



Outils pour les professionnels et décideurs pour des rues plus sécuritaires et conviviales

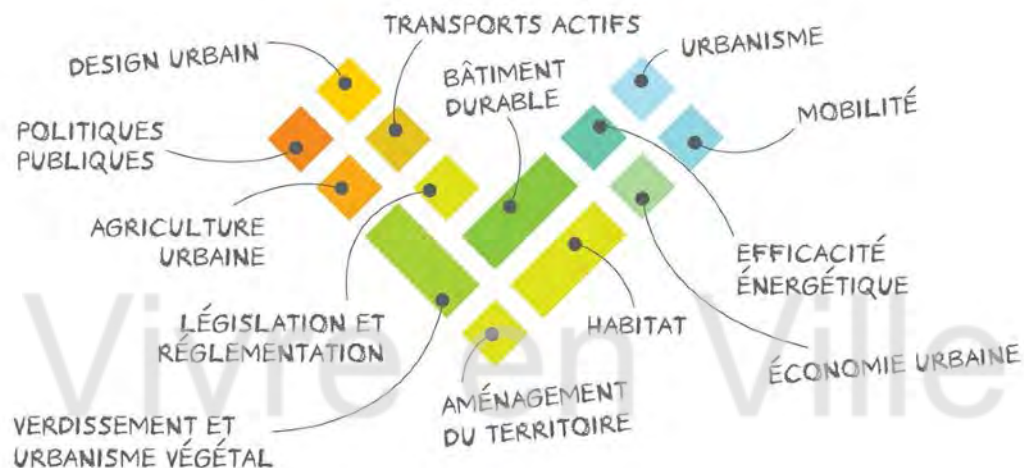
Pierre-Yves Chopin, 26 octobre 2022

Combien d'opportunités manquées ?



Source :Vivre en Ville

À propos de Vivre en Ville



Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

formation



Conseil et accompagnement

- Tadoussac
- Saguenay
- Saint-Fulgence
- Québec
- L'Ancienne-Lorette
- Portneuf
- Saint-Charles-Borromée
- MRC de Joliette
- Rosemère
- Deux-Montagnes
- Saint-Eustache
- MRC des Pays-d'en-Haut
- Saint-Placide
- Lachute
- Gatineau
- Chelsea
- Causapscal
- Rivière-du-Loup
- Cap-Saint-Ignace
- Saint-Pierre-de-Montminy
- Beaumont
- Lévis
- MRC de La Nouvelle-Beauce
- Saint-Lambert-de-Lauzon
- Scott
- Saint-Isidore
- Saint-Bernard
- Sainte-Marguerite
- Saints-Anges
- Sainte-Marie
- MRC de L'Érable
- Plessisville
- Victoriaville
- MRC d'Arthabaska
- Nicolet
- Massueville
- Saint-Georges-de-Windsor
- Wotton
- Saint-Hyacinthe
- Saint-Amable
- Belœil
- Brossard
- Saint-Bruno-de-Montarville
- Candiac
- Longueuil
- MRC de Roussillon
- Saint-Constant
- Sainte-Catherine
- Châteauguay
- Beauharnois
- Montréal
- Laval

