

MÉMOIRE PRÉLIMINAIRE POUR LE GROUPE DE DISCUSSION SUR LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

PRÉSENTÉ PAR LA COOP ROUE-LIBRE

POUR ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ ET LA PRATIQUE DU VÉLO



COOP
ROUE • LIBRE
UNIVERSITÉ LAVAL

PRÉSENTATION DE LA COOP ROUE-LIBRE

La Coop Roue-Libre est l'un des plus importants ateliers de réparation en libre-service au Québec et le plus important atelier vélo universitaire au Québec. Au cours de ses cinq années d'existence, la Coopérative a su diversifier ses activités auprès des cyclistes de la région de Québec et a acquis une solide réputation. Notre coopérative de solidarité rassemble plus de 1600 membres utilisateurs et 3 membres de soutien : la Confédération des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'Université Laval (CADEUL), l'Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AÉLIÉS) et la Coopérative Zone.

Située sur le campus de l'Université Laval, la Coop Roue-Libre vise à rendre autonomes et responsables ses membres dans l'entretien, la réparation et l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Cette entreprise d'économie sociale veut ainsi contribuer à l'augmentation de la pratique du vélo dans la ville de Québec et sa région. Dans cette même optique, la coopérative aspire à devenir une des références en matière de cyclisme utilitaire dans la province. À ce titre, elle soumet au Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes ce mémoire, basé sur la connaissance et la pratique de ses membres.



MANDAT DU GROUPE DE DISCUSSION SUR LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

En juillet 2014, le ministre des Transports a créé un groupe de discussion, composé de représentants de différentes organisations impliquées dans le domaine du vélo, afin de cibler des pistes de solution à court, moyen et long terme pour améliorer la sécurité des cyclistes sur les routes du Québec. Ce groupe de discussion favorisera les échanges quant aux modifications qui pourraient être envisagées par le gouvernement dans le cadre de la modernisation du Code de la sécurité routière.

Les propositions de modifications au code de la sécurité routière que la Coop Roue-Libre soumet au groupe de discussions visent à accroître la sécurité des cyclistes dans le but déclaré de soutenir la croissance de la pratique du vélo comme moyen de transport. Ces propositions s'inscrivent pour plusieurs en continuité avec la Politique sur le vélo du Ministère des Transports qui a également pour objectif d'augmenter la sécurité des cyclistes ainsi que leur part modale.

La Coop Roue-Libre n'oublie pas que le code doit s'appliquer à travers l'ensemble de la province, depuis Blanc-Sablon jusqu'au centre-ville de Montréal, peu importe le niveau d'achalandage des routes, et viser un consensus social afin de faciliter son application. Les propositions aux pages suivantes sont basées sur un principe d'équité à appliquer entre les véhicules motorisés et les vélos, et considèrent la plus grande vulnérabilité des cyclistes. La protection des usagers les plus vulnérables de nos routes doit être améliorée, mais ces mêmes usagers devront tout autant respecter le code qui pourrait leur faire une plus grande place.



MISE EN CONTEXTE

Depuis 1987, le Code de la sécurité routière considère le vélo comme un usager de la route. Or, le statut du vélo est quant à lui ambigu. Parfois perçu comme un véhicule lent à protéger, parfois comme un véhicule quasi-motorisé, le code ne semble plus adapté à l'usage croissant que l'on en fait sur les routes du Québec.

Le bilan préoccupant des accidents impliquant des vélos et l'insécurité ressentie par plusieurs cyclistes de même que les comportements délinquants d'un certain nombre nécessitent des actions pour un meilleur partage de la route.

Le concept de partage de la route le plus souhaitable est celui qui reconnaît la vulnérabilité de certains usagers face aux autres : du piéton au vélo, aux automobiles, puis aux autobus et véhicules lourds. La protection des usagers varie et demande à ce que les plus vulnérables soient davantage protégés par les autres. La situation actuelle des infrastructures et des règlements place plutôt les usagers en situation de concurrence, nécessairement inéquitable.

LE VÉLO ET LA VILLE DE QUÉBEC

Le vélo est un moyen de transport à part entière qui gagne des adeptes d'année en année au Québec, notamment pour ses bienfaits pour la santé publique, le transport urbain et l'environnement. En effet, en 2005, un cycliste sur trois (34 %) utilisait le vélo à des fins de déplacement utilitaire, soit nettement plus que les 19 % observés en 2000 et les 21 % de 1995.

