

Projet de loi 165

## Faire avancer le Québec de façon active et sécuritaire



Février 2018



# Table des matières

<b>Présentation d'Accès transports viables</b>	<b>5</b>
<b>Félicitations et remerciements</b>	<b>6</b>
<b>Crédits</b>	<b>6</b>
<b>Démarche</b>	<b>7</b>
<b>Plusieurs modifications pertinentes</b>	<b>9</b>
<b>Des mesures à préciser ou à améliorer</b>	<b>9</b>
Principe de prudence: attention aux contradictions	9
Priorité aux passages pour piétons	10
Distance de stationnement d'un panneau d'arrêt	11
Circulation des cyclistes à l'extrême droite	12
Rue partagée et vélorues	13
Vitesse maximale dans les rues partagées et vélorues	13
Distance de dépassement dans une vélorue	14
<b>Des mesures à ajouter</b>	<b>15</b>
Le droit à la sécurité routière	15
Vision zéro	16
Des sanctions proportionnelles au danger pour autrui	16
Interdire le virage à droite au feu rouge en milieu urbain	17
Idaho stop	18
Équipement de sécurité pour les véhicules lourds en milieu urbain	19



## Présentation d'Accès transports viables

Accès transports viables – le Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain – est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques préoccupés par l'avenir de la mobilité dans la région métropolitaine de Québec.

La mission principale d'Accès transports viables est de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec.

La réduction de la circulation automobile et l'augmentation de la part des modes de transport collectifs et actifs sont nécessaires pour améliorer globalement la qualité de vie des citoyens. Cette évolution passe par la sensibilisation de la population et des pouvoirs publics à l'utilisation et à l'encouragement des modes de déplacement viables.

Chaque année, Accès transports viables organise la campagne J'embarque - Les Rendez-vous de la mobilité durable et le Mois du vélo. Durant toute la durée de ces événements, diverses activités sont organisées afin de sensibiliser la population aux avantages des transports collectifs et actifs.

Régulièrement, l'organisation se prononce sur divers projets ou dossiers en lien avec les transports et l'urbanisme. Sa participation aux consultations, aux tables de concertation, ainsi que ses nombreuses interventions médiatiques permettent de rappeler aux décideurs l'enjeu primordial qu'est celui de la mobilité durable dans la grande région de Québec.

## Félicitations et remerciements

Accès transports viables se réjouit du dépôt du projet de loi modernisant le code de la sécurité routière du Québec. Attendu depuis longtemps, il s'agit d'une occasion importante d'améliorer le bilan routier au Québec. Nous espérons que cette démarche deviendra un moment important dans l'histoire du développement des modes de transports actifs, et que les mesures mises en place permettront d'encourager la pratique du vélo et de la marche en protégeant les usagers les plus vulnérables, particulièrement en milieu urbain.

## Crédits

Recherche et rédaction:

Etienne Grandmont, directeur général

Valérie Marcon, coordonnatrice des projets de transports actifs et de TanGo

Révision:

Isabelle Drolet, coordonnatrice du projet Ma vie sans mon auto

Annie Ruelland, chargée de projet en transports collectifs et actifs

## Démarche

Accès transports viables possède une expertise qui lui permet de se prononcer sur des enjeux de mobilité durable, ce qui ne l'empêche pas de consulter régulièrement ses membres et la population en général, afin de représenter au mieux les besoins et les aspirations des usagers des transports collectifs et actifs.

### **Consultation en ligne**

À la réception de l'invitation à participer au Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes en 2014, Accès transports viables a mis en ligne un formulaire afin de recueillir les propositions citoyennes de modifications à apporter au Code de la sécurité routière. Une vingtaine de participants ont ainsi soumis plus d'une trentaine de propositions.

### **Concours d'idées Mois du vélo**

Dans le cadre du premier Mois du vélo, organisé par Accès transports viables en mai 2013, quelques 200 suggestions citoyennes ont été soumises dans le cadre d'un concours d'idées pour rendre Québec et Lévis « villes vélo ». Sur le lot, plusieurs d'entre elles portaient sur des modifications à apporter au Code.