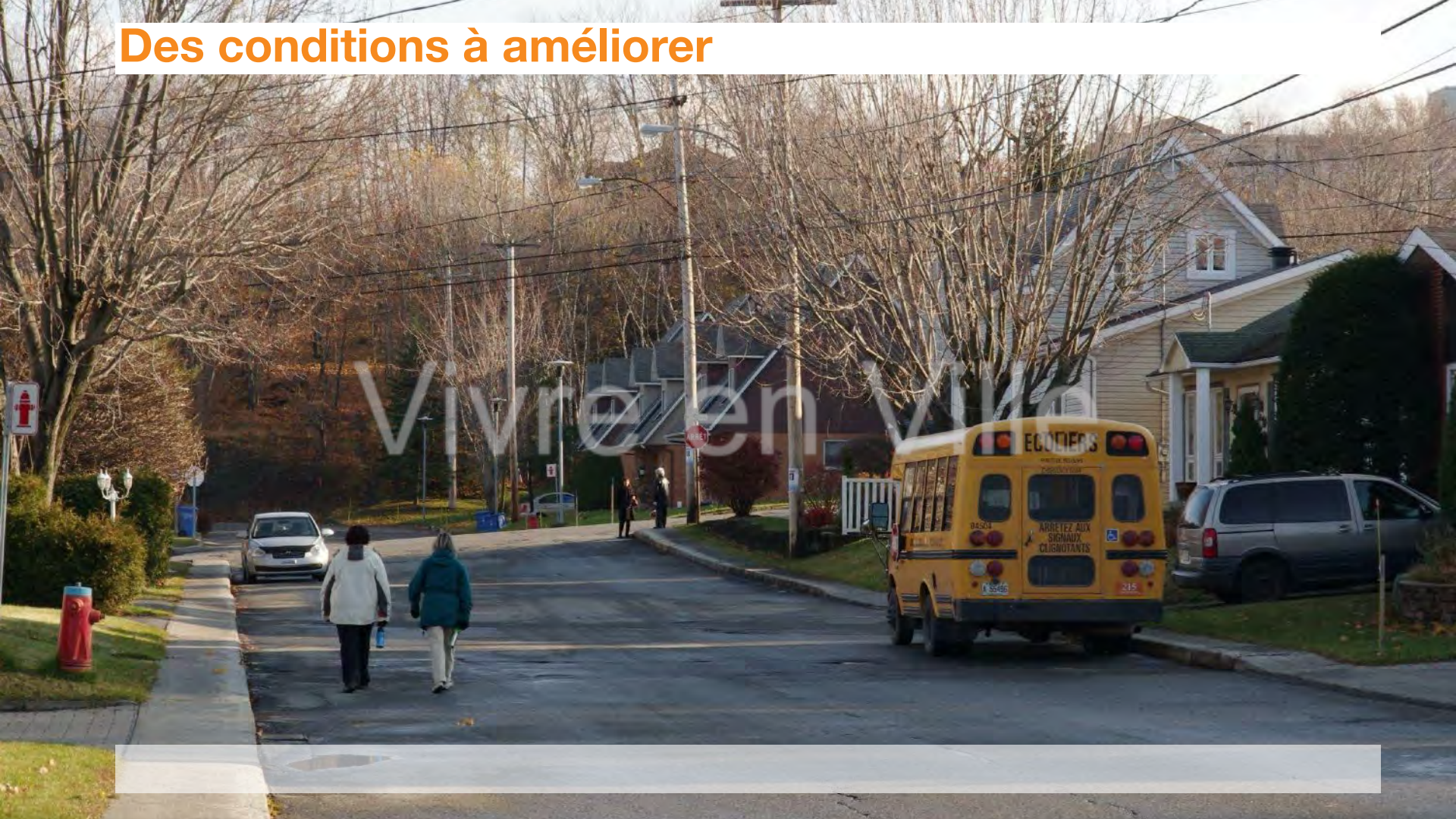


Des progrès indéniables

Vivre en ville



Des conditions à améliorer



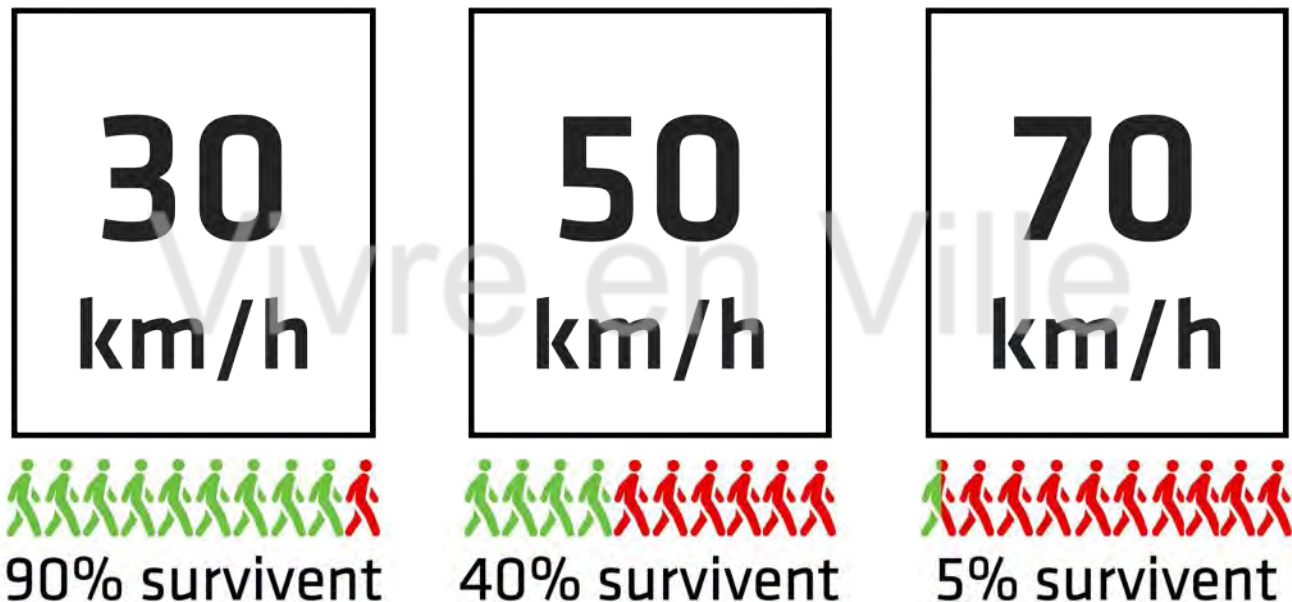
Signalisation et répression ne suffisent pas



Photo : Érick Labbé, Le Soleil

Des changements nécessaires

Probabilité de survie des piétons selon la vitesse d'impact



Source : Vivre en Ville, d'après (pour les données) NACTO, 2016 ; Pasanen, 1993 ; Royaume-Uni. DETR, 1998 ; Rosen et Sanders, 2009 ; Tefft, 2011 ; et (pour l'illustration) Seattle DOT



Des ressources techniques disponibles

Aménager pour les piétons
et les cyclistes

Guide technique



Photo 33
Déviation pour piétons
sur rue Montpelier,
Québec



Photo 34
Rue fermée aux automobiles,
avec pistes cyclables,
rue Montmagny, Québec



Notre contribution pour améliorer nos voies

Collection Passer à l'action

CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE DE RUES APAISÉES

Outils pour concilier accessibilité,
convivialité et sécurité sur les rues partagées
et les rues étroites

