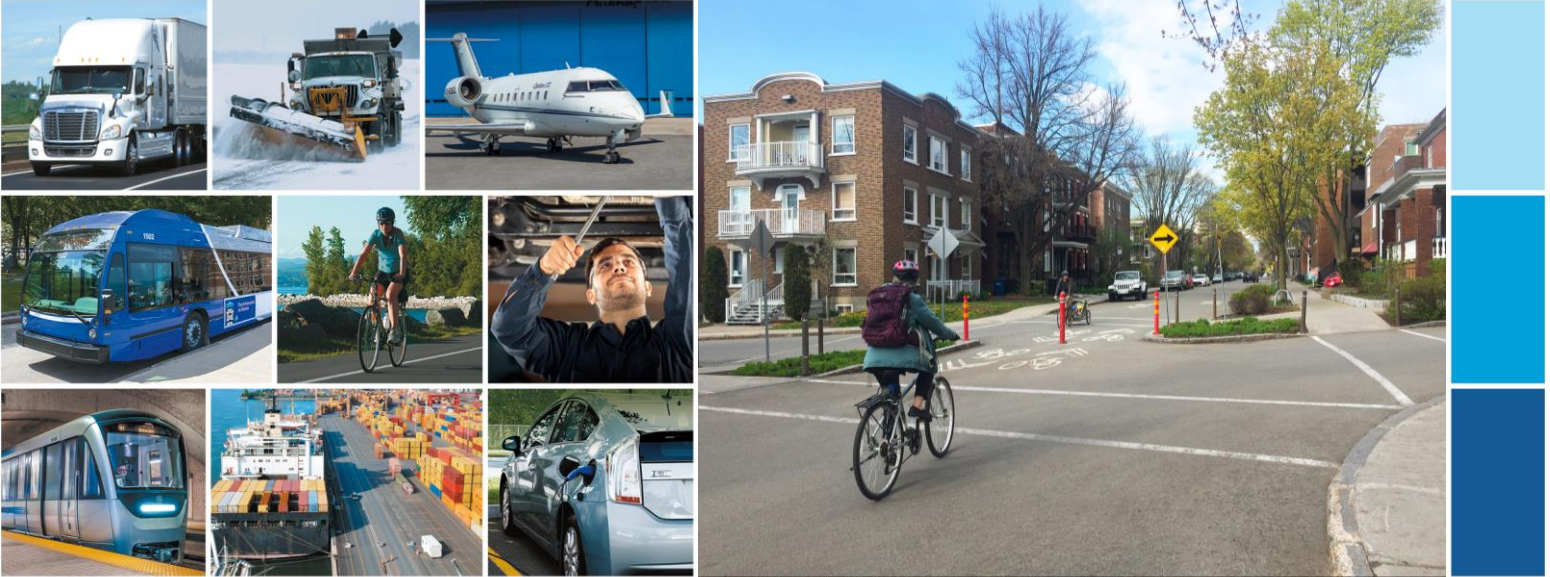




MINISTÈRE DES TRANSPORTS



GUIDE D'APPLICATION – VÉLORUE

Septembre 2021

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la sécurité et du camionnage et éditée avec la collaboration de la Direction des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du Ministère](#) à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le [site Web du ministère des Transports](#) au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2021

ISBN 978-2-550-90138-9 (PDF)

Dépôt légal – 2021

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

Remerciements

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la sécurité et du camionnage du ministère des Transports et a été coordonnée par Mélanie Dubé, Martin Joly et Sandra Muñoz.

Nous remercions les personnes suivantes pour leur contribution :

Ministère des Transports

Laurent Toupin, ing., MBA – Direction de l'expertise et des technologies en sécurité routière

Marc Panneton – Direction des politiques et des programmes

Denis Picard, ing. – Direction de l'expertise et des technologies en sécurité routière

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

Nicolas Fontaine – Direction des orientations et de la gouvernance municipales

David Noreau, urb. – Direction des orientations et de la gouvernance municipales

Ville de Montréal

Olivier Bartoux – Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie

Nancy Badeau – Service de l'urbanisme et de la mobilité

Andrée-Anne D'Amours – Service de l'urbanisme et de la mobilité

Bartek Komorowski – Service de l'urbanisme et de la mobilité

Catherine Turcot – Service de l'urbanisme et de la mobilité

Vélo Québec

Marc Jolicœur – Directeur de la recherche et de la Route verte

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	2
1 POUVOIRS ET OBLIGATIONS DE LA MUNICIPALITÉ	3
2 RÈGLES DE CIRCULATION APPLICABLES SUR UNE VÉLORUE	4
2.1 Règles de circulation particulières applicables aux conducteurs de véhicules routiers	4
2.2 Règles de circulation applicables aux cyclistes	4
2.3 Règles de circulation applicables aux piétons	5
2.4 Autres règles de circulation sur une vélorue	5
3 IMPLANTATION D'UNE VÉLORUE	6
3.1 Conditions favorables à l'implantation d'une vélorue.....	6
3.2 Planification	7
3.3 Consultation	7
3.4 Aménagement.....	7
3.5 Signalisation.....	10
3.6 Entretien.....	12
3.7 Communication	13
4 SUIVI	14
RÉFÉRENCES	15
ANNEXE 1 – PRINCIPAUX ARTICLES DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE RELATIFS À LA VÉLORUE ..	16

