

Mesures d'apaisement de la circulation

Novembre 2011

Ce glossaire a été développé dans le cadre du document « Apaisement de la circulation urbaine et santé : une revue de littérature » pour décrire et illustrer les diverses mesures d'apaisement de la circulation qui y sont mentionnées. Vous pouvez consulter cette revue de littérature en ligne à :

http://www.ccnpps.ca/docs/RevueLitteratureApaisementCirculation_Fr.pdf.

Ce glossaire identifie les mesures d'apaisement par leur(s) nom(s) en français et en anglais. Il peut être d'intérêt pour ceux qui cherchent à s'y retrouver facilement parmi les nombreuses mesures d'apaisement existantes ou pour ceux qui s'intéressent de manière plus générale aux

politiques de transport ou de mobilité. C'est pour ces raisons que le CCNPPS publie ce glossaire de manière autonome en plus de l'inclure en annexe de la revue de littérature.

Tel qu'il est mentionné dans la revue de littérature, certains des dispositifs décrits ci-dessous ne sont pas considérés par tous comme faisant partie de ce qu'il est convenu d'appeler des « mesures d'apaisement de la circulation ». Toutefois, ils sont inclus dans ce glossaire parce que certaines des recherches consultées lors de la revue de littérature et certains ingénieurs de la circulation les traitent comme des mesures d'apaisement, dans certains contextes.

Bande cyclable/ Bike lane, Cycle lane

Une bande cyclable est une portion de la chaussée qui est réservée à l'usage exclusif ou préférentiel des cyclistes. Contrairement à la piste cyclable qui est physiquement séparée des véhicules motorisés en circulation, la bande cyclable est délimitée par du marquage au sol. L'espace lui étant nécessaire est généralement obtenu en éliminant une voie de circulation dédiée aux véhicules motorisés, en rétrécissant la largeur d'une ou plusieurs voies ou en éliminant des espaces de stationnement pour les voitures.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Steven Faust.

Carrefour giratoire, Giratoire/ Roundabout, Modern roundabout

Un giratoire est une intersection où les véhicules entrants doivent céder le passage aux véhicules circulant déjà autour d'un îlot central de forme circulaire ou ovale. Pour ralentir la circulation et inciter les conducteurs à céder le passage, les entrées comportent des déviations horizontales qui orientent les véhicules dans la bonne direction de rotation. Les giratoires remplacent généralement des intersections signalisées sur des rues conçues pour des volumes de circulation assez importants (collectrices, artères).



Source : www.flickr.com.
Photographe : WSDOT.



Centre de collaboration nationale
sur les politiques publiques et la santé

National Collaborating Centre
for Healthy Public Policy

Institut national
de santé publique

Québec



Chicane/***Chicane, Serpentine, Reversing curve, Twist***

Une chicane est une série de déviations horizontales (souvent trois de suite) qui sont installées sur une rue autrement droite pour donner une forme de « S » à une voie de circulation.



Source : www.pedbikeimages.org.

Photographe : Dan Burden.

Coussins berlinois/***Speed cushions, Speed lumps***

Les coussins berlinois sont des déviations verticales conçues pour agir sur les voitures comme des dos d'âne allongés tout en ayant un effet minimal sur les véhicules lourds, tels les véhicules d'urgence (camion de pompier, ambulance, etc.) et les autobus.



Source : www.flickr.com.

Photographe : Richard Drdul.

Dos d'âne/***Speed bump, Bump***

Les dos d'âne, à ne pas confondre avec les dos d'âne allongés, sont des déviations verticales étroites, généralement d'une profondeur de moins de 30 centimètres. En voiture, il est aisé de les traverser à de très basses vitesses (5-10 km/h) ou à de grandes vitesses, auquel cas la suspension peut absorber la déviation. Leur usage est ainsi habituellement restreint aux zones où les grandes vitesses sont impraticables, telles que les stationnements et les ruelles.



Source : www.flickr.com.

Photographe : Bridget Ames.

**Dos d'âne allongé/
Speed hump, Road hump, Hump**

Les dos d'âne allongés, à ne pas confondre avec les dos d'âne, sont des déviations verticales larges, typiquement d'une profondeur de trois à quatre mètres. On ne peut les traverser confortablement qu'à de basses vitesses (15-30 km/h). Leur usage est ainsi répandu sur les rues locales des quartiers résidentiels, des zones scolaires, autour des parcs, etc.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Fermeture de rue, Impasse, Cul-de-sac/
Full closure, Full street closure, Cul-de-sac,
Dead-end**

Les fermetures de rue prennent souvent la forme de barrières qui rendent impossible la circulation des véhicules motorisés tout en permettant le passage des piétons et cyclistes.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Goulot d'étranglement/
Choker, Mid-block narrowing, Pinch point, Mid-block yield point, Constriction**

Un goulot d'étranglement est un rétrécissement ponctuel d'une ou de plusieurs voies de circulation grâce à des déviations horizontales implantées au centre de la rue ou sur les côtés de la chaussée. L'expression « goulots d'étranglement » est habituellement réservée aux rétrécissements situés ailleurs qu'aux intersections.



Source : www.cyclestreets.net.
Photographe : inconnu.

**Îlot de canalisation, Îlot tourne-à-droite, Îlot tourne-à-gauche/
Forced-turn island, Right-turn island, Forced turn lane, Deflector island, Forced turn channelization**

Un îlot de canalisation est un terre-plein situé à l'approche d'une intersection pour orienter les véhicules dans la ou les directions voulues.



Source : Ewing, 1999, p. 29.

**Intersection surélevée/
Raised intersection, Raised junction, Intersection hump, Table, Plateau**

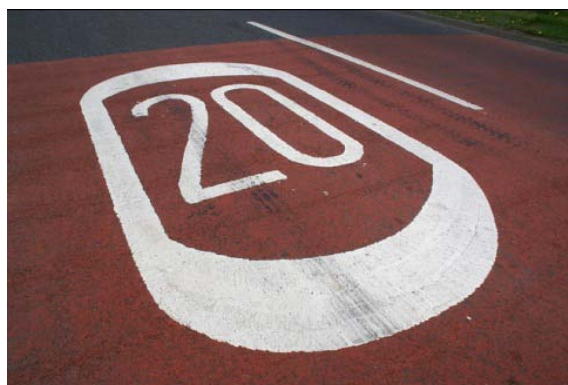
Une intersection surélevée est une intersection où la chaussée a été élevée par rapport au niveau des rues y menant. Le plateau formé par la déviation verticale est souvent fabriqué à l'aide de matériaux texturés et il s'élève jusqu'au niveau des trottoirs pour bien indiquer qu'il s'agit d'un espace qui est partagé avec les piétons.



Source : www.cyclestreets.net.
Photographe : inconnu.

**Marquage au sol indiquant la limite de vitesse/
Speed limit painted on the asphalt**

Le marquage au sol indiquant la limite de vitesse est souvent utilisé en conjonction avec d'autres mesures d'apaisement, telles des déviations verticales ou horizontales.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Ian Britton.

**Minigiratoire, îlot circulaire/
Mini-roundabout, Mini-traffic circles,
Intersection islands**

Un minigiratoire est une intersection munie d'un îlot central, typiquement surélevé et circulaire. Les véhicules entrants doivent céder le passage à ceux qui sont déjà engagés et contourner l'îlot dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Panneau d'arrêt/
Stop sign**

Un panneau d'arrêt est un panneau de signalisation qui indique que les conducteurs doivent immobiliser leur véhicule et attendre que la voie soit libre avant de continuer leur route. Sa fonction la plus fréquente est de gérer les priorités de passage des usagers aux intersections. Cependant, il est parfois aussi utilisé comme mesure d'apaisement de la circulation. En effet, on s'est déjà servi des panneaux d'arrêt pour ralentir la circulation motorisée dans certains secteurs et ainsi y rendre la circulation de transit moins intéressante.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Bridget Ames.

**Passage piéton, Traverse piétonne, Traversée piétonne/
Crosswalk, Zebra crosswalk, Zebra crossing**

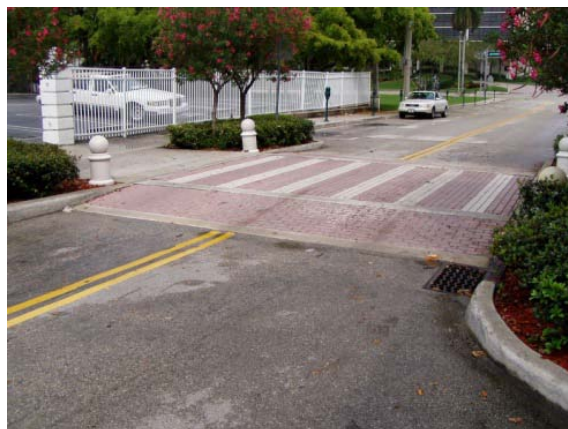
Un passage piéton est un aménagement pour faciliter la traversée des piétons en délimitant un espace grâce à du marquage au sol qui indique qu'il s'agit d'un espace partagé avec les piétons.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Passage piéton surélevé, Traverse piétonne surélevée, Traversée surélevée/
Raised crosswalk, Raised zebra crossing,
Raised crossing, Hump pelican**

