

Exemples d'aménagements favorables aux déplacements sécuritaires des piétons

Divers niveaux d'intervention

Afin d'atteindre les objectifs, il est possible de choisir le niveau d'intervention qui répond le mieux aux besoins du milieu. Un premier niveau d'intervention implique de répartir l'espace disponible sur la chaussée entre les différents usagers ou de créer certains passages pour personnes

surélevés. Un deuxième niveau d'intervention propose le réaménagement de certains carrefours au moyen d'améliorations minimales. Enfin, un troisième niveau d'intervention consiste à mettre en place un aménagement, en cohérence avec la vitesse affichée, tout au long du corridor urbanisé à basse

vitesse, afin de réduire la vision périphérique des automobilistes. De plus, implanter un îlot médian aux extrémités de ce corridor marque le changement de milieu et de vitesse affichée.

La présence de piétons en milieu urbain requiert des aménagements sécuritaires qui facilitent les déplacements, en particulier aux endroits où les piétons traversent une voie publique. La vitesse pratiquée des véhicules motorisés est l'élément prédominant dans le caractère sécuritaire d'un aménagement routier. Le milieu physique où circulent les véhicules doit imposer

naturellement le respect de la limite de vitesse affichée et l'ajout d'aménagements favorise l'adoption de cette limite de vitesse par les conducteurs. En plus de la vitesse qui doit être contrôlée, l'éclairage est primordial aux passages pour piétons afin d'assurer la visibilité des personnes qui les traversent¹.



PREMIER NIVEAU D'INTERVENTION

Répartition de l'espace disponible sur la chaussée entre les différents usagers

Réaménagement de la chaussée

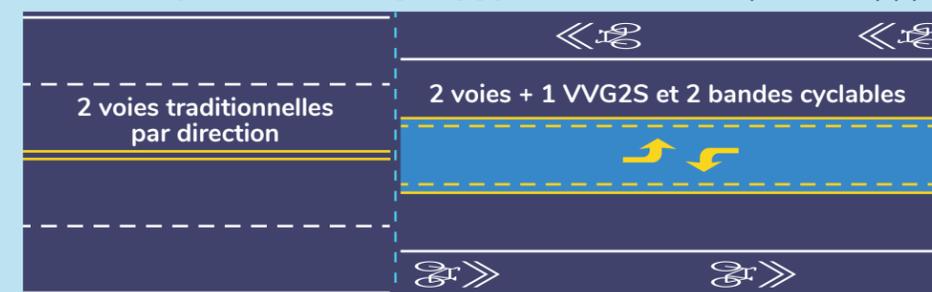
- réduire la largeur carrossable ou aménager des voies plus étroites
- réduire le nombre de voies
- réduire la largeur des accotements si l'intention est d'aménager :
 - un terre-plein délimité en marquage au sol au centre de la chaussée;
 - une voie de virage à gauche dans les deux sens (VVG2S) avec des bandes cyclables.

CHAUSSÉE ET VOIES ÉTROITES



RÉAMÉNAGEMENT DE LA CHAUSSÉE

Réf.: <https://www.inspq.qc.ca>



Saillies et îlots médians

Ces aménagements offrent un espace plus sécuritaire pour les piétons en réduisant la longueur de la traversée du passage et forcent les conducteurs à ralentir en raison du rétrécissement des voies ou de la chaussée. Cet espace peut être délimité par le prolongement du trottoir avec des bordures en béton, avec ou sans plantation de végétaux, ou encore, par du marquage sur la chaussée combiné à l'ajout de balises piétonnières, de bornes de délimitation et de balise de limite de vitesse.