### **Rencontre citoyenne**

Le 13 février 2016, plus de vingt citoyens et citoyennes ont répondu à l'appel lancé par Accès transports viables afin de discuter des enjeux soulevés par la présente consultation sur la sécurité routière.

### **Mémoires**

Deux mémoires ont été rédigés au cours des dernières années dans le cadre des différentes consultations tenues sur la modernisation du Code de la sécurité routière du Québec:

*Moderniser le Code pour moderniser la mobilité*, mémoire présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec, dans le cadre des consultations sur la sécurité routière, mars 2017 (<http://bit.ly/2mJJM1d>).

*Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes*, présenté au Ministère des Transports du Québec en août 2014 (<http://bit.ly/2n5m52w>).

## Plusieurs modifications pertinentes

Accès transports viables se réjouit du dépôt du projet de loi modernisant le code de la sécurité routière du Québec. Attendu depuis longtemps, il s'agit d'une occasion importante d'améliorer le bilan routier au Québec. L'organisation invite cependant le ministre à garder un œil sur d'éventuelles mesures qui pourraient maximiser les chances d'atteindre l'objectif de réduire les accidents graves et mortels sur nos routes.

Est-ce que l'objectif est atteint? En partie. Certains ajouts au Code permettront de bonnes avancées en ce qui concerne la protection des usagers vulnérables. D'autres aspects manquent cependant de clarté ou encore devraient, à notre avis, être éventuellement intégrés. Nous espérons que le MTMDET intégrera de nouveaux éléments dans la version finale de ce projet de loi.

Parmi les modifications que l'organisation reçoit positivement, notons: l'introduction du principe de prudence envers les usagers les plus vulnérables; le renforcement des sanctions en ce qui a trait aux distractions au volant et aux excès de vitesse dans les zones scolaires; la clarification de la procédure permettant de dépasser sécuritairement un cycliste ou un piéton; une priorité plus forte pour les piétons aux passages piétons; l'introduction des notions de rues partagées et de vélorues; et la disparition des points d'inaptitude pour les cyclistes et les piétons.

Certaines modifications mériteraient cependant des précisions ou des améliorations, tandis que d'autres modifications devraient être ajoutées à la version finale du projet de loi 165.

## Des mesures à préciser ou à améliorer

### Principe de prudence: attention aux contradictions

Conformément à nos demandes, le projet de loi 165 prévoit l'introduction du principe de prudence, c'est-à-dire une responsabilité accrue des usagers les plus lourds et les plus rapides envers les usagers vulnérables, au premier chef les piétons et les cyclistes, en intégrant à l'article 3 l'énoncé suivant:

« 3.1. Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public. Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes. »

Nous y voyons toutefois une contradiction importante dès l'alinéa suivant :

« L'utilisateur vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité, notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers. »

Pourquoi affaiblir la portée du principe de prudence en introduisant une fausse équivalence de responsabilité? Lors de nos recherches sur le principe de prudence, nous n'avons trouvé aucun exemple de pays l'ayant accompagné de cette nuance contradictoire. Et pour cause: le principe de prudence vise, par définition, à s'assurer que les usagers les plus potentiellement dangereux prennent soin des plus vulnérables.

Le principe de prudence doit s'adresser d'abord et avant tout l'utilisateur de la route qui, au volant de son véhicule motorisé, roule trop vite, ne regarde pas derrière avant d'ouvrir sa portière, est distrait par son cellulaire ou sa radio, ne regarde pas ses angles morts, ne respecte pas les traverses piétonnes, etc. Il ne doit pas cibler les cyclistes et les piétons qui, par simple instinct de survie, sont déjà prévoyants et fortement attentifs à leur environnement.

D'autant que ces derniers doivent déjà respecter plusieurs articles du Code de la sécurité routière qui définissent certains dispositifs visant à les rendre visibles. C'est notamment le cas des articles concernant l'usage obligatoire de phares et de réflecteurs pour les cyclistes qui se déplacent après la tombée du jour.