CONTEXTE

Les transports actifs constituent une part non négligeable des déplacements des Québécoises et des Québécois. Dans certaines régions métropolitaines, comme celle de Montréal, la marche et le vélo sont utilisés dans 12 % des déplacements d'un jour moyen de semaine d'automne. Cette part s'élève à 43 % pour les résidents du Plateau-Mont-Royal, y compris 11% seulement pour le vélo¹.

À l'échelle du Québec, 1,6 million d'adultes âgés de 18 à 74 ans ont pratiqué le cyclisme utilitaire en 2020, ce qui constitue une hausse de 30 % par rapport aux données de 2015. Qui plus est, au cours de l'année 2020 également, ce sont 4,5 millions de personnes âgées de 3 à 74 ans qui ont fait du vélo².



Figure 1 - Cycliste sur un aménagement cyclable

Afin de faire évoluer la législation en cohérence avec les besoins émergents en matière de déplacements actifs, le concept de velorue a été intégré au Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2) par la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (2018, chapitre 7). Les mesures particulières encadrant les velorues sont entrées en vigueur le 18 mai 2018. Parmi ces mesures, notons l'obligation, pour une municipalité, d'aménager une velorue de façon sécuritaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports, soit le présent guide.

Ce document se veut un document d'orientation en soutien aux municipalités qui souhaitent implanter une velorue sur une rue dont la gestion leur incombe ou sur une partie de cette rue. Plus précisément, il énonce les pouvoirs et les obligations de la municipalité relativement à l'identification d'une velorue, présente les règles de circulation applicables et trace les lignes directrices encadrant l'aménagement de ce type de rue. Le présent guide n'a pas pour objectif de remplacer les guides techniques ou de conception qui peuvent être utilisés au cours des différentes phases d'élaboration d'une velorue.

¹ Enquête Origine-Destination Montréal 2018 (compilation MTQ-DMST du 22 février 2021).

² Vélo Québec, *L'état du vélo au Québec en 2020*.

1 POUVOIRS ET OBLIGATIONS DE LA MUNICIPALITÉ

Assurer la circulation sécuritaire, efficace et confortable des cyclistes en milieu urbain peut parfois représenter un défi pour les municipalités. Lorsque le contexte s'y prête (voir la section 3), la vélorue, qui s'aménage à même l'emprise routière, peut constituer une avenue intéressante³.

Le Code de la sécurité routière définit une vélorue comme étant « tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation des cyclistes est favorisée » (article 4). Afin que l'implantation d'une telle rue se fasse de façon sécuritaire, le Code de la sécurité routière prévoit les pouvoirs et les obligations de la municipalité à cet égard (voir l'encadré suivant).

Synthèse des pouvoirs et des obligations des municipalités au regard de l'identification et de l'aménagement d'une vélorue

Le Code de la sécurité routière prévoit, à l'article 496.1, le pouvoir pour une municipalité d'identifier une vélorue sur tout ou partie d'un chemin public dont la gestion lui incombe. Ce pouvoir s'exerce par l'adoption d'un règlement municipal.

Le règlement :

- doit prévoir la délimitation de la vélorue;
- peut prévoir des règles additionnelles applicables aux usagers de la vélorue, sans toutefois déroger aux règles prévues au Code de la sécurité routière. La municipalité peut déterminer, parmi les dispositions du règlement, celles dont la violation constitue une infraction et en fixer les amendes, sans toutefois que celles-ci puissent excéder 120 \$.

La municipalité doit aménager de façon sécuritaire la vélorue, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports. **Cet aménagement doit avoir été réalisé avant l'entrée en vigueur du règlement.**

La municipalité doit installer la signalisation appropriée dans une vélorue, conformément au *Tome V – Signalisation routière* de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère. Puisque cette signalisation rend officielle la vélorue pour les usagers, **elle ne doit être mise en place qu'au moment de l'entrée en vigueur du règlement**, et donc, après la réalisation des aménagements requis.