SAILLIE DE TROTTOIR



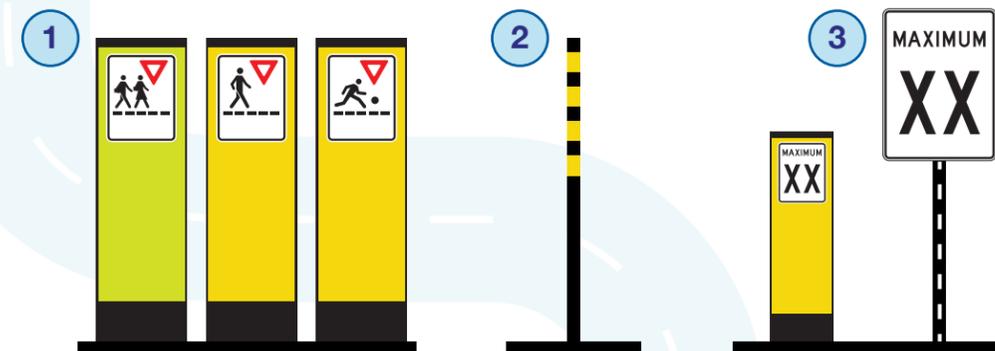
ÎLOT MÉDIAN



1. Le document *Exemples de mesures de modération de la circulation* réalisé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable constitue également un outil complémentaire au présent document.

Types de bornes et de balises

- Balise piétonnière** : dispositif installé au centre de la chaussée en complément d'un panneau de passage pour piétons.
- Borne de délimitation** : dispositif installé pour donner une impression de rétrécissement des voies ou pour délimiter le tracé d'un chemin public, ou bien d'une voie réservée aux cyclistes ou aux piétons.
- Balise de limite de vitesse** : dispositif installé en complément du panneau de limite de vitesse pour renforcer la signalisation en place et créer un rétrécissement ponctuel des voies.

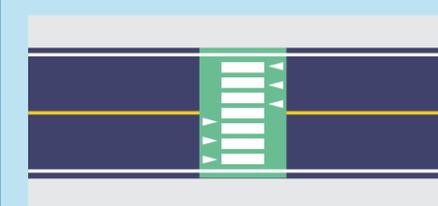


Passage pour piétons ou intersections surélevées

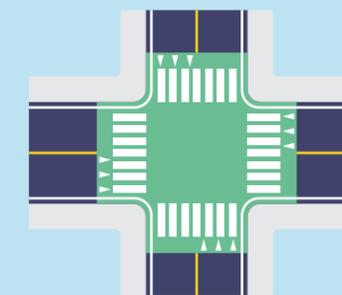
Un passage pour piétons surélevé ou une intersection surélevée où le plateau couvre l'entièreté de l'intersection sont des aménagements qui créent un plateau ralentisseur.

Ces aménagements, installés avec la signalisation appropriée, incitent les conducteurs à ralentir et augmentent leur niveau d'alerte. Les intersections surélevées, à un carrefour, permettent également de créer des passages pour piétons surélevés, qui augmentent la visibilité et la sécurité des piétons.

PASSAGE POUR PIÉTONS SURÉLEVÉ



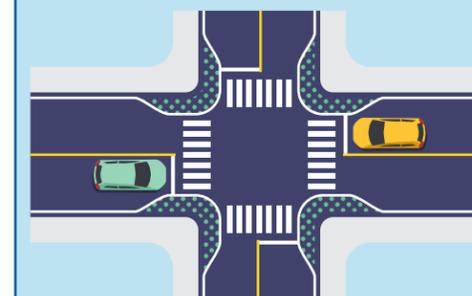
INTERSECTION SURÉLEVÉE



Réaménagement de carrefours

- réduire les rayons de virage aux intersections pour diminuer la vitesse de la manœuvre et raccourcir la distance que les piétons ont à parcourir;
- aménager un rayon de coin de 3 ou 5 m permet de réduire la vitesse de virage en plus de raccourcir la longueur des passages pour personnes.

RAYON DE VIRAGE LIMITÉ



La réduction physique des rayons de coin peut se faire avec des bordures de béton qui sont d'ailleurs très efficaces. La réduction des rayons de coin peut aussi se faire par des marques sur la chaussée et en délimitant l'espace, en partie, par des bornes.