La croissance se fait également sentir dans la ville de Québec et les autorités se sont engagées dans leur Plan de mobilité durable à atteindre en 2030 une part modale pour le vélo d'environ 3 %, sur l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec; alors qu'elle était de 1,6% en 2001. Pour concrétiser cet objectif, le Plan de mobilité durable promettait l'injection de 40 millions de dollars entre 2008 et 2018. En bref, on peut donc s'attendre à un trafic accru des cyclistes sur les rues de Québec.

Pour gérer ce nouvel achalandage, plusieurs défis sont à soulever. Le Plan directeur du réseau cyclable de la ville de Québec identifiait notamment comme déficiences : l'établissement lent d'un réseau cyclable utilitaire, sécuritaire et intégré; l'état variable des bandes cyclables et chaussées désignées; les places de support insuffisantes et les outils de communication déficients; des aménagements qui seraient pourtant essentiels pour inciter la population à adopter le vélo comme moyen de transport, tout en assurant leur sécurité sur les routes.

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES AU QUÉBEC

L'amélioration de la sécurité des cyclistes au Québec passe d'abord par l'amélioration du partage de la route et la reconnaissance du statut d'usager vulnérable pour les piétons, cyclistes et autres véhicules non motorisés sur les routes.

La Coop Roue-Libre propose à court terme des campagnes de sensibilisation auprès de la population et des autorités policières quant au besoin d'espace des cyclistes et au danger que représente la vitesse des véhicules motorisés pour les vélos. La Coop Roue-Libre constate que trop souvent, le cycliste est perçu comme un usager délinquant de la route alors que celui-ci doit s'imposer vis-à-vis les autres véhicules pour assurer sa sécurité.

À moyen terme, une révision du Code de la sécurité routière pourrait comporter les propositions des pages suivantes. Ces modifications devront aussi être coordonnées à des changements aux règles d'indemnisation de la SAAQ quant aux cyclistes. Finalement, une application plus stricte des concepts de conduite dangereuse lorsqu'un véhicule motorisé tue ou blesse un cycliste enverrait un message clair quant au partage de la route au Québec.

Bien qu'une révision de la législation et la réglementation puisse accroître la sécurité et la pratique du vélo, la Coop Roue-Libre soutient qu'elles doivent être accompagnées à long terme par l'amélioration des infrastructures cyclables.

PROPOSITIONS DE MODIFICATION AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (RLRQ, CHAPITRE C- 24.2)

	Situation actuelle	Modifications proposées	Explications
1. Règle de circulation			
1.1 Arrêt obligatoire et priorité de passage	À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter. (Art. 370)	<ul style="list-style-type: none"> Permettre le passage des cyclistes au feu rouge après un arrêt complet et après avoir cédé le passage aux piétons, cyclistes et véhicules engagés. Le passage n'est pas obligatoire. Permettre aux cyclistes de poursuivre leur route aux arrêts après avoir cédé le passage aux piétons, cyclistes et véhicules engagés. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette modification permettrait d'accroître la fluidité du transport en vélo tout en assurant la sécurité des piétons. L'arrêt obligatoire peut être limité selon l'heure de la journée ou maintenu par mesure de sécurité, selon le même principe que le virage à droite sur un feu rouge. Cette mesure est appliquée dans l'État de l'Idaho depuis 1982 d'où l'appellation « Idaho Stop ».
1.2 Utilisation du feu piéton face à un feu rouge	Le code ne permet pas l'utilisation du feu piéton par un cycliste	Les piétons restent prioritaires aux passages leur étant destinés. Les cyclistes peuvent y circuler selon le principe de l'utilisateur le plus vulnérable. Leur vitesse doit être réduite de façon à assurer la sécurité de l'usager le plus vulnérable.	Cette modification permettrait d'accroître la fluidité du transport en vélo tout en assurant la sécurité des piétons.
1.3 Circulation sur le trottoir	Le conducteur d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'une bicyclette ne peut circuler sur un trottoir sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive. (Art. 492.1)	Les cyclistes devraient pouvoir circuler sur le trottoir si leur sécurité est compromise. Leur vitesse doit être réduite de façon à assurer la sécurité de l'usager le plus vulnérable.	<ul style="list-style-type: none"> La notion de « nécessité » semble trop restrictive dans cette règle. Dans le cas d'endroits dangereux, tels que certains tunnels, les autorités compétentes devront appliquer la signalisation appropriée afin de permettre la circulation sur le trottoir.
1.4 Circulation à la file versus de front et nombre de cyclistes maximum dans une file	Les conducteurs de bicyclette qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes. (Art. 486)	Sur les voies de 70 km/h et plus, accorder la possibilité de circuler en file double. Au-delà de 15 cyclistes, un peleton est autorisé à circuler s'il est suivi par un véhicule de sécurité.	<ul style="list-style-type: none"> Cette modification permettrait d'améliorer la sécurité des groupes sportifs.

