Les déplacements actifs et l'apaisement de la circulation

Conférence dans le cadre de la
Soirée de consultation et de présentation du plan d'apaisement de la circulation 2016-2018
Arrrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles
6 Juillet 2015
Par Alexandra Coelho

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

À propos

Le CEUM est un organisme militant et non partisan fondé en 1996 par des citoyens engagés dans la communauté.

Il conçoit des projets qui contribuent à bâtir des villes écologiques, démocratiques et en santé.

THÈMES DE LA CONFÉRENCE

- Les caractéristiques des déplacements actifs et des piétons et des cyclistes
- Les échelles d'intervention en mobilité durable
- Exemples de solutions d'aménagement issues du guide ***Pour une ville qui marche***

Les usagers des déplacements actifs

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

DÉPLACEMENTS ACTIFS, DE QUOI S'AGIT-IL?

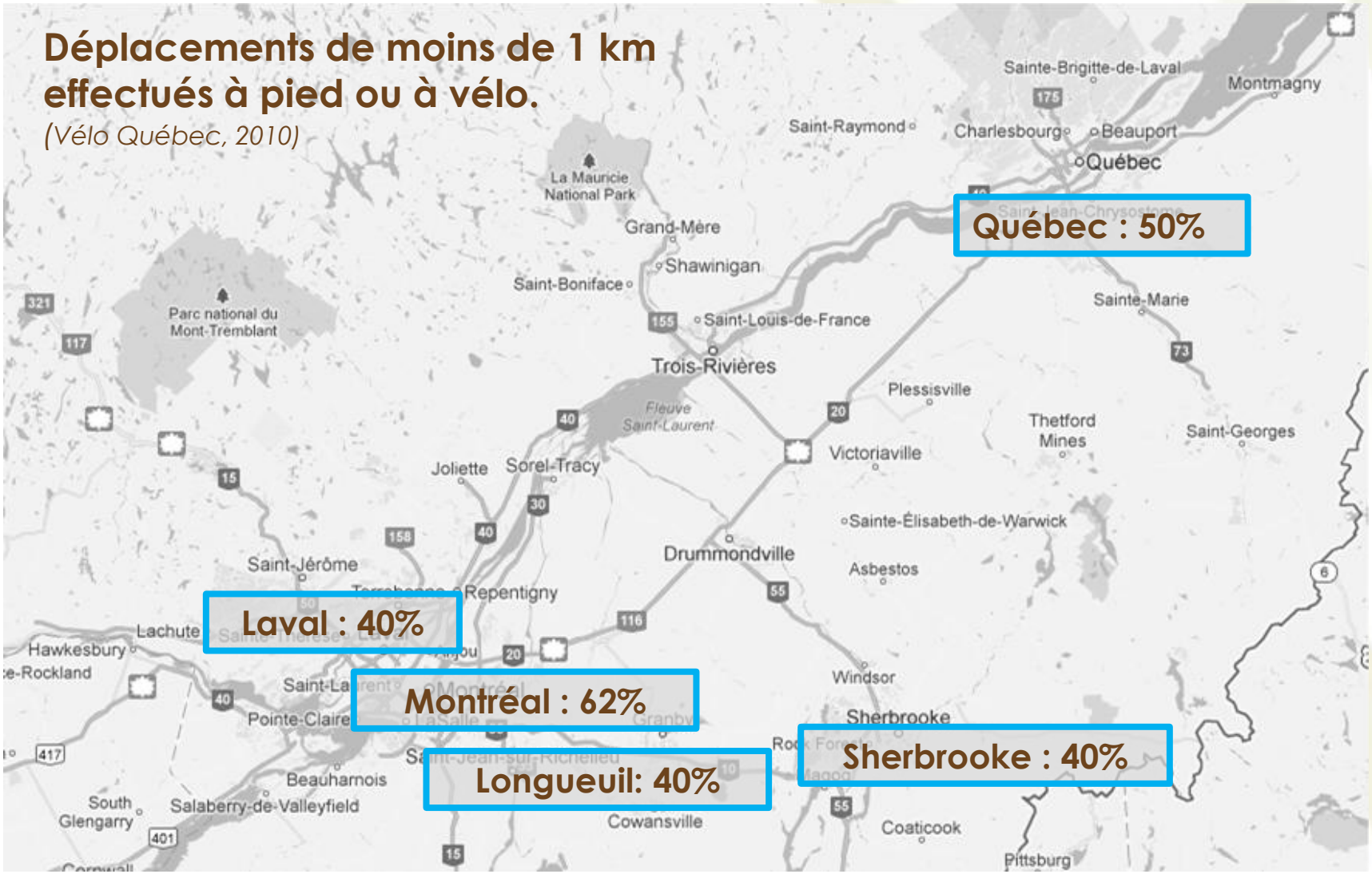
DÉPLACEMENTS ACTIFS : Toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire *(Vélo Québec, 2011)*.

