

Des problèmes de vitesse, de conflits piétons-automobilistes, d'artères achalandées, de signalisation inadéquate... L'apaisement de la circulation est une mesure très efficace pour réduire le volume et la vitesse afin de créer des rues plus sécuritaires qui répondent aux besoins de tous les usagers de la route.

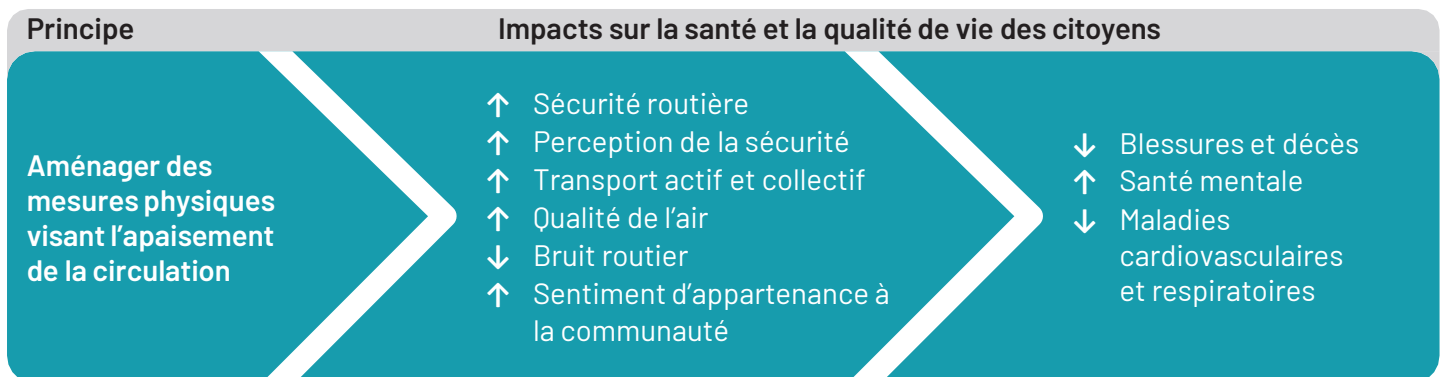
La méthode consiste non seulement à réduire la vitesse autorisée, mais surtout à adapter l'environnement grâce à une combinaison de mesures physiques.

## APAISEMENT DE LA CIRCULATION

### POURQUOI CETTE INTERVENTION EST-ELLE IMPORTANTE ?

Depuis 2012, au Québec comme en Montérégie, le nombre de piétons et de cyclistes blessés ou tués lors d'un accident de la route est stable, mais ne tend pas à diminuer. En moyenne, 376 piétons et 328 cyclistes sont blessés ou tués chaque année sur les routes montérégiennes. Ces situations évitables sont d'autant plus inquiétantes considérant la hausse du nombre de véhicules en circulation, accentuant le risque de collision. En effet, le nombre de véhicules en circulation enregistrés a augmenté de 8,3 % en Montérégie entre 2012 et 2017 [1].

L'objectif principal d'une stratégie d'apaisement de la circulation est d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes, particulièrement les aînés et les enfants, puisqu'ils sont les usagers de la route les plus vulnérables. Plusieurs facteurs comme le volume de circulation, la vitesse des véhicules et l'aménagement routier mal conçu contribuent à augmenter le risque de collision et de blessures graves<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> Pour plus d'information, consultez la [Fiche thématique - Sécurité des piétons et cyclistes sur le réseau routier](#).

## BÉNÉFICES POUR LA MUNICIPALITÉ ET LA COMMUNAUTÉ

### L'aménagement de mesures d'apaisement qui réduisent le volume de trafic et la vitesse à l'échelle d'un secteur :

- Diminue le nombre de collisions et la gravité des blessures sur le territoire grâce à des trajets plus sécuritaires et plus attrayants pour l'ensemble des usagers ;
- Décourage la circulation de transit et minimise les conflits entre les usagers de la route ;
- Attire de jeunes familles ou de nouveaux résidents en quête d'un quartier sécuritaire et paisible ;
- Permet une meilleure cohabitation des modes de transport ;
- Diminue le recours à l'automobile ;
- Incite plus de citoyens à marcher pour aller au travail et à l'école, ou vers les services de proximité ;
- A un impact positif sur la fréquentation des commerces, des services de proximité et des terrasses.