	Situation actuelle	Modifications proposées	Explications
1.5 Circulation à l'extrême droite de la chaussée	Sauf s'il y a une piste cyclable, le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf si cet espace est obstrué ou s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité. (Art. 487)	Tout véhicule circulant à une vitesse plus lente que la vitesse normale de la circulation doit emprunter la voie de droite, sauf pour tourner à gauche ou dépasser un autre véhicule.	Cette modification permet aux cyclistes: <ul style="list-style-type: none"> • d'être plus visible pour les automobilistes stationnés • d'éviter d'être surpris par une portière, • d'éviter les dépassements serrés par les automobilistes • d'éviter de se trouver dans une voie exclusive de virage à droite ou d'une voie réservée aux autobus
1.6 Circulation sur les voies réservées d'autobus	Le code permet aux autorités municipales de restreindre la circulation des cyclistes sur les voies réservées aux autobus.	Aucune modification au code.	<ul style="list-style-type: none"> • La possibilité ou non de circuler sur une voie réservée est peu connue du public. Informer la population par une campagne à ce sujet.
1.7 Circulation l'hiver	Le code permet aux cyclistes de circuler l'hiver.	Obliger l'utilisation de pneus avec des crampons du 15 décembre au 15 mars.	Appliquer les règles en vigueur pour les véhicules motorisés aux vélos pour rendre la conduite hivernale plus sécuritaire.
1.8 Dépassement d'un cycliste par un véhicule	Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace suffisant pour permettre le dépassement sans danger. (Art. 341)	Laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre le véhicule et le cycliste lors d'un dépassement. Cette distance séparatrice minimale augmente à 1,5 m en milieu rural	<ul style="list-style-type: none"> • L'instauration d'une distance séparatrice minimale permet une sensibilisation accrue des conducteurs automobiles et une sanction des comportements les plus dangereux par les policiers.
1.9 Position du cycliste sur le vélo	Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à califourchon et tenir constamment le guidon. (Art. 477)	Aucune modification au code.	Cette position apparaît nécessaire pour assurer la sécurité du cycliste et des autres usagers de la route

	Situation actuelle	Modifications proposées	Explications
1.10 Signaux du cycliste pour signaler son intention	<p>Le conducteur d'une bicyclette doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des autres usagers du chemin public. Il doit:</p> <p>1° pour arrêter ou diminuer sa vitesse, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le bas;</p> <p>2° pour tourner à droite, placer l'avant-bras gauche vers le haut ou placer le bras droit horizontalement;</p> <p>3° pour tourner à gauche, placer le bras gauche horizontalement. (Art. 490)</p>	<p>Le conducteur d'une bicyclette doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des autres usagers du chemin public. Il doit:</p> <p>1° pour arrêter ou diminuer sa vitesse, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le bas;</p> <p>2° pour tourner à droite, placer le bras droit horizontalement.</p> <p>3° pour tourner à gauche, placer le bras gauche horizontalement.</p> <p>Le cycliste dont la bicyclette est munie d'un dispositif lumineux de signalisation et qui l'utilise adéquatement est dispensé de signaler manuellement ses intentions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Cette modification pour le virage à droite vise à simplifier les signaux du cycliste et faciliter la compréhension des autres utilisateurs de la route.
1.11 Principe de prudence		<p>L'application d'un code de la rue basé sur la protection de l'utilisateur le plus vulnérable semble pertinente. Dans ce cas, les conducteurs doivent redoubler de prudence en présence d'enfants et de personnes âgées. Les modalités de ce code restent à définir.</p>	
2. Appareils électroniques			
2.1 Cellulaire et autres appareils	<ul style="list-style-type: none"> Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette ne peut porter un baladeur ou des écouteurs. (Art. 440) Le code est muet sur l'utilisation du cellulaire par un cycliste en mouvement. 	<p>Le code devrait interdire l'usage d'appareils électroniques pouvant nuire à la conduite sécuritaire du vélo (ex. cellulaire, lecteur de MP3, Radio VHF, etc.).</p>	<p>Appliquer les règles en vigueur pour les véhicules motorisés aux vélos pour des question de sécurité.</p>
3. Équipement			
3.1 Casque	<p>Le port du casque n'est pas obligatoire selon le code. Le MTQ et la SAAQ font la promotion du port du casque chez les cyclistes et le taux de port du casque augmente au fil des ans.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Aucune modification au code. 	<ul style="list-style-type: none"> Il y a une absence de consensus social sur l'obligation du port du casque. La Coop Roue-Libre encourage le MTQ et la SAAQ à poursuivre la promotion du port du casque chez les cyclistes tel que le prévoit la politique sur le vélo.