La marche et le vélo sont les plus communs, mais ils comprennent aussi : le patin à roues alignées, la trottinette, la planche à roulettes, etc.

On distingue trois usages différents du cyclisme :

- transport ;
- loisirs ;
- tourisme.

CHOIX DES MODES DE TRANSPORT



CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

LA VITESSE DE DÉPLACEMENT ET LES DISTANCES FRANCHIES

Sur de courtes distances, les modes actifs sont les choix les plus efficaces et les plus populaires.

Vitesse moyenne de déplacement (Vélo Québec, 2010)

Piéton enfant/aîné
0,9 à 1,6 m/s (3 à 6 km/h)

Piéton adulte
1,2 à 2,1 m/s (4 à 8 km/h)

Cycliste 20 à 30 km/h,
jusqu'à 50 km/h en descente

Distance moyenne franchie

en 5 minutes de marche

Jeunes et aînés
400 mètres

Adultes
500 mètres

en 20 minutes à vélo

Adultes
5 km

Source: Vélo Québec

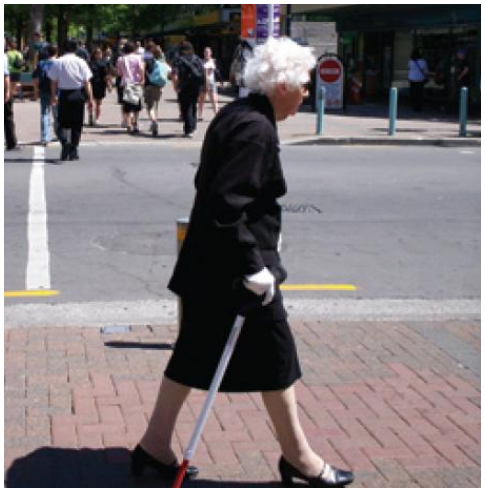
DIFFÉRENTS USAGERS, DIFFÉRENTS BESOINS

Les jeunes

- Perception réduite et vision périphérique limitée.
- Attention et capacités cognitives limitées.
- Difficulté à estimer la vitesse, la distance et à localiser la provenance des sons.
- Agissements impulsifs et imprévisibles.
- Méconnaissance de la signalisation routière et des conventions liées à la circulation.

Les aînés

- Déplacements plus lents.
- Faible acuité visuelle et auditive.
- Peu de tolérance au mauvais temps.
- Agilité et équilibre restreints.
- Craintif pour sa sécurité.
- Réflexes plus lents.
- Plus faible endurance plus faible.



Les personnes à mobilité réduite

- Usage de dispositif d'aide à la mobilité.
- Stabilité, sens de l'équilibre et agilité limités.
- Endurance réduite et limitée.
- Dextérité et coordination des mouvements réduite.

Les usagers des transports actifs

Les échelles d'intervention en mobilité durable

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Les échelles de planification et d'intervention en mobilité durable

Échelle provinciale

Orientations gouvernementales, révision du Code la de la sécurité routière, Normes du MTQ.

Échelle régionale (agglomération, métropolitaine)

Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal, Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Échelle de la Ville

