



Politique de gestion de la
CIRCULATION

Comité de sécurité publique | Ville de Varennes | Avril 2024



VARENNES

La première Politique de gestion de la circulation de notre histoire

À titre de maire, je suis extrêmement fier du travail réalisé par mes collègues du conseil municipal, Brigitte Collin, présidente du Comité de sécurité publique, ainsi que de Geneviève Labrecque, vice-présidente, qui l'accompagne à cette table. Entourées des professionnels de différents services de la Ville et d'une policière déléguée par la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent, elles ont réussi à accomplir un travail colossal. Au nom des citoyens varennois, je les remercie de tout cœur.

Cette nouvelle Politique de gestion de la circulation est le fruit de plusieurs années de réflexion et saura répondre à l'ensemble des questions des citoyens en matière de déplacement dans nos rues. Chaque semaine, nous recevons bon nombre de plaintes ou de requêtes qui concernent la vitesse, la signalisation, le partage de la route ou autres. Sachez que le Comité de sécurité publique les considère avec la plus grande attention. Avec cette politique, nous souhaitons dissiper toute ambiguïté par rapport aux règlements de circulation et nous expliquons clairement les critères à considérer face aux problématiques de sécurité observées. Ainsi, les Varennois possèdent enfin l'outil de référence par excellence pour comprendre la gestion de la circulation à Varennes.

Finalement, je tiens à rappeler que la sécurité sur nos artères demeure une préoccupation constante pour les élus municipaux. Nous voulons à tout prix éviter que des incidents surviennent et comptons protéger nos familles des dangers liés à la circulation. J'insiste également sur l'importance d'adopter des comportements responsables derrière le volant. Soyons exemplaires et évitons les distractions, l'alcool, les drogues ainsi que la vitesse excessive pour le respect et le bien de tous.

Que les rues de Varennes soient les plus sécuritaires au Québec!



Le maire,
Martin Damphousse



MOT DE LA PRÉSIDENTE

Chères Varennoises, chers Varennois,

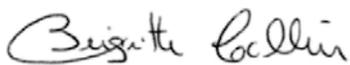
Je suis très heureuse de vous présenter la première Politique de gestion de la circulation de la Ville de Varennes. Il s'agit d'un outil essentiel qui servira à la prise de décision à l'égard de plusieurs enjeux de sécurité tout en étant un document pédagogique pour l'ensemble de la population.

Dès le début de mon mandat comme présidente du Comité de sécurité publique, j'ai voulu améliorer le traitement des plaintes provenant des citoyens et accélérer le délai de réponse des requêtes par l'implantation d'analyses de terrain. Ces analyses permettent de compiler des données et de cibler précisément les problèmes.

En matière de circulation, les Varennois doivent savoir que la mise en place de mesures de sécurité adéquates dans les rues demeure une tâche complexe. De même, il est important de souligner que le Comité de sécurité publique est mandaté pour fournir des recommandations au conseil municipal qui, seul, a le pouvoir de les autoriser. Le défi de la mobilité va bien au-delà des mesures de mitigations ou de ralentissement, il consiste aussi à sensibiliser l'ensemble des usagers de la route, dont les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Pour leur excellent travail accompli dans l'élaboration de cette Politique de gestion de la circulation, je tiens à remercier l'ensemble des membres du comité, particulièrement France Filiatrault, agent administratif à la Ville. C'est elle qui m'a soumis l'idée d'une politique et qui a produit avec rigueur l'ensemble de ce document conjointement avec Pier-Luc Millette, directeur adjoint du Service du génie. Je veux souligner l'expertise des Services du génie, des travaux publics, de l'urbanisme et de l'environnement et de sécurité incendie, l'implication du Service aux citoyens, qui traitent la majorité des plaintes et, finalement, la précieuse collaboration de notre policière désignée par la Régie de police intermunicipale Richelieu-Saint-Laurent.

Pour terminer, je dis un grand merci à ma consœur Geneviève Labrecque qui me soutient au sein de cet important comité.



Brigitte Collin
Présidente du Comité de la sécurité publique
Conseillère municipale, district 8, de Martigny



MOT DE LA VICE-PRÉSIDENTE

Chères citoyennes, chers citoyens,

C'est avec grand plaisir et fierté que je vous présente cette nouvelle Politique de gestion de la circulation. Elle est le fruit de plusieurs années de travail en compagnie de collaborateurs précieux.



Ayant un enfant en bas âge, j'ai toujours été préoccupée par la vitesse des automobilistes dans les rues. Mon premier contact avec le maire Martin Damphousse fut en 2018 lorsque je lui ai écrit à ce sujet. Il m'a gentiment répondu en m'offrant de distribuer une lettre personnalisée au nom des enfants qui demandaient au voisinage de réduire leur vitesse. Un geste qui a été apprécié de tous!

Élue en 2019 et siégeant au Comité de sécurité publique depuis trois ans, je suis heureuse aujourd'hui de pouvoir recommander au conseil municipal des gestes concrets pour améliorer la sécurité dans ma ville.

Visiblement, les citoyens sont préoccupés par la circulation et m'informent souvent que les gens roulent encore trop vite sur leur rue. La sécurité publique est une préoccupation collective puisque nous avons tous un rôle à jouer. Il est de notre responsabilité de demeurer attentif, de réduire notre vitesse et de respecter les règles en voiture, à pied ou à vélo. La cohabitation sur le territoire est primordiale. Alors, agissons dès maintenant!