	Situation actuelle	Modifications proposées	Explications
3.2 Réflecteurs, phares et feux	<ul style="list-style-type: none"> Toute bicyclette doit être munie d'au moins: <ol style="list-style-type: none"> 1° un réflecteur blanc à l'avant; 2° un réflecteur rouge à l'arrière; 3° un réflecteur jaune à chaque pédale; 4° un réflecteur jaune fixé aux rayons de la roue avant; 5° un réflecteur rouge fixé aux rayons de la roue arrière. Tout équipement ou objet placé sur une bicyclette qui a pour effet de masquer un réflecteur prescrit doit également être muni d'un réflecteur conforme au premier alinéa. (Art. 232) Toute bicyclette doit, la nuit, être munie d'au moins un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. (Art. 233) 	<ul style="list-style-type: none"> Remplacer l'obligation des réflecteurs jaune et rouge aux roues avant et arrière par l'obligation que chacune des roues soit munie de matériaux réfléchissants (réflecteurs, pneus, etc.). Supprimer l'obligation des réflecteurs jaunes à chaque pédale. Conserver l'obligation d'être muni de phares la nuit Révision à la hausse des sanctions pour le non-respect de l'article portant sur l'utilisation de phares de nuit. 	<ul style="list-style-type: none"> Comme le mentionne la politique sur le vélo, force est de constater que plusieurs bicyclettes sont vendues sans équipement de sécurité et sans réflecteur ou que ceux-ci ne sont pas conformes au code. Pour cette raison, la politique soutient qu'il faut intensifier le respect de l'obligation d'équiper les bicyclettes de réflecteurs prescrits. Il est important d'assurer la visibilité des cyclistes, particulièrement pendant la nuit. Une sensibilisation accrue sur l'utilisation de phare est souhaitable. La non-obligation des réflecteurs sur les pédales nous semble plus adaptée à la réalité actuelle étant donné la très grande variété de pédales disponibles sur le marché.
4. Sanctions			
4.1 Sanction pour l'ouverture d'une portière	<ul style="list-style-type: none"> Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger. (art. 430) La sanction actuelle s'élève à 30 \$. (art. 506) 	<ul style="list-style-type: none"> Revoir la définition de la notion d'accident Augmenter la sévérité de la sanction dans le cas de l'ouverture d'une portière ayant occasionné un accident. L'ajout de points d'inaptitude pourrait être considéré. 	<ul style="list-style-type: none"> L'emportierage est considéré comme une simple infraction, et non comme un accident. Pourtant, il peut avoir de lourdes conséquences, jusqu'à en coûter la vie. La définition d'« accident » dans le Code nuit à la production du rapport d'accident par le policier et le conducteur et ainsi nuit à l'indemnisation du cycliste qui en est victime. Les sanctions actuelles sont nettement insuffisantes et doivent être modifiées pour être à la hauteur de la gravité des infractions.