Collection Passer à l'action

TRANSFORMER LES BOULEVARDS ET LES RO À VOCATION COMMERCIALE

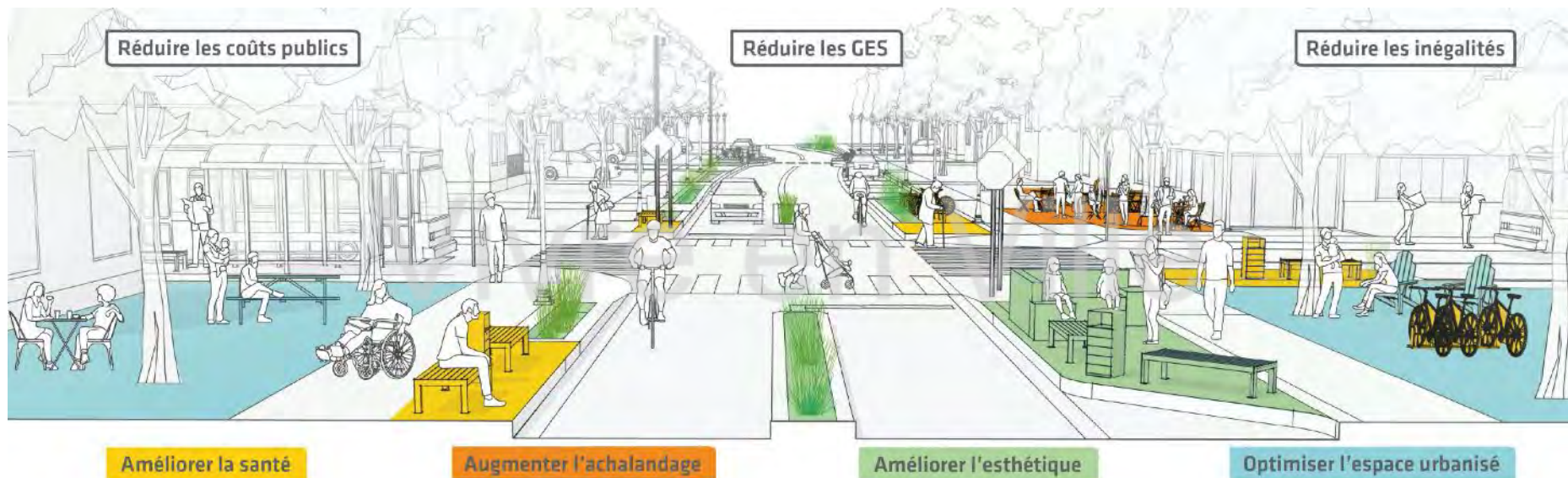
Outils pour requalifier les strips commerciales en m
de vie conviviaux et sécuritaires

Transports
Québec



Projets financés par le ministère des Transports
du Québec, par l'entremise du Programme d'aide
financière du Fonds de la sécurité routière