## COMMENT PEUT-ON LE FAIRE ?

La méthode consiste à adapter l'environnement grâce à une combinaison de plusieurs mesures physiques, enchâssées dans une vision ou un engagement politique (par exemple, une politique Vision Zéro<sup>1</sup> ou une politique de Rue complète<sup>2</sup>). En effet, diminuer la limite de vitesse, sans modifier l'environnement, ne permet pas d'atteindre le résultat escompté. Au-delà des mesures physiques à mettre en place, il est recommandé de susciter la participation des citoyens et des organisations représentant notamment des personnes avec déficience visuelle ou mobilité réduite. De plus, lors de la planification des mesures d'apaisement, il est bénéfique d'intégrer les requêtes des citoyens en lien avec la vitesse et la sécurité.

## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE MUNICIPALE

Aménager les routes à haut débit en faveur des usagers vulnérables

Les accidents impliquant des piétons et des cyclistes se déroulent là où il y a un débit important d'usagers motorisés et non motorisés (voir encadré ci-dessous). À cet effet, une approche globale de réduction de la vitesse, à l'échelle d'un secteur, est à privilégier plutôt qu'une intervention à une intersection spécifique. Cela permet de réduire le nombre de décès et la gravité des blessures chez les piétons et les cyclistes sur les routes où la vitesse de circulation et les débits de véhicules et d'usagers actifs sont plus élevés. Les routes principales, les artères et les collectrices sont donc à prioriser lors de réaménagements routiers visant à apaiser la circulation.

Réaliser un aménagement en entrée d'agglomération

Les aménagements en entrée d'agglomération (ex. : îlot de déviation, rétrécissement des voies de circulation, trottoir, etc.) annoncent aux conducteurs qu'ils s'apprêtent à entrer dans un milieu de vie où il y a présence de piétons, de cyclistes, d'enfants et d'ânés. Ces aménagements favorisent la réduction de la vitesse à l'approche du noyau urbanisé.

**POUR ALLER PLUS LOIN !**

 **FICHE THÉMATIQUE** ▪ **Sécurité des piétons et cyclistes sur le réseau routier**

**Consultez l'ensemble des fiches de notre collection [ici](#)**

<sup>1</sup> Apprenez-en plus sur le sujet avec la *Fiche n° 6 - Vision zéro, une nouvelle stratégie de sécurité routière* réalisée par le Centre d'écologie urbaine de Montréal. Document PDF : [bit.ly/2T4yxzQ](https://bit.ly/2T4yxzQ)

<sup>2</sup> Consultez le site Web [completestreetsforcanada.ca](http://completestreetsforcanada.ca) (en anglais) pour en savoir plus les politiques de rues complètes au Canada.

Réduire les limites de vitesse

Le long des routes principales, des artères et des collectrices, où il y a présence d'une école, d'un parc, d'une résidence pour aînés ou tout autre usage générant des déplacements actifs importants, il est souhaitable de viser une vitesse apaisée à 30 km/h (zones scolaires) ou 40 km/h. Pour atteindre le résultat escompté, l'environnement routier doit être cohérent avec la vitesse souhaitée. La construction ou l'élargissement de trottoirs, l'aménagement d'intersections surélevées et d'avancées de trottoir ainsi que la plantation d'arbres en bordure de la chaussée figurent parmi les aménagements les plus efficaces pour réduire la vitesse et offrir un espace sécuritaire aux usagers vulnérables.

Prioriser les mesures d'apaisement passives

Les mesures d'apaisement de la circulation sont plus efficaces lorsqu'elles sont « passives » (contraignent le conducteur à ralentir parce que l'environnement routier est transformé physiquement) que lorsqu'elles sont « actives » (dictent à l'individu comment modifier sa conduite, par ex. : panneau de signalisation).