³ Il est à noter que la vélorue et la chaussée désignée sont deux concepts distincts. Ces deux types de voies cyclables partagent la chaussée avec la circulation automobile. Toutefois, le Code de la sécurité routière ne prévoit pas de règles particulières pour la chaussée désignée. La municipalité n'a pas l'obligation d'adopter un règlement pour identifier une chaussée désignée et n'a pas non plus d'obligations concernant son aménagement. Pour en connaître davantage à ce sujet, référez-vous aux chapitres 3 et 7 du *Tome V – Signalisation routière*.

2 RÈGLES DE CIRCULATION APPLICABLES SUR UNE VÉLORUE

En cohérence avec la définition et les objectifs d'une vélorue, des règles de circulation particulières ont été introduites au Code de la sécurité routière et s'appliquent aux conducteurs de véhicules routiers et aux cyclistes qui y circulent⁴.

2.1 Règles de circulation particulières applicables aux conducteurs de véhicules routiers⁵

La circulation des véhicules routiers est autorisée sur les vélorues, mais les conducteurs doivent respecter certaines règles :

- la vitesse de circulation maximale autorisée est de 30 km/h;
- le dépassement d'un cycliste par un conducteur de véhicule routier à l'intérieur de la même voie de circulation est permis. Cette manœuvre doit toutefois être faite sans danger pour le cycliste, ce qui signifie que le conducteur doit ralentir et s'assurer qu'il peut maintenir un espace suffisant⁶ entre son véhicule et le cycliste, compte tenu notamment de leur vitesse respective. Si la manœuvre de dépassement ne peut pas être faite de façon sécuritaire, notamment si un ou deux cyclistes occupent toute la voie ou si la chaussée est trop étroite pour qu'un espace suffisant soit conservé entre le véhicule et le cycliste, cela implique que le conducteur demeure derrière le cycliste.

2.2 Règles de circulation applicables aux cyclistes

Certaines règles de circulation ont été adaptées pour assurer aux cyclistes des déplacements efficaces et sécuritaires sur une vélorue :

- le cycliste peut circuler sur toute la largeur de la voie, dans le sens de la circulation;
- deux cyclistes sont autorisés à circuler côte à côte, dans le sens de la circulation;
- lorsqu'une signalisation le lui permet, le cycliste peut circuler à contresens sur une vélorue dont la circulation est à sens unique pour les véhicules. Dans ce cas, il doit circuler le plus près possible de la bordure droite ou du côté droit de la chaussée.

⁴ Voir l'annexe 1 pour connaître les principaux articles du Code de la sécurité routière qui concernent la vélorue.

⁵ Le Code de la sécurité routière définit un véhicule routier comme étant « un véhicule motorisé qui peut circuler sur un chemin ». À titre d'exemple, les automobiles, les camions, les motocyclettes et les cyclomoteurs sont des véhicules routiers. Les bicyclettes assistées et les fauteuils roulants mus électriquement sont exclus de cette définition.

⁶ En raison de l'aménagement particulier d'une vélorue et de la vitesse affichée à 30 km/h, la distance séparatrice de 1 m applicable entre un véhicule routier et un cycliste (341 CSR) ne l'est pas sur la vélorue, dans la mesure où un espace suffisant est tout de même conservé. Par ailleurs, lorsqu'il est possible pour un conducteur de conserver une distance de 1 m entre son véhicule et un cycliste, la bonne pratique veut que celle-ci soit maintenue.

Hormis ces règles, le cycliste doit respecter les autres règles du Code de la sécurité routière qui lui sont applicables, dont l'obligation d'accorder la priorité aux piétons aux passages pour piétons.

2.3 Règles de circulation applicables aux piétons

Il n'y a pas de règles particulières pour les piétons sur une vélorue. Les dispositions relatives à la circulation d'un piéton prévues au Code de la sécurité routière s'appliquent.

2.4 Autres règles de circulation sur une vélorue

Les dispositions du Code de la sécurité routière qui ne dérogent pas aux règles de circulation particulières à la vélorue (articles 496.7 à 496.10 du Code de la sécurité routière) s'appliquent. Par exemple, l'obligation pour le conducteur d'un véhicule routier de respecter une distance prudente et raisonnable lorsqu'il circule derrière un cycliste (article 335 du Code de la sécurité routière) est applicable.

La loi permet aux municipalités d'introduire des dispositions additionnelles dans leur règlement visant l'identification d'une vélorue à la condition qu'elles ne dérogent pas aux règles prévues au Code de la sécurité routière (article 496.1). Ces règles devraient être cohérentes avec les objectifs de la vélorue.

3 IMPLANTATION D'UNE VÉLORUE

Une planification bien réalisée améliore les possibilités de succès d'une vélorue et son acceptabilité sociale. Bien qu'il n'y ait pas qu'une seule démarche qui prévale, les éléments suivants devraient néanmoins être pris en compte au cours des processus de planification et d'implantation.

3.1 Conditions favorables à l'implantation d'une vélorue

La vélorue devrait être implantée lorsque c'est ce type d'aménagement qui convient le mieux au tracé proposé d'un réseau cyclable ou pour gérer un segment de rue où convergent les cyclistes pour atteindre certaines destinations. L'aménagement d'une vélorue peut être priorisé notamment lorsque des contraintes physiques et fonctionnelles empêchent l'aménagement d'une voie cyclable séparée physiquement des voies routières.

Elle devrait être considérée comme un axe de transit cyclable, ou un maillon d'un tel axe, à l'image d'une artère du réseau artériel d'une municipalité, par exemple.

Généralement, une rue qui présente les caractéristiques suivantes est propice à l'aménagement d'une vélorue :

- est sur le réseau local dont la gestion est sous la responsabilité d'une municipalité. Il ne s'agit donc pas d'une artère, d'un boulevard, d'une rue collectrice ou de toute autre voie similaire;
- présente une largeur adéquate compte tenu du débit de cyclistes existant ou anticipé⁷;
- recèle déjà un débit de cyclistes important ou le potentiel de générer un tel débit⁸;
- comporte une seule voie par direction ou est à sens unique;
- a de faibles débits de véhicules;
- ne présente pas de circulation de transit de véhicules routiers;
- ne fait pas partie du réseau de camionnage municipal⁹ et ne se situe pas près d'un générateur de déplacements de camions;
- n'entre pas ou entre peu en conflit avec le transport collectif¹⁰.

⁷ Les sections « Contrôle de la vitesse des véhicules routiers » et « Stationnement » du présent guide doivent également être considérées.

⁸ Bien que relative, cette caractéristique est importante notamment pour confirmer, auprès des autres usagers de la route, que la vélorue est destinée à servir en premier lieu les besoins des cyclistes, mais que les conducteurs de véhicules peuvent également circuler pour des besoins locaux.

⁹ Voir la section « Réseau de camionnage » du site Web du ministère des Transports au www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/circulation-vehicules-lourds/Pages/reseau-camionnage.aspx.

¹⁰ Voir la section « Transport collectif » du présent guide.

3.2 Planification

La planification d'une vélorue est de préférence intégrée à la planification du réseau cyclable. De façon plus globale, l'intégration d'un projet de vélorue à un plan d'urbanisme, à un programme particulier d'urbanisme ainsi qu'à un plan de déplacements à l'échelle du quartier ou de la municipalité est également souhaitable.

Lorsque l'aménagement d'une vélorue est l'option à privilégier, il est important de caractériser le tronçon envisagé et le milieu où elle sera implantée. Bien connaître ces caractéristiques permettra de prendre les décisions nécessaires au regard des aménagements à mettre en place et des actions à poser pour rendre la vélorue conviviale et sécuritaire pour les cyclistes.

Les éléments suivants aideront à la démarche de caractérisation :

- l'accidentologie;
- les caractéristiques physiques de la rue;
- le stationnement sur rue;
- l'étude de circulation (à une échelle plus large que la rue visée);
- les déplacements des cyclistes;
- les itinéraires particuliers (véhicules d'urgence, circuit de camionnage, circuit d'autobus, etc.);
- le réseau cyclable actuel et projeté;
- les pôles de déplacement.

3.3 Consultation

Des activités de consultation devraient être prévues dans l'exercice de planification d'une vélorue. Ainsi, tout au long de la démarche, il est recommandé d'impliquer la communauté dans l'élaboration du projet. En effet, les commerçants, les usagers, les résidents et les services d'urgence peuvent contribuer à identifier certains enjeux et à trouver des solutions qui feront en sorte que l'implantation de la vélorue génère une meilleure réceptivité auprès de la population locale.

3.4 Aménagement

Aménager la rue en fonction de la circulation des cyclistes et non seulement en fonction de la circulation des véhicules routiers constitue une approche novatrice qui prend tout son sens dans un contexte social qui aspire à une mobilité plus durable. Des aménagements particuliers sont toutefois nécessaires pour donner à une rue un

caractère qui défend les objectifs d'une vélorue. À cet égard, la municipalité pourrait recourir à des programmes d'aide financière¹¹.

Des dispositifs utilitaires pour les cyclistes, tels que des supports à vélo ou des bornes avec pompes et outils, peuvent également faire partie des aménagements d'une vélorue.