Nous proposons donc au législateur le retrait de ce troisième alinéa de façon à ce que le principe de prudence soit clair et sans équivoque, et que le degré de responsabilité sur la route soit proportionnel à la dangerosité, et non à la vulnérabilité.

## Priorité aux passages pour piétons

Le non-respect des passages pour piétons est endémique au Québec. Pourtant, le respect de l'article 410 est primordial pour augmenter la sécurité des piétons. En effet, les passages pour

piétons, de couleur jaune, sont installés entre des intersections, là où l'on constate justement de nombreux déplacements de marcheurs<sup>1</sup>.

Nous accueillons donc favorablement toute mesure qui vise à augmenter le respect des passages pour piétons par les conducteurs de véhicules et les cyclistes. Cependant, la proposition de libellé manque, selon nous, de clarté:

«410. Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons. ».

Nous croyons que la notion d'engagement ou de manifestation claire d'un désir de traverser devrait être clarifiée (ex. lever la main ou un bras), puisque des études<sup>2</sup> semblent montrer que cela augmente la probabilité du respect d'un passage pour piétons par un automobiliste. Cela dit, nous estimons qu'il est davantage de la responsabilité de l'automobiliste et du cycliste de respecter ces passages dédiés, et qu'il est du devoir des autorités de veiller, via la sensibilisation et la répression, à ce que ces usagers de la route comprennent leur obligation à l'approche de telles traverses.

## Distance de stationnement d'un panneau d'arrêt

Dans le projet de loi, le deuxième alinéa de l'article 386:

« 386. Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants:

2° à moins de 5 mètres d'une borne-fontaine et d'un signal d'arrêt; »

devient:

---

<sup>1</sup> Accès transports viables a lancé une campagne à cet effet en 2016: [www.article410.org](http://www.article410.org).

<sup>2</sup>

<http://www.wixxmag.ca/articles/des-methodes-efficaces-pour-inciter-l-arret-des-voitures-aux-passages-pie-tonniers>

« 386. Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants:

2° à moins de 3 mètres d'une borne d'incendie; »

La notion de distance minimale de 5 mètres exigée pour se stationner à proximité d'un signal d'arrêt est très importante pour la sécurité des piétons. En effet, celle-ci permet aux piétons de mieux voir la circulation automobile et permet, par conséquent, aux automobilistes de mieux voir les piétons à l'approche d'une intersection. Cette mesure garantit également une distance de freinage suffisante, particulièrement dans les rues où la vitesse de circulation est de 30 km/h et moins.

Nous recommandons donc de clarifier la modification proposée pour l'article 386 et que soit maintenue l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'un panneau d'arrêt.

## Circulation des cyclistes à l'extrême droite

**L'article 487** du Code de la sécurité routière:

« 487. Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité. »

est remplacé par le suivant :

« 487. Le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité. Il peut également circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation. »

Malgré la modification proposée de l'article 487, les cyclistes risquent de se retrouver dans la partie de la route la plus endommagée et la plus encombrée de débris de toute sorte, de même que dans la zone d'emportierage. Nous estimons raisonnable que les cyclistes circulent à droite de la chaussée, sans que cela nuise à leur sécurité. Nous recommandons donc que l'article 487 soit précisé avec l'ajout de l'alinéa suivant:

« Le cycliste peut circuler à une distance jugée sécuritaire des voitures stationnées et autres obstacles. »

## Rue partagée et vélorues

Nous saluons l'introduction des notions de rues partagées et de vélorues. Les municipalités auront enfin les outils nécessaires pour revoir le partage de l'espace et la convivialité de certains axes routiers. Cependant, quelques modifications apportées par le projet de loi 165 mériteraient d'être précisées.

### Vitesse maximale dans les rues partagées et vélorues

Les articles 496.4 et 496.7 visent à établir des vitesses maximales de circulation dans les rues partagées :

« 496.4. Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h. »

ainsi que dans les vélorues :

« 496.7. Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une vélorue à une vitesse excédant 30 km/h. »

Ces limites de vitesse sont appropriées, mais il faut aller plus loin en demandant au conducteur d'adopter le rythme des piétons et des cyclistes. On éviterait ainsi toute pression de la part de conducteurs se croyant dans le droit de rouler à la vitesse maximale permise.