Des bénéfices potentiels nombreux

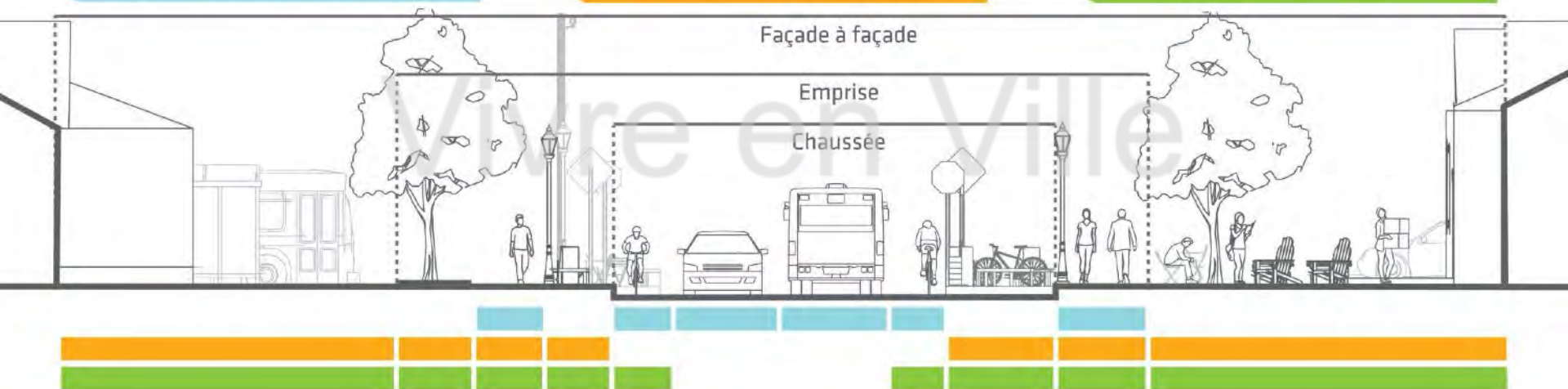


Des espaces publics aux rôles multiples

Un rôle physique, par les déplacements qu'elle supporte

Un rôle social et économique, par les activités qu'elle accueille

Un rôle environnemental, par son aménagement et les modes favorisés



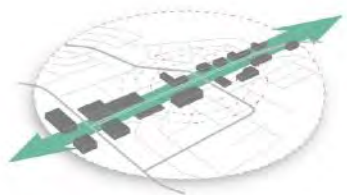
Comprendre nos rues

Vivre en Ville



Comprendre nos rues

Rôle



Au sein de la trame viaire

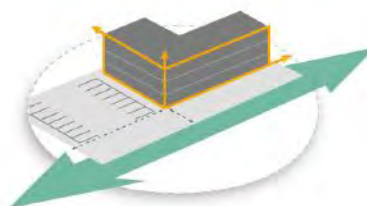


Par l'intégration des modes de déplacement



Par les activités auxquelles donne accès

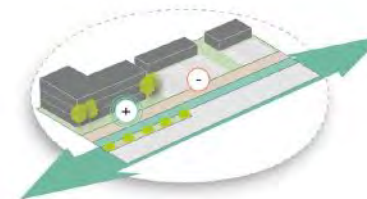
Identité



Par les bâtiments riverains



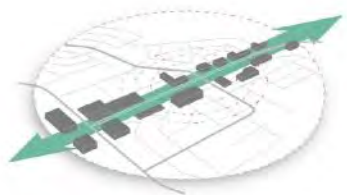
Par l'aménagement de l'espace public



Par l'ambiance dégagée par les lieux

Comprendre nos rues

Rôle



Au sein de la trame viaire

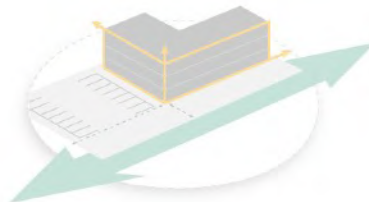


Par l'intégration des modes de déplacement



Par les activités auxquelles donne accès

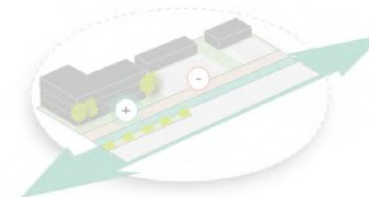
Identité



Par les bâtiments riverains



Par l'aménagement de l'espace public



Par l'ambiance dégagée par les lieux

Vivre en Ville

Comprendre nos rues

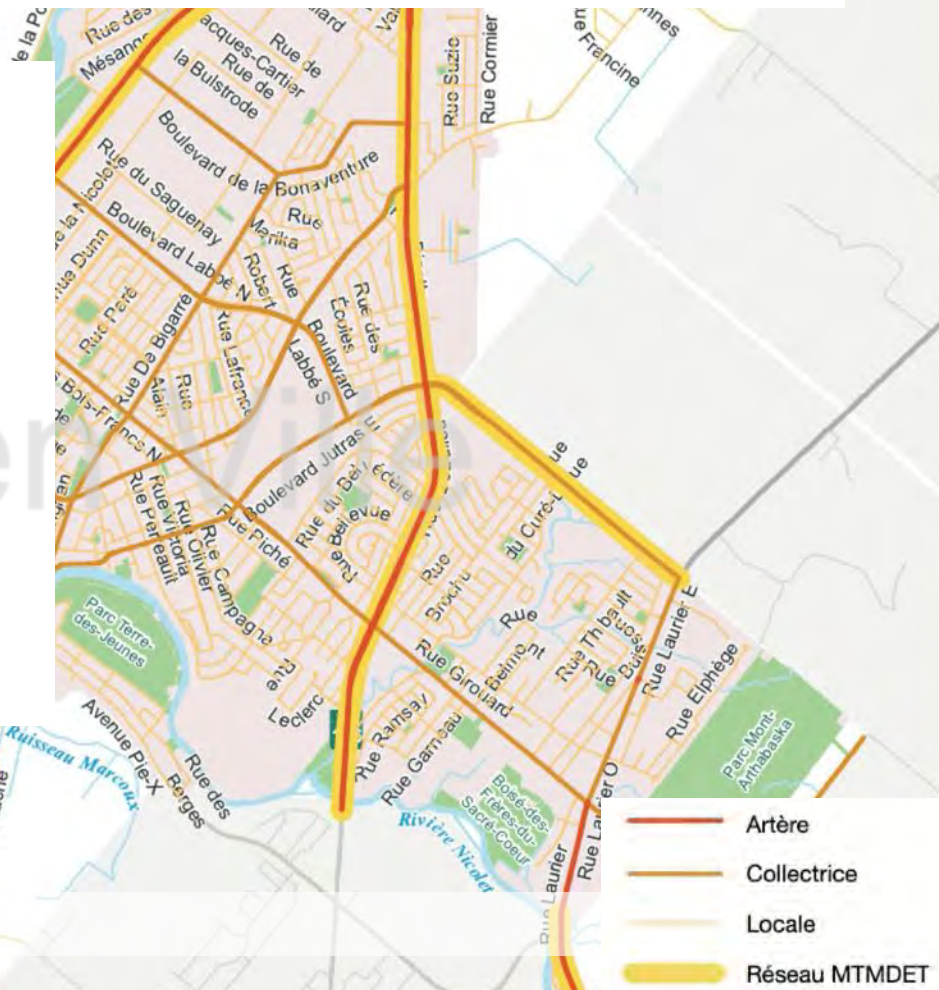
Une hiérarchie à reconsidérer

Classification fonctionnelle

- Artères
- Collectrices
- Locales

Déterminé par :