Aménagements temporaires

La mise en place d'aménagements temporaires (jardinières, blocs de béton avec bandes réfléchissantes, délinéateurs) peut être envisagée avant l'aménagement définitif du projet. De tels aménagements peuvent être installés pour faciliter l'acceptation du projet par les riverains et les usagers ou permettre de tester l'efficacité de certains dispositifs ou d'adapter ceux-ci avant leur implantation permanente.

La mise en place d'aménagements sur une base saisonnière, c'est-à-dire l'installation en début de saison estivale et le retrait en fin de saison, bien que possible techniquement, n'est pas une pratique recommandée, mise à part si cela vise à tester différents aménagements en vue d'une implantation permanente. En effet, le choix d'itinéraire des cyclistes et des conducteurs de véhicules est influencé par différents facteurs, notamment le niveau d'efficacité et de sécurité du trajet. Ainsi, modifier les conditions de sécurité sur un axe cyclable utilitaire durant une période où le déplacement des cyclistes recèle des enjeux supplémentaires (neige, luminosité, etc.) ne peut être recommandé.

Débit des véhicules routiers

Les avis sont partagés concernant le nombre et le débit maximal de véhicules routiers sur une vélorue. Différentes données existent, mais le principe de référence qui demeure est le suivant : plus le nombre de véhicules/jour est bas, plus la circulation des cyclistes est sécuritaire et confortable.

Une rue avec un débit de circulation d'au plus 1 000 véhicules/jour¹², et idéalement ne dépassant pas 500 véhicules/jour, est suggérée pour assurer le bon fonctionnement de la vélorue. L'implantation de certains aménagements afin de limiter le débit de véhicules permettra de répondre à cet objectif ou de s'en approcher. Parmi ces aménagements, les terre-pleins et les îlots déviateurs peuvent rediriger les véhicules routiers tout en demeurant franchissables par les cyclistes. Ces dispositifs limitent la circulation de transit des véhicules routiers sans restreindre celle des vélos. Dans certains cas, ces aménagements peuvent avoir pour effet de détourner une partie de la circulation routière sur les rues avoisinantes, d'où l'importance de planifier l'aménagement d'une vélorue dans une perspective plus large que la rue elle-même.

Le débit moyen de véhicules recommandé devrait être atteint avant l'entrée en vigueur du règlement qui identifie la vélorue.

¹¹ Voir les programmes d'aide financière au www.mamh.gouv.qc.ca et au www.transports.gouv.qc.ca.

¹² Vélo Québec, *Aménager pour les piétons et les cyclistes*, 2019.

Contrôle de la vitesse des véhicules routiers

Le Code de la sécurité routière prescrit que la vitesse maximale sur une vélorue est de 30 km/h (article 496.7). Pour favoriser le respect de cette limite, des aménagements modérateurs de la circulation devraient être implantés. La réduction de la largeur de la chaussée, les avancées de trottoir et l'aménagement de chicanes sont quelques exemples d'aménagements qu'il est possible de mettre en place.

L'aménagement d'une surface de roulement texturée n'est pas recommandé pour la vélorue. Une telle surface peut rendre la circulation des cyclistes inconfortable, ce qui peut avoir pour effet de diminuer l'intérêt de ces derniers pour l'utilisation d'une telle rue.

Traitement des intersections

Pour permettre aux cyclistes circulant sur la vélorue de gagner en efficacité, il est souhaitable de favoriser leur priorité aux intersections par rapport aux autres branches du carrefour.

Par exemple, les arrêts obligatoires peuvent être retirés sur l'axe de la vélorue, et des aménagements physiques peuvent sécuriser l'itinéraire cyclable (déviation de la circulation, passages pour piétons, saillies de trottoir, etc.). Les feux de circulation le long de la vélorue peuvent être coordonnés selon la vitesse moyenne des cyclistes, ce qui permet une diminution de leur temps de déplacement. Un système de détection aux intersections contrôlées par des feux de circulation peut également être implanté pour réduire le temps d'attente des cyclistes. Dans tous les cas, un bon dégagement visuel à l'intersection favorisera la sécurité de l'ensemble des usagers.

Stationnement

Même si les risques d'emportierage sont réduits du fait que les cyclistes sont autorisés à occuper toute la voie de circulation, les enjeux de stationnement sont un élément à prendre en compte. Une vélorue étroite où le stationnement est permis peut présenter certains risques¹³, notamment lorsqu'un conducteur effectue une manœuvre pour se stationner ou qu'il quitte son espace de stationnement.



Figure 2 - Terre-plein diagonal forçant les conducteurs de véhicules routiers à effectuer un virage tout en étant perméable à la circulation des cyclistes



Figure 3 - Terre-plein traversant la chaussée, ce qui permet la traversée des cyclistes, mais empêche le passage des véhicules routiers

¹³ *Cycling roads and one way-streets with contra-flow cycling – Compact accident research, 2016.*

Malgré cela, l'interdiction systématique du stationnement n'est pas non plus essentielle pour assurer la sécurité des usagers de la vélorue. Si le stationnement est permis, son taux d'occupation devrait être élevé, de façon à limiter la largeur praticable de la chaussée et, par conséquent, favoriser une diminution de la vitesse pratiquée par les véhicules routiers¹⁴. Il serait également préférable que le taux de roulement des espaces de stationnement soit faible. Cela peut être rendu possible au moyen de la réglementation municipale concernant le stationnement et de la signalisation installée conformément au *Tome V – Signalisation routière*¹⁵ du ministère des Transports.

Transport collectif


Il n'est pas recommandé qu'il y ait des circuits d'autobus sur une vélorue, notamment pour assurer le confort des cyclistes et ne pas nuire à la vitesse commerciale des autobus¹⁶. Malgré cela, la cohabitation des autobus et des cyclistes n'est pas pour autant à proscrire de façon systématique, de sorte que la présence du transport collectif pourrait, dans certains cas, être compatible avec une vélorue ou une portion de celle-ci. En effet, cette cohabitation peut être possible selon la fréquence du passage des autobus, la longueur du tracé et l'aménagement de celui-ci.

Lorsqu'un parcours d'autobus est présent sur une vélorue, les conducteurs d'autobus devraient être sensibilisés aux différentes particularités d'une vélorue, dont l'assouplissement des règles de circulation pour les cyclistes.

Le Code de la sécurité routière prévoit que l'aménagement de la vélorue doit avoir été réalisé avant l'entrée en vigueur du règlement (article 496.2).

3.5 Signalisation






La municipalité qui identifie une vélorue doit y installer une signalisation (article 496.2 du Code de la sécurité routière) conforme au *Tome V – Signalisation routière* du ministère des Transports. Une liste non exhaustive ainsi qu'une description des panneaux de signalisation pouvant être installés sur une vélorue sont présentées ci-après. Toutefois, il est recommandé de se référer à la version la plus récente du *Tome V*.

Explication	Panneau
<p>Le panneau « Vélorue » (D-270-35) indique la présence d'une vélorue.</p> <p>Il doit être installé à chaque intersection. Tout au long du parcours, ce panneau peut être installé en aval des accès publics achalandés ainsi qu'en amont des sections à visibilité réduite.</p> <p>Ce panneau ne doit pas être installé face aux cyclistes qui s'apprêtent à circuler à contresens d'une vélorue à sens unique sur laquelle le contresens est autorisé pour les cyclistes.</p>	 <p>Panneau D-270-35</p>

¹⁴ *Advisory Bike Lanes in North America*, 2017.

¹⁵ Collection Normes – Ouvrages routiers (abonnement requis) : www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier.fr.html.

¹⁶ *Fundamentals of Bicycle Boulevard Planning & Design*, 2009.

<p>Lorsque la vitesse permise en amont de la vélorue est différente de 30 km/h, le panneau « Limite de vitesse » (P-70-2) doit être installé sous le panneau D-270-35. Dans ce cas, la fin de la vélorue est indiquée en affichant la vitesse permise en dehors de cette zone.</p>	 <p>Panneaux D-270-35 et P-70-2</p>
<p>Lorsque la circulation à contresens des cyclistes est autorisée sur une vélorue, les panneaux P-80-1-P ou P-110-P-5, selon le cas, doivent être installés sous les panneaux de prescription « Sens unique » (P-80-1), « Entrée interdite » (P-40) ou « Manœuvres obligatoires ou interdites » (P-110), lesquels régissent le sens de la circulation ainsi que l'accès et les manœuvres des véhicules sur une rue à sens unique. Il est à noter que cette signalisation est la même que celle utilisée pour toute autre rue à sens unique sur laquelle la circulation à contresens des cyclistes est autorisée.</p>	 <p>Panneau P-80-1-P</p>  <p>Panneau P-110-P-5</p>
<p>Le panneau « Signal avancé d'une vélorue » (D-430-12) indique, à l'avance, la présence d'une vélorue. Il n'est requis que dans certaines circonstances, de sorte que son utilisation est rare.</p> <p>Ce panneau doit être installé lorsque la distance permettant de voir le panneau « Vélorue » (D-270-35) est inférieure à la distance prescrite dans les normes (voir le tableau 3.5-1 du chapitre 3 du <i>Tome V</i>).</p> <p>Ce panneau ne doit pas être installé à l'approche d'une vélorue à sens unique sur laquelle la circulation cyclable en sens inverse est autorisée. Dans ce cas, le panneau « Signal avancé de circulation à double sens des bicyclettes » (D-80-2) remplace le panneau « Signal avancé d'une vélorue » (D-430-12).</p>	 <p>Panneau D-430-12</p>
<p>À l'approche d'une vélorue à sens unique où la circulation cyclable en sens inverse est permise, l'installation du panneau « Signal avancé de circulation à double sens des bicyclettes » (D-80-2) est requise et remplace le panneau « Signal avancé d'une vélorue » (D-430-12).</p>	 <p>Panneau D-80-2</p>