Aménagement du milieu

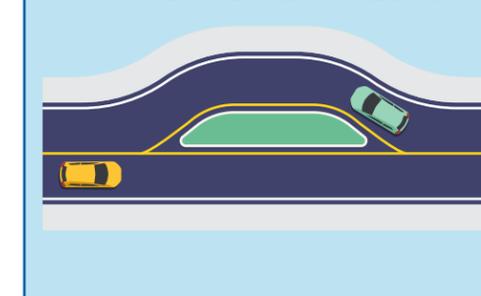
- Implanter un îlot médian aux entrées des agglomérations et des aménagements restreignant le champ visuel, dans le périmètre urbanisé.
- Ajouter du mobilier urbain en milieu bâti pour aider l'usager à prendre conscience du changement d'environnement, favoriser la réduction de la vitesse pratiquée et encourager le maintien d'une vitesse pratiquée cohérente avec le milieu et la limite de vitesse affichée.

Mesures limitant l'espace de circulation

CHAMP VISUEL LIMITÉ



CHICANE AVEC ÎLOT MÉDIAN



De part et d'autre du milieu bâti, soit là où la vitesse affichée change, l'aménagement d'un îlot médian permet de marquer le changement de milieu en plus de forcer les conducteurs à ralentir en entrant dans le secteur, ce qui favorise le respect de la limite de vitesse abaissée par ceux-ci.

MAXIMUM
XX

DEUXIÈME
NIVEAU
D'INTERVENTION

TROISIÈME
NIVEAU
D'INTERVENTION

Un moyen en appui aux autres

Il est primordial de porter une attention particulière aux endroits où une réduction de vitesse est nécessaire. Généralement, c'est à la limite séparant un milieu bâti (vitesse plus basse) d'un milieu rural (vitesse plus élevée) que des mesures doivent être implantées pour forcer les usagers motorisés à réduire leur vitesse.

Lorsque les mesures déjà en place ne suffisent pas, l'aménagement de bandes rugueuses transversales contribue à élever le niveau de vigilance des conducteurs afin qu'ils perçoivent le changement dans l'environnement en aval et qu'ils respectent la limite de vitesse affichée.

BANDES RUGUEUSES TRANSVERSALES

La mise en place de bandes rugueuses transversales doit être coordonnée avec le Ministère afin de tenir compte de plusieurs aspects normatifs. L'intervention devra être encadrée et réalisée sous la forme d'un projet pilote.

Où implanter les bandes rugueuses transversales?

- Sur un segment de route sans courbe verticale ou horizontale pour avoir un impact visuel.
- Aux endroits où il faut renforcer le changement de limite de vitesse.
- À l'approche d'une zone présentant des enjeux de sécurité, pour attirer l'attention, par exemple, avant un carrefour où la visibilité est particulièrement réduite.
- À l'approche d'une agglomération, mais à une distance convenable de toute résidence pour éviter les nuisances sonores.

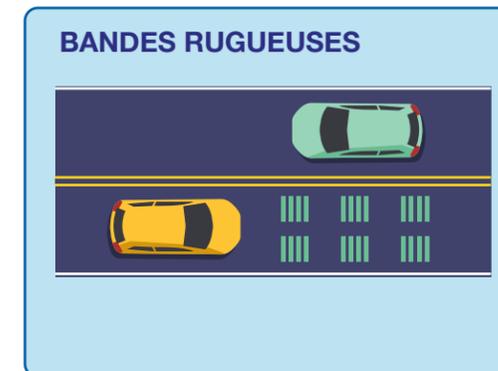
Conditions d'installation

Les bandes rugueuses transversales doivent :

- occuper la largeur de la piste de roues concernée sans toucher les lignes de marquage;
- être utilisées dans une zone où le marquage axial est continu et prolongé d'environ 30 m en amont et en aval;
- être interrompues, au besoin, par des saignées afin d'assurer un bon écoulement des eaux;
- être dans un segment rectiligne de la route.

Il faut porter une grande attention :

- à l'état du revêtement;
- au niveau sonore du roulement sur les bandes rugueuses.



Source : Safety Evaluation of Transverse Rumble Strips on Approaches to Stop-Controlled Intersections in Rural Areas, consulté le 17 juin 2025 à l'adresse : <https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/hsis/12047/12047.pdf>
Iowa DOT Synthesis of Transverse Rumble Strips at Rural Stop-Controlled Intersections. Final Report December 2021, consulté le 17 juin 2025 à l'adresse : <https://www.legis.iowa.gov/docs/publications/DF/1284490.pdf>

