipement de sécurité sur la bicyclette

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

La décision de rendre les détaillants responsables d'équiper les bicyclettes des réflecteurs obligatoires s'avère peu efficace. En effet, malgré l'ajout dans le CSR de l'article 233.1 (1996, c.56, a.72) obligeant le commerçant à vendre ou à louer une bicyclette équipée des réflecteurs prévus au Code, force est de constater que la plupart des bicyclettes vendues sont équipées de réflecteurs blancs aux deux roues. Une enquête rapide auprès de commerçants fait état soit de la non-disponibilité des réflecteurs de couleur, soit du montage souvent effectué à grande échelle pour répondre aux commandes venant de pays divers.

Le contexte de la mondialisation nous force à revoir la pertinence de maintenir certaines obligations, car il est de plus en plus difficile de contrôler les fabricants, principalement ceux qui sont à l'extérieur du continent nord-américain.

Cependant, une recherche de solution doit d'abord être entreprise avant d'entrevoir une modification au Code comme celle permettant l'utilisation de réflecteurs blancs dans les roues au lieu de ceux qui sont actuellement obligatoires.

Énoncé 7 – Intensifier le respect de l'obligation d'équiper les bicyclettes de réflecteurs

Le manque de visibilité des cyclistes étant à l'origine de 30% des accidents mortels impliquant une bicyclette et un véhicule motorisé, il y a lieu de renforcer le respect de l'obligation d'équiper de réflecteurs toute bicyclette vendue ou louée.

Énoncé 8 – Sensibiliser les cyclistes à l'installation d'équipement (autres que les réflecteurs) sur le vélo pour améliorer leur sécurité sur la route

Un vélo en bon état, doté de tout l'équipement nécessaire, contribue à accroître la sécurité du cycliste ainsi que celle des autres usagers de la route. Parmi l'équipement suggéré, mentionnons :

- **un avertisseur sonore ou une clochette**

La bicyclette étant silencieuse, une simple clochette permet au cycliste de s'annoncer auprès des piétons, évitant souvent une collision.

- **un rétroviseur**

Le fait de voir ce qui vient de l'arrière évite au cycliste d'être surpris par une voiture qui le double et de faire une fausse manœuvre à l'approche d'un obstacle sur la chaussée, par exemple.

- **un écarteur de danger**

Un fanion latéral sur le vélo suffit parfois à inciter l'automobiliste qui le double à garder un dégagement suffisant.

- **un porte-bagages**

Que ce soit un panier au guidon ou un sac à bagages accroché au porte-bagages, tout dispositif permettant au cycliste de transporter ses effets de manière sécuritaire et pratique fait de la bicyclette un véritable véhicule utilitaire.

- **des pneus avec bandes réfléchissantes**

Ces pneus peuvent être installés autant sur les bicyclettes de montagne que sur les vélos de route les plus performants.



Source : Ministère des Transports du Québec

5.3 Les infrastructures de circulation

5.3.1 La planification

La planification des réseaux cyclables, tout comme les autres réseaux de transport, fait partie des éléments à considérer dans la planification du développement du territoire régional et municipal. Cette compétence est d'autant plus pertinente à l'échelle municipale que la bicyclette, notamment comme mode de transport, a une portée résolument locale.

Les municipalités et les municipalités régionales de comté, et par extension les conférences régionales des élus, ont donc un rôle majeur à jouer dans la planification des déplacements à vélo. Et cette responsabilité peut aller bien au-delà du réseau cyclable à mettre en place, d'autant plus que les cyclistes, dans un contexte de déplacement urbain, peuvent se trouver sur presque tout le réseau routier local.

Par exemple, l'ensemble des rues résidentielles à faible circulation peuvent déjà être considérées comme conviviales pour les cyclistes sans qu'une intervention particulière n'y soit faite. Cependant, dans les secteurs urbains et périurbains où la circulation est plus dense, où il n'y a pas d'accotements, de bandes cyclables ou de trottoirs, les cyclistes et les piétons auront bien souvent du mal à atteindre leur destination en toute sécurité.

Ainsi, la planification cyclable peut embrasser toute intervention susceptible de favoriser les déplacements à vélo, comme :

- des mesures d'apaisement de la circulation;
- l'atténuation des barrières naturelles (rivière, topographie, etc.) et anthropiques (autoroute, voie ferrée, etc.);
- la réduction des distances de déplacement par la densification urbaine et la mixité des usages (notamment dans le cas du redéveloppement des espaces déjà urbanisés);
- la complémentarité entre le vélo et les modes de transport collectif par des mesures incitatives (supports à vélo, par exemple) dans les gares et les stations, les stationnements incitatifs, aux arrêts d'autobus et à bord des véhicules.

