

Mesures d'apaisement de la circulation 2024

Conseil d'arrondissement du 3 septembre

Présentateur :

Jean Cardin, ing. Chef de division

Direction du développement du territoire et des études techniques

Plan de la présentation

1. **La Vision zéro: Le bilan et les outils de gestion;**
2. **Les mesures d'apaisement de la circulation;**
3. **Les principaux chantiers 2024**
 - a. Sécurisation aux abords des écoles et mise aux normes des bandes cyclables de la rue de Verdun
 - b. Réaménagement géométrique de la 1ère Avenue
 - c. Sécurisation en mode transitoire - École des Marguerite et Place du Commerce

1-La Vision zéro c'est quoi ?

- Approche de gestion de la sécurité routière
- Créé en Suède dans les années 90
- En pleine croissance en Amérique du Nord

Objectif pour la Ville de Montréal:

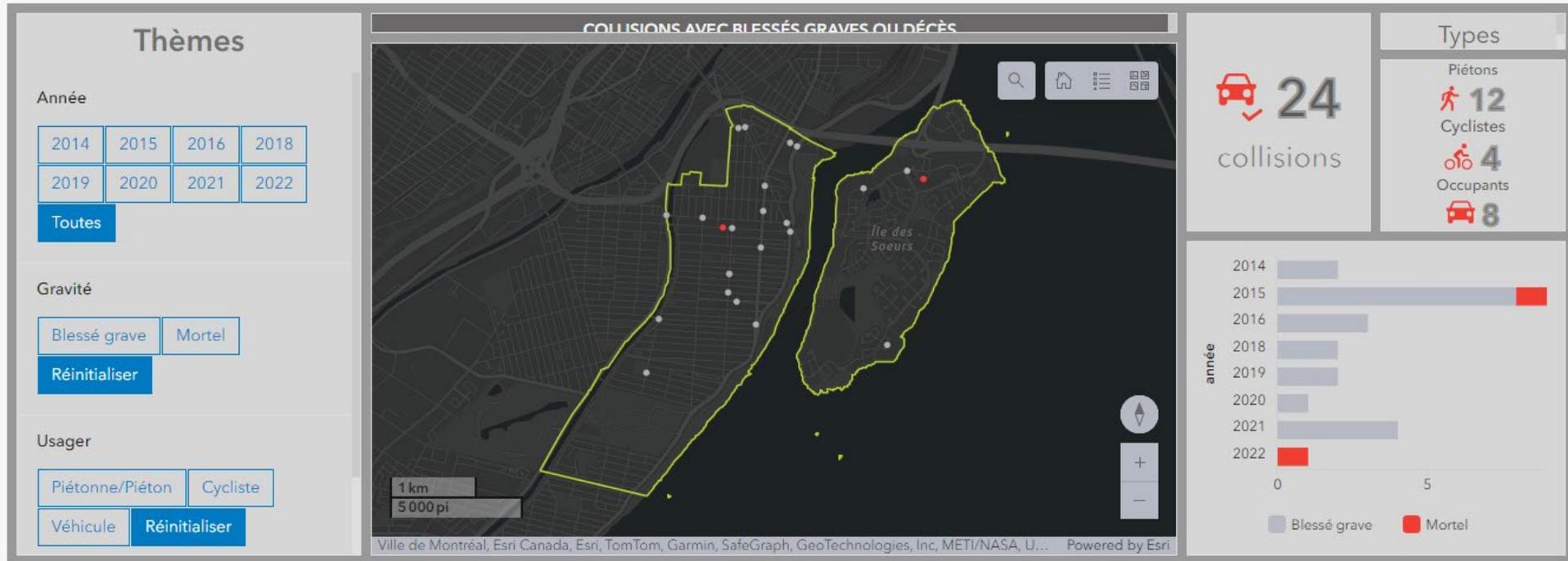
- Zéro décès et blessé grave sur le réseau routier de l'agglomération en 2040



1-Vision zéro – Avant d'agir...bien comprendre!



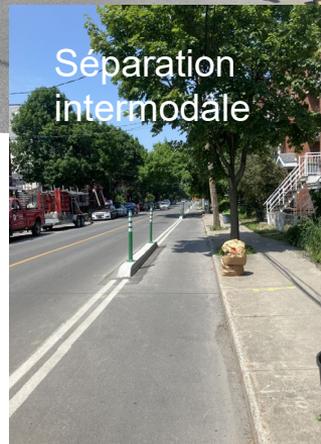
1-Vision zéro – Avant d'agir...bien comprendre!