## INTERVENTIONS À L'ÉCHELLE DE LA RUE

Aménager des déviations horizontales ou verticales

Les aménagements peuvent prendre différentes formes sur le réseau routier. Les plus connus au Québec sont les avancées de trottoir (déviations horizontales) et les dos-d'âne (déviations verticales). Chaque forme d'aménagement visant l'apaisement présente des avantages et des inconvénients. Il faut donc s'assurer de choisir le bon aménagement afin d'obtenir le résultat souhaité en termes d'apaisement de la circulation.

Exemples de déviations horizontales

### Chicane ou tracé sinueux



**Avantages spécifiques :** ralentit la vitesse le long du tronçon, améliore l'aspect visuel de la rue par la présence d'une végétation plus abondante.



**Inconvénient :** aménagement onéreux si besoin de déplacer le système d'égout pluvial.



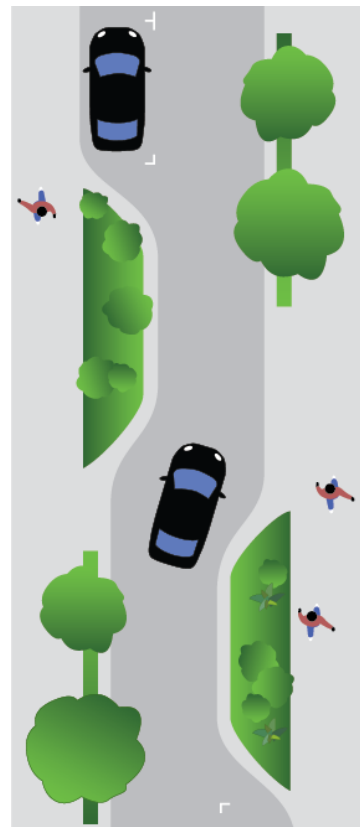
**À privilégier dans les situations suivantes :** rues rectilignes où la vitesse des véhicules est problématique.

Figure 2. Tracé sinueux



Source : DSPu Montérégie.

Figure 1. Chicane



Source : DSPu Montérégie.

### Avancée de trottoir

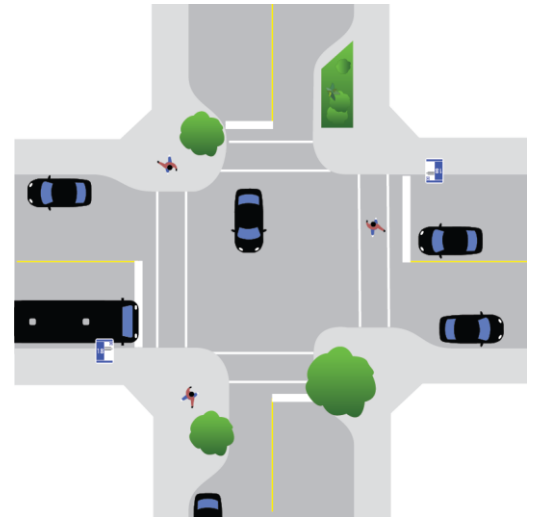
**+** **Avantages spécifiques :** raccourcit la traversée piétonne, augmente la visibilité à l'intersection pour le piéton et le véhicule, contrôle le stationnement aux intersections.

**-** **Inconvénient :** aménagement onéreux si besoin de déplacer le système d'égout pluvial.

**📍** **À privilégier dans les situations suivantes :** intersections des rues collectrices, près des écoles, des parcs ou autres lieux fréquentés par les piétons.

Les avancées peuvent prendre plusieurs formes afin de s'adapter au contexte de chaque intersection : espace pour arrêt de bus, présence de stationnement ou de bande cyclable, etc.

Figure 3. Avancées de trottoir



Source : DSPu Montérégie.

Exemples de déviations verticales

Figure 4. Dos d'âne allongé



Source : DSPu Montérégie.