Nous recommandons de préciser, dans chacun des cas, le comportement à adopter en présence de piétons ou cyclistes en ajoutant l'alinéa suivant aux articles 496.4 et 496.7 :

« En présence d'un piéton ou d'un cycliste, le conducteur d'un véhicule routier est tenu d'adopter la vitesse de ceux-ci jusqu'à ce qu'il puisse les dépasser en toute sécurité. »

## Distance de dépassement dans une vélorue

L'article 496.3 du projet de loi 165 propose ce qui suit :

« 496.3. L'article 341 s'applique sur une rue partagée et 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. »

Selon nous, cette précision contredit les modifications apportées au Code de la sécurité routière en 2016, qui déterminaient les distances minimales pour le dépassement d'un cycliste, soit un mètre dans les rues à 50 km/h ou moins, et un mètre et demi sur les routes dont la vitesse est de plus de 50 km/h.

En cohérence avec le principe de prudence, qui vise à protéger les usagers vulnérables, dont font partie les personnes âgées, les enfants, les personnes aveugles et malvoyantes, des usagers qui aimeront sans doute profiter du calme apporté par la multiplication des rues partagées et vélorues, nous recommandons la suppression de l'article 496.3.

## Des mesures à ajouter

Le projet de loi modernisant le Code de la sécurité routière est, à bien des égards, très intéressant. Par contre, le Québec pourrait avoir, selon nous, davantage d'ambition et être un leader dans le domaine. La refonte d'un texte de loi aussi important ne se fait pas souvent et il faut, à notre avis, saisir la chance d'être novateurs et de faire beaucoup plus que simplement rattraper le retard que nous avons sur d'autres pays.

### Le droit à la sécurité routière

Chaque jour, des millions de Québécois se déplacent pour aller travailler, étudier ou vaquer à diverses occupations. Se déplacer fait partie de nos vies, comme le sont d'autres activités essentielles à notre épanouissement et notre confort. Cette activité quotidienne entraîne malheureusement un nombre élevé d'accidents entraînant des blessures graves et des décès, une situation qui semble tolérée par la société québécoise.

Cette tolérance au risque sur les routes fait cependant figure d'exception si on la compare à d'autres milieux qui présentaient des caractéristiques accidentogènes en inscrivant le droit à la santé et à la sécurité en milieu de travail dans la Charte des droits et libertés du Québec. Or, considérant que 69 personnes ont perdu la vie sur leur milieu de travail en 2015 et que les Québécois consacrent en moyenne 6 heures par jour à cette activité, pendant que 361 personnes sont décédées sur les routes alors que les Québécois prennent en moyenne une heure par jour à se déplacer, il serait temps d'intervenir de manière musclée afin de garantir le droit à la sécurité routière pour tous les Québécois.

Suivant cette logique, nous sommes d'avis que le Québec devrait se doter d'une Loi sur la sécurité routière, à l'instar de la Loi sur la santé et la sécurité du travail. Cette loi, qui viserait la réduction à la source des facteurs accidentogènes présents sur nos routes, permettrait de couvrir tous les aspects qui touchent la sécurité routière, notamment l'état et la configuration des infrastructures routières, le comportement des usagers et la conception de véhicules routiers.

## Vision zéro

Depuis près de dix ans, l'European Transport Safety Council met en compétition les pays membres de l'Union européenne afin de stimuler leurs efforts dans la poursuite de l'amélioration de leur bilan routier. Les résultats de cette stratégie sont impressionnants: entre 2001 et 2013, le nombre de décès sur les routes a diminué de 53 % en moyenne parmi les 28 pays membres de l'Union européenne. En comparaison, le nombre de décès sur les routes au Québec a diminué de seulement 34 % pendant la même période.

