

# Sécurisation des intersections et des traversées

## Ce que vous retrouverez dans cette fiche

- 1 Les enjeux liés à la sécurité de la traversée de la rue par les piétons.
- 2 Les facteurs de risque
- 3 Les solutions à privilégier
- 4 Des exemples de bonnes pratiques



Rue Jean-Talon Ouest à l'intersection Hutchison, à proximité de la station de métro Parc et de la Place publique de la Gare. La traversée des piétons y est interdite. Crédit : CEUM.

Favoriser la mobilité active en milieu urbain est une excellente stratégie de développement durable et de santé publique. Encore faut-il que les déplacements des usagers vulnérables puissent se faire dans un cadre sécuritaire. Pour les piétons et les cyclistes, les principaux risques d'accidents surviennent lors de la traversée de la rue, au moment où ils sont exposés à la circulation motorisée. Bien plus que les facteurs comportementaux, l'environnement bâti, c'est-à-dire la façon dont la rue est physiquement aménagée aux intersections, est déterminante pour la sécurité des piétons et des cyclistes.

Réseau  
Quartiers  
verts



Active  
Neighbourhoods  
Canada



Sustainable Calgary



tcat  
toronto centre for  
active transportation

Le financement de ce projet a été rendu possible grâce à une contribution de l'Agence de la santé publique du Canada.

Les opinions exprimées dans ce document ne reflètent pas nécessairement celles de l'Agence de la santé publique du Canada.

### **LE VOLUME DE CIRCULATION : UN DES PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUE**

Le risque d'accidents pour un piéton, lors de la traversée de la rue, augmente avec le volume de circulation motorisée. À Montréal, les jeunes piétons courent 39 fois plus de risque d'être blessés en traversant aux intersections où le volume de circulation est très élevé (5<sup>e</sup> quintile), comparativement aux intersections où le volume de circulation est très faible (1<sup>er</sup> quintile)<sup>5</sup>.

### **LES QUARTIERS DÉFAVORISÉS : TRIPLEMENT DÉSAVANTAGÉS**

Les jeunes résidant dans les secteurs les plus défavorisés sont généralement plus à risque que ceux des secteurs nantis d'être victime d'un accident<sup>6,7,8</sup>. Trois facteurs expliquent cette situation :

- 1) Les gens des quartiers défavorisés possèdent moins de voiture et marchent donc davantage;
- 2) Les rues à fort volume de circulation sont habituellement plus concentrées dans les secteurs défavorisés et la circulation de transit y est très élevée;
- 3) Ces quartiers sont moins bien aménagés pour assurer la sécurité des piétons.

### **Le confort et la sécurité de la traversée : essentiels à la promotion de la marche**

De plus en plus de municipalités canadiennes mettent en œuvre des mesures pour promouvoir l'adoption de modes de déplacement actifs sur leur territoire. La mobilité active est bien sûr un objectif à poursuivre pour favoriser le développement durable et améliorer la santé publique, mais les déplacements des piétons et des cyclistes doivent pouvoir s'effectuer de manière sécuritaire. Une stratégie de promotion de la mobilité active doit donc viser, en plus de l'augmentation du taux de déplacements actifs, la réduction du nombre et de la gravité des accidents impliquant ces usagers actifs.

Pour y arriver, il est essentiel de sécuriser le site de la traversée de la rue par des aménagements appropriés. La priorité devrait être accordée aux secteurs défavorisés des villes ainsi qu'aux rues présentant de forts volumes de circulation motorisée et piétonnière. Il s'agit des artères, où on retrouve à la fois une importante circulation de transit et des lieux générateurs de déplacement actifs : écoles, collèges et universités, pôles d'emploi, hôpitaux, parcs, arrêts des principales lignes d'autobus ou stations de métro, commerces, etc.

#### **L'intersection, point de connexion... et de conflit potentiel**

Lieux de rencontre de deux rues, les intersections facilitent les déplacements des piétons et des cyclistes en augmentant les options de cheminement qui leur sont offertes. Elles sont aussi, toutefois, des lieux de conflits et d'accidents potentiels entre, d'une part, les usagers motorisés et, d'autre part, les usagers de la mobilité active. La majorité des accidents impliquant des piétons ont lieu aux intersections<sup>1,2</sup>, particulièrement à celles comportant au moins une artère<sup>3,4</sup>.

Plusieurs facteurs peuvent affecter la sécurité des usagers vulnérables au moment de la traversée de la rue : volume et vitesse de la circulation motorisée, visibilité, longueur et nombre de voies à traverser, présence d'un refuge à mi-traverse, entretien, etc. À ces facteurs environnementaux s'ajoute le niveau de vulnérabilité des piétons. Les enfants, les personnes aveugles ou malvoyantes ou à mobilité réduite et les personnes âgées constituent les catégories d'usagers les plus vulnérables.

# Les solutions à privilégier

Plusieurs stratégies d'aménagement peuvent contribuer à accroître la sécurité et le confort des piétons à la traversée de la rue.

## Diminuer l'exposition des piétons à la circulation motorisée

- Réduire la longueur de la traversée : réduction de la largeur de la chaussée, réduction du nombre et de la largeur des voies de circulation motorisée, diminution du rayon de courbure, aménagement d'avancées de trottoir, aménagement d'un îlot refuge à mi-traverse permettant de traverser en deux temps;
- Obliger les véhicules à s'arrêter par l'installation de panneaux d'arrêt ou de feux de circulation;
- Aux intersections munies de feux de circulation, allouer une phase exclusive pour les piétons et assurer un temps de traversée suffisant pour les personnes à mobilité réduite.