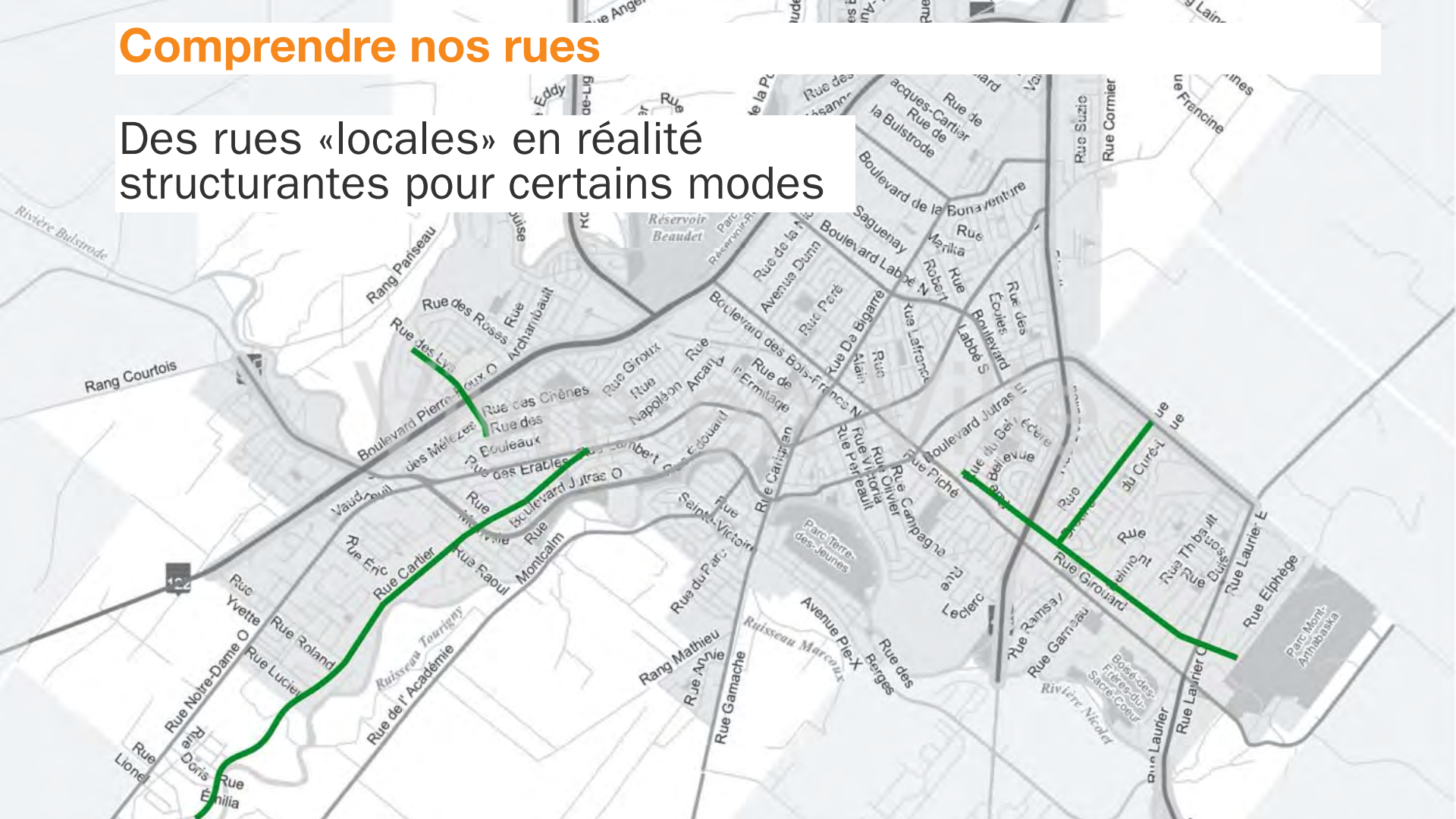
- la géométrie de la voie
- la circulation routière
- les connexions hiérarchiques