	Situation actuelle	Modifications proposées	Explications
4.2 Sanctions prévues pour les infractions commises à bicyclette	<ul style="list-style-type: none"> Les sanctions prévues varient généralement entre 15 \$ et 60\$. (art. 506) Certaines infractions engendrent également des points d'inaptitude au permis de conduire de véhicules (3 points d'inaptitude pour l'omission d'un arrêt complet au feu rouge, d'immobilisation avant la ligne d'arrêt ou passage pour piétons, d'un céder le passage virage à droite interdit au feu rouge). 	<ul style="list-style-type: none"> Considérer d'augmenter des seuils minimaux comme effet dissuasif. Retirer les points d'inaptitudes au permis de conduire de véhicule. 	<ul style="list-style-type: none"> Les amendes actuelles sont peu élevées et nous doutons qu'elles aient un réel effet sur les comportements des cyclistes. Les points d'inaptitude pour les cyclistes créent une iniquité entre les usagers détenant ou non un permis de conduire.
5. Contrôle policier			
5.1 Pièce d'identification	En vertu des lois canadiennes, les cyclistes et les piétons ne sont pas tenus d'avoir en leur possession une pièce d'identité, mais ils 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.	Aucune modification au code.	<ul style="list-style-type: none"> Dans tous les cas de sanction par un policier, il est nécessaire que le contrevenant s'identifie correctement.
5.2 Application	Le contrôle policier visant à faire respecter le code est variable. Selon la politique sur le vélo, « les policiers sont beaucoup plus à l'aise d'appliquer la réglementation à l'égard des automobilistes fautifs que des piétons et cyclistes irrespectueux. » Notons que plusieurs campagnes de contrôle auprès des cyclistes ont été réalisées ces dernières années.	Le nouveau code, une fois révisé, devra être davantage suivi et appliqué par les forces de l'ordre.	Selon la politique du vélo du MTQ, il n'y a pas de consensus social à savoir si une plus grande priorité devrait être accordée aux piétons et aux cyclistes vis-à-vis des automobilistes. La Coop Roue-Libre souhaite que la réforme du CSR le rende plus adapté à la pratique des cyclistes, ce qui contribuera à l'établissement d'un consensus entre les utilisateurs de la route et facilitera ainsi grandement le travail des policiers dans l'application des règles.
6. Autres			
6.1 Consommation d'alcool	<ul style="list-style-type: none"> Nul ne peut consommer des boissons alcoolisées alors qu'il circule à bicyclette. (Art. 443) La pénalité à cette infraction est de 15\$ à 30 \$. 	<ul style="list-style-type: none"> La conduite d'un vélo avec les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues doit être interdite. Les sanctions devraient être plus sévères. 	Appliquer les règles en vigueur pour les véhicules motorisés aux vélos pour des questions de sécurité.

	Situation actuelle	Modifications proposées	Explications
6.2 Freins	<ul style="list-style-type: none"> Toute bicyclette et toute trottinette doivent être munies d'au moins un système de freins agissant sur la roue arrière. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane. (Art. 247) 	Toute bicyclette doit être munie d'au moins un système de freins agissant sur une roue. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane.	<ul style="list-style-type: none"> Un système de freinage situé à l'avant ou à l'arrière constitue une manière efficace d'immobiliser le vélo. La localisation du frein doit être laissée à la discrétion de l'utilisateur.
6.3 Signalisation		Bonifier la signalisation à l'intention des cyclistes (Escaliers aménagés pour les cyclistes, Voie sans issue sauf pour les piétons et cyclistes, présence de sas pour cyclistes, etc.)	
6.4 Indemnisation	Les accidents impliquant des cyclistes ou des piétons sont traités selon qu'ils soient ou non un accident d'automobile au sens du Régime public d'assurance automobile de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Lorsqu'il s'applique, ce régime couvre uniquement les dommages corporels. [...] Si l'accident occasionne des dommages matériels au vélo et que tout porte à croire que c'est le conducteur du véhicule qui a causé l'accident, le dédommagement peut être réclamé en s'adressant aux tribunaux civils, tels que la Division des petites créances de la Cour du Québec.	Faciliter les recours du cycliste pour qu'il obtienne directement un dédommagement matériel pour les bris causés à son vélo. Par exemple, promouvoir la collaboration du conducteur fautif pour qu'il mette à contribution ses assurances personnelles. Les tribunaux devraient être un dernier recours.	Les cyclistes victimes d'un accident et non fautifs ne sont souvent pas dédommagés pour les bris matériels occasionnés à leur vélo. Le processus actuel de recours aux tribunaux est laborieux et dissuade plusieurs à obtenir dédommagement.

POLITIQUE SUR LE VÉLO - MINISTÈRE DES TRANSPORT DU QUÉBEC - 2008 DU LOISIR À L'UTILITAIRE : LE VÉLO, UN MOYEN DE TRANSPORT À PART ENTIÈRE

LISTE DES OBJECTIFS ET ÉNONCÉS

Objectifs :

1. L'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport
2. La promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route
3. L'amélioration du système de transport pour les cyclistes

Énoncés :

Facteur humain

1. Promouvoir le port du casque protecteur chez les cyclistes
2. Promouvoir le port de vêtements clairs ou avec bandes réfléchissantes
3. Intensifier l'application du Code de la sécurité routière
4. Assurer une diffusion efficace et continue des messages sur le respect des règles de conduite
5. Maintenir et bonifier les programmes d'éducation en milieu scolaire du primaire
6. Intervenir davantage auprès des élèves du secondaire