Marquage

Le marquage est généralement utilisé en complément de la signalisation routière et de certains aménagements, notamment pour délimiter différentes parties de la chaussée et indiquer des manœuvres. Sur une vélorue, un marquage peut prendre la forme de symboles tracés aux intersections pour clarifier les changements de direction, et des lignes peuvent être tracées au sol pour délimiter un contresens cyclable. Ces dernières renforcent alors l'idée que le cycliste doit garder sa droite lorsqu'il circule en sens inverse d'un sens unique, alors qu'il peut utiliser toute la voie de circulation lorsqu'il circule dans le sens autorisé pour les véhicules routiers.



Figure 4 - Marquage destiné à indiquer la présence d'un aménagement cyclable et de cyclistes à une intersection

Contrairement aux aménagements, qui doivent être finalisés avant l'entrée en vigueur du règlement, la signalisation spécifique à la vélorue (panneaux D-270-35 et D-430-12) doit être installée dès son entrée en vigueur.

3.6 Entretien

Durant toute l'année, une attention particulière devrait être portée à l'entretien de la chaussée et des ouvertures prévues pour les cyclistes à travers des aménagements modérateurs de circulation, le cas échéant.

Au moment du nettoyage printanier du réseau, la vélorue devrait être priorisée afin que le sable, les cailloux ainsi que les autres débris résultant de la fonte des neiges puissent être ramassés rapidement, favorisant ainsi le confort et la sécurité des cyclistes.

Durant la saison estivale, la mise en place d'activités d'entretien récurrentes, visant à préserver une surface exempte de débris, constitue également une bonne pratique.



Figure 5 - Aménagement cyclable dont l'entretien hivernal nécessite peu d'efforts supplémentaires

L'entretien hivernal de la vélorue mérite également une attention particulière, ce qui peut se traduire par un entretien plus rapide et régulier, pouvant s'apparenter à celui d'une artère municipale plutôt qu'à celui généralement effectué sur une rue locale. Il peut être plus difficile pour un cycliste de circuler sur une chaussée glacée ou enneigée, même légèrement, en comparaison au conducteur d'un véhicule motorisé. Comme la vélorue vise à favoriser la sécurité des cyclistes en toutes saisons, l'entretien hivernal devrait idéalement être adapté en ce sens.

En ce qui concerne les aménagements modérateurs de la circulation, la largeur des ouvertures qui permettent aux cyclistes de les franchir doit être adaptée au passage des véhicules utilisés pour l'entretien des trottoirs et des voies cyclables, tels que les chenillettes et les petits tracteurs.

3.7 Communication

Bien que les communications avec les citoyennes et les citoyens soient privilégiées tout au long de la démarche, elles sont particulièrement importantes lorsque la vélorue est officialisée par l'entrée en vigueur du règlement.

Le concept de la vélorue et les règles de circulation qui s'y appliquent étant nouveaux (autorisation pour le cycliste de circuler sur toute la largeur de la voie et possibilité pour deux cyclistes de circuler côte à côte sur la chaussée), il est nécessaire d'informer la population à ce sujet, dont les résidents et les commerçants situés en bordure de la vélorue.

Le site Web de la municipalité ainsi que les médias sociaux et traditionnels peuvent être utilisés pour diffuser l'information à ce sujet. Les partenaires du milieu associatif en matière de transports, de saines habitudes de vie ou de planification urbaine peuvent également être des relayeurs d'informations.

4 SUIVI

Un suivi permettra de savoir si la mise en place de la vélorue est réussie ou si des modifications devraient être apportées pour atteindre les objectifs fixés au départ.

La compréhension de l'aménagement par les usagers, leur niveau de confort et de sécurité ainsi que leur taux de satisfaction générale sont des éléments qui peuvent être évalués.

Plus factuellement, la vitesse et le débit de véhicules, de même que le débit de cyclistes, sont des informations qui pourraient être colligées.

RÉFÉRENCES

ALTA PLANNING + DESIGN (2017). *Advisory Bike Lanes in North America*, 42 pages.

CROW (2017). *Design Manual for Bicycle Traffic*, 300 pages.