### Dos d'âne

**+** **Avantages spécifiques :** ralentit la vitesse à un endroit précis, peu onéreux et peu complexe à aménager.

**-** **Inconvénient :** décélération et accélération rapide avant et après le dos d'âne, donc vitesse non constante. Nuisances de bruit pour les résidents limitrophes.

**📍** **À privilégier dans les situations suivantes :** rues locales à 30 km/h bordant une école, un parc ou autres lieux très fréquentés par des usagers actifs, à une distance moyenne de 80 à 120 m les uns des autres afin de réduire l'accélération entre chacun.

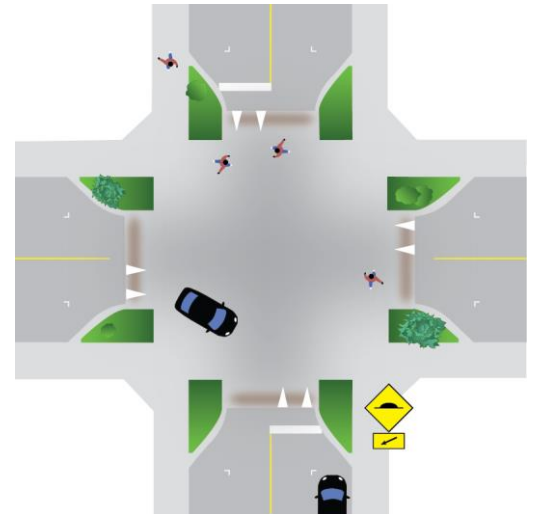
### Intersection surélevée

**+** **Avantages spécifiques :** augmente la visibilité à l'intersection pour le piéton, le cycliste et le véhicule. Ralentis la vitesse du véhicule à l'intersection et aux virages.

**-** **Inconvénient :** peut être onéreux si nécessite un traitement particulier (autre qu'asphalte).

**📍** **À privilégier dans les situations suivantes :** intersections fréquentées par de nombreux piétons, cyclistes et véhicules (par exemple, dans un secteur commercial).

Figure 5. Intersection surélevée



Source : DSPu Montérégie.

Les entraves visent à réduire ou éliminer le trafic de transit, donc le débit de véhicules. Elles peuvent être totales ou partielles, mais ne doivent jamais être contraignantes pour les usagers actifs.

Exemples d'entraves

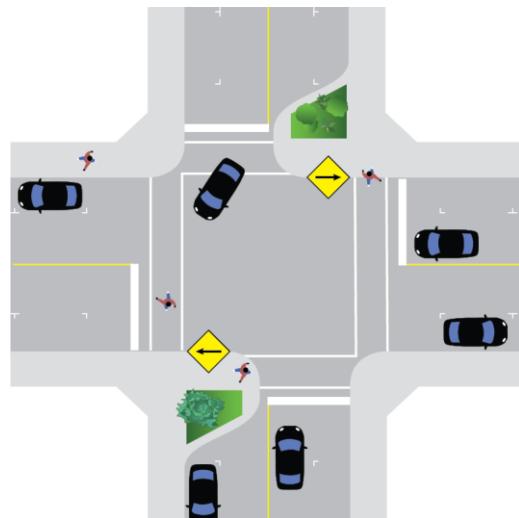
### Avancée mi-chaussée

**+** **Avantages spécifiques :** réduit le trafic de transit, raccourcis la traverse piétonne, augmente la visibilité à l'intersection pour le piéton et le véhicule.

**-** **Inconvénient :** aménagement onéreux si besoin de déplacer le système d'égout pluvial, peut générer des réticences de la part des résidents.