Le véhicule

7. Intensifier le respect de l'obligation d'équiper les bicyclettes de réflecteurs
8. Sensibiliser les cyclistes à l'installation d'équipement (autres que les réflecteurs) sur le vélo pour améliorer leur sécurité sur la route

Les infrastructures de circulation

9. Reconnaître la planification des réseaux cyclables inscrite dans le processus d'aménagement du territoire
10. Favoriser et soutenir les efforts municipaux de planification du développement urbain et des transports favorisant les déplacements à vélo efficaces et sécuritaires
11. Assurer la complémentarité entre la Route verte, les réseaux régionaux de cyclotourisme et les réseaux locaux de voirie cyclable urbaine
12. Améliorer continuellement le cadre normatif québécois en matière de voies cyclables
13. Assurer une meilleure diffusion des normes de signalisation et de conception des voies cyclables
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
15. Favoriser la mise en place de réseaux cyclables utilitaire en milieu urbain
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

L'environnement socioéconomique

17. Favoriser la concertation entre tous les intervenants gouvernementaux, régionaux, locaux et privés dans la mise en place d'infrastructures cyclables
18. Maintenir la collaboration avec les intervenants du milieu afin que les messages de prévention soient cohérents et en lien avec les problématiques relevées
19. S'assurer que les règles de circulation sont adaptées à l'utilisation du vélo sur le réseau routier
20. S'assurer que les règles de circulation sont applicables par les policiers
21. Poursuivre la recherche et la formation en matière de vélo, tant sur le plan de la sécurité que des aménagements
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 avantages

Références

- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), La signalisation pour les cyclistes et les piétons, Comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays, 2014. [En ligne] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SyntheseFR_telechargement.pdf (page consultée le 13 août 2014)
- Gouvernement de l'Ontario, L'art du cyclisme, Guide du cyclisme sécuritaire en Ontario, [En ligne] <http://www.mto.gov.on.ca/french/pubs/cycling-guide/section5.0.shtml> (page consultée le 13 août 2014)
- Gouvernement du Québec, Code de la sécurité routière, [En ligne] http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/C_24_2/C24_2.htm (page consultée le 13 août 2014)
- Gouvernement du Québec, Guide de la sécurité à vélo, 7^e édition, [En ligne] http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/guide_velo.pdf (page consultée le 13 août 2014)
- Ministère des Transports du Québec (2008), Politique du vélo : Du loisir à l'utilitaire [En ligne] www.mtq.gouv.qc.ca (page consultée le 13 août 2014)
- SAAQ, À vélo sur le réseau routier, guide de bonnes pratiques, [En ligne] http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/velo_reseau_routier.pdf (page consultée le 13 août 2014)
- Vélo Québec, L'état du Vélo au Québec en 2010, [En ligne] http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf (page consultée le 13 août 2014)
- Vélo Québec, Le Vélo dans l'avenir des villes, Propositions 2014-2021, 2013, [En ligne] http://www.velo.qc.ca/files/file/memoires/VQ_VeloAvenirVilles2014-2021.pdf (page consultée le 13 août 2014)
- Vélo Québec, Projet de loi no 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière. Sécurité des cyclistes : miser sur une approche progressiste, 2010, [En ligne] http://www.velo.qc.ca/files/file/memoires/VQ-ProjetLoi71_25janv2010.pdf (page consultée le 13 août 2014)
- Ville de Québec (2010), Plan de mobilité durable : Pour vivre et se déplacer autrement. [En ligne] ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable (page consultée le 13 août 2014)
- Ville de Québec (2007), Plan directeur du réseau cyclable. [En ligne] ville.quebec.qc.ca/ (page consultée le 13 août 2014)

Auteurs

Coop Roue-Libre
2320, Rue de l'Université
Québec (Québec), G1V 0A6
www.cooprouelibre.com

Fannie Bélanger-Lemay, Présidente de la Coop Roue-Libre, Étudiante au doctorat en philosophie
Jonathan Charlebois, Membre fondateur de la Coop Roue-Libre, Maître en aménagement du territoire et développement régional
Rémy Darith Chhem, Administrateur de la Coop Roue-Libre, Étudiant à la maîtrise en anthropologie
Simon-Pierre Tremblay, Administrateur de la Coop Roue-Libre, Étudiant à la maîtrise en administration des affaires