Source : Ville de Victoriaville

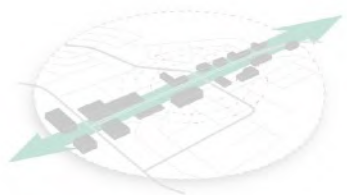
Comprendre nos rues

Des rues «locales» en réalité structurantes pour certains modes



Comprendre nos rues

Rôle



Au sein de la trame viaire

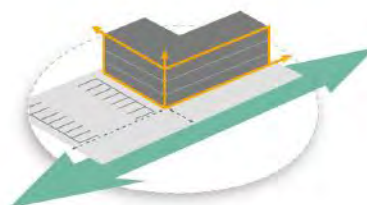


Par l'intégration des modes de déplacement



Par les activités auxquelles donne accès

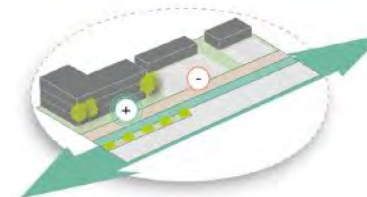
Identité



Par les bâtiments riverains



Par l'aménagement de l'espace public



Par l'ambiance dégagée par les lieux

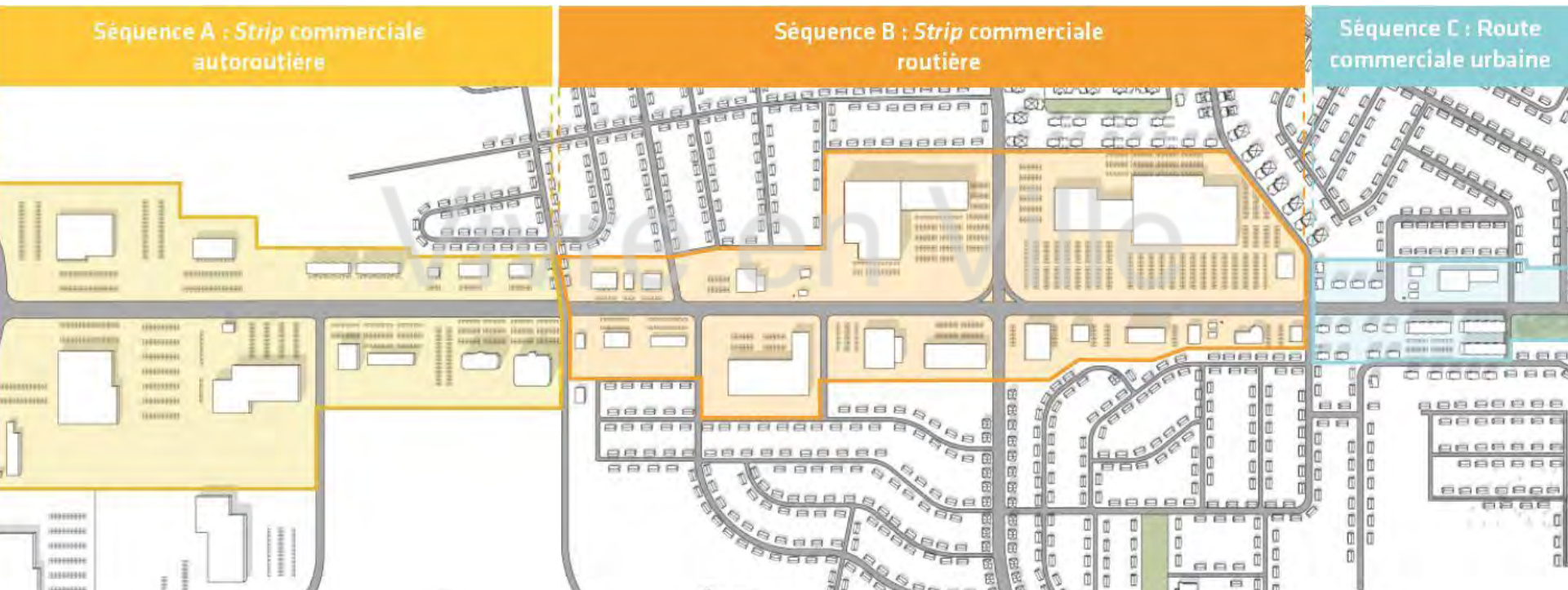
Comprendre nos rues

Des identités variables

Séquence A : *Strip commerciale*
autoroutière

Séquence B : *Strip commerciale*
routière

Séquence C : Route
commerciale urbaine



Transformer nos voies

Vivre en Ville



Collection Passer à l'action

CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE DE RUES APAISÉES

Cartes pour concevoir l'accessibilité
complète et sécuriser les rues partagées
et les rues étroites

Les
et les cycles

Chaque jour au Québec
par un véhicule. Tous les
Bien que le bilan routier 2009
la situation des piétons n'est
2010

La rue est composée
aux bâtiments, four
et peuvent être à l'o
Un projet de rue ap
un meilleur équil
» l'espace accord
» l'encadrement
» les aménagem

EN PLAC

R LE

Partager

Le développe
piétons qui c
Aménager
peuvent être

Des ressources pour

- développer un argumentaire
- mobiliser les parties prenantes
- structurer la démarche
- sélectionner des mesures
- recourir aux aménagements transitoires

Publications disponibles sur :

vivreenville.org/rues | vivreenville.org/routes



Rue du Trait Carré, Charlesbourg / Vivre en Ville



Une chaussée restreinte



Avenue Shamrock, Montréal / Vivre en Ville

Des composantes communes



Des aménagements à échelle humaine



King Street, Kitchener / Vivre en Ville



Du stationnement limité et encadré

Des différences importantes

RUE PARTAGÉE



Priorité au piéton qui peut circuler partout
Un espace qui se distingue
Absence de ségrégation physique
Corridor d'accessibilité universelle
Peu de circulation, à 20 km/h

RUE ÉTROITE



Règles habituelles de priorité
Espaces dédiés aux piétons
Vitesse limitée à 30 ou 40 km/h

DE RUES

Outils pour concilier accessibilité, convivialité et sécurité sur les rues partagées et les rues étroites

UNE RUE ÉTROITE ET PARTAGÉE

Par sa flexibilité d'utilisation, la rue partagée permet d'occuper une emprise restreinte de façon conviviale et optimale. Cela en fait une solution pertinente pour réaménager une voie dans un milieu ancien ou pour optimiser l'espace dans un nouveau quartier.

Chaussée et corridor d'accessibilité universelle

1. Chaussées partagées sur laquelle les piétons sont invités à circuler et sont prioritaires.
2. Tracé sinueux pour réduire les vitesses (chicane, stationnement en alternance).
3. Corridor d'accessibilité universelle continu, suffisamment large (1,8 m minimum) et libre d'obstacles.
4. Délimitation franchissable et détectable du corridor d'accessibilité universelle.
5. Stationnement délimité conçu comme un moyen d'encadrer la voie et d'apaiser la circulation.
6. Absence de signalisation horizontale traditionnelle afin de faciliter le partage de la chaussée.
7. Drainage d'eau près du corridor d'accessibilité universelle.

MESURES D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉES

UNE RUE LARGE ET PARTAGÉE

Dans le cas de voies larges mais dépourvues de trottoirs sécuritaires, un réaménagement en rue partagée offre une expérience piétonne de qualité et occupation véhiculaire. Aménagée simplement et sans obstacle, elle permet un déneigement de l'espace.

MESURES D'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT CONVENTIONNEL

Des aménagements nécessaires



Des aménagements nécessaires

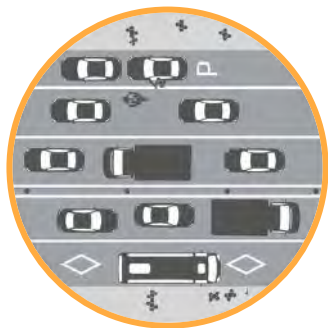


Collection Passer à l'action

TRANSFORMER LES BOULEVARDS ET LES ROUTES À VOCATION COMMERCIALE

Outils pour requalifier les *strips* commerciales en milieux
de vie conviviaux et sécuritaires

Comprendre les dysfonctionnements



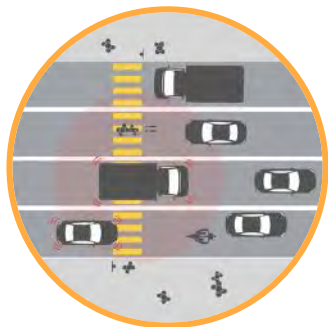
Circulation :

- Automobile
- Déplacements actifs
- Transports collectifs



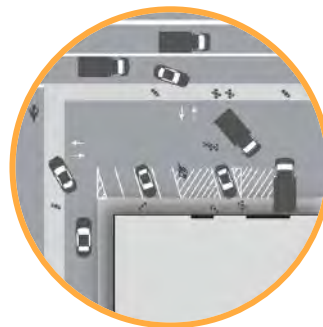
Cadre bâti :

