



Photo : Ville d'Ottawa



Photo : Ville d'Ottawa



Photo : Ville d'Ottawa

Dossier d'information sur la perceptibilité des voies réservées au transport en commun par le marquage de la surface

Le transport en commun contribue grandement à répondre aux besoins en matière de mobilité dans les municipalités canadiennes.

Afin de maintenir l'achalandage existant et d'attirer de nouveaux clients, on doit offrir un service de transport en commun rapide et fiable même lorsque les rues de la ville sont congestionnées.

Des voies réservées au transport en commun ont été aménagées dans de nombreuses villes partout dans le monde pour éliminer ou réduire les impacts de la congestion sur le mouvement des véhicules de transport en commun. En permettant aux véhicules de transport en commun de ne pas être affectés par la congestion routière, on améliore la rapidité et la fiabilité de la durée des trajets de transport en commun et on augmente l'attrait exercé par le transport en commun.

Non-respect des voies réservées au transport en commun

Les voies réservées au transport en commun ne sont efficaces que si les conducteurs de véhicules motorisés respectent les règles applicables aux voies réservées au transport en commun. De plus, le fonctionnement sécuritaire et efficace de certaines mesures de signaux prioritaires pour le transport en commun requiert un niveau élevé de conformité en ce qui concerne les restrictions applicables à l'utilisation de certaines voies. Même si les voies réservées au transport en commun sont toujours identifiées par des signaux et des marques sur la chaussée, les conducteurs de véhicules motorisés empruntent parfois ces voies par inadvertance ou de manière volontaire. Les interventions policières peuvent contribuer à réduire les infractions associées aux voies réservées au transport en commun, mais d'autres approches plus économiques

peuvent être utilisées pour améliorer la perceptibilité de ces voies et augmenter le niveau de conformité.

On a découvert qu'en recouvrant la surface des voies réservées au transport en commun par la couleur rouge, on pouvait réduire et même parfois éliminer les infractions associées à ces voies. Des voies de transport en commun de couleur rouge sont utilisées à New York, à Londres, à Paris, à Haïfa, à Sydney, à Brisbane et dans d'autres villes du monde. Au Canada, des projets pilotes ont été mis en place à Vancouver, à Winnipeg, à Windsor et à Ottawa. Les résultats obtenus par ces projets se sont avérés très positifs; l'utilisation de voies réservées au transport en commun de couleur rouge a réduit le nombre d'infractions aux règles applicables à ces voies de 50 à 100 %.

La chaussée rouge n'empêche pas les véhicules d'avoir accès aux voies réservées au transport en commun, mais elle décourage les conducteurs de circuler sur ces voies et d'ainsi commettre une infraction. Les voies rouges réduisent également le nombre d'infractions commises par inadvertance puisqu'elles font en sorte que les conducteurs remarquent plus facilement la présence des voies réservées au transport en commun. De plus, les voies rouges rendent les cas d'infraction beaucoup plus flagrants et créent une certaine pression de la part des autres conducteurs afin que le véhicule demeure à l'extérieur des voies réservées au transport en commun. Les voies rouges n'éliminent peut-être pas la nécessité des interventions policières, mais elles en réduisent le nombre.

Où doit-on aménager des voies rouges?

Le traitement de surface de couleur rouge pour les voies réservées au transport en commun est facultatif. Les voies rouges sont recommandées aux emplacements où on observe un nombre élevé d'infractions. Les voies rouges sont aussi utiles aux emplacements où des voies réservées au transport en commun sont créées sur des voies de circulation générales déjà existantes. Dans de tels cas, la voie rouge fait ressortir les changements apportés, ce qui réduit la confusion et améliore la sécurité.

Comment maintenir l'efficacité à long terme des voies rouges et prévenir la surutilisation?

Les voies rouges sont efficaces parce que les gens associent habituellement la couleur rouge à l'interdiction. Les projets pilotes ont démontré que la plupart des conducteurs de véhicules motorisés comprennent la signification de la surface rouge sans aucune formation officielle préalable. Afin de maintenir cette association mentale inhérente entre les voies rouges et l'interdiction de les emprunter, les surfaces de couleur rouge ne devraient être utilisées que dans les voies qui sont réservées au transport en commun en tout temps (24 heures par jour et 7 jours par semaine). Si on permet aux automobiles de circuler sur les voies rouges durant certaines périodes de la journée ou de la semaine, l'efficacité de cette mesure s'en trouvera réduite.