2-Les mesures d'apaisement

- a) **Déviations verticales** (dos d'ânes, intersections surélevées et trottoirs traversants);
- b) **Déviations horizontales** (saillies et îlots);
- c) **Réduction des largeurs** (...des chaussées);
- d) **Séparations des usagers** (zones tampons, délinéateurs, bordures intermodales);
- e) **Balises centrales;**
- f) **Afficheurs de vitesse.**

Quelques mesures d'apaisement en images...



2-Mesures d'apaisement: Objectifs et bénéfices

Améliorer la sécurité des usagers vulnérables

↓ Accidents
↑ Bien-être et sentiment de sécurité

Améliorer le confort des piétons

↑ Qualité de vie
↑ Confort du parcours des usagers (en particulier ceux ayant une mobilité réduite et autres limitations)

Optimiser l'occupation des emprises routière

↑ Surfaces végétalisées et de l'indice de réflectance
↓ Îlots de chaleur
↑ Surfaces permettant la percolation des eaux de ruissellement

Cas concret #1

Rue de Verdun

Sécurisation aux abords des écoles et mise aux normes des bandes cyclables

Aménagement d'intersections surélevées

1. Déviations horizontales (avancées de trottoirs, îlots);
2. Déviations verticales (dos d'ânes, trottoirs traversants, intersections surélevées);
3. Matériaux colorés et texturés.



Intersection Rielle/de Verdun



Intersection Willibrord/de Verdun

Aménagement d'intersections surélevées (suite)

- Permet une traverse quasi de plain-pied (presque sans dénivellation) dans tous les axes, permettant une fluidité des déplacements des usagers présentant des enjeux d'accessibilité;
- Oblige les véhicules à ralentir puisque ceux-ci rencontrent une différence de niveau;
- Marque la différence entre 2 environnements (voie de circulation automobile vs trottoir et bande cyclable);
- Surélève les usagers à mobilité active dans toutes les directions de l'intersection (idéal pour les intersections très achalandées).

Aménagement de voies traversantes

- Surélève les usagers à mobilité active dans l'axe de la rue de Verdun (soit l'axe principal fréquenté par les piétons et les cyclistes);
- Permet une traverse de plain-pied (sans dénivellation) dans l'axe de la rue de Verdun, permettant une fluidité des déplacements des usagers présentant des enjeux d'accessibilité;
- Oblige les véhicules à ralentir puisque ceux-ci rencontrent une différence de niveau;
- Marque la différence entre 2 environnements (voie de circulation automobile vs trottoir et bande cyclable).



Intersection Gordon/de Verdun

Cas concret #2

1ère Avenue (entre Bannantyne et de Verdun)

Réaménagement géométrique

Géométrie

- 1 voie de circulation de 3,5 mètres de largeur
- 2 voies de stationnement de 2,4 mètres de largeur
- Trottoirs existants conservés et aménagement d'une bande végétalisée côté nord
- Nouveaux trottoirs aménagés avec des fosses de plantation côté sud
- Amorces de ruelles de type ruelles vertes
- Aménagement de saillies avec dos d'ânes allongés



Simulation de coupe de la rue de Verdun avec aménagements proposés

Image : Logiciel Streetmix



Exemple d'un aménagement effectué à mi-tronçon de la 5e Avenue (entre de Verdun et Wellington en 2021)

Avancées de trottoirs à mi-tronçon avec dos d'âne allongé

- Surélève les usagers à mobilité active dans leur traversée de la chaussée
- Permet une traverse avec une très faible dénivellation, ce qui favorise l'accessibilité universelle
- Oblige les véhicules à ralentir puisque ceux-ci rencontrent une différence de niveau
- Marque visuellement la zone de traverse et dégage la visibilité pour tous les usagers

Avancées de trottoirs dans l'axe de la placette publique devant la Mairie d'arrondissement avec dos d'âne allongé

- Surélève les usagers à mobilité active dans leur traversée de la chaussée
- Permet une traverse avec une très faible dénivellation ce qui favorise l'accessibilité universelle
- Oblige les véhicules à ralentir puisque ceux-ci rencontrent une différence de niveau
- Marque visuellement la zone de traverse et dégage la visibilité pour tous les usagers