Pour leur part, les réseaux cyclables régionaux, davantage tournés vers des déplacements de loisir ou de tourisme, font généralement l'objet d'une planification à l'échelle des municipalités régionales de comté. L'identification de ces réseaux fait d'ailleurs partie du contenu obligatoire des schémas d'aménagement en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Enfin, le cas de la Route verte est sans doute le seul pour lequel un effort de planification à l'échelle nationale a été fait. Depuis 1995, sous la coordination de Vélo Québec Association, ce projet a été pris en considération dans des plans régionaux intégrés à un schéma national couvrant la plupart des régions du Québec. Ce réseau a également fait l'objet d'une planification des liaisons avec les provinces et les États limitrophes.

Énoncé 9 – Reconnaître la planification des réseaux cyclables inscrite dans le processus d'aménagement du territoire

Cet énoncé fait référence aux outils de planification du territoire et du développement enchâssés dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et des lois constitutives des communautés métropolitaines de Montréal et de Québec, soit les schémas d'aménagement et de développement régionaux et métropolitains, et les plans et règlements d'urbanisme locaux. Cette planification peut également s'exprimer dans des plans de transport ou de mobilité adoptés par des agglomérations ou des localités pour mieux organiser les déplacements des cyclistes sur leur territoire (plan vélo).

Donc, conformément à cet énoncé, toutes les mesures sont prises pour que ces outils de planification servent de base aux échanges avec le milieu municipal pour l'intégration de voies cyclables dans la planification de tout nouveau projet routier sur le réseau du Ministère.

Énoncé 10 – Favoriser et soutenir les efforts municipaux de planification du développement urbain et des transports favorisant les déplacements à vélo efficaces et sécuritaires

Cet énoncé sous-tend la diffusion de l'expertise du Ministère en matière de voies cyclables, notamment en ce qui concerne la normalisation des infrastructures (conception et signalisation) et la sécurité des cyclistes. Cet appui aux municipalités permet de s'assurer d'offrir des réseaux de transport de qualité pour les cyclistes, desservant l'ensemble des destinations et offrant des choix quant aux types de voies (voirie municipale adaptée, chaussées désignées, bandes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée, pistes cyclables en marge de la chaussée ou en site propre, ponts, tunnels, passerelles, raccourcis pour les cyclistes et les piétons, etc.).

Compte tenu de la densité et de la vitesse de circulation généralement observées sur le réseau routier supérieur, soit celui entretenu par le Ministère, ce soutien technique sous-tend également sa participation à la recherche des meilleurs itinéraires possibles pour permettre aux cyclistes d'atteindre leurs destinations en toute sécurité.

Énoncé 11 – Assurer la complémentarité entre la Route verte, les réseaux régionaux de cyclotourisme et les réseaux locaux de voirie cyclable urbaine

Cette complémentarité entre les voies cyclables existantes et les voies prévues permet de rationaliser les investissements de l'ensemble des intervenants en augmentant les connexions et en multipliant les destinations possibles pour les cyclistes, que ce soit à l'échelle nationale, régionale ou locale. Les mesures qui en découlent visent d'abord la consolidation et le développement de tronçons de liaison entre les différentes voies cyclables, en créant des boucles, des raccordements et des embranchements.

5.3.2 La normalisation

Depuis l'adoption de la Politique sur le vélo en 1995, les normes existantes au Québec ont été bonifiées considérablement, notamment par l'introduction des normes suivantes dans la collection Normes – Ouvrages routiers parue aux Publications du Québec :