L'analyse d'un problème peut sembler simple à première vue, mais il existe plusieurs éléments à considérer à la suite d'une plainte. Cette politique vous permettra donc de mieux comprendre le vocabulaire technique que nous utilisons ainsi que les avantages et inconvénients des mesures d'atténuation.

Varenes doit être sécuritaire pour tous et j'en fais mon cheval de bataille. Merci de votre collaboration!

Geneviève Labrecque
Vice-présidente du Comité de la sécurité publique
Conseillère municipale, district 3, Langloiserie



LE COMITÉ DE SÉCURITÉ PUBLIQUE DE VARENNES

La Politique de gestion de la circulation, élaborée par le Comité de sécurité publique de Varennes, se veut un outil de référence à l'usage dudit comité, du Service aux citoyens et de la population par le biais de son site Internet à l'adresse www.ville.varenn.es.qc.ca.



Membres du Comité de sécurité publique de Varennes qui ont participé à l'élaboration de la présente politique, de gauche à droite : Patrick Girouard, chef de section du Service des travaux publics | Stéphanie Lebrun, agente de police de la Régie intermunicipale de police Richelieu Saint-Laurent | Bruno Gravel, directeur du Service des travaux publics | Geneviève Labrecque, conseillère municipale – district 3, Langloiserie | Dominic Scully, directeur du Service de l'urbanisme et environnement | Brigitte Collin, conseillère municipale – district 8, De Martigny | Pier-Luc Millette, directeur adjoint du Service du génie | France Filiatrault, agente administrative du Service arts, culture et bibliothèque | Julie Céré, agente administrative du Service du génie | Serge Beaugard, directeur du Service de sécurité incendie | Catherine Ouellet, agente administrative du Service aux citoyens





TABLE DES MATIÈRES

Mot du maire	I
Mot de la présidente	II
Mot de la vice-présidente	III
Le comité de sécurité publique de Varennes	IV
Table des matières	V
Introduction	1
1 L'atténuation de la circulation	2
1.1 Réduction de la vitesse.....	2
1.2 Vitesse des conducteurs.....	3
1.3 Les normes pour la limite de vitesse.....	4
1.4 Réduction du débit.....	5
2 Le processus de gestion des requêtes citoyennes	6
2.1 Première étape : Identification de la problématique.....	6
2.2 Deuxième étape : Utilisation des outils d'analyse.....	6
2.3 Troisième étape : Analyse des données et recommandation.....	7
2.4 Quatrième étape : Décision du conseil municipal.....	7
2.5 Cinquième étape : Utilisation des outils de sensibilisation.....	7
2.6 Sixième étape : Mise en oeuvre des mesures d'atténuation.....	7
2.7 Septième étape : Évaluation et suivi.....	7
2.8 Diagramme du processus de gestion d'une requête.....	7
3 Les outils de sensibilisation	8
3.1 Afficheur de vitesse mobile ou permanent.....	8
3.2 Accroche-porte et lettre.....	8
3.3 Billet de courtoisie.....	8
3.4 Message sur les médias sociaux.....	8
3.5 Outils de communication de la Ville.....	9
3.6 Présence policière.....	9
4 Les mesures d'atténuation	10
4.1 Défense de stationner.....	10
4.2 Balise pour piétons ou de vitesse (brigadier statique).....	11
4.3 Dos d'âne allongé.....	12
4.4 Passage piétonnier surélevé.....	14
4.5 Intersection surélevée.....	15
4.6 Réduction de la largeur des voies de circulation.....	16
4.7 Rétrécissement de la chaussée.....	17
4.8 Chicane.....	18
4.9 Marquage.....	19
5 Quelques marquages démythifiés	20
5.1 Passage pour piétons, écoliers et cyclistes.....	20
5.2 Zones à circulation restreinte.....	21
5.3 Zones à circulation interdite.....	22
6 La signalisation en bref	23
6.1 Arrêt.....	23
6.2 Interdiction de stationner.....	23
7 Le réseau cyclable et piétonnier	24
7.1 Voie cyclable bidirectionnelle sur chaussée.....	24
7.2 Voie cyclable bidirectionnelle hors chaussée.....	24
7.3 Voie cyclable en site propre et droits de passages.....	24
7.4 Voie partagée.....	25
7.5 Bandes cyclables unidirectionnelles.....	25
7.6 Chaussées désignées.....	25
7.7 Parc de la commune – Un exemple de variété de voies.....	25
8 Rappel de certains règlements	27
8.1 Code de la sécurité routière du Québec.....	27
8.2 Règlement de la Ville de Varennes.....	27
8.3 Normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).....	28
8.4 Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) - Brigadiers scolaires.....	28
9 Conclusion	29
Annexe A	30
Annexe B	31
Bibliographie	32

INTRODUCTION

Les problèmes de vitesse et de sécurité reliés à la circulation font régulièrement l'objet de plaintes et de requêtes auprès du Service aux citoyens de la Ville de Varennes. La croissance du parc automobile et la multiplication des modes de transport sont des facteurs qui augmentent les conflits d'usage et le nombre de comportements fautifs. La Ville de Varennes doit donc considérer les préoccupations citoyennes à cet effet.

L'analyse des problématiques et des enjeux de circulation soulevés par la population relève du Comité de sécurité publique. Ce dernier a le mandat d'analyser les requêtes et les plaintes reçues concernant :

- 1) La sécurité dans les parcs, les bâtiments et les lieux publics;
- 2) La circulation et la sécurité des réseaux routiers, cyclistes et piétonniers.