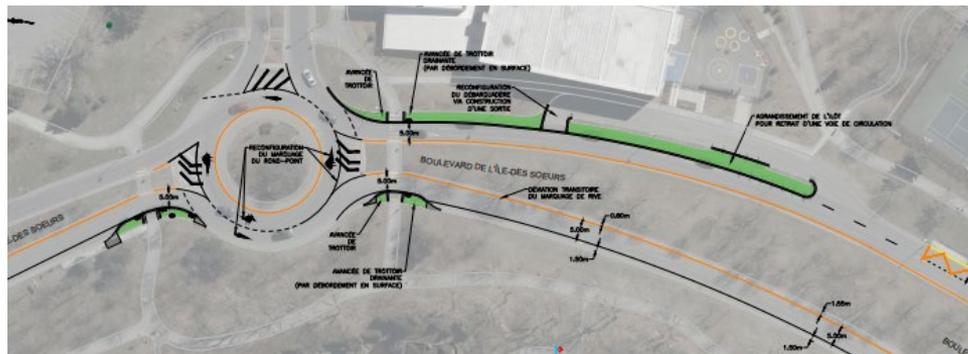


Cas concret #3

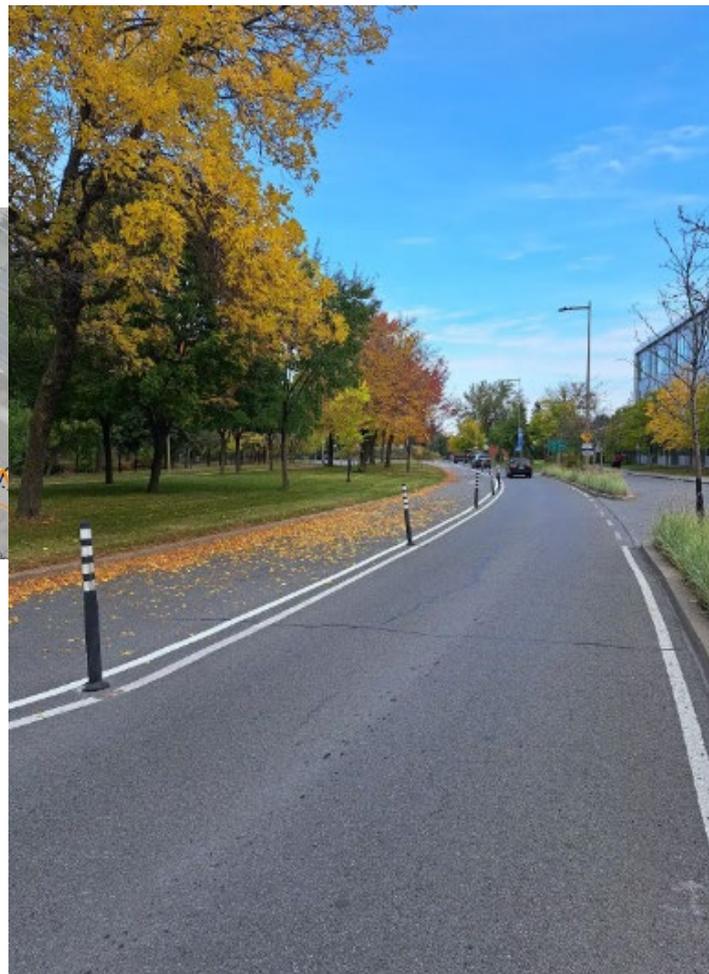
Sécurisation en mode transitoire

École des Marguerite et Place du Commerce

Sécurisation en mode transitoire



École des Marguerite



Sécurisation en mode transitoire

Place du Commerce



Mesures d'accessibilité universelle mises en place durant les travaux



Rampe en pierre concassée



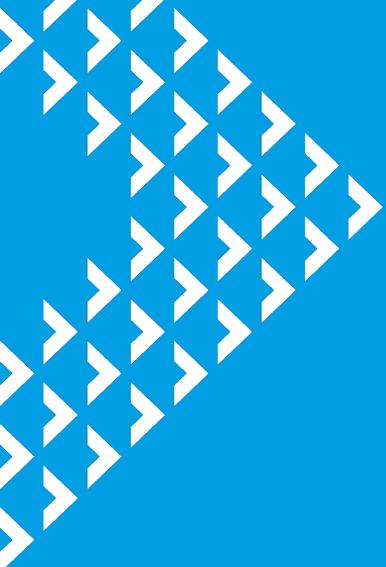
Passerelle en bois



Intersection accessible avec signaleur



Maintien d'un trottoir continu



Direction du développement du territoire et des études techniques