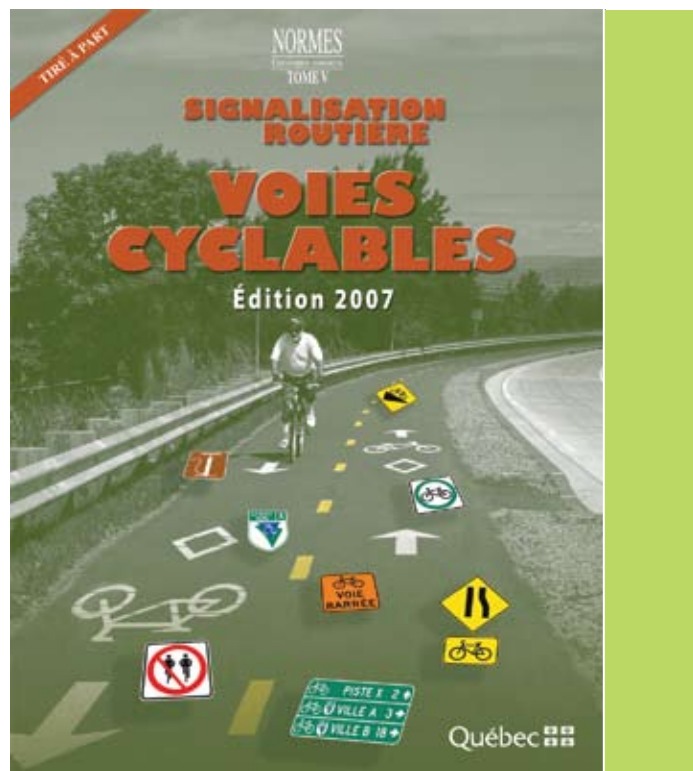
- *Tome I – Conception routière*, chapitre 15 « Voies cyclables », paru en 1996 et mis à jour en 2004 et 2006;
- *Tome V – Signalisation routière*, chapitre 7 « Voies cyclables », paru en 1999 et mis à jour en 2000, 2001, 2002, 2003, 2006 et 2007;

- *Signalisation routière – Voies cyclables* (tiré à part), paru en 2001 et mis à jour en 2008;
- *Volume V – Traffic Control Devices*, Chapter 7 « Bikeways », paru en 1999 et mis à jour en 2000, 2001, 2002, 2003, 2006 et 2007.

À ces ouvrages normatifs s'ajoute le *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, 3^e édition française (2003), publié par Vélo Québec Association et auquel le Ministère a étroitement participé.

L'ensemble de ces outils devrait favoriser la mise en place d'infrastructures cyclables conformes aux règles de l'art et permettre la correction des infrastructures déficientes, voire dangereuses, qui existent à certains endroits (bandes cyclables bidirectionnelles non protégées en bordure de rues achalandées, par exemple).

Les concepteurs de routes et de voies cyclables sont donc bien outillés pour développer un réseau répondant aux règles de l'art en la matière. En outre, les innovations technologiques, la parité avec le cadre légal et l'évolution de l'usage de la bicyclette comme mode de transport motivent régulièrement la révision et, surtout, la diffusion de ces normes auprès des gestionnaires de routes.





Source : Ministère des Transports du Québec

Énoncé 12 – Améliorer continuellement le cadre normatif québécois en matière de voies cyclables

Les normes et les guides au Québec répondent généralement aux besoins des gestionnaires de routes et de voies cyclables lorsque vient le temps d'intervenir pour améliorer la sécurité et la mobilité des cyclistes. Cependant, ce cadre normatif doit continuer à évoluer pour intégrer toute innovation, ici ou ailleurs, permettant d'atteindre les objectifs de la Politique. C'est le cas notamment pour les questions liées à la sécurité des aménagements, à l'analyse comparative avec le cadre normatif des autres administrations en transport et à la multiplicité des usages autorisés sur les pistes cyclables (piétons, personnes handicapées, patins, véhicules à assistance motorisée, etc.).

Depuis l'adoption de la Politique sur le vélo en 1995, un partenariat très étroit s'est établi entre le ministère des Transports et Vélo Québec Association pour la production des documents normatifs du Ministère. Cette collaboration, et l'apport particulier de l'expertise de Vélo Québec Association et de l'expérience de l'Association des réseaux cyclables du Québec, doit se poursuivre afin d'en faire bénéficier les concepteurs au sein du Ministère, des municipalités ou des firmes de consultants.

De la même manière, l'amélioration des normes de conception et de signalisation peut s'effectuer par des échanges entre le Québec, les autres provinces canadiennes et les États américains limitrophes, notamment pour y faire valoir l'expertise développée ici.

Énoncé 13 – Assurer une meilleure diffusion des normes de signalisation et de conception des voies cyclables

Au-delà de la qualité des normes et des guides, leur diffusion est tout aussi importante pour augmenter la qualité des aménagements mis en place ou rénovés. Cette diffusion ne peut se limiter aux unités du Ministère, mais elle doit s'étendre à l'ensemble des gestionnaires de routes et de sentiers, aux professionnels, aux consultants et aux travailleurs sur le terrain.