Le Comité émet des recommandations au conseil municipal dont les membres sont chargés de prendre les décisions finales.

Afin de régulariser le processus d'analyse et normaliser les diverses interventions, le Comité de sécurité publique a décidé de produire et de diffuser sa **Politique de gestion de la circulation**.

Pour ce faire, les membres du Comité ont étudié et examiné des guides pratiques publiés par différentes instances de transport et des politiques similaires rédigées par d'autres municipalités. Ils ont également considéré certaines mesures qui ont déjà été implantées à Varennes et qui, avec l'usage, se sont avérées efficaces.

La **Politique de gestion de la circulation** varennoise qui en résulte regroupe l'ensemble des outils qui peuvent être mis en place et les critères à considérer pour chaque type de problématiques qui fait souvent l'objet de plainte.

En conséquence, avant de formuler une requête relative à un problème de circulation, le citoyen est encouragé à consulter la politique comme source d'information et de réponse. Le Comité de sécurité publique l'utilisera quant à lui comme document normalisé permettant d'optimiser le processus d'analyse des requêtes et de l'orienter dans sa prise de décision.



1

L'ATTÉNUATION DE LA CIRCULATION

L'atténuation de la circulation est une méthode de gestion de la circulation qui vise à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route : automobilistes, piétons, cyclistes et autres. Cette méthode de gestion agit sur la circulation par la planification des espaces, du mouvement des véhicules motorisés ou non, et établit des règles de priorisation et de partage de la route selon les besoins de transport et les normes en vigueur (configuration, vitesse, sécurité).

Concrètement, les mesures d'atténuation permettent de :

- Réduire la vitesse des véhicules, pratiquée ou permise;
- Améliorer la sécurité et augmenter le sentiment de sécurité;
- Réduire le débit (volume de véhicules motorisés);
- Réduire le niveau de bruit et les vibrations;
- Éliminer les conflits pour un meilleur partage des voies entre les usagers;
- Promouvoir le transport actif comme la marche, le vélo et le patin à roulettes, en équilibrant mieux les besoins des usagers dans le même espace;
- Diminuer les conflits aux intersections et ainsi réduire les accidents et la gravité de ceux-ci;
- Réduire la pollution atmosphérique.



Néanmoins, malgré le fait que les mesures apaisant la circulation apparaissent de plus en plus dans nos milieux de vie, elles sont méconnues et parfois mal perçues par certains citoyens. Cette faible acceptabilité sociale freine alors leur déploiement, avec le syndrome trop bien connu du « pas dans ma cour ».

1.1 | Réduction de la vitesse

Parmi les stratégies d'atténuation, la réduction de la vitesse est une des caractéristiques majeures à considérer. Elle consiste autant à faire respecter la vitesse permise qu'à l'ajuster en fonction des particularités du secteur. La vitesse pratiquée agit directement sur les capacités du conducteur (temps, réflexe, vision, etc.) et sur la distance de freinage. Elle a donc un impact sur la capacité d'éviter des collisions.

La vitesse est l'un des principaux facteurs d'accidents et l'augmentation des vitesses pratiquées multiplie le risque d'accident ainsi que la gravité des blessures. Ce risque est particulièrement élevé pour les usagers vulnérables, dont les piétons et les cyclistes qui sont nombreux en milieu urbain.

Une vitesse trop élevée a des effets multiples et est une source d'insécurité pour tous les usagers de la route. Plus spécifiquement, une vitesse élevée a pour effet de :

- Réduire le champ de vision;
- Diminuer le temps de réaction afin d'éviter un impact;
- Limiter la capacité à effectuer des manœuvres d'évitement;
- Augmenter les risques de dérapages;
- Augmenter la distance d'arrêt.

Probabilité de survie des piétons selon la vitesse du véhicule lors de l'impact

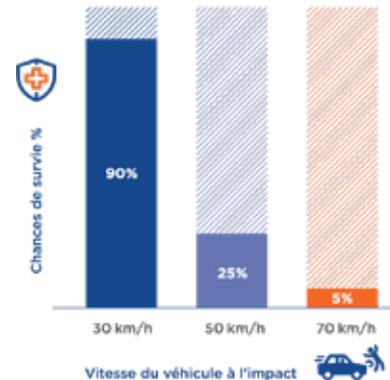


Alors que les probabilités de survie sont de 25 % lors d'une collision survenant à 50 km/h, elles augmentent à 90 % à 30 km/h.

Aussi, avec la vitesse, le champ de vision périphérique du conducteur et son temps de réaction se réduisent, alors que la distance de freinage s'allonge.

À 30 km/h, la distance qu'il faudra pour s'immobiliser est de 30 mètres. Elle double à 50 km/h, passant à 62 mètres. La vitesse, la taille et la masse du véhicule sont des facteurs qui influent sur la gravité des blessures.

Source : *Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie, Piétons Québec, juin 2021*



À titre d'exemple, les images qui suivent démontrent le champ de vision d'un conducteur en fonction de la vitesse.



50 km/h



30 km/h

En milieu urbain, l'objectif premier de la limite de vitesse doit être la sécurité. Il importe de choisir la vitesse optimale, en tenant compte de tous les usagers des voies de circulation. En effet, la limite de vitesse doit viser l'adéquation entre le comportement du conducteur et le milieu qu'il traverse.

