

## Consultation publique PPU Assomption Nord

### Réponses aux questions posées lors de la soirée d'information tenue le 15 février 2017

---

#### COHABITATION ENTRE CYCLISTES, PIÉTONS ET VÉHICULES LOURDS

*Question 1 : Quelles sont les mesures envisagées lors de la mise en place du réseau cyclable sur le territoire du PPU afin de permettre une cohabitation optimale entre les cyclistes, les piétons et les véhicules lourds provenant des entreprises situées à l'intérieur du secteur Assomption Nord?*

Réponse :

##### 1. Normes

L'aménagement du réseau cyclable relève du Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal. Le cadre de référence appliqué pour la réalisation des voies cyclables comprend les documents suivants :

- Normes du Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'Électrification des transports
  - *Tome 1 – Conception routière* : le manuel présente l'ensemble des normes relatives à la conception géométrique des différents types de routes. Le chapitre 15 fixe les exigences du Ministère concernant l'aménagement des voies cyclables. (disponible en ligne – payant : <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/1c15.html> )
  - *Tome 5 – Signalisation routière* : le manuel présente l'ensemble des normes relatives à la signalisation des routes et des voies cyclables. Le chapitre 7 fixe les règles de fabrication et d'installation de la signalisation des voies cyclables. (disponible en ligne – payant : <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/5c7.html> )
- Guide « *Aménagements en faveur des piétons et cyclistes* », de Vélo-Québec  
Le guide définit notamment les critères de conception, les types d'éclairage ou encore la signalisation appropriée selon les types d'aménagement (bande cyclable, piste, sentier multifonctionnel, etc.).

##### 2. Application dans le secteur Assomption Nord

La rue de Marseille est naturellement la rue utilisée par les cyclistes. En dehors des deux artères de transit (rues Sherbrooke et Hochelaga), qui accueillent beaucoup de circulation et sont ainsi peu sécuritaires pour les cyclistes, c'est l'unique rue faisant le lien est-ouest entre la rue Viau et la rue Dickson.

Pour formaliser cette utilisation par les cyclistes, et la rendre plus sécuritaire, le PPU propose un aménagement cyclable.

**TYPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE (normes du MTQ)**

CHAUSSÉE DÉSIGNÉE	BANDE CYCLABLE	PISTE CYCLABLE
<p>Chaussée officiellement reconnue comme voie cyclable (chaussée partagée avec la circulation automobile), recommandée aux cyclistes, et caractérisée par une signalisation simplifiée et l'absence de corridor réservé aux cyclistes.</p> <p>Une chaussée désignée ne comprend aucun aménagement particulier, délinéateur ou autre séparateur physique, ni aucune bordure peinte.</p> <p>La chaussée désignée possède les caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en milieu urbain, route avec vitesse affichée de 50 km/h ou moins où le DJME* est inférieur à 3000;</li> <li>- le DJME des camions doit être inférieur à 250.</li> </ul>	<p>Voie unidirectionnelle réservée à l'usage exclusif des cyclistes et délimitée par un marquage au sol ou par un revêtement distinct. Elle est généralement aménagée sur des routes où la vitesse affichée est inférieure ou égale à 50 km/h et localisée à la droite des autres voies de circulation.</p> <p>Des délinéateurs peuvent être installés sur la ligne de séparation lorsqu'il peut y avoir empiètement des véhicules sur la bande (p.ex. : à proximité d'une intersection). Il est préférable que la bande cyclable soit aménagée le long d'une voie où il n'y a pas de stationnement automobile. Dans le cas où le stationnement est autorisé, la bande cyclable doit être aménagée entre la voie de circulation et le stationnement, de façon à favoriser les manœuvres aux intersections et à permettre une meilleure visibilité des cyclistes.</p>	<p>Voie cyclable réservée exclusivement à la circulation cycliste, indépendante de toute voie de circulation ou séparée de celle-ci par une barrière physique.</p> <p>En règle générale, vu le grand nombre d'accès et d'intersections pouvant la couper, la piste cyclable doit être unidirectionnelle et située de part et d'autre de la rue où elle est implantée. En présence d'un trottoir, elle doit être aménagée entre celui-ci et la chaussée.</p> <p>Plus le débit de circulation est élevé, plus la protection sera grande. Que la piste soit aménagée au niveau du trottoir ou de la chaussée, en présence de stationnement, cette séparation doit avoir une largeur minimale de 0,5 m afin de permettre l'ouverture des portières des véhicules sans gêner la circulation des cyclistes sur la piste. Toutefois, le stationnement doit être interdit sur une distance de 20 m en amont d'une intersection afin d'améliorer la visibilité des cyclistes et des automobilistes aux abords d'un carrefour.</p>
<p>* DJME : débit journalier moyen estival</p>		

C'est la bande cyclable qui a été choisie pour la rue de Marseille. En effet, la chaussée désignée a été écartée car, selon les normes du Ministère :

*« la présence d'entreprises génératrices de trafic lourd (carrière, industrie, etc.) peut être un argument défavorable à l'aménagement d'une chaussée désignée. ».*

La bande cyclable, quant à elle, permet une cohabitation entre les différents utilisateurs de la chaussée. L'aménagement des intersections permet également de renforcer la sécurité des usagers de la route.

#### **INTERSECTION (normes MTQ)**

Sur une **bande cyclable**, à une intersection contrôlée par des feux de signalisation, la ligne d'arrêt sur la bande cyclable peut être tracée plus près de l'intersection que celle sur la voie de circulation contiguë, tout en dégageant le passage pour piétons.

il est également possible d'aménager un sas vélo à l'avant de la ligne d'arrêt des véhicules afin de donner la priorité aux cyclistes lors de l'engagement dans l'intersection au feu vert. Le sas vélo est envisageable lorsque les conditions suivantes sont respectées :

- Il y a un fort volume de cyclistes empruntant la bande cyclable, assurant une présence de ceux-ci dans le sas au feu rouge et évitant l'empiétement des véhicules sur la zone réservée aux bicyclettes.
- Il y a un fort volume de virages à gauche et de «tout droit» des cyclistes, justifiant une priorité à donner à ces mouvements.
- Il y a un fort volume de virages à droite et de «tout droit» des véhicules pouvant nuire à la sécurité des cyclistes en mouvement «tout droit» ou de virage à gauche.