5.3.3 L'implantation et le financement

L'amélioration des conditions de circulation pour les cyclistes au Québec, depuis l'adoption de la Politique sur le vélo en 1995, repose sur des investissements constants, tant du Ministère que des municipalités, dans le réseau cyclable québécois. On estime que le Ministère a investi 66 millions de dollars entre 1995 et 2006 en aménagements cyclables sur son réseau routier, soit principalement le revêtement des accotements, mais aussi l'ajout de voies cyclables sur des structures. En tout, c'est 1400 km de voies cyclables qui se sont ajoutés pendant cette période sur les routes dont la gestion relève du Ministère.

Les municipalités ont également participé à l'amélioration de l'offre d'infrastructures cyclables. Seulement pour la construction de la Route verte, elles ont réalisé 1300 km de voies cyclables, pour un investissement de 88 millions de dollars. Encore là, le Ministère a contribué pour 22 millions dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de la Route verte, soit 25 % du coût des projets.



Source : Vélo Québec

Par ailleurs, aucun financement n'a été accordé pour les aménagements réalisés par les municipalités depuis 1995 s'ils n'étaient pas sur les routes du Ministère ou s'ils n'étaient pas sur l'itinéraire de la Route verte. Ce manque d'accompagnement de l'État n'a pas permis un développement important de réseaux cyclables de qualité en milieu urbain, qui étaient plutôt orientés vers les déplacements utilitaires notamment.

Enfin, l'entretien, la conservation et l'amélioration des réseaux cyclables et de la signalisation sont essentiels au maintien de leur qualité et de leur efficacité. En ce qui a trait au réseau de la Route verte, un programme d'aide financière permet aux municipalités d'assumer l'entretien des portions du réseau national situé sur leur territoire respectif. Autrement, les gestionnaires de routes et de voies cyclables sont généralement responsables de cet entretien. Dans le cas des voies cyclables de grandes distances, comme la Route verte et les réseaux régionaux, la prise en charge par les petites municipalités dont l'assiette fiscale est faible peut poser des problèmes de qualité de l'entretien.

Énoncé 14 – Prendre en considération les besoins des cyclistes dans tout projet routier sur les routes dont la gestion relève du Ministère afin de contribuer à la mise en place des réseaux locaux, régionaux et nationaux

Cette prise en considération, par le Ministère, des besoins des cyclistes s'appuie d'abord sur la planification effectuée par le milieu, tout en appliquant au choix de tracé certains critères liés à la sécurité et à la mobilité tant des cyclistes que des autres usagers de la route. C'est donc en intégrant des aménagements cyclables à ses travaux (bande cyclable unidirectionnelle, accotement revêtu pour cyclistes, chaussée désignée, piste cyclable sur chaussée ou dans l'emprise) que le Ministère entend faciliter et

sécuriser le déplacement des cyclistes sur son réseau routier le long des itinéraires cyclables planifiés. Le Ministère assume jusqu'à 100 % des coûts de ces aménagements lorsqu'ils sont réalisés au moment de la construction ou de la réfection des routes et des structures (ponts ou ponts d'étagement) dont il a la gestion. Cette participation financière s'appuie sur les caractéristiques suivantes :

1. Rationalisation des dépenses par l'intégration des travaux de construction de la voie cyclable à un projet de construction routière;
2. Amélioration des conditions de circulation et de la sécurité pour les cyclistes;
3. Vocation à des fins de transport de l'aménagement cyclable projeté;
4. Effet induit de l'aménagement cyclable sur les caractéristiques physiques, géométriques et fonctionnelles de la route (amélioration du drainage, de la protection des accotements et de l'infrastructure, de la fluidité de la circulation, etc.);
5. Importance stratégique à l'échelle nationale (Route verte), régionale ou locale de l'aménagement cyclable projeté.

Lorsqu'une municipalité procède à l'implantation d'un réseau cyclable et qu'une route dont la gestion relève du Ministère est visée par le projet, ce dernier peut participer financièrement au projet même si cette même route ne fait pas l'objet de travaux prévus dans la programmation routière. En raison de l'impossibilité de rationaliser les coûts de l'aménagement par l'intégration à un projet de construction routière planifié, le Ministère peut contribuer jusqu'à un maximum de 50 % du coût des travaux directement liés à la voie cyclable. Cette participation s'établit en fonction des caractéristiques 2 à 5 énoncées ci-dessus.

De la même manière, si une emprise ou un terrain du Ministère peut être mis à profit pour la réalisation d'un projet de piste cyclable hors route, le Ministère peut contribuer en rendant disponible le terrain, dans la mesure du respect des normes de dégagement par rapport à la route contiguë. Enfin, si une piste cyclable hors route, ou même en dehors de l'emprise routière, contribue à réduire l'achalandage cycliste sur une route dont il a la gestion, le ministère des Transports peut contribuer au projet jusqu'à concurrence de 25 % du coût de l'aménagement cyclable.