## Améliorer la visibilité entre les usagers de la rue

- Marquer clairement les passages pour piétons : utilisation de peinture durable, variation de couleur, de matériaux ou de textures sur la chaussée, panneaux lumineux, etc.
- Interdire le stationnement des véhicules à proximité des intersections et des passages pour piétons (le Code de la sécurité routière du Québec prescrit l'interdiction de se stationner à moins de 5 m de l'intersection);
- Dégager les trottoirs aux abords immédiats des intersections de tout objet qui fait obstacle à la bonne visibilité : mobilier urbain, haie ou autre végétation de grande taille, etc.;
- Aménager des avancées de trottoir;
- Assurer un éclairage suffisant de l'intersection et ses tronçons

### FOURNIR DES AMÉNAGEMENTS ADÉQUATS... À L'ANNÉE LONGUE!

Pour assurer la sécurité et le confort de la traversée de la rue par les piétons, les aménagements fournis doivent être praticables en tout temps. Le déneigement, le déglçage et le drainage des intersections sont donc également très importants, tout comme la sécurisation des abords des chantiers de construction si ces derniers empiètent dans une intersection ou un passage pour piéton.



Rue Villeneuve et Avenue de l'Esplanade, Montréal.  
Crédit : CEUM

## Réduire la vitesse des véhicules motorisés

- Apaiser la circulation à l'approche des intersections et des traverses en section courante, c'est-à-dire à mi-tronçon : installation de dos-d'âne ou d'autres types de ralentisseurs, construction d'avancées de trottoirs, rétrécissement visuel de la chaussée par du marquage ou physiquement (construction d'une terre-plain, d'une voie cyclable, de chicanes, etc...)
- Réduire la limite de vitesse (doit être accompagnée de mesures physiques pour être réellement efficace);
- Installer des stèles d'affichage de la vitesse pratiquée;
- Accroître la surveillance policière.

## Réduire les volumes de circulation

- Investir dans le transport en commun
- Fournir des aménagements adéquats pour les transports actifs
- Développer l'autopartage
- Fournir des incitatifs au covoiturage.

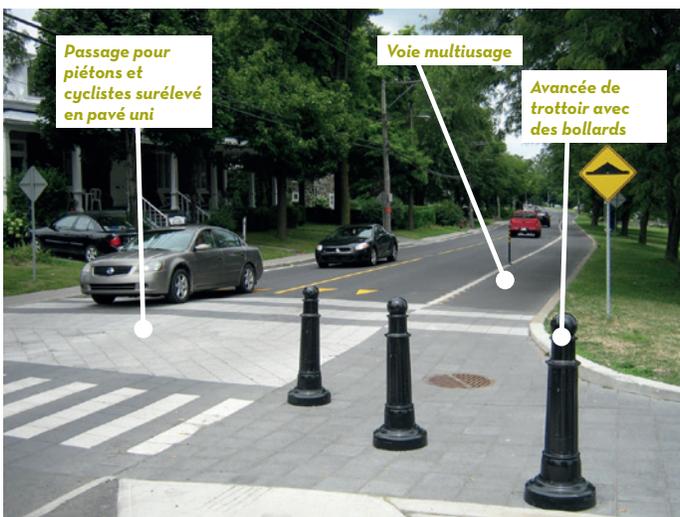
## Exemples inspirants

### 1. Réaménagement du chemin des Prairies



Chemin des Prairies, entre le boulevard Taschereau et Orient, Brossard. Crédit : Ville de Brossard

### 2. Avancée de trottoir avec des bollards



Chemin du Richelieu, Beloeil. Crédit : Direction de santé publique de la Montérégie

#### BOÎTE À OUTILS



<http://www.ecologieurbaine.net/fr/transformer-sa-ville>

#### GUIDE SUR L'URBANISME PARTICIPATIF



[http://ecologieurbaine.net/documents/boutique/CEUM\\_guide\\_urbanisme\\_participatif\\_2015.pdf](http://ecologieurbaine.net/documents/boutique/CEUM_guide_urbanisme_participatif_2015.pdf)

## SOURCES

- 1 Morency, Patrick et Marie-Soleil Cloutier (2005). *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)*. Cartographie pour les 27 arrondissements. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
- 2 Toronto Public Health (2015). *Pedestrian and Cyclist Safety in Toronto*
- 3 Morency, Patrick, Judith Archambault, Marie-Soleil Cloutier, Mathieu Tremblay, Céline Plante et Anne Sophie Dubé (2013). *Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections*. Rapport

- 4 Toronto Public Health (2015). *Op. cit.*
- 5 Morency, Patrick, François Tessier, François Thérien et Judith Archambault (2013). *La sécurité des piétons à Montréal : améliorer les aménagements routiers*. Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal présenté à la Commission permanente sur les transports et les travaux publics de la Ville de Montréal
- 6 *Idem.*

- 7 Oliver Lisa N. et Dafna D. Kohen (2009) « Neighbourhood income gradients in hospitalisations due to motor vehicle traffic incidents among Canadian children ». *Injury Prevention*. Vol. 15 no 3, pp. 163-169
- 8 Yiannakoulis, Niko et Darren M. Scott (2013). « The effects of local and non-local traffic on child pedestrian safety: a spatial displacement of risk ». *Social Science & Medicine*. Vol. 80, pp. 96-104