

Deux normes municipales novatrices favorables au transport actif sécuritaire

François Gagnon, Ph.D.

Toronto, 1er octobre 2015

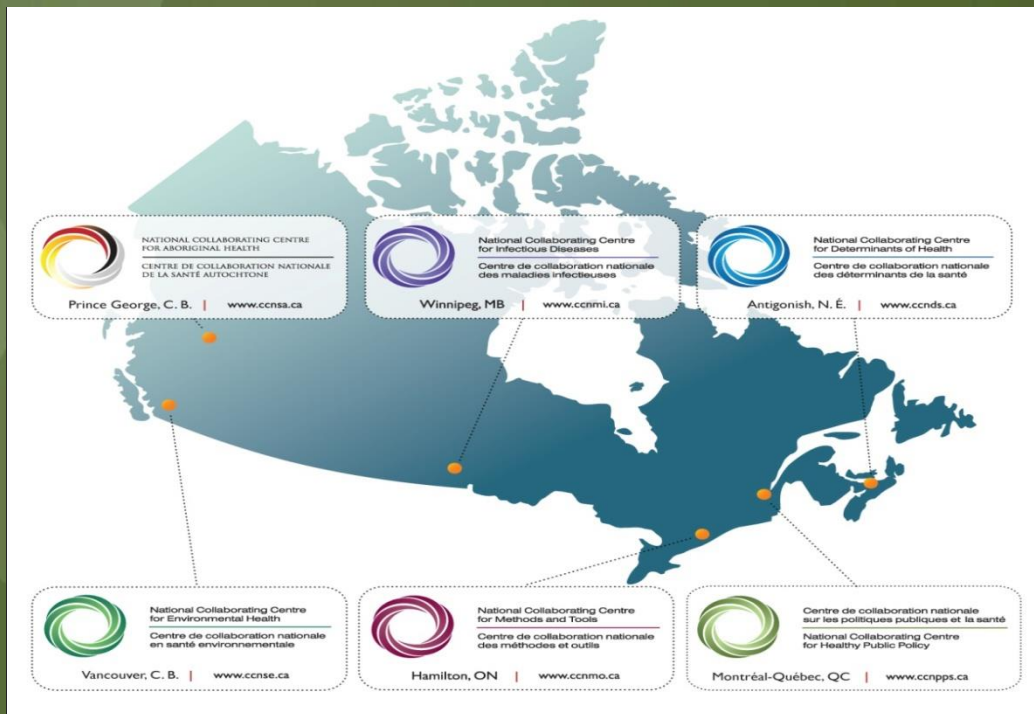
Conférence du *Toronto Centre for Active Transportation* (TCAT)



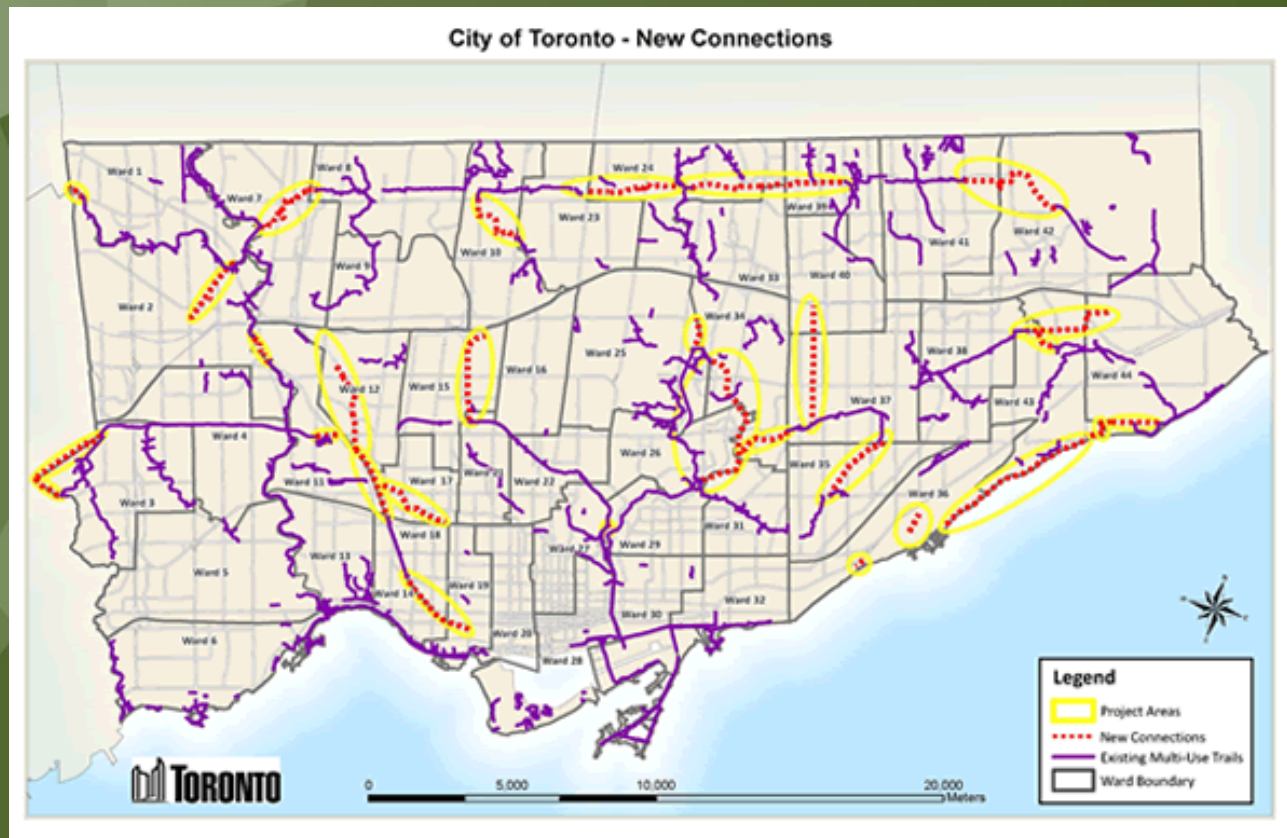
Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique
Québec 

CCNPPS: un de six centres



Notre point de départ



Source: Ville de Toronto



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique
Québec

Les normes municipales

Une limite de vitesse de 30 km/h sur les rues locales

Mars 2014

Ce document fait partie d'une série de fiches documentant des normes municipales novatrices ayant le potentiel de contribuer à créer des environnements favorables au transport actif sécuritaire en modifiant le design ou l'organisation des réseaux de voies publiques¹.

Dans ce document, nous discuterons de l'abaissement à 30 km/h de la limite de vitesse dans les rues locales. Nous nous concentrerons principalement sur les avantages de cette limite de vitesse pour la promotion de déplacements actifs et sécuritaires, ainsi que sur les questions d'implantation.

Libellé modèle de la norme

La limite de vitesse dans toutes les rues locales de ce secteur de la ville X sera de 30 km/h.

Bienfaits recherchés

La réduction de la limite de vitesse à 30 km/h dans les rues locales est généralement une mesure prise pour mitiger les effets négatifs de la circulation motorisée. On cherche ainsi à améliorer la qualité de vie des résidents et les conditions du transport actif dans ces rues. En ce qui concerne le transport actif plus particulièrement, une réduction de la vitesse des véhicules motorisés devrait accroître : 1) la sécurité; et 2) la convivialité des déplacements, ce qui devrait augmenter l'attrait des modes de transport actifs pour des utilisateurs potentiels.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La distance de freinage étant réduite, le risque de collision est considérablement plus faible à 30 km/h qu'il ne l'est à 50 km/h. De plus, à cette vitesse, les conducteurs ont plus de temps pour réagir à d'autres fonctions et à d'autres usagers, notamment pour rendre les déplacements actifs plus conviviaux et sécuritaires. Nous y traitons aussi des inconvénients potentiels et des enjeux d'implantation.

Libellé modèle de la norme

voies de circulation de 3,0 m de large en milieu urbanisé

Mars 2014

Cette note de notes municipales contribue à créer un transport actif design ou de design public.

Les notes de la : des voies de nisé. Cette ribuer à réduire sée et à ppace public à

rapides par les guides de conception géométrique canadiens et états-unis (de 3,0 à 3,7 m [environ 12 pi])¹. Adopter une norme municipale qui établit la largeur par défaut des voies de circulation à 3,0 m vise donc à réduire la largeur des voies de circulation des rues locales, collectrices et artérielles en milieu urbanisé (villes, banlieues, cœurs de village), dont les fonctions ne se réduisent pas à faire circuler à vitesse élevée des volumes importants de véhicules motorisés.

Bienfaits recherchés

La réduction de la largeur par défaut des voies de circulation à 3,0 m a pour but général de permettre un meilleur partage de l'espace public entre les véhicules motorisés et les autres usagers (piétons, cyclistes, etc.), d'une part, et un meilleur équilibre entre les fonctions des rues liées à la mobilité et les autres fonctions des rues et des espaces bordant ces rues, d'autre part.

taire

es publiques favorables à la santé

ntaire
ques publiques:



Les normes municipales

- +Contexte normatif
- +Précédents
- +Effets anticipés
- +Potentiel en Ontario



Voies de 3,0 mètres



Voies de 3,0 mètres



Source: Archives de la Ville de Montréal



Photographe François Gagnon



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique
Québec



Voies de 3,0 mètres

STREET AND SITE PLAN DESIGN STANDARDS



City of Chicago
Mayor Richard M. Daley

Chicago Department of Transportation
Cheri Heramb, Acting Commissioner

April 2007



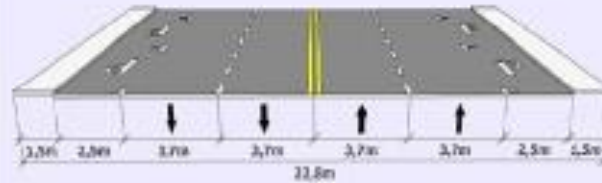
Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique

Québec

Voies de 3,0 mètres

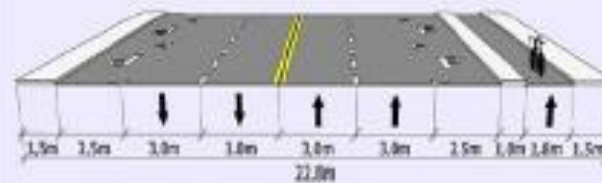
Avant le rétrécissement des voies de circulation



Après (scénario 1) : élargissement des trottoirs et ajout d'un terre-plein central



Après (scénario 2) : ajout d'une piste cyclable unidirectionnelle



Source: Bellefleur (2014)



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique

Québec

Voies de 3,0 mètres

Four Lanes w/o center turn lanes



center turn lanes, bike lanes, ped refuge island at bus stop



Crédit: Dan Burden

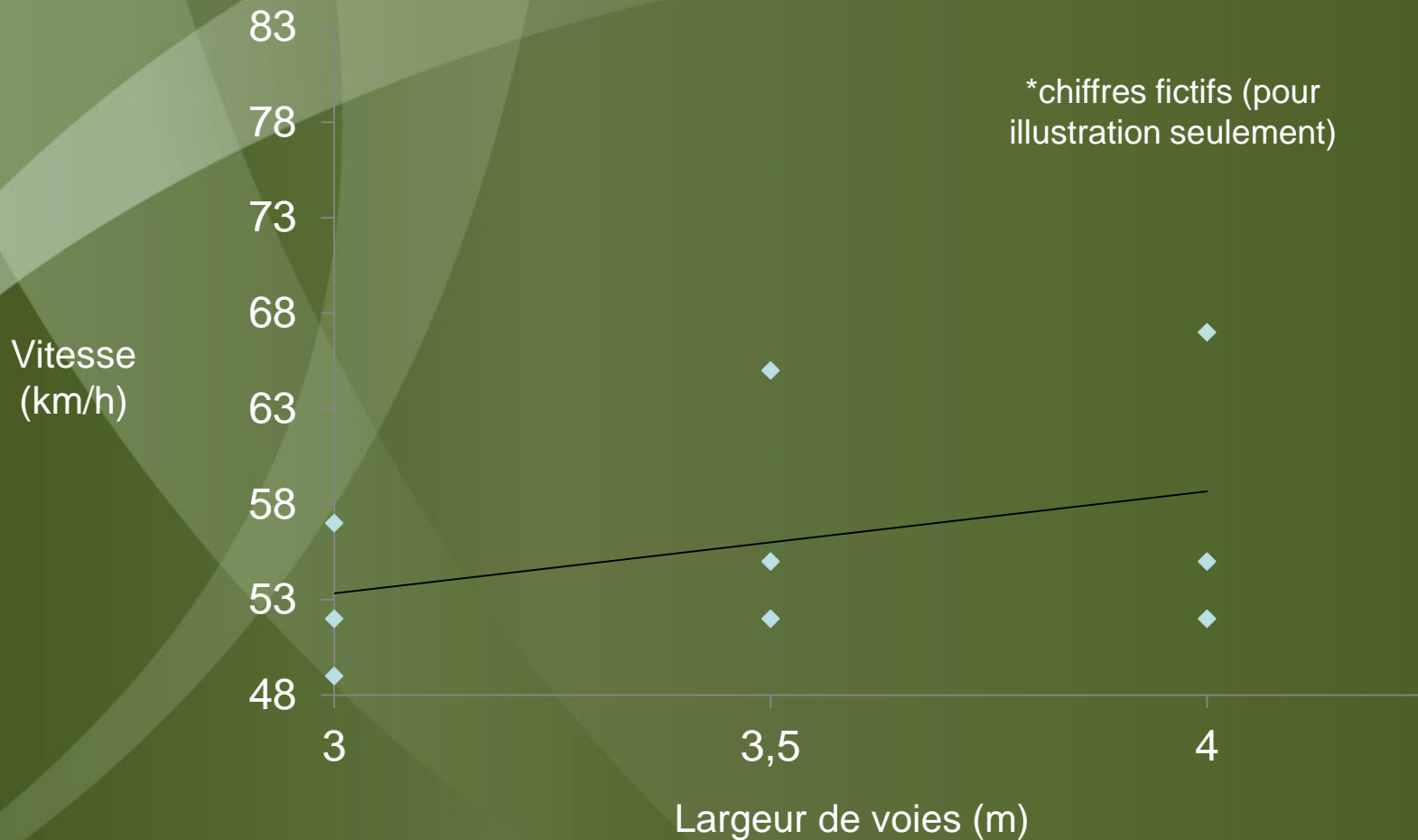


Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique
Québec



Voies de 3,0 mètres

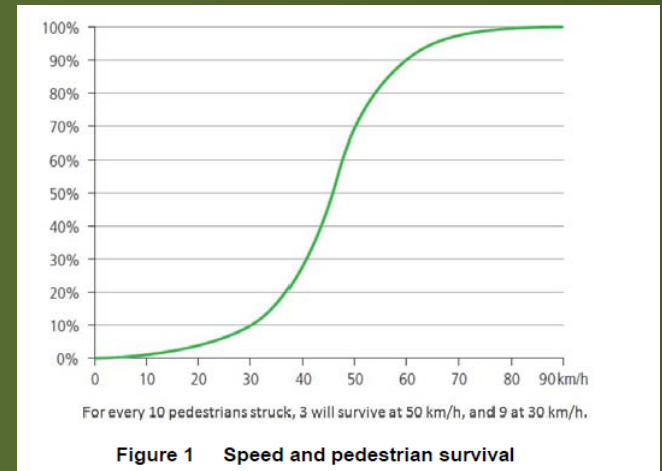


Voies de 3,0 mètres

48km/h = 23m

64km/h = 36m

Distance
de
freinage
type



Source des données: Department for Transport (2007)

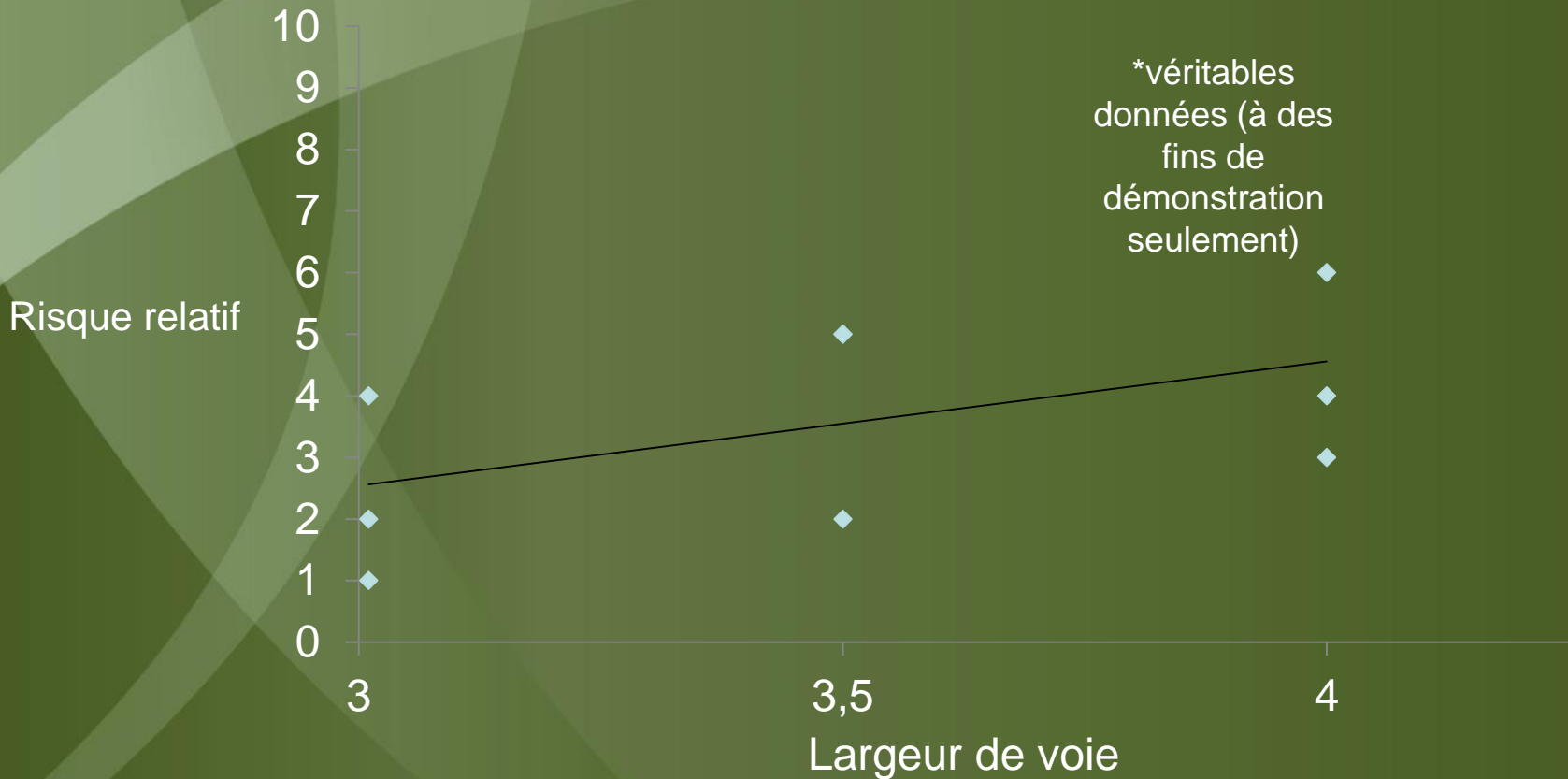
Source des données: Bureau de
prévention des accidents (2008)



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique
Québec

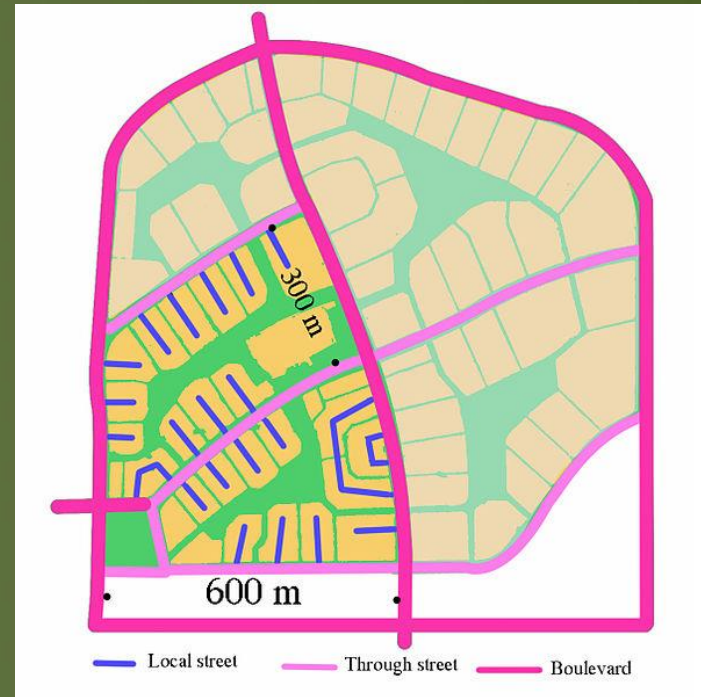
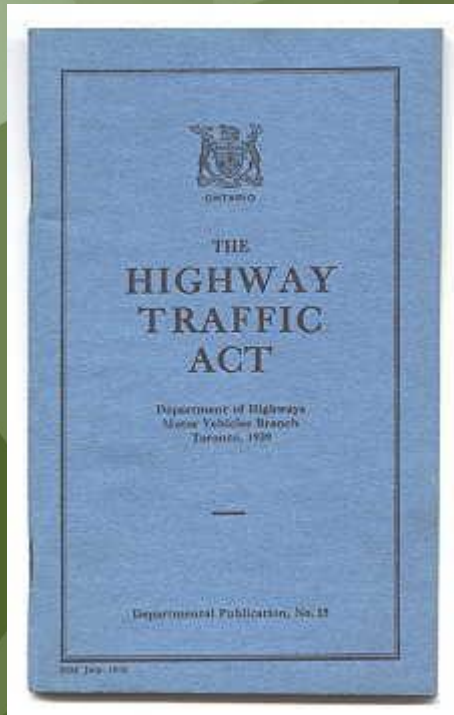
Voies de 3,0 mètres



Inspiré par: Potts et al. (2007) et Sinclair...(2011)



Rues locales: 30km/h



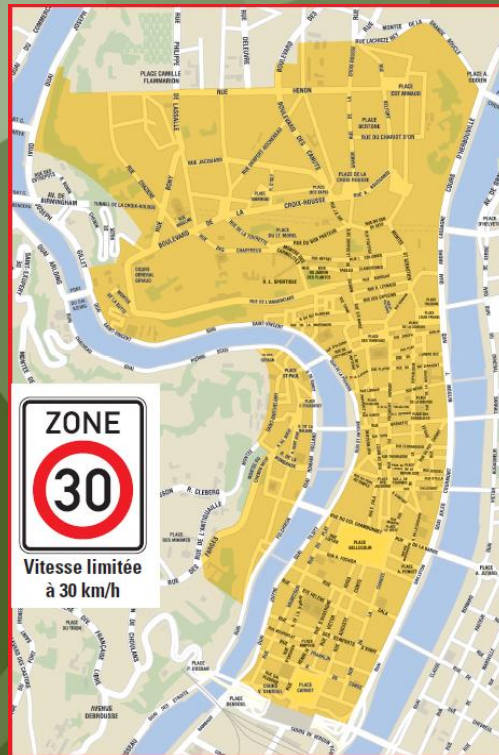
Source: Wikicommons
Photographe: Fgrammen



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé
National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique
Québec

Rues locales: 30km/h



Source: Adapté de Grand Lyon/Communauté urbaine de Lyon, 2007



Source: Flickr
Photographe: Pedal_Power_Pete



Rues locales: 30km/h

Tableau 1 Limitation de la vitesse et réduction des traumatismes

Efficacité des zones limitées à 20 mph (32 km/h) pour réduire les blessures et les décès chez les piétons et les cyclistes	Piétons	Cyclistes
Collisions avec blessures	-32,4 %	-16,9 %
0-15 ans	-46,2 %	-27,7 %
Blessures graves ou mortelles	-34,8 %	-37,8 %
0-15 ans	-43,9 %	Aucune donnée

Source des données : Grundy et al. (2008).



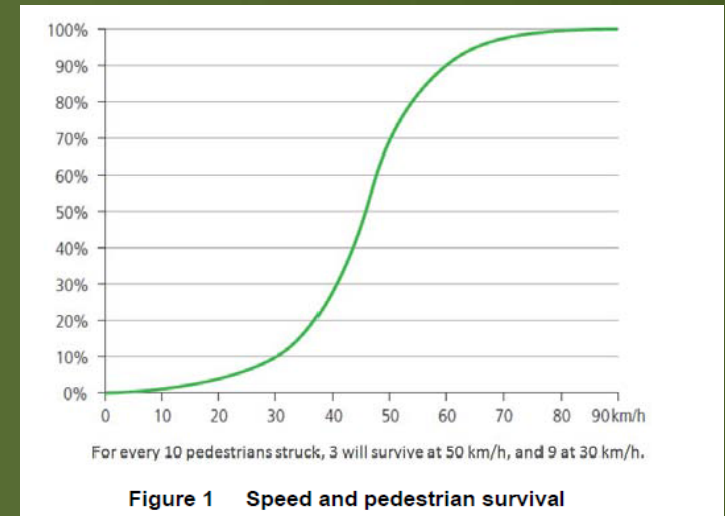
Rues locales: 30km/h

Distance
de
freinage
type

32km/h = 12m

48km/h = 23m

Source des données: Department for Transport (2007)



- Source: Adapté de Bureau de prévention des accidents (2008)



Rues locales: 30km/h



Source: Flickr
Photographe: Then Moy



Source: Flickr
Photographe: Steven Vance



Rues locales: 30km/h



STAFF REPORT ACTION REQUIRED

30 km/h Speed Limit on Local Roads in the Toronto and East York Community Council Area

Date:	June 3, 2015
To:	Toronto and East York Community Council
From:	General Manager, Transportation Services
Wards:	Ward 14 (Parkdale-High Park) Ward 18 (Davenport) Ward 19 (Trinity-Spadina) Ward 20 (Trinity-Spadina) Ward 21 (St. Paul's) Ward 22 (St. Paul's) Ward 27 (Toronto Centre-Rosedale)



Source: Flickr
Photographe: Dianne Yee



Source: Flickr
Photographe: Payton Chung



Bonne chance!

Apaisement de la circulation; régimes routiers; carrefours giratoires; interventions de traversée d'agglomération...

À venir: rues à priorité piétonne; double sens cyclable sur rues à sens unique; niveau de service vélo; zones artérielles à vitesse réduite...