Le Ministère s'assure également que les projets routiers qu'il réalise permettront une utilisation harmonieuse de la route par les cyclistes, que ce soit par l'orientation des grilles de drainage, l'aplanissement des bordures, la largeur des voies ou toute autre caractéristique requise pour améliorer les conditions de partage de la route. À ce titre, la prise en considération des besoins des cyclistes ne se limite donc pas uniquement aux réseaux cyclables planifiés, mais également, en milieu urbanisé et sur les structures notamment, aux endroits où les cyclistes circulent régulièrement sur les routes dont la gestion relève du Ministère pour atteindre leur destination.

Enfin, les opérations d'entretien de la chaussée, de la signalisation et du marquage incluent l'entretien des infrastructures cyclables sur les routes dont la gestion relève du Ministère. Celui-ci doit donc être attentif à la présence d'une voie cyclable. Au cours de travaux routiers majeurs, le Ministère doit également s'assurer de la mobilité et de la sécurité des cyclistes, soit en prévoyant des mesures d'atténuation ou des détours pour les cyclistes au même titre que pour les autres usagers de la route.

Énoncé 15 – Favoriser la mise en place de réseaux cyclables utilitaires en milieu urbain

Le développement durable passe par la modification des habitudes de vie, notamment en ce qui a trait aux déplacements pendulaires (déplacements quotidiens pour se rendre au travail ou à l'école) qui représentent un nombre appréciable de déplacements. Il faut alors voir l'usage de la bicyclette comme une des composantes d'aménagement ou de développement d'ensemble de quartiers anciens et nouveaux des villes. Le vélo ne doit plus être perçu comme étant essentiellement un véhicule récréatif, mais plutôt comme un moyen de transport utilitaire. Il devient nécessaire de planifier son développement dans une perspective très large d'aménagement urbain et d'aménagement du territoire (vision globale).

Conformément à la Politique québécoise du transport collectif, le Ministère souhaite mobiliser les municipalités autour de l'importance de mettre en place des mesures favorisant le transfert modal de l'utilisation de l'automobile en solo vers le vélo,

voire la marche, pour les déplacements pendulaires en milieu urbain. Ces mesures incluent l'amélioration des chemins d'écoliers afin de favoriser les déplacements actifs des enfants vers l'école dès le primaire.

Par ailleurs, toujours dans cette perspective d'un développement intégré du cyclisme utilitaire à la vie urbaine, l'établissement d'un partenariat entre les municipalités et les employeurs en vue de fournir les infrastructures d'appoint (stationnements protégés et couverts pour les bicyclettes, douches, etc.) sera aussi à promouvoir. Ce partenariat devrait aussi s'étendre à l'élaboration et à la distribution de cartes illustrant les réseaux cyclables qui auront été aménagés.

Enfin, le Ministère entend également soutenir les mesures visant une meilleure complémentarité entre le vélo et le transport collectif (autobus, métro, train de banlieue), les traversiers, le transport interurbain (autocar, train), etc. Cette amélioration vise aussi bien la planification de réseaux cyclables convergeant vers les réseaux de transport collectif que les aménagements dans les gares et les stations (stationnements pour vélo), notamment afin d'améliorer le bassin de desserte du transport collectif.

Énoncé 16 – Favoriser la consolidation du réseau de la Route verte et des réseaux cyclables régionaux afin de promouvoir le cyclotourisme dans toutes les régions du Québec

La Route verte, inaugurée en 2007, nécessite encore des travaux de parachèvement. Il a donc été convenu de prolonger le Programme d'aide financière au développement de la Route verte jusqu'à la réalisation complète de cet itinéraire cyclable de près de 4350 km.

Pour que la Route verte et les réseaux régionaux qui gravitent autour constituent une véritable infrastructure cyclotouristique, il est essentiel de soutenir les nouvelles connections régionales et d'atteindre un niveau de qualité permettant d'en tirer le maximum de retombées économiques, notamment par le respect des normes reconnues de conception et de signalisation. Le développement du réseau arrive presque à maturité alors que la consolidation et l'amélioration des réseaux en place nécessitent des investissements de la part de l'ensemble des intervenants. Les programmes du Ministère en tiendront compte au cours des prochaines années.

5.4 L'environnement socioéconomique

5.4.1 La concertation

L'aménagement de réseaux cyclables et d'infrastructures de transport adaptés aux cyclistes, d'une part, et la promotion de la sécurité routière pour les cyclistes en général, d'autre part, impliquent un large éventail d'intervenants. Il apparaît évident que la concertation doit être considérée comme un élément primordial pour s'assurer du succès des interventions dans ce dossier.

La mise en place des infrastructures cyclables

La concertation régionale et locale est essentielle à l'intégration des réseaux cyclables dans la planification du développement et des transports. Cette concertation intervient également à un niveau supérieur, notamment pour le maillage interrégional et interprovincial de ces réseaux, ainsi qu'avec les États américains limitrophes. À ce titre, avec les 313 municipalités qu'elle traverse et le grand nombre de bâtisseurs qu'elle comporte, la Route verte est un exemple éloquent de la concertation possible dans le domaine des voies cyclables.

Énoncé 17 – Favoriser la concertation entre tous les intervenants gouvernementaux, régionaux, locaux et privés dans la mise en place d'infrastructures cyclables

Cet énoncé justifie la participation du Ministère à la mise sur pied ou au maintien de tables régionales de concertation, en ce qui a trait à l'aménagement de réseaux cyclables, et de comités spéciaux dont les travaux portent ou porteront sur des points précis à caractère national, comme le cyclotourisme.

Il est également nécessaire de maintenir des liens de concertation entre les responsables de l'aménagement du réseau local et ceux du réseau supérieur, de même qu'avec les autres provinces canadiennes en ce qui a trait aux normes de conception et de signalisation des voies cyclables.

La concertation avec les intervenants en prévention

La concertation avec les différents types d'intervenants en prévention a toujours été une préoccupation dans les actions de sensibilisation à la sécurité à vélo entreprises par la Société.

Une table de travail sur la sécurité à vélo regroupant les représentants des corps policiers (ADPQ, SQ, SPVM, Laval, Québec) et Vélo-Sécur a été instaurée afin de coordonner les différentes actions d'éducation (écoles) et de sensibilisation (public) pour la saison. Les intervenants s'entendent également pour fixer une date pour le *Mois de la sécurité à vélo* afin d'intensifier la sensibilisation et la surveillance auprès des cyclistes récalcitrants.

L'organisme Vélo-Sécur est mandaté par la Société pour transmettre des messages de sécurité sur les pistes cyclables et organiser des rencontres de sensibilisation dans les écoles primaires. De leur côté, les bénévoles du Club Optimiste et ceux des Sentinelles de la route sont des intervenants sur le terrain qui, dans le cadre de leur fonction, font de la sensibilisation aux comportements sécuritaires à vélo et au respect du CSR, grâce à l'appui de la SAAQ et au matériel qu'elle met à leur disposition (Trousse Génivélo, Guide de sécurité). Il faut donc encourager et encadrer les initiatives locales permettant la diffusion des messages de sécurité à vélo auprès des cyclistes à travers des activités pratiques.

Énoncé 18 – Maintenir la collaboration avec les intervenants du milieu afin que les messages de prévention soient cohérents et en lien avec les problématiques relevées

Cet énoncé, dans la poursuite des actions de concertation de la Société quant au respect des dispositions du Code de la sécurité routière, à la promotion du port du casque de sécurité et à la visibilité des cyclistes, sous-tend le suivi constant des programmes d'intervention afin de s'assurer qu'ils sont toujours cohérents avec les cibles qu'ils visent.

5.4.2 La législation

En 1987, les cyclistes ont été reconnus comme des usagers de la route, le Code de la sécurité routière ayant été amendé à cet effet. En règle générale, les cyclistes sont soumis aux mêmes dispositions que les automobilistes en ce qui a trait à la signalisation routière et aux règles de circulation. Les cyclistes qui commettent des infractions au Code sont passibles d'amendes. Certaines infractions entraînent l'inscription de points d'inaptitude dans le dossier du conducteur.

En 1995, l'orientation qui a été adoptée concernant la législation était d'adapter les dispositions du CSR à ce type d'usagers et qu'elles soient applicables par les policiers.

En 1996, le Code a été amendé afin d'interdire aux enfants de moins de 12 ans de circuler sur les artères sur lesquelles la limite de vitesse est de plus de 50 km/h, à moins d'être accompagnés d'un adulte. L'accompagnement n'est pas requis cependant si la piste cyclable est séparée de la chaussée, par exemple : une piste cyclable aménagée à la limite de l'emprise de la voie ou séparée de la chaussée par une barrière physique.