Une vitesse excessive peut provoquer deux types d'insécurité et les deux sont importants :

- 1) **L'insécurité dite objective** : elle se mesure à partir de rapports d'accidents dus à une vitesse trop élevée;
- 2) **L'insécurité dite subjective** : elle correspond à la perception de la population.

Dans la détermination d'une limite de vitesse en milieu urbain, il faut nécessairement tenir compte du milieu et du comportement des conducteurs. La signalisation doit être adaptée à la réalité afin d'être respectée par l'ensemble des conducteurs. Une signalisation sans rapport avec l'aménagement du secteur les incitera à ne pas la respecter. En outre, une signalisation incohérente qui n'est pas respectée nuit à la crédibilité de la signalisation.

C'est un fait avéré. Si les conducteurs considèrent comme inappropriée ou irréaliste une signalisation dans une rue donnée, ils seront portés à douter de la validité d'une signalisation identique et pleinement justifiée dans un secteur voisin. En conséquence, on doit s'assurer que la signalisation est crédible partout, tant pour la limite de vitesse, l'arrêt obligatoire ou toute autre signalisation.

1.2 | Vitesse des conducteurs

Les principaux facteurs qui sont considérés par les conducteurs pour établir leur vitesse sont :

- 1) **Les caractéristiques de la chaussée** : L'état, la largeur, les courbes, les pentes, etc.;
- 2) **Les caractéristiques des abords de la chaussée** : La distance des objets par rapport à la chaussée modifie la perception de la vitesse;
- 3) **Le comportement des autres conducteurs et des autres types d'usagers** : Le conducteur tend à adopter la même vitesse que celui qui le précède, s'il la juge raisonnable. De cette façon, la conduite est simplifiée, car, en autres, les manœuvres d'évitement ne sont plus nécessaires;
- 4) **La présence policière** : La majorité des conducteurs qui connaissent le niveau de surveillance policière ajusteront leur comportement en conséquence;
- 5) **La signalisation** : La signalisation de la vitesse ne joue qu'un rôle incitatif mineur lorsque la conception géométrique de la rue ou du chemin encourage des comportements imprudents de la part des conducteurs;
- 6) **La marge perçue** : Pour plusieurs conducteurs, la vitesse permise n'est pas égale à celle qui est affichée. En effet, ceux-ci déterminent un « facteur de tolérance policière » et conduisent à une vitesse supérieure à la vitesse affichée en raison du facteur de tolérance présumé.

La limite de vitesse doit représenter, sous certaines conditions, le point d'équilibre raisonnable entre mobilité et sécurité.



1.3 | Les normes pour la limite de vitesse

Pour répondre aux besoins en matière de sécurité routière, il est important de considérer la réalité du terrain, les usages et les comportements.

La Ville de Varennes souhaite appliquer un ensemble de normes de base adéquates pour :

- Assurer la crédibilité de la signalisation pour les résidents et les visiteurs;
- Encourager l'augmentation des transports actifs et collectifs;
- Tenir compte des usagers vulnérables et des activités riveraines;
- Assurer l'efficacité du contrôle policier;
- Augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité.

» Toutefois, si l'on veut avoir un impact réel sur la diminution de la vitesse, tout en permettant une meilleure fluidité de la circulation et une réduction des accidents, l'implantation de mesures d'atténuation ainsi que de la signalisation adéquate doivent accompagner la limitation de vitesse dans les rues.

Dans le cadre d'une planification d'ensemble, voici les lignes directrices qui guident les choix de base pour la limitation de la vitesse dans le périmètre urbain à Varennes.

Limite de vitesse	Type de rue	Conditions
30 km/h	Rues résidentielles et collectrices Zone scolaire Zone de parc et terrain de jeux	Section 1.3.1
50 km/h	Certaines collectrices, artères et routes rurales habitées	Section 1.3.2
70 km/h	Routes rurales peu ou pas habitées	Section 1.3.2

1.3.1 Zones à 30 km/h

Une limite de vitesse à 30 km/h s'applique à des rues résidentielles affectées par les conditions suivantes :



- Stationnement fréquent et de longue durée en bordure de rue par des résidents d'immeubles multilogements en raison du nombre insuffisant de cases pour le stationnement;
- L'absence de trottoir, obligeant le partage de la chaussée entre les usagers;
- Visibilité réduite en raison de la présence d'obstacles ou de courbes pour accéder de façon sécuritaire aux entrées charretières.

» À Varennes, la vitesse de 30 km/h est la norme par défaut pour les rues résidentielles.

En effet, à l'exception de la rue Quévillon, des boulevards René-Gauthier et de la Marine, du chemin du Petit-Bois ainsi que d'un tronçon de la route Marie-Victorin, qui sont considérés comme des artères, toutes les rues résidentielles de la Ville affichent une limite de vitesse de 30 km/h. En comparaison, la majorité des villes du Québec affichent une limite de vitesse de 40 km/h dans les secteurs urbains. Toutefois, le conseil municipal de Varennes a décidé de maintenir la plus basse limite de vitesse.

De plus, il est à noter que la vitesse de 30 km/h n'est pas affichée sur toutes les rues. En effet, lorsqu'un panneau « Maximum 30 secteur » est présent à l'entrée d'un secteur résidentiel, soit sur une rue perpendiculaire à une rue dont la vitesse affichée est plus élevée, le conducteur doit considérer que c'est cette vitesse qui s'applique dans tout le secteur, jusqu'à ce qu'un panneau de vitesse différente se présente. Des rappels peuvent cependant être effectués à l'aide de marquage 30 km/h sur la chaussée.



Une **zone scolaire** est une section de rue longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire. Une telle zone est signalisée dans un rayon de 100 mètres autour des limites du terrain de l'école. De plus, si la limite de vitesse est diminuée sur une rue en raison d'une zone scolaire, par exemple de 50 km/h à 30 km/h, celle-ci peut être prescrite durant une période prédéterminée seulement, comme sur l'exemple ci-contre.

Une **zone de terrain de jeux** est une section de rue longeant les limites d'installations récréatives publiques utilisées principalement par des enfants. Cela inclut donc les parcs avec jeux, mais pas les espaces verts. Une telle zone est signalisée dans un rayon de 100 mètres autour des limites du terrain de jeux.

Dans le cas des zones scolaires et de terrain de jeux, la mise en place de mesures d'atténuation complémentaires peut s'avérer pertinente en raison de l'environnement existant (géométrie routière, débit véhiculaire, mauvaise visibilité, etc.).

1.3.2 Zones à 50 km/h ou 70 km/h

Une limite de vitesse de 50 km/h ou 70 km/h s'applique aux rues où les débits de circulation sont plus élevés et où la circulation motorisée est importante. Ces rues sont généralement des boulevards, des artères ou des collectrices.

C'est également le cas d'une route municipale rurale qui traverse un milieu habité (50 km/h) ou peu habité (70 km/h). Ces rues ou tronçons de rue :

- Constituent un lien entre des secteurs résidentiels et des artères;
- Ont été construites avec une emprise plus large;
- Permettent l'aménagement d'au moins deux voies de circulation, une dans chaque sens;
- Sont stratégiques pour la circulation urbaine.



L'aménagement doit assurer le respect de la limite de vitesse ainsi que la sécurité des piétons et les cyclistes. Un trottoir et une voie cyclable distincte sont privilégiés, surtout lorsqu'ils desservent une densité résidentielle importante et lorsque les maisons sont rapprochées de la rue.

Des aménagements modérateurs de vitesse sont sélectionnés et conçus en fonction d'une limite de 50 km/h, comme :

- De faibles rayons de virage aux intersections;
- Des avancées de trottoirs aux intersections (si du stationnement est autorisé en permanence sur la rue);
- L'élargissement des trottoirs;
- La réduction du nombre de voies, si les débits de circulation le permettent;
- L'intégration de végétation et de mobilier urbain.

Le choix entre la limite de vitesse de 50 km/h et 70 km/h repose sur le nombre combiné d'entrées charretières et de rues transversales ainsi que du débit de circulation.

1.3.3 Zones à 80 km/h et plus

Une vitesse de 80 km/h et plus s'applique aux routes périurbaines¹ ou interurbaines² à fort débit ou encore à certaines routes rurales selon certaines conditions. Ainsi on retrouvera ces vitesses en fonction des critères suivants :

80 km/h	Route rurale non numérotée d'une largeur supérieure à 6 m et présentant peu de sinuosité
90 km/h	Route nationale numérotée (100 à 399) en milieu rural ou périurbain à directions séparées ou non
100 km/h	Autoroute numérotée (1 à 99 et 400 à 999) en milieu périurbain ou interurbain à directions séparées ou non

Sur le territoire de Varennes, toutes les routes affichant une vitesse supérieure ou égale à 80 km/h sont de juridiction provinciale :

- La montée de Picardie : 80 km/h entre le rang Picardie et l'autoroute 30;
- La route 132 : 90 km/h entre les limites de Boucherville et environ 1 km après le boulevard Lionel-Boulet;
- La route 132 : 90 km/h entre la montée de Picardie et les limites de Verchères;
- L'autoroute 30 : 100 km/h.

1.4 | Réduction du débit

La réduction du débit, soit le volume de véhicules motorisés, est souvent prise en considération lors de la mise en place de mesures d'atténuation. En effet, le risque d'accident ou de collision est directement relié au nombre de véhicules qui circulent sur une voie de circulation. Le débit est donc un facteur qui augmente le nombre de conflits potentiels et, par voie de conséquence, le risque de collisions et le nombre de victimes potentielles.



Des mesures qui ont pour but spécifique d'encourager et de faciliter la mobilité active sont donc prioritaires. Des aménagements dédiés comme les voies cyclables et les trottoirs ne sont pas à proprement parler des mesures d'atténuation. Toutefois, s'ils sont ajoutés en soustrayant une voie de circulation, ils contribuent à réduire le débit de circulation et à augmenter le volume de piétons et de cyclistes. Ces mesures encouragent donc un transfert des déplacements motorisés vers des déplacements actifs assurant ainsi une meilleure équité dans le partage de l'espace.

Afin de mieux répondre aux besoins de la population, il est nécessaire de choisir des mesures qui s'intègrent de manière cohérente à leur environnement, en prenant compte des facteurs comme le type de secteur, la densité du quartier et la hiérarchie du réseau routier. Ainsi, selon la problématique soulevée, la stratégie d'atténuation est adaptée en fonction d'un portrait suffisamment précis du paysage bâti, des infrastructures de transport et des données sociodémographiques.

¹Route périurbaine : une route située aux abords immédiats d'une ville, mais qui la contourne plutôt que de la traverser. | ²Route interurbaine : une route qui relie deux villes séparées par un milieu non bâti (terres agricoles, champs, forêt, etc.).