Plan de transport, Charte du piéton

Échelle de l'arrondissement

PDD, PPU, PU, PLD,

Plan Triennal d'apaisement de la circulation (2016-2018) de l'arrondissement

Des solutions d'aménagement

CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

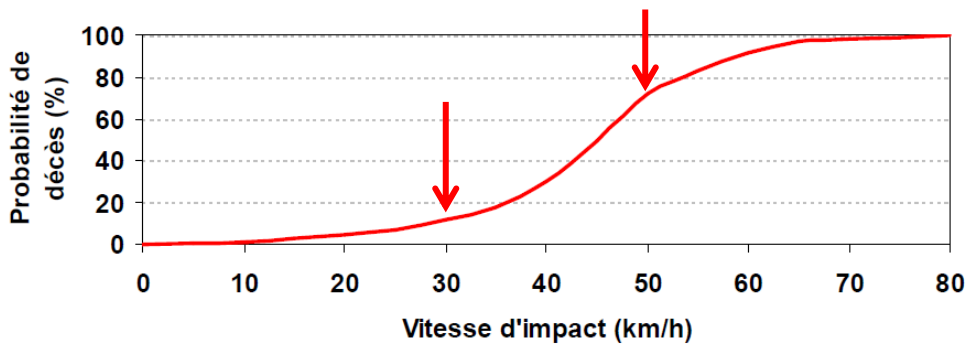
GUIDE - **Pour une ville qui marche**

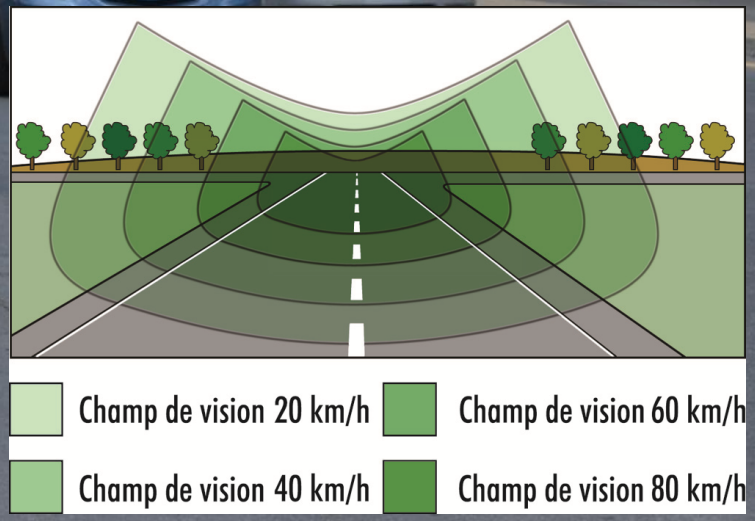
11 principes et étapes pour guider les décideurs vers le passage à l'action

CONSTAT Vitesse de circulation excessive

Probabilité de décès d'un piéton selon la vitesse d'impact

Ashton, 1982





PRINCIPE 1

Réduire la vitesse de circulation réelle sur les rues résidentielles et près des lieux fréquentés.

PAR OÙ COMMENCER ?

- Identifier les lieux où les piétons sont les plus nombreux ou vulnérables.

- Miser sur des aménagements physiques comme des rétrécissement de rues, des avancées de trottoir et de la signalisation routière pour apaiser la circulation et sécuriser les déplacements des piétons.

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, Montréal.
Crédit : Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Rue Plessis, Montréal.
Crédit : CEUM

Arrondissement Rosemont La-Petite-Patrie, Montréal.
Crédit: CEUM

Avancées de trottoirs plantées de part et d'autre de la chaussée.
Intersection du chemin Clyde et du croissant Geneva, Ville Mont-Royal.
Crédit : CEUM

CONSTAT Infrastructures de transports actifs et collectifs inexistantes ou inadéquates