Parmi les pays qui se démarquent par leur stratégie en sécurité routière, la Suède fait figure de chef de file par son approche Vision zéro qui a été reprise par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Dans son rapport sur la Vision zéro, l'OCDE décrit le but de cette approche en ces termes: « le but ultime est qu'aucun usager ne soit soumis à une énergie d'impact susceptible de causer la mort ou des blessures graves et invalidantes ». En d'autres termes, la Vision zéro met l'accent sur la responsabilité qu'ont les concepteurs de routes de créer des environnements qui permettront de réduire les risques de conflits entre les différents usagers de la route, et donc d'améliorer le bilan routier de façon importante et durable.

À l'heure actuelle, seule la Ville de Montréal a adopté la Vision zéro. Nous sommes d'avis que le Code de la sécurité routière devrait être bonifié afin d'inciter les municipalités de tout le Québec à se doter d'une Vision zéro, en définissant les critères de base d'une telle vision et en obligeant les municipalités à s'y conformer.

## Des sanctions proportionnelles au danger pour autrui

De manière générale, et dans le respect du principe de protéger les usagers de la route les plus vulnérables, nous recommandons que les sanctions et pénalités en cas de non-respect des priorités des piétons et cyclistes soient augmentées, entraînant également systématiquement des points d'inaptitudes. De même, les sanctions prévues contre les automobilistes qui seraient fautifs dans le cas d'un accident avec un cycliste ou un piéton devraient être augmentées.

À titre d'exemple, plusieurs états américains, dont la Californie, le Minnesota, le Wisconsin, le Massachusetts, le New Jersey, pour ne nommer que ceux-là, ont récemment adopté « a vulnerable road user law that increases penalties for a motorist that injures or kills a bicyclist or pedestrian »<sup>3</sup>.

Suivant cette logique, nous proposons de criminaliser l'usage du cellulaire au volant. Aujourd'hui, les distractions au volant causent davantage de blessés graves et de décès combinés que l'alcool au volant<sup>4</sup>.

<b>Alcool au volant (2010-2014)</b>	<b>Distractions au volant (2011-2015)</b>
140 décès	124 décès
340 blessés graves	686 blessés graves
1900 blessés légers	18 732 blessés légers
<b>Total: 2380</b>	<b>Total: 19 542</b>

Il faut souligner les importants efforts de sensibilisation qui ont été mis en place par les pouvoirs publics. Il apparaît cependant que la réglementation, pourtant claire au sujet de l'utilisation d'un cellulaire au volant, est difficilement appliquée. Aussi, afin d'envoyer un message sans équivoque à la population sur les dangers que représente cette pratique, nous recommandons que des accusations criminelles soient déposées contre les futurs automobilistes qui causeraient des accidents mortels ou avec blessés graves en raison de la distraction causée par l'utilisation d'un cellulaire au volant.

## Interdire le virage à droite au feu rouge en milieu urbain

Le virage à droite au feu rouge représente, pour les cyclistes et les piétons, une source d'insécurité importante en milieu urbain. Selon la Société de l'assurance automobile du Québec, l'entrée en vigueur du virage à droite sur feu rouge en 2003 a occasionné 7 décès et 37 blessés

<sup>3</sup> <http://bikeleague.org/content/report-cards>

<sup>4</sup> SAAQ, dans

<http://www.journaldemontreal.com/2017/02/18/le-cellulaire-au-volant-un-veritable-fleau-au-quebec>

graves jusqu'en 2015. Rappelons que ces statistiques excluent l'Île de Montréal, où le virage à droite au feu rouge est interdit.

Nous sommes d'avis que le virage à droite au feu rouge devrait être interdit sur tout le territoire québécois. Les avantages prétendus de cette manœuvre n'ont jamais été vérifiés, à titre d'exemple<sup>5</sup>:

- Le gain énergétique moyen pour un automobiliste qui se permet de virer à droite sur un feu rouge est de 2,64 litres par an, selon une étude du Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal;
- Le gain de temps, selon la densité de la circulation, oscille entre 3 et 15,6 secondes par jour, selon un examen de la documentation américaine mené par la SAAQ, le MTQ et la Ville de Montréal.