Un passage piéton surélevé est un aménagement pour faciliter la traversée des piétons qui élève typiquement le niveau de la chaussée à celui des trottoirs. Les passages piétons surélevés sont souvent construits à l'aide de matériaux texturés et colorés pour bien indiquer qu'il s'agit d'un espace partagé avec les piétons.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Passage piéton texturé, Traverse piétonne texturée, Traversée texturée/
Textured crosswalk, Textured crossing**

Un passage piéton texturé est un aménagement pour faciliter la traversée des piétons qui est construit à l'aide de matériaux texturés et souvent colorés pour bien indiquer qu'il s'agit d'un espace partagé avec les piétons.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Richard Drdul.

**Piste cyclable/
Cycle track**

Une piste cyclable est une portion de la chaussée qui est réservée à l'usage exclusif des cyclistes. Contrairement à la bande cyclable qui est délimitée par du marquage au sol, la piste cyclable est physiquement séparée des véhicules motorisés en circulation par des bollards, terre-pleins, espaces de stationnement, etc. L'espace lui étant nécessaire est généralement obtenu en éliminant une voie de circulation dédiée aux véhicules motorisés, en rétrécissant la largeur d'une ou plusieurs voies ou en éliminant des espaces de stationnement pour les voitures.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Eric Gilliland.

**Plateau ralentisseur/
Speed table, Trapezoidal hump, Speed platform**

Un plateau ralentisseur est une déviation verticale placée en travers de la chaussée dont le dessus est habituellement plat et assez long pour qu'y tienne une voiture ou même un véhicule lourd. Le profil des plateaux ralentisseurs permet de les traverser aisément à des vitesses plus rapides que les dos d'âne allongés, ce qui les destine généralement aux rues collectrices et aux artères.



Source : Boulter *et al.*, 2001, p. 11.

**Portail d'entrée, Porte d'entrée/
Gateway**

Les portails d'entrée sont des aménagements indiquant l'entrée dans un secteur apaisé.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Radar photo/
Speed Camera**

Un radar photo est un appareil permettant de repérer automatiquement les véhicules roulant au-dessus de la limite de vitesse.



Source : www.flickr.com.
Photographe : B.T. Indrelunas.

**Refuge piéton/
Pedestrian refuge, Median refuge**

Un refuge piéton est un terre-plein typiquement situé au centre de la rue pour permettre aux piétons de la traverser en deux étapes.



Source : CCNPPS.
Photographe : Olivier Bellefleur.

**Régime routier/
Road diet, Lane reduction**

Un régime routier convertit habituellement une rue ayant quatre voies de circulation en une rue à trois voies, dont une voie de circulation dans chacune des directions et une voie centrale réservée dans les deux sens pour le virage à gauche. L'espace dégagé peut être utilisé pour ajouter des bandes cyclables, des trottoirs ou de la végétation.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Rue à sens unique/
One-way street**

Une rue à sens unique est une rue sur laquelle les véhicules ne sont autorisés à circuler que dans une direction. Les sens uniques peuvent être utilisés, à peu de frais, pour empêcher la circulation motorisée en transit d'emprunter les rues résidentielles locales au lieu des rues conçues pour des volumes de circulation plus importants (collectrices et artérielles) pour traverser un secteur. Par exemple, l'installation de deux sens uniques se rencontrant en sens inverse peut permettre les virages sur une artère transversale tout en interdisant la conduite en ligne droite sur une rue locale.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Guillaume Goyette.

**Saillie de trottoir, Avancée de trottoir/
Curb extension, Bulb-out, Bulbout**

Une saillie de trottoir est un prolongement du trottoir à l'intersection pour rendre les piétons plus visibles et diminuer leur exposition aux collisions en y réduisant la distance de traverse. Une saillie de trottoir peut aussi être utilisée pour réduire la largeur ou le nombre de voies de circulation.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Richard Drdul.

**Sas vélo, Sas cyclable/
Bike box**

Un sas vélo est un aménagement permettant aux cyclistes de se placer devant les véhicules immobilisés à une intersection pourvue de feux de circulation. Cet aménagement peint sur la chaussée donne plus de visibilité aux cyclistes et leur assure un départ prioritaire lorsque le feu tourne au vert.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Richard Drdul.

**Signal lumineux activé par la vitesse/
Speed-activated sign**

Un signal lumineux activé par la vitesse est un dispositif qui indique habituellement la vitesse des véhicules et si celle-ci est en dessous ou au-dessus de la limite de vitesse.



Source : www.flickr.com.
Photographe : Eric Allix Rogers.

**Terre-plein central, îlot central/
Raised median, Center island narrowing, Traffic island**

Un terre-plein central est un îlot surélevé généralement construit sur l'axe central des rues à double sens pour séparer la circulation en sens inverse et réduire la largeur des voies.



Source : www.pedbikeimages.org.
Photographe : Dan Burden.

**Terre-plein diagonal, îlot diagonal/
Diagonal diverters, Full diverters, Diagonal road closures**

Un terre-plein diagonal est un îlot surélevé situé en diagonale à une intersection de manière à n'y permettre que les virages à droite. Les terre-pleins diagonaux peuvent être conçus pour que les piétons et les cyclistes continuent leur chemin sans entrave.



Source : www.flickr.com.
Photographe : UrbanGrammar.

Références

Boulter, P. G., Hickman, A. J., Latham, S., Layfield, R., Davidson, P. et Whiteman, P. (2001). *The impacts of traffic calming measures on vehicle exhaust emissions* (Rapport No. TRL 482). Crowthorne, Berkshire: Transport Research Laboratory.

Ewing, R. (1999). *Traffic Calming: State of the Practice*. Washington, DC, USA: Institute of Transportation Engineers/Federal Highway Administration. Consulté en ligne à : <http://www.ite.org/traffic/tcstate.asp>.

Novembre 2011

Auteurs : Olivier Bellefleur et François Gagnon, Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé

Le Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS) vise à accroître l'expertise des acteurs de la santé publique en matière de politiques publiques favorables à la santé, à travers le développement, le partage et l'utilisation des connaissances. Le CCNPPS fait partie d'un réseau canadien de six centres financés par l'Agence de la santé publique du Canada. Répartis à travers le Canada, chacun des centres de collaboration se spécialise dans un domaine précis, mais partage un mandat commun de synthèse, d'utilisation et de partage des connaissances. Le réseau des centres agit autant comme une structure de diffusion des contributions spécifiques des centres que de lieu de production conjointe des projets communs. Le CCNPPS est hébergé à l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), un chef de file en santé publique au Canada.

La production de ce document a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de l'Agence de la santé publique du Canada par le biais du financement du Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS). Les vues exprimées ici ne reflètent pas nécessairement la position officielle de l'Agence de la santé publique du Canada.

Toutes les images de ce document ont été reproduites avec permissions ou conformément aux licences autorisant leur reproduction. En cas d'erreur ou d'omission, merci de nous en aviser au ccnpps@inspq.qc.ca.

N° de publication : 1416

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur les sites Web de l'Institut national de santé publique du Québec au : www.inspq.qc.ca et du Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé au : www.ccnpps.ca.

An English version of this paper is also available at www.ncchpp.ca.

Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation du gouvernement du Québec qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande au guichet central du Service de la gestion des droits d'auteur des Publications du Québec à l'aide d'un formulaire en ligne accessible à l'adresse suivante : <http://www.droitauteur.gouv.qc.ca/autorisation.php>, ou en écrivant un courriel à : droit.auteur@cspq.gouv.qc.ca.

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

DÉPÔT LÉGAL – 2^e TRIMESTRE 2012
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA
ISBN : 978-2-550-64294-7 (VERSION IMPRIMÉE ANGLAISE)
ISBN : 978-2-550-64295-4 (PDF ANGLAIS)
ISBN : 978-2-550-64292-3 (VERSION IMPRIMÉE)
ISBN : 978-2-550-64293-0 (PDF)

©Gouvernement du Québec (2012)



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

Institut national
de santé publique

Québec