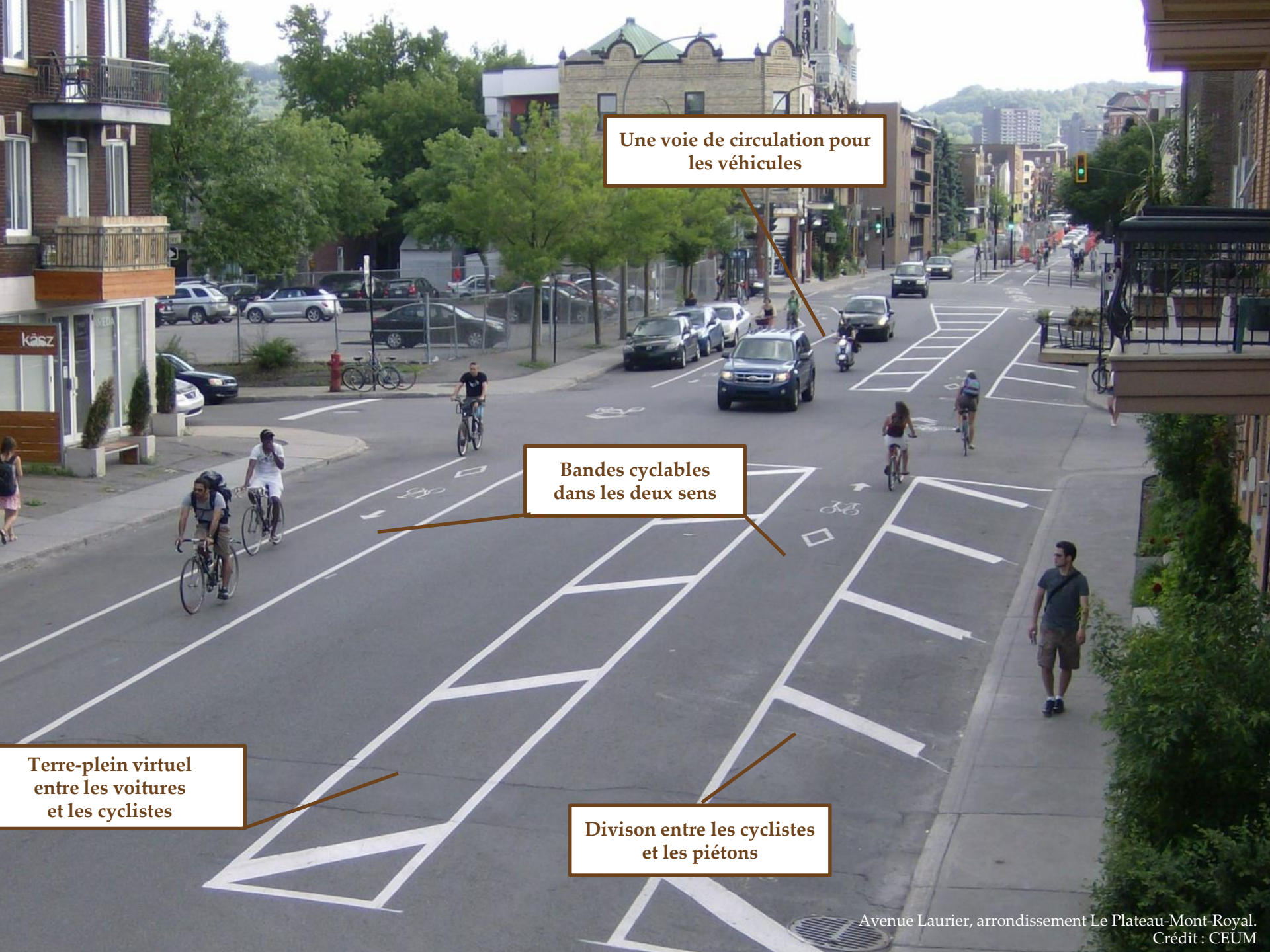
PRINCIPE 2

Partager équitablement les rues pour favoriser les déplacements de l'ensemble des usagers.

PAR OÙ COMMENCER ?

- Élaborer un plan directeur de circulation pour identifier les rues à repartager entre tous les usagers.

- Faire le choix de prioriser le transport collectif sur les rues achalandées en réduisant l'espace alloué à l'automobile en solo.



Avenue Laurier, arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.
Crédit : CEUM

CONSTAT Intersections dangereuses

QVAS NDG Sud-Est, à l'entrée d'une bretelle d'autoroute, arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grace. Crédit : CEUM

PRINCIPE 4

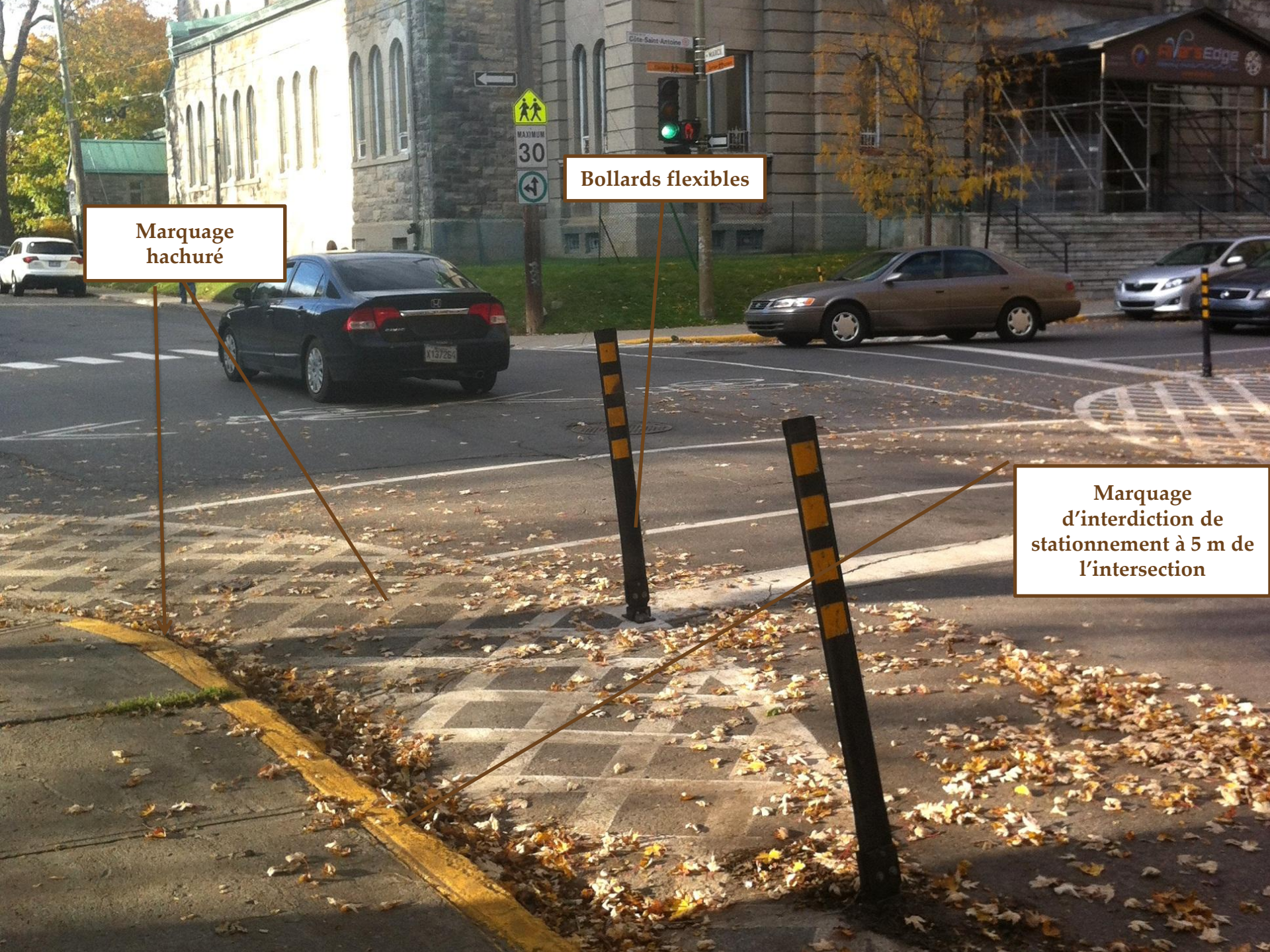
Sécuriser la traversée des rues pour accroître la visibilité et le confort des piétons et des cyclistes.

PAR OÙ COMMENCER ?

- Assurer le dégagement visuel des intersections en appliquant la règlementation qui interdit de se stationner à moins de cinq mètres d'un passage pour piétons.

- Mettre en place des avancées de trottoirs ou des terre-pleins avec ilot central pour raccourcir la traversée et rendre le piéton plus visible.

- Augmenter les temps de traversée des rues pour permettre à l'ensemble des piétons de se déplacer de manière sécuritaire et conviviale.


Marquage hachuré
Bollards flexibles
Marquage d'interdiction de stationnement à 5 m de l'intersection

Beloeil. Crédit: DSP Montétégie

Intersection de la rue Villeneuve et de l'avenue de L'Esplanade, arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, Montréal. Crédit : CEUM

Intersection du boul. Décarie et de la rue Beaudet, arrondissement Saint-Laurent, Montréal.
Crédit : CEUM

« Les cultures et les climats sont différents partout dans le monde, mais les gens sont les mêmes. Ils changent leurs habitudes en fonction des services, des équipements que nous mettons à leur disposition. »

Jan Gehl,
architecte et urbaniste danois

Où nous trouver?

Pour découvrir les réalisations, les services professionnels, les publications et participer aux activités; visitez le www.ecologieurbaine.net