2 LE PROCESSUS DE GESTION DES REQUÊTES CITOYENNES

Comme mentionné dans la section précédente, le choix d'une mesure cohérente qui répond aux besoins de la population se fait selon divers paramètres qui respectent le milieu visé.

En ayant recours à différentes mesures d'atténuation de la circulation dans l'aménagement d'une rue résidentielle ou d'une artère, la Ville peut imposer aux usagers de la route un comportement spécifique à adopter. Elle pourra ensuite constater l'impact direct des mesures sur la sécurité et la qualité de vie des citoyens dans les secteurs concernés.

La présente politique prévoit une démarche d'évaluation systématique et identique pour chacune des problématiques soulevées. Voici les étapes de cette démarche :

- 1 Identification de la problématique;
- 2 Utilisation des outils d'analyse;
- 3 Analyse des données et recommandations;
- 4 Décision du conseil municipal;
- 5 Utilisation des outils de sensibilisation, au besoin;
- 6 Implantation des mesures d'atténuation, au besoin;
- 7 Évaluation et suivi, au besoin.

2.1 | Première étape : Identification de la problématique

Cette étape consiste à identifier la problématique proprement dite, qu'il s'agisse d'une plainte de la part d'un citoyen ou d'une problématique ciblée par le corps de police, un membre du conseil ou de l'administration municipale.

Dans tous les cas, une requête est enregistrée à la Ville et un numéro d'identification propre lui est attribué. Ce numéro peut être communiqué au citoyen, afin qu'il puisse faire un suivi de l'avancement du processus d'évaluation, et celui-ci sera utilisé comme référence tout au long du processus de gestion des requêtes.

Aux fins de suivi, les coordonnées complètes du citoyen plaignant (adresse, numéro de téléphone et courriel) sont obligatoires et sont inscrites dans la requête sans quoi la plainte sera irrecevable. De plus, l'emplacement exact de la problématique doit être identifié le plus précisément possible. Le « Formulaire de plainte ou commentaires », montré à l'annexe 1, est disponible sur le site Internet de la Ville.

Ces informations permettront de mieux répondre aux demandes et seront utiles au gestionnaire de requête qui les conservera à des fins de statistiques.

2.2 | Deuxième étape : Utilisation des outils d'analyse

Selon l'objet de la requête, trois types d'outils sont utilisés pour recueillir des données.

2.2.1 Analyse technique

Effectuée à l'aide du « Formulaire d'évaluation d'une requête », cette analyse permet de recueillir toutes les données générales sur l'emplacement ciblé par la plainte et de répertorier la signalisation et le marquage présents au moment où celle-ci est déposée. Cette analyse est effectuée au préalable par le Service du génie, des travaux publics ou par la Régie de police afin d'être discutée lors d'une rencontre du Comité de sécurité publique subséquente.

2.2.2 Analyseur de circulation

Si la requête est liée à un problème de vitesse ou de débit de circulation, un analyseur de circulation est installé sur la rue ciblée pour une durée minimale de sept (7) jours afin de recueillir des données factuelles (vitesse, débit, type de véhicules, etc.). Deux types de vitesse sont analysés soit la vitesse moyenne et le V_{85} .

Vitesse moyenne	V_{85}
Moyenne des vitesses de tous les véhicules qui ont circulé sur la voie analysée.	Vitesse mesurée au 85 ^e percentile. En d'autres mots, la vitesse en dessous de laquelle 85 % des véhicules circulent.

Cet appareil est installé en hauteur sur un poteau en bordure de chaussée et est donc situé hors du champ visuel des conducteurs. Cet aspect est important puisque l'analyse ne doit pas influencer le comportement des conducteurs afin de déterminer la situation réelle. Cette analyse est effectuée avant une rencontre du Comité de sécurité publique et accompagne l'analyse technique.

Selon les résultats obtenus, le Comité pourrait recommander que des mesures soient mises en place.

2.2.3 Analyse de terrain

Les villes ont été construites progressivement au fil du temps et l'aménagement des quartiers a évolué au rythme des besoins et des attentes de ses citoyens. Les différents secteurs peuvent donc, à l'occasion, nécessiter des ajustements pour concilier les normes actuelles en matière d'atténuation aux aménagements existants.

Une analyse de terrain, à la suite d'une recommandation du Comité, vise à mieux comprendre une ou des problématiques particulières faisant l'objet de plaintes récurrentes. Elle permet, notamment, de mieux visualiser les éléments suivants :

- Le type de secteur (résidentiel, commercial, industriel, institutionnel);
- La signalisation en place et le marquage existant dans le secteur;
- La présence d'obstacles particuliers (boîtes postales, entrée charretière, droit de passage, végétaux, arbustes, etc.);
- La géométrie générale de l'environnement (longueur et largeur de rue, courbe, bordure, trottoir, fossé, condition de la surface de roulement, etc.);
- La présence d'entraves particulières (écoles, garderies, bâtiments commerciaux, véhicules lourds, etc.);
- Le débit de circulation de tous les usagers.

2.3 | Troisième étape : Analyse des données et recommandations

La troisième étape consiste à étudier la requête ainsi qu'à analyser toutes les informations et tous les résultats recueillis lors des étapes précédentes pendant une rencontre du Comité de sécurité publique. Par la suite, le Comité émet une recommandation avec justificatif au conseil municipal.

Cette recommandation peut se traduire par :

- Aucune intervention requise;
- L'utilisation de l'un des quatre outils de sensibilisation décrits à l'article 3;
- La mise en place de mesures d'atténuation comme celles décrites à l'article 4, en fonction des résultats obtenus et des critères d'analyse.

2.4 | Quatrième étape : Décision du conseil municipal

Le conseil municipal examine les recommandations du Comité de sécurité publique et peut :

- Accepter la recommandation et voir à la mise en œuvre de celle-ci;
- Modifier une recommandation et voir à la mise en œuvre de celle-ci;
- Rejeter la recommandation.

Un délai minimal de 60 jours est requis par le Comité pour analyser la requête, émettre ses recommandations au conseil et recevoir les décisions de celui-ci.

Dans tous les cas, un suivi auprès du citoyen qui a signalé la problématique est effectué. De plus, l'intervention sera consignée dans le gestionnaire de requête de la Ville aux fins de statistiques.

2.5 | Cinquième étape : Utilisation des outils de sensibilisation

En fonction de la recommandation du conseil municipal, il pourrait être envisagé d'utiliser des outils de sensibilisation décrits à l'article 3.

2.6 | Sixième étape : Mise en œuvre des mesures d'atténuation

En fonction de la décision prise par le conseil municipal, il pourrait être envisagé de mettre en place des mesures d'atténuation décrites à l'article 4.

2.7 | Septième étape : Évaluation et suivi

Lorsque des mesures d'atténuation sont implantées, le Service du génie ou des travaux publics effectue un suivi après quelques semaines, quelques mois ou même après un an suivant leur implantation. Ce suivi se traduit par une simple visite ou, lorsqu'il s'agit de mesures particulières ou nouvelles, d'une évaluation rigoureuse sur une plus longue période.

Suivant cette analyse de suivi, le Service du génie ou des travaux publics peut recommander au Comité le maintien, la modification ou l'abandon de la mesure.

2.8 | Diagramme du processus de gestion d'une requête

Pour bien comprendre le processus de gestion interne d'une requête à la suite d'une plainte de citoyen, selon les sept étapes précédemment expliquées, le « Diagramme du processus de gestion d'une requête » est présenté à l'annexe 2.

3 LES OUTILS DE SENSIBILISATION

Selon la problématique visée et la décision du conseil municipal, quelques outils de sensibilisation sont disponibles.



3.1 | Afficheur de vitesse mobile ou permanent

Les afficheurs de vitesse représentent un outil efficace pour influencer favorablement le comportement des conducteurs et leur utilisation est de plus en plus répandue.

Ces afficheurs de vitesse ont deux fonctions :

- 1) Sensibiliser les conducteurs à leur vitesse et ultimement les faire ralentir;
- 2) Offrir aux riverains un outil leur permettant de comparer les vitesses réelles pratiquées aux vitesses perçues.

Les différents pictogrammes qui accompagnent la vitesse affichée (bonhomme sourire ou mécontent selon la vitesse, inscription « trop vite », etc.) peuvent encourager les conducteurs à adapter leur comportement.

L'utilisation d'un afficheur de vitesse, pour une durée minimale de deux (2) semaines dans le secteur visé, est la principale intervention de sensibilisation qui est recommandée.

3.2 | Accroche-porte et lettre

La Ville de Varennes a produit un accroche-porte pour sensibiliser et inciter les résidents d'un secteur à respecter la limite de 30 km/h lorsqu'ils circulent en voiture. Cet accroche-porte invite donc les résidents d'un même voisinage à se soucier de la sécurité des familles en réduisant leur vitesse.

De même, les résidents d'un secteur pourraient recevoir une lettre d'information et de recommandation en raison de la présence d'une personne à besoins particuliers résidant dans ce secteur.



3.3 | Billet de courtoisie

Lors de campagne de sensibilisation, la Ville de Varennes peut remettre à des citoyens des billets de courtoisie les invitant à modérer leur vitesse, respecter la signalisation et faire preuve de civisme aux abords des écoles et dans les zones scolaires.

3.4 | Message sur les médias sociaux

Les médias sociaux sont un moyen efficace de rejoindre une grande partie de la population. Ainsi, une problématique persistante pourrait faire l'objet de publications afin de bien faire comprendre que les comportements fautifs ne seront pas tolérés et que la sécurité routière est un enjeu sur lequel il ne peut y avoir de compromis.



3.5 | Outils de communication de la Ville

La Ville de Varennes possède différents outils de communication qui servent également, au besoin, à sensibiliser la population sur les divers enjeux de sécurité sur le territoire. Ces outils sont :

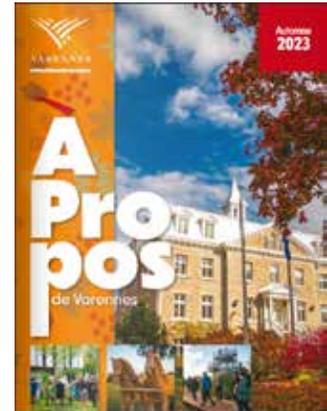
Les panneaux électroniques



Les panneaux d'affichage sur rue



Le bulletin À Propos (3 fois/année)



Le bulletin À Propos Express distribué dans les écoles



Le système Citoyens avertis!



Le journal La Relève



3.6 | Présence policière

Ultimement, les outils de sensibilisation précédemment mentionnés peuvent être suivis d'une intervention policière rigoureuse avec émission de contraventions, si la problématique persiste.

Cette mesure devrait permettre aux plus récalcitrants de se comporter de manière plus civilisée et de se conformer davantage au *Code de la sécurité routière* et à la réglementation municipale.