La Société de l'assurance automobile a entrepris les travaux menant à la refonte du Code de la sécurité routière, auxquels le Ministère est associé de près. Cette tâche d'envergure et de longue haleine vise à revoir l'ensemble des dispositions afin d'évaluer si elles sont adaptées aux usagers de la route et applicables par les policiers. Le groupe de travail a circonscrit les principaux problèmes relatifs aux dispositions actuelles du Code :

- obligation d'emprunter une voie cyclable lorsqu'elle n'est pas accessible depuis la route;
- impossibilité d'utiliser les feux pour piétons aux intersections de routes achalandées;
- circulation à l'extrême droite de la chaussée en présence d'une voie exclusive de virage à droite ou d'une voie réservée aux autobus;
- difficulté d'interprétation de la règle pour les enfants de moins de 12 ans sur les routes où la vitesse affichée est supérieure à 50 km/h;
- limitation à 15 cyclistes en file pour faciliter leur dépassement par les véhicules routiers lorsque l'accotement est revêtu.

Même si certaines règles du CSR visant les cyclistes sont plus ou moins appropriées, la législation actuelle ne nécessite pas qu'on intervienne prioritairement et à court terme à l'égard de ce type d'usagers. Les règles sont rédigées de manière à protéger les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes) en leur accordant la priorité de passage selon une séquence déterminée particulièrement aux intersections. La difficulté se situe davantage sur le plan du respect des règles par les piétons, les cyclistes et les automobilistes, ainsi que des contrôles policiers.

Les policiers sont beaucoup plus à l'aise d'appliquer la réglementation à l'égard des automobilistes fautifs que des piétons et des cyclistes irrespectueux. Cela s'explique, entre autres, par la difficulté d'identifier les piétons et les cyclistes qui ne sont pas tenus d'avoir en leur possession une pièce d'identité, mais qui doivent quand même s'identifier à la satisfaction du policier. Le Code de procédure pénale, qui encadre le travail des policiers, ne leur donne pas le pouvoir d'exiger la date de naissance du contrevenant pour vérifier sur-le-champ l'exactitude des renseignements transmis verbalement.

Énoncé 19 – S'assurer que les règles de circulation sont adaptées à l'utilisation du vélo sur le réseau routier

Énoncé 20 – S'assurer que les règles de circulation sont applicables par les policiers

Ces deux derniers énoncés devront continuer à encadrer les travaux de refonte du Code de la sécurité routière.

5.4.3 La recherche et la formation

Depuis l'adoption de la Politique sur le vélo, en 1995, de nombreuses recherches ont été amorcées par le Ministère dans le but d'améliorer les connaissances et les outils d'intervention. Les études énumérées ci-dessous ont été réalisées dans le cadre du Programme de recherche universitaire en sécurité routière (FCAR-MTQ-SAAQ) :

- Problématique d'aménagement des passages de pistes cyclables en milieu rural (Coopérative de recherche en sécurité routière de l'Université de Sherbrooke (CORSUS), 2000);
- Convivialité de la route pour les cyclistes – Milieux périurbain et rural (Groupe de recherche interdisciplinaire Mobilité, Environnement, Sécurité (GRIMES) du Centre de recherche en aménagement et développement de l'Université Laval, 2002).

De plus, dans le cadre du même programme, deux autres études ont été parrainées par la SAAQ :

- Influence des caractéristiques des individus et de l'environnement sur le taux de respect de la signalisation chez les piétons et les cyclistes (CRT, Université de Montréal, 2000);
- Développer une mesure d'exposition au risque des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) (CRT, Université de Montréal, 2003).



Une autre étude importante a permis de brosse le portrait de l'utilisation du vélo au Québec et d'en suivre l'évolution. Cette étude intitulée *L'état du vélo au Québec*, réalisée par Vélo Québec Association pour le compte du Ministère, de la Société et d'autres partenaires, est présentée dans la section 5.4.4 portant sur l'évaluation de la Politique.

Le volet « formation » de la Politique a donné lieu à la nomination, pour chacune des directions territoriales du Ministère, d'un coordonnateur vélo permanent. Ces coordonnateurs ont pour tâche principale d'appliquer la Politique sur le vélo sur leur territoire, d'analyser tout projet routier comportant un volet cyclable, d'administrer les différents programmes d'aide pour la Route verte (développement et entretien), d'assurer l'application des normes de conception et de signalisation sur le réseau du Ministère et aux projets entrepris ou financés par celui-ci, et de coordonner les efforts de tous les intervenants de leur direction en cette matière. Presque tous ces coordonnateurs vélo ont reçu la formation de Vélo Québec Association sur le nouveau *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, en 2004.

Énoncé 21 – Poursuivre la recherche et la formation en matière de vélo, tant sur le plan de la sécurité que des aménagements

Cet énoncé s'inscrit dans la suite de ce qui a été amorcé avec la première Politique sur le vélo de 1995. Le Ministère et la Société poursuivront, à l'intérieur de leurs activités de recherche, des études visant l'amélioration de la connaissance à la fois des facteurs humains, environnementaux et techniques en matière de vélo.

De cet énoncé découlent également le maintien et le renforcement du réseau des coordonnateurs vélo en territoire afin d'assurer l'adhésion de l'ensemble des unités du Ministère aux énoncés contenus dans la présente Politique. En ce sens, l'ensemble des projets du Ministère ou auxquels il participe devraient, dans le contexte du processus de préparation, être soumis aux coordonnateurs vélo pour analyse et recommandation. De cette façon, on réduit le risque de réaliser des projets routiers qui ne tiennent pas compte des besoins des cyclistes, particulièrement lorsqu'une planification des déplacements à vélo est en cours dans la municipalité concernée par le projet, ou qui dérogent à nos propres normes de conception et de signalisation.

5.4.4 L'évaluation

Comme il a déjà été mentionné, depuis 1995, Vélo Québec Association réalise tous les cinq ans, grâce à la collaboration du Ministère, de la Société de l'assurance automobile du Québec et de quelques partenaires municipaux, une importante étude brossant le portrait de l'utilisation du vélo au Québec. Cette étude, *L'état du vélo au Québec* publiée en 1995, 2000 et 2005, a jusqu'à maintenant permis de suivre l'évolution des indicateurs pouvant caractériser l'atteinte des objectifs de la Politique.

D'autres évaluations peuvent également porter sur des mesures particulières découlant de la Politique sur le vélo, comme les programmes d'aide financière⁸. Ces évaluations permettent de s'assurer, auprès des bénéficiaires (gestionnaires de sentier, municipalités, etc.) que les outils mis en place répondent adéquatement aux objectifs et qu'ils représentent une utilisation efficiente des ressources consenties.

Énoncé 22 – Évaluer régulièrement les résultats des actions du Ministère et des organismes de transport relevant directement du ministre des Transports du Québec, en fonction des coûts et des avantages

La Politique sur le vélo étant dotée d'objectifs quantifiables (voir section 2), le Ministère et les organismes de transport relevant directement du ministre des Transports du Québec doivent évaluer les effets des différentes actions entreprises en fonction de leurs compétences propres. Cette évaluation est susceptible de permettre des ajustements aux plans d'action de chacun des intervenants au cours des dix prochaines années.

8. La Direction de la vérification interne et de l'évaluation du Ministère a déposé un rapport de vérification sur le Programme d'aide financière au développement de la Route verte en avril 2002. Ce rapport a recommandé quelques correctifs dans la gestion des dossiers mais n'a pas entraîné de modification du programme, celui-ci atteignant les objectifs. Par ailleurs, la même direction a entrepris en novembre 2006 une évaluation du Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte. Les recommandations de ce rapport, prévu en avril 2008, seront utilisées lors de la révision de ce programme prévue en 2008.

■ Conclusion

Les énoncés de la Politique sur le vélo permettent de bien définir le positionnement du ministère des Transports, de la Société de l'assurance automobile du Québec et des autres organismes relevant du ministre des Transports en matière de vélo. La mise en application de cette politique, pour avoir des effets concrets sur une utilisation accrue de la bicyclette comme mode de transport, et sur une amélioration de la sécurité et du confort des cyclistes, passe par des actions ciblées de chacun de ces partenaires.

Ainsi découleront de cette Politique des plans d'action de chacun des partenaires indiquant les mesures permettant l'atteinte des objectifs. Ce sont ces mêmes plans d'action qui, lors de la réalisation des bilans au gré des ans, pourront être réajustés pour s'assurer des meilleurs résultats.

Enfin, outre les efforts déployés par le Ministère, la Société et les autres organismes en transport pour donner au vélo la place qui lui revient, le développement de ce mode de transport sain, écologique, économique et attrayant requiert assurément un engagement des municipalités et des autres partenaires gouvernementaux et régionaux. Les objectifs et les énoncés enchâssés dans cette politique devraient idéalement être partagés par l'ensemble de ces partenaires.