La liste des faux avantages de la manœuvre est longue, mais on peut par contre lui attribuer directement 7 décès et 37 blessés graves, sans parler du sentiment d'insécurité ressenti par les piétons face au respect de leur priorité aux intersections gérées par des feux depuis la mise en place de l'autorisation du virage à droite au feu rouge. La priorité devrait, encore cette fois, pencher vers la protection des usagers de la route les plus vulnérables, en cohérence avec la Vision zéro. Par ailleurs, l'autorisation de virage à droite au feu rouge doit demeurer pour les cyclistes.

## Idaho stop

Nous proposons la modification des articles 359 et 368 en permettant aux cyclistes d'effectuer un *Idaho stop* face à un panneau d'arrêt, qui deviendrait alors pour eux l'équivalent d'un cédez-le-passage, et un simple arrêt devant un feu rouge, ce afin d'encadrer une pratique courante le plus souvent tolérée par les services de police. Cette modification à la réglementation en vigueur aurait également comme avantage d'augmenter la prévisibilité du comportement des cyclistes en plus de rendre plus rapides, et donc plus attrayants, les déplacements à vélo.

---

<sup>5</sup> Noooooon! Pas encore le débat sur le virage à droite au feu rouge..., François Cardinal, La Presse, 13 avril 2013, <http://blogues.lapresse.ca/avenirmtl/2013/04/13/pas-encore-le-debat-sur-le-virage-a-droite-au-feu-rouge%E2%80%A6/>

Introduite dans l'État d'Idaho en 1982, la loi de l'*Idaho stop* permet aux cyclistes faisant face à un panneau d'arrêt de ralentir et de poursuivre leur chemin si ce dernier est dégagé. De même, les cyclistes approchant un feu rouge doivent s'arrêter complètement et peuvent, si la route est dégagée, poursuivre leur chemin vers la gauche et vers l'avant. Le virage à droite est effectué comme un cédez-le-passage. La figure suivante illustre le comportement attendu des cyclistes face aux différents éléments de signalisation routière<sup>6</sup>.

Approaching a...	Idaho Cyclists	Everybody Else
		
		
		

Une vidéo produite par Spencer Boomhover, qui milite pour la mise en place de l'*Idaho stop* dans l'État d'Oregon, résume bien en quoi consiste cette pratique. On trouve cette vidéo à l'adresse suivante: <http://vimeo.com/4140910>.

## Équipement de sécurité pour les véhicules lourds en milieu urbain

Afin de diminuer le nombre de décès et blessés grave sur les routes en milieu urbain, nous recommandons au législateur de rendre obligatoire l'installation de protections latérales sur les véhicules lourds.

Les « jupettes » sont obligatoires depuis plus de 20 ans en Europe. Selon une étude réalisée par le Conseil national de recherches du Canada<sup>7</sup>, une réduction de 61 % des décès de cyclistes lors d'accidents latéraux avec des véhicules lourds a été notée en Grande-Bretagne depuis la mise en place de l'obligation d'équiper les véhicules lourds de protections latérales. Malgré le dépôt de projets de loi à la Chambre des communes relativement à ces équipements en 2006, 2011 et 2014, aucune réglementation n'est encore en vigueur.

<sup>6</sup> Mission Bicycle Compagny, What So Special About Stopping In Idaho?  
<https://www.missionbicycle.com/blog/whats-so-special-about-stopping-idaho>

<sup>7</sup> Consulté dans La Presse, 24 août 2016.  
[http://plus.lapresse.ca/screens/ccdd87a2-5d9d-4c2d-a4e0-abf7b6677d75\\_\\_7C\\_\\_vJeMyJ.XoCt9.html](http://plus.lapresse.ca/screens/ccdd87a2-5d9d-4c2d-a4e0-abf7b6677d75__7C__vJeMyJ.XoCt9.html)



---

Accès transports viables  
870, avenue De Salaberry, bureau 307  
Québec (Québec) G1R 2T9  
Tél. : (418) 648-1242  
Télec. : (418) 524-4112  
[acces@transportsviables.org](mailto:acces@transportsviables.org)  
[www.transportsviables.org](http://www.transportsviables.org)