- Échelle humaine
- Confort
- Environnement



Franchissements :

- Fréquence
- Conditions

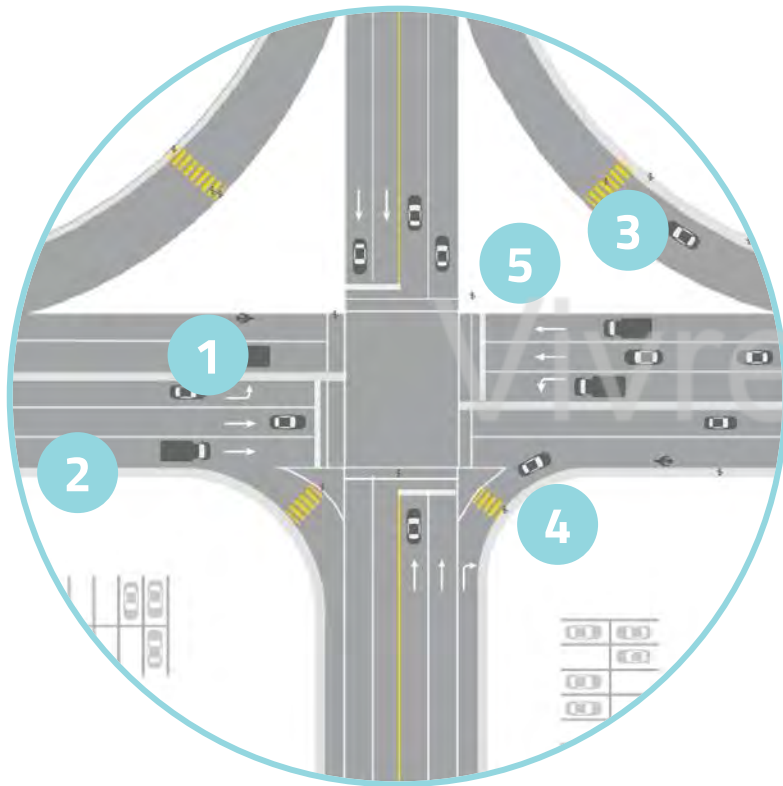


Relation avec le milieu :

- Cohabitation
- Accès
- Nuisances



Identifier les occasions à saisir pour améliorer la situation



Sur la chaussée

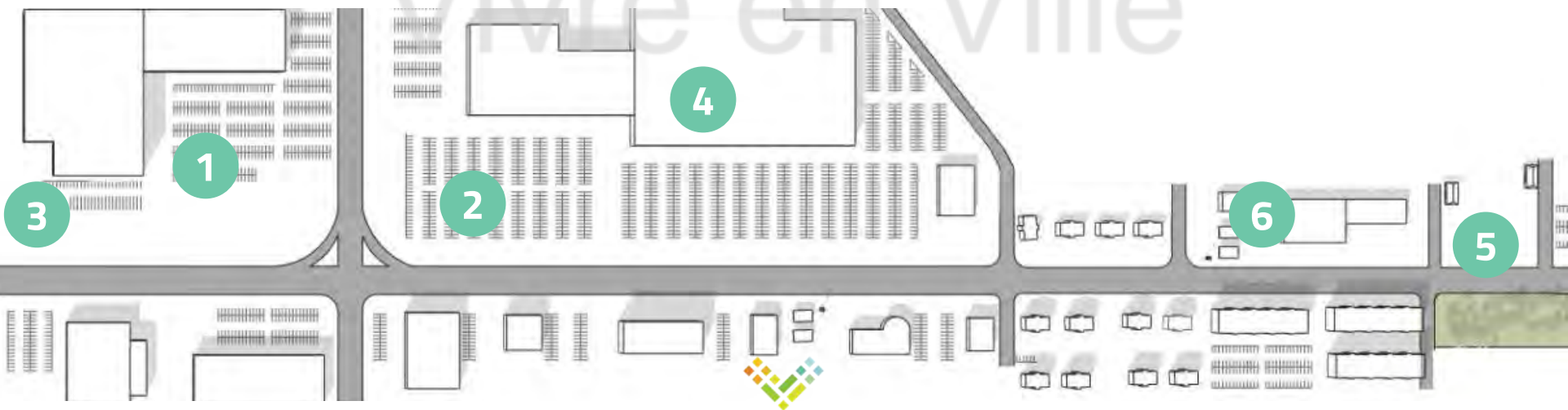
1. Voies nombreuses à reconfigurer.
2. Voies larges à rétrécir.
3. Voies ou bretelles de virage à supprimer ou à réduire.
4. Espaces à réallouer (stationnement sur rue peu utilisé ou surlargeur d'emprise non aménagée).
5. Espaces végétalisés de faible qualité (terre-plein ou banquette).



Identifier les occasions à saisir pour améliorer la situation

Sur les terrains riverains

1. Espaces en cour avant pour implanter les bâtiments plus près de la rue.
2. Espaces de stationnements surnuméraires à requalifier.
3. Liaisons à conserver, consolider ou créer sur des terrains privés pour plus de connectivité.
4. Activités désuètes ou bâtiments inoccupés à requalifier.
5. Terrains publics sous-utilisés.
6. Division ou remembrement de parcelle.

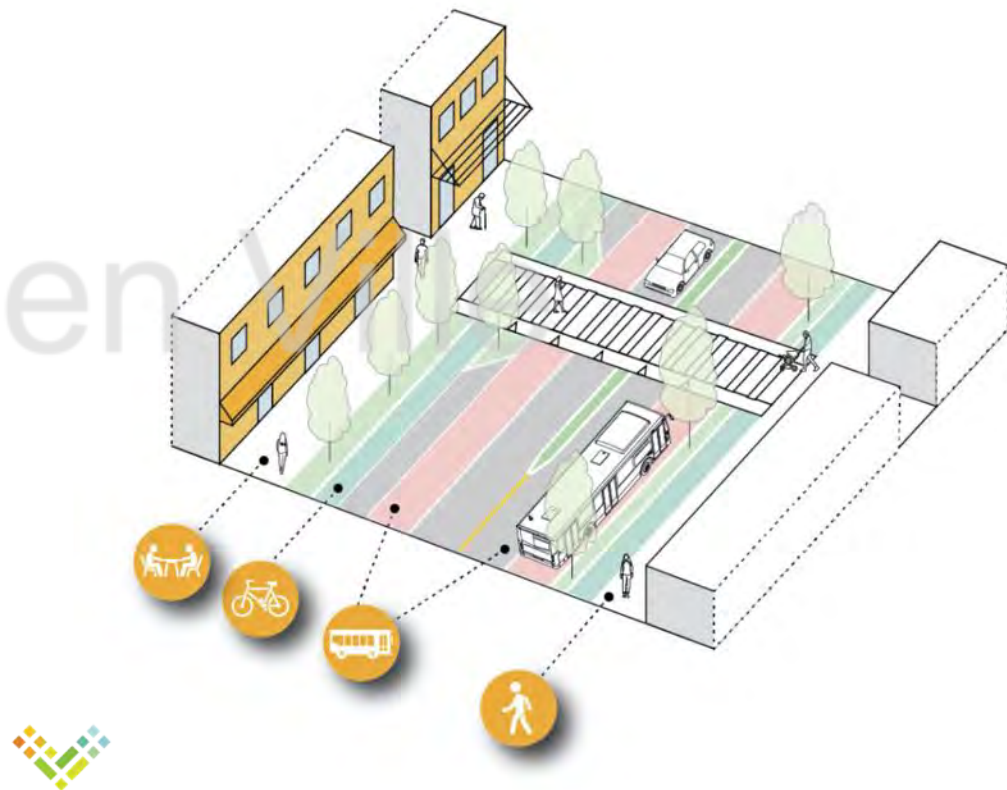


Vers des changements à plusieurs échelle

À l'échelle urbaine:



À l'échelle de la voie:



Vers des changements à plusieurs échelle

Affirmer la personnalité souhaitée

Permettre le déplacement de tous

Anticiper la transformation à long terme

Connecter les milieux voisins



Centre-ville

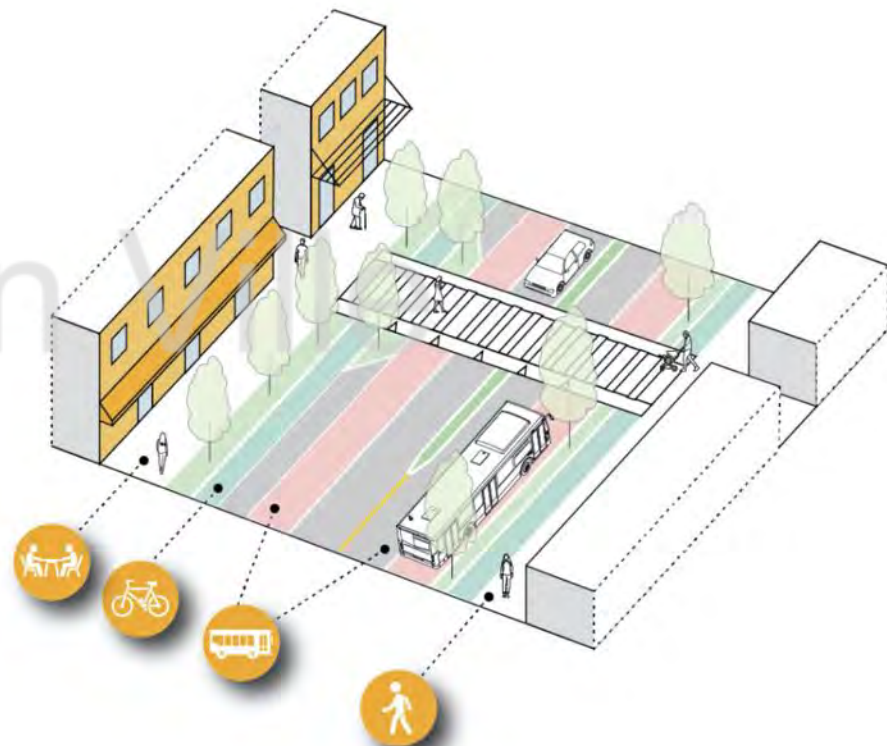


Vers des changements à plusieurs échelle

Renforcer la relation avec
les activités riveraines

Accorder plus de place pour
la circulation des modes
actifs et collectifs

Sécuriser les
franchissements de la voie



Inspirer l'amélioration continue

Vivre en Ville



Inspirer l'amélioration continue des pratiques

TRAVAUX EN COURS

- Répertoire ouvert de réalisations inspirantes
- Classes de maîtres
- Ateliers d'idéation
- Forum printemps 2023



Projet financé par le ministère des Transports du Québec, par l'entremise du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière





Outiller les professionnels et décideurs pour des rues plus sécuritaires et conviviales

Pierre-Yves Chopin, 26 octobre 2022

pierre-yves.chopin@vivreenville.org

MERCI !

Suivez-nous sur

   | [@VivreenVille](https://twitter.com/VivreenVille)