Photo : Ville d'Ottawa



Photo : Ville d'Ottawa



Photo : Ville de Brisbane



Photo : Ville de Winnipeg

Une approche semblable s'est avérée très efficace, soit celle des espaces de stationnement à surface bleue pour les personnes handicapées. En Amérique du Nord, la couleur bleue est associée aux stationnements pour personnes handicapées et, partout dans le monde, les espaces de stationnement bleus sont réservés en tout temps, sans exception.

Traitement spécial des voies réservées au transport en commun

Les applications effectuées au Royaume-Uni, en Australie et en Nouvelle-Zélande ont démontré que, dans certains cas, il n'est pas nécessaire de traiter la surface sur toute la longueur de la voie réservée au transport en commun. Il peut être suffisant de marquer les sections du début, de la fin et intérimaires pour faire ressortir la voie réservée au transport en commun et pour empêcher les automobiles d'y circuler. L'avantage offert par cette approche est évident : cela réduit les coûts de mise en place de cette mesure.

Dans de nombreux cas, l'application de couleur rouge sur la surface de la voie réservée au transport en commun n'est requise que lorsque la voie en question est créée. Après quelque temps, de 6 mois à 2 ans, les conducteurs de véhicules motorisés sont habitués à la voie réservée au transport en commun et les signaux et marques habituels sur la chaussée deviennent suffisants.

Technologies utilisées pour la création de voies rouges

Il existe deux technologies différentes pour la création de voies rouges : on peut peindre la voie ou construire la voie de matériau coloré. La peinture est habituellement appliquée sur les voies existantes. Les tons de rouges qui peuvent être choisis sont plus nombreux, mais la peinture ne dure que de 3 à 5 ans. Les voies rouges construites à l'aide d'un matériau coloré durent plus longtemps, mais le choix de couleurs est moins grand et l'application initiale est plus coûteuse puisqu'une nouvelle couche de surface est requise.

Questions fréquentes

Pourquoi utiliser le rouge?	La couleur rouge est principalement choisie puisqu'elle est traditionnellement associée à l'interdiction. Le message qu'on veut ainsi communiquer aux conducteurs de véhicules motorisés est le suivant : « N'utilisez pas cette voie. »
Devons-nous peindre en rouge toutes les voies réservées aux autobus?	Non, la surface rouge devrait être réservée aux emplacements où de nombreuses infractions sont commises et aux voies qui sont réservées au transport en commun en tout temps.

D'autres véhicules peuvent-ils parfois circuler sur les voies rouges des autobus?	Les véhicules autorisés à circuler sur les voies réservées sont indiqués par les signaux. Toutefois, seules les voies réservées au transport en commun sont de couleur rouge et les seuls autres véhicules qui peuvent y circuler sont les bicyclettes.
Des exceptions s'appliquent-elles pour les virages à droite à une intersection si la voie des autobus est à droite?	Non, si une partie de la voie à droite (en bordure) peut être partagée avec les véhicules qui tournent à droite, la voie réservée au transport en commun devrait se terminer à cet endroit et reprendre de l'autre côté de l'intersection.
La peinture appliquée peut-elle être glissante et nuire à la sécurité?	Le traitement de surface appliqué doit répondre aux normes minimales de dérapage pour les voies de circulation.

Renseignements détaillés

Les renseignements de ce dossier d'information sont tirés de la publication de l'Association des transports du Canada intitulée *Guidelines for Transit Lane Conspicuity through Surface Treatment*. Ces lignes directrices visent à faciliter l'aménagement de voies colorées réservées au transport en commun. Il ne s'agit pas de normes puisque le traitement des surfaces est un outil facultatif qui peut être utilisé pour rendre les voies réservées au transport en commun plus visibles au besoin. Vous pouvez acheter cette publication à la librairie en ligne de l'ATC.

Avis de non-responsabilité

Tous les efforts possibles ont été menés pour faire en sorte que tous les renseignements fournis dans ce dossier d'information soient exacts et à jour. L'Association des transports du Canada n'assume aucune responsabilité en ce qui concerne les erreurs et les omissions. Ce document ne reflète ni la position technique ni les politiques de l'ATC.

Association des transports du Canada
2323, boul. St-Laurent, Ottawa (ON) K1G 4J8
Tél. (613) 736-1350 ~ Téléc. (613) 736-1395
www.tac-atc.ca