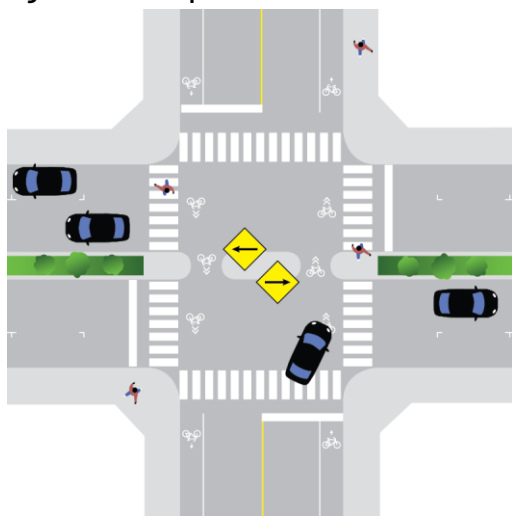
**📍** **À privilégier dans les situations suivantes :** entrée d'une rue locale et résidentielle où le trafic de transit est une nuisance.

Figure 6. Avancées mi-chaussée



Source : DSPu Montérégie.

Figure 7. Terre-plein continu



Source : DSPu Montérégie.

### Terre-plein continu

**+** **Avantages spécifiques :** réduit le trafic de transit en empêchant les virages sur la rue locale en provenance de la collectrice.

**-** **Inconvénient :** aménagement onéreux si besoin de déplacer le système d'égout pluvial, peut générer des réticences de la part des résidents.

**📍** **À privilégier dans les situations suivantes :** angle d'une rue locale et collectrice où le trafic de transit sur la rue locale est une nuisance.

## ACCROÎTRE LES BÉNÉFICES POUR LES POPULATIONS VULNÉRABLES



Intervenir en priorité dans les secteurs défavorisés, car le risque de collision y est plus élevé en raison d'un environnement routier engendrant un volume et une vitesse élevés des véhicules. Par exemple, le débit de la circulation automobile, surtout de transit, et le nombre d'artères y sont plus élevés qu'en milieux favorisés.



## RESSOURCES



### LE SAVIEZ-VOUS ?

Les Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS) peuvent vous accompagner pour rendre vos communautés plus saines et faire des choix qui auront un impact positif sur la qualité de vie de vos citoyens.



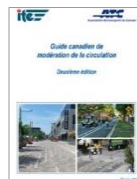
Contactez-nous!



### Outils

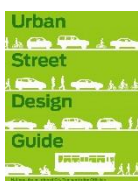


**Fiche n° 6 : Vision Zéro, une nouvelle stratégie de sécurité routière**  
Centre d'écologie urbaine de Montréal  
Document PDF : [bit.ly/36KZahu](https://bit.ly/36KZahu)



**Guide canadien de modération de la circulation (deuxième édition)**  
Association des transports du Canada, 2018.

Page Web : [bit.ly/2PvgjWp](https://bit.ly/2PvgjWp)



**Urban Street Design Guide**  
National Association of City Transportation Officials, 2013.

Page Web (en anglais) :  
[bit.ly/2wWVOKm](https://bit.ly/2wWVOKm)



**Guide à l'intention des municipalités - Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain**  
MTQ, 2015.

Document PDF : [bit.ly/4bfYKBN](https://bit.ly/4bfYKBN)



**Boîte à outils : Rue complète**  
Complete Streets for Canada

Site Web (en anglais) : [completestreetsforcanada.ca](https://completestreetsforcanada.ca)



### Soutien financier



**Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains**  
MTQ

Page Web : [bit.ly/2jlhsZE](https://bit.ly/2jlhsZE)



**Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière**  
MTQ

Page Web : [bit.ly/2zDs726](https://bit.ly/2zDs726)



### Organismes



**Ministère des Transports du Québec**

Partenaire lorsque la route concernée est sous la juridiction provinciale.

Site Web : [transports.gouv.qc.ca](https://transports.gouv.qc.ca)

#### Citation suggérée :

Direction de santé publique de la Montérégie. (2020). *Fiche intervention - Apaisement de la circulation*. Répertoire de fiches pour des communautés saines et durables. Longueuil : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre. 6 p.

#### Références :

1. Société de l'assurance automobile du Québec. (2018). *Bilan 2017: accidents, parc automobile et permis de conduire*. Repéré à [bit.ly/42shY3a](https://bit.ly/42shY3a)

Centre intégré  
de santé et de  
services sociaux de  
la Montérégie-Centre



DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE