

# VILLE DE L'ÎLE-PERROT

*Un bel exemple de conversion  
d'un aménagement cyclable hors-normes en aménagement reconnu*



Depuis 2011, la Ville entreprend des travaux majeurs sur le Grand Boulevard entre la 1<sup>ère</sup> avenue et la rue Ranger pour apaiser la circulation et mettre aux normes les aménagements cyclables. Les travaux s'échelonnent sur 3 années. Ce document présente les aménagements réalisés en 2012, entre les boulevards Don Quichotte et Perrot pour compléter et sécuriser le tronçon manquant de la Route verte.

## CONTEXTE

Préalablement à la réalisation des travaux de réfection du Grand Boulevard, ce dernier était composé d'une piste cyclable sur rue de 3m de largeur n'étant pas séparée physiquement ou par des délinéateurs des voies de circulation automobile. Les voies de circulation automobile étaient de 3,5m et les limites de vitesse affichées étaient de 30 ou 50 km/h selon le segment du boulevard. Des cases de stationnement sur rue étaient également disponibles en tout temps du côté ouest et l'hiver venu, la piste cyclable servait de stationnement du côté est du boulevard.

Dans ce contexte, le Grand Boulevard occasionnait plusieurs désagréments :

- > la piste sur rue servait de débarcadère scolaire informel pour les automobilistes :
  - confusion chez les cyclistes qui, ne se sentant plus en sécurité sur la chaussée, empruntaient le trottoir en contrevenant au code de la route
  - confusion chez les cyclistes en direction opposée qui devaient circuler dans la voie de circulation en direction opposée pour éviter les véhicules garés dans la piste cyclable.
- > la piste était interrompue aux intersections (le marquage s'arrêtait 5 m avant chaque intersection). Il y a donc confusion chez le cycliste qui ne sait pas où il doit précisément circuler. Plusieurs plaintes avaient été déposées par des cyclistes à cet effet, plus particulièrement pour l'intersection du Boulevard Don-Quichotte.
- > conflits entre automobilistes et cyclistes aux intersections : les automobilistes ne s'attendent pas à voir circuler des cyclistes à contre sens. Ils ne pensent donc pas à vérifier la présence de cyclistes lors de leurs manoeuvres.
- > problèmes de vitesse excessive aux abords de l'école primaire François-Perrot
- > îlot de chaleur en raison de l'absence de verdure
- > la date d'ouverture et l'existence même de la piste étaient tributaires de la reprise du marquage au sol par les services municipaux à chaque printemps.

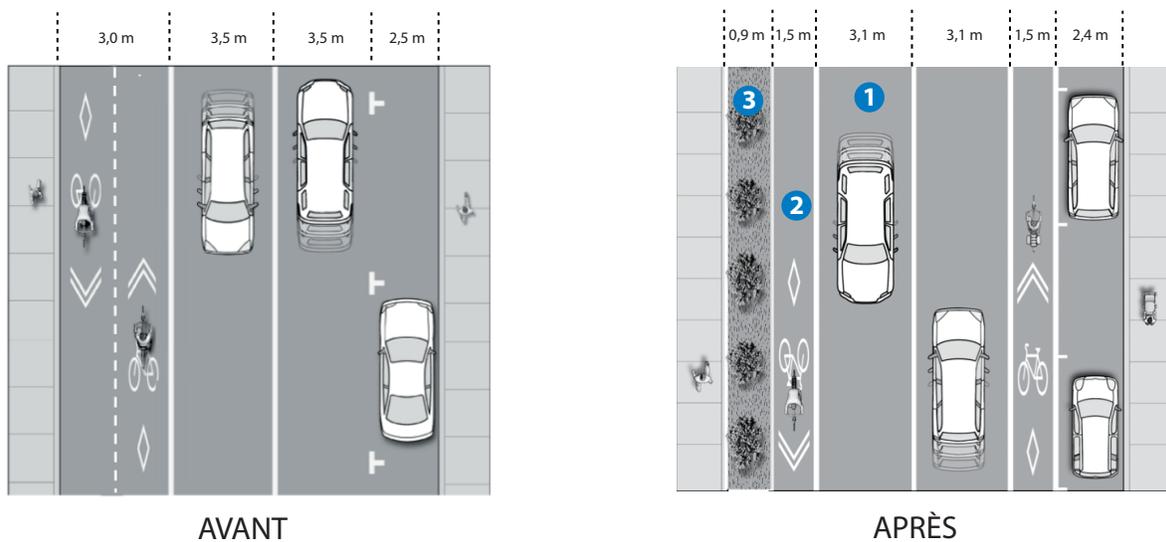
*« Considérant les nouvelles normes et recommandations de Vélo Québec et du MTQ en matière d'aménagement cyclable, il convenait de repenser les bandes bidirectionnelles de façon à ce que les cyclistes suivent le sens de la circulation automobile (bandes unidirectionnelles). De cette façon, les cyclistes sont plus visibles aux intersections et la confusion est moins grande en ce qui a trait au partage de la route. »*

**Sandra Laberge, chargée de projet de la Ville de l'Île Perrot**

## INTERVENTION

Au printemps 2012, le Service d'Urbanisme de la Ville a profité d'une opération de resurfacement de cette section du Grand Boulevard pour réaménager son réseau cyclable :

- 1 réduction de largeur des voies de circulation de 3,5 m à 3,1 m pour ralentir les automobilistes
- 2 conversion de la piste cyclable sur rue bidirectionnelle en bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée pour mettre aux normes l'aménagement
- 3 ajout d'une banquette de verdure à proximité de l'école primaire pour ralentir les automobilistes et meilleure définition des entrées charretières



## COÛTS D'AMÉNAGEMENT

- Ville de l'Île Perrot = 51 900 \$
- La CRÉ de la Vallée du Haut-St-Laurent = 19 100 \$
- Coût total = 71 000 \$

### Travaux réalisés:

#### Marquage et signalisation

Pictogramme vélo et chevrons  
 Blocs de passage  
 Ligne d'arrêt et ligne de rive  
 Panneaux de signalisation

#### Passage sur îlot déviateur - Don Quichotte

Aménagement d'un trottoir de béton  
 Réfection des bordures  
 Installation d'un panneau de signalisation lumineux pour "priorité piéton/cycliste"

#### Revêtement bitumineux - Boulevard Perrot à Don-Quichotte

Enlèvement pavage existant et disposition, couche de surface

#### Bordure de béton - Boulevard Don-Quichotte à rue St-Pierre

Sciage de la chaussée  
 Enlèvement fondation existante  
 Bordure de béton

## AVANT / APRÈS

	AVANT 2011	APRÈS 2012
Aménagement cyclable	<p><b>Piste sur rue</b> (dite «bande bidirectionnelle»)</p> <p><b>Permanence</b> La piste n'existe que si les délinéateurs sont installés et le marquage existant. La piste sur rue est donc fermée aux cyclistes en hiver car le marquage au sol n'est plus visible et qu'il y a absence de délinéateurs. Le stationnement en bordure de chaussée est donc permis durant cette période.</p>	<p><b>Bande cyclable</b></p> <p>La bande cyclable est ouverte en permanence. Elle ne nécessite aucune opération de fermeture à l'automne ou d'ouverture au printemps.</p>
	<p><b>Continuité</b> L'interruption d'une voie bidirectionnelle incite les cyclistes à poursuivre leur chemin à contresens de la circulation.</p>	<p>La transition d'une section de rue avec bande cyclable à une section de rue sans bande se fait naturellement, sans aucun aménagement particulier. Le cycliste qui circule dans la bande poursuit simplement son chemin à la droite de la chaussée — là où le code exige qu'il circule — lorsque la bande se termine.</p>
	<p><b>Cohabitation avec le transport en commun</b> La cohabitation entre cyclistes et piétons est difficile, les passagers devant croiser la voie cyclable pour monter ou descendre de l'autobus. L'aménagement d'une zone d'arrêt d'autobus dans la voie bidirectionnelle amène autobus et cyclistes à circuler en sens opposé dans la même voie, entraînant un risque de collision.</p>	<p>Lorsqu'un autobus est à l'arrêt, le cycliste a le choix de s'immobiliser dans la bande et attendre que l'autobus reparte, ou de sortir de la bande et effectuer un dépassement par la voie que l'autobus obstrue partiellement.</p>
	<p><b>Entretien</b> Marquage et délinéateurs: Essentiels au printemps pour justifier la présence de cyclistes à contre-sens. Des opérations de pose et de retrait sont donc requis.</p>	<p>Marquage: Important mais ne compromet pas la sécurité des cyclistes en l'absence de marquage car il roule dans le sens de la circulation. Rafraîchissement du marquage au printemps.</p>
Voies de circulation	<p>&gt; Largeur des voies de circulation : 3, 5m</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Excès de vitesse des automobilistes</li> <li>• Présence de cases de stationnement</li> </ul>	<p>&gt; Largeur des voies de circulation : 3,1 m</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restreint le champ de vision et amène les automobilistes à ralentir</li> <li>• Cases de stationnements maintenues sur le côté Ouest</li> </ul>
Banquette de verdure	<p>&gt; Absence de banquette de verdure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'un îlot de chaleur</li> <li>• Donne lieu à un champs visuel large</li> </ul>	<p>&gt; Banquette de verdure entre la rue Saint-Pierre et le boulevard Don Quichotte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rétrécissement du champs visuel pour diminuer la vitesse des voitures</li> <li>• meilleure définition des entrées charretières</li> </ul>
Virage à droite au feu rouge	<p>&gt; Virage autorisé au feu rouge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité des cyclistes compromise</li> </ul>	<p>&gt; Interdiction du virage à droite au feu rouge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroît la sécurité des cyclistes</li> </ul>