GERMAN INSURANCE ASSOCIATION (2016). *Cycling roads and one-way streets with contra-flow cycling – Compact accident research*, n° 60, 16 pages. <https://m.udv.de/en/road/urban-roads/cycling-facilities/cycling-roads-and-one-way-streets>

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Code de la sécurité routière (C-24.2)*.
<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2>

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Données Québec*. <https://www.donneesquebec.ca/fr/>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2019). *Guide d'application – Rue partagée*, 14 pages.
https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/rue-partagee/Documents/GuideApplication_RuePartagee.pdf

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2019). *Tome V – Signalisation routière (Collection Normes – Ouvrages routiers)*.


NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (2017). *Designing for All Ages & Abilities – Contextual Guidance for High-Comfort Bicycle Facilities*, 16 pages.

VÉLO QUÉBEC (2019). *Aménager pour les piétons et les cyclistes*, 250 pages.

VÉLO QUÉBEC (2021). *L'état du vélo au Québec en 2020*, 32 pages. [L'état du vélo au Québec en 2020 • Vélo Québec \(velo.qc.ca\)](https://www.velo.qc.ca)

VILLE DE VANCOUVER. (2017). *Transportation Design Guidelines: All Ages and Abilities Cycling Routes*.
<https://vancouver.ca/files/cov/design-guidelines-for-all-ages-and-abilities-cycling-routes.pdf>

WALKER, L., et collab. (2009). *Fundamentals of Bicycle Boulevard Planning & Design*, 89 pages.
<http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/2009bicycleboulevardplanningdesign.pdf>



**ANNEXE 1
PRINCIPAUX ARTICLES DU
CODE DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE RELATIFS À LA
VÉLORUE¹⁷**

¹⁷ La version officielle, disponible en ligne, prévaut :
www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/cspq/fr/.

ARTICLE	LIBELLÉ
4	« vélorue » : tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation des cyclistes est favorisée.
341	<p>Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser un cycliste à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et le cycliste lors de la manœuvre.</p> <p>Le conducteur d'un véhicule routier ne peut effectuer cette manœuvre lorsque la partie de la chaussée sur laquelle il doit empiéter n'est pas libre sur une distance suffisante, notamment lorsqu'un véhicule vient à sa rencontre ou à sa hauteur. En ce cas, il doit demeurer dans sa voie et réduire la vitesse de son véhicule, notamment en restant derrière le cycliste. Il doit faire de même dans les cas visés aux articles 345 et 348.</p> <p>Est une distance raisonnable 1,5 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins¹⁸.</p> <p>Le présent article s'applique au conducteur d'un véhicule routier lorsqu'il croise ou dépasse un piéton, avec les adaptations nécessaires. Il s'applique également à un tel conducteur lorsqu'un cycliste ou un piéton circule sur l'accotement ou sur une voie cyclable qui n'est pas séparée de la chaussée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.</p>

¹⁸ Ces distances sont non applicables sur une vélorue (voir l'article 496.3).

496.1	<p>Une municipalité peut, par règlement, identifier [...] une vélorue sur tout ou partie d'un chemin public dont la gestion lui incombe.</p> <p>Ce règlement doit prévoir la délimitation [...] de la vélorue. Il peut également prévoir des règles additionnelles qui y sont applicables, sans toutefois déroger aux règles prévues au présent code.</p> <p>La municipalité peut déterminer, parmi les dispositions du règlement, celles dont la violation constitue une infraction et en fixer les amendes applicables, sans toutefois que celles-ci puissent excéder le montant de 120 \$.</p>
496.2	<p>Une municipalité doit aménager de façon sécuritaire [...] la vélorue, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré, le cas échéant, par le ministre des Transports en semblable matière. Elle doit y installer la signalisation appropriée.</p> <p>Cet aménagement doit avoir été complété, sur tout ou partie du chemin public concerné, avant l'entrée en vigueur d'un règlement pris en application de l'article 496.1.</p>
496.3	<p>L'article 341 s'applique sur une [...] vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.</p>
496.7	<p>Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une vélorue à une vitesse excédant 30 km/h.</p>
496.8	<p>Un cycliste peut circuler sur une vélorue, sur toute la largeur de la voie dans le sens de la circulation, lorsque la chaussée est à deux sens. Il peut en faire de même sur une chaussée à sens unique.</p>
496.9	<p>Lorsqu'il est autorisé à circuler à contresens, un cycliste doit circuler le plus près possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée d'une vélorue.</p>

496.10	Deux cyclistes sont autorisés à circuler côte à côte sur une vélorue, sauf s'ils circulent à contresens.
626	Une municipalité peut, par règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, par ordonnance : [...] 19° identifier une [...] une vélorue sur tout ou partie d'un chemin public dont la gestion lui incombe, délimiter cet espace partagé et, le cas échéant, prévoir des règles additionnelles applicables [...].