4 LES MESURES D'ATTÉNUATION

Les mesures d'atténuation de la circulation sont constituées d'aménagements urbains qui visent à réduire les inconvénients causés par l'usage des véhicules. Ainsi, elles modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la route.

Ces mesures d'atténuation visent en premier lieu à réduire la vitesse des conducteurs en milieu urbain. Toutefois, elles peuvent également répondre à un objectif de diminution du débit de la circulation.

Aussitôt qu'une mesure d'atténuation est implantée, des bénéfices sont observés à plusieurs niveaux. En effet, le contrôle de la vitesse contribue non seulement à l'amélioration de la sécurité routière, mais aussi à un partage plus équitable de la route, à une meilleure qualité de vie pour les riverains et à la création de quartiers plus conviviaux. Tous ces éléments réunis favorisent les déplacements actifs.

Les différentes options sont choisies en fonction de l'endroit, de la problématique et des besoins. Dans la majorité des cas, plusieurs mesures sont jumelées afin d'obtenir le résultat escompté. Une mesure physique nécessite, la plupart du temps, du marquage au sol et de la signalisation appropriée. Les mesures peuvent également être implantées temporairement en fonction de la configuration existante, puis intégrées à un aménagement permanent lorsque la rue fait l'objet d'une réfection.

Les fiches techniques présentées dans les pages qui suivent démontrent les avantages et les inconvénients de diverses mesures utilisées à Varennes, les endroits recommandés et les critères nécessaires à leur implantation.

4.1 | Défense de stationner

DESCRIPTION

Dans certains cas, il est approprié d'installer des panneaux d'interdiction de stationner notamment en raison de l'étroitesse d'une rue, d'un manque de visibilité ou encore de la présence d'une voie cyclable ou d'un corridor scolaire.

Il est toutefois interdit de stationner **en tout temps** à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'un passage pour piétons ou encore à moins de trois mètres d'une borne d'incendie (article 386 du *Code de sécurité routière*).

ENDROITS RECOMMANDÉS

- Du côté de la rue où l'on retrouve une voie cyclable ou piétonne ou les deux, du 15 avril au 15 novembre (règlement 204 concernant la circulation);
- Dans un corridor scolaire (règlement 204 concernant la circulation);
- En bordure d'un îlot situé au centre d'un rond-point;
- Aux endroits où la largeur de la rue ne permet pas le stationnement sans obstruer la circulation;
- Dans les passages piétonniers et à cinq mètres de chaque côté.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

- Afin de ne pas entraver la circulation, lorsqu'une rue a une largeur de huit mètres ou moins;
- À une distance de cinq mètres de chaque côté d'une courbe prononcée dans le but d'améliorer la visibilité et permettre les virages avec fluidité;
- À moins de cinq mètres d'une intersection, dans le but d'améliorer la visibilité et permettre le virage sécuritaire de tous types de véhicules.



Avantages

- Permet une circulation fluide des véhicules dans les rues étroites;
- Améliore la sécurité dans les zones scolaires;
- Facilite la circulation pour les véhicules d'urgence, d'entretien et de service comme le balai mécanique, la déneigeuse et le camion de collecte des matières résiduelles (ordures, organiques et recyclables);
- Améliore la visibilité;
- Permet un meilleur mouvement des véhicules dans les courbes et les entrées commerciales.

Inconvénients

- Réduit le nombre de places de stationnement sur rue;
- Augmente la vitesse des véhicules en raison du dégagement de la voie;
- Augmente la pollution visuelle due aux panneaux de signalisation.

4.2 | Balise pour piétons ou de vitesse (brigadier statique)



DESCRIPTION

Les balises pour piétons ou de limite de vitesse sont installées au centre de la chaussée et servent à rappeler aux conducteurs leur obligation de céder le passage aux piétons ou de respecter la limite de vitesse. Elles créent un obstacle qui a pour effet de réduire la largeur des voies de circulation et ainsi modifier le comportement des automobilistes. En effet, cette nouvelle perception de l'espace les amène à ralentir.

ENDROITS RECOMMANDÉS

- Rue à double sens (résidentielle ou collectrice) d'une largeur de huit mètres ou plus;
- Aux abords des parcs et des écoles;
- Aux traverses piétonnières et écolières;
- Devant les droits de passage.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

- Ne doit pas nuire à l'accès des entrées charretières;
- Ne doit pas limiter la circulation des véhicules d'urgence et d'entretien ou des autobus;
- Doit être visible de loin;
- Doit être situé à environ 15 m de l'entrée d'une rue.

Avantages

- Obstacle sur la chaussée réduisant la largeur de la voie de circulation;
- Très visible, car située à la hauteur des yeux;
- Rappel de la vitesse ou de la présence de piétons;
- Ne cause pas de préjudice aux véhicules d'urgence;
- N'engendre aucun impact négatif sur la qualité de vie des résidents du secteur;
- Balise flexible;
- Bon rendement efficacité/coût;
- Mesure qui peut être jumelée à d'autres.

Inconvénients

- Mesure saisonnière seulement;
- Peut nuire aux manœuvres des longs véhicules (remorque, camion de collecte, véhicule récréatif).

4.3 | Dos d'âne allongé

DESCRIPTION

Le dos d'âne allongé est une surélévation transversale de la chaussée qui cause un inconfort aux automobilistes qui les franchissent au-delà d'une certaine vitesse. Il est donc utilisé pour réduire la vitesse des véhicules à des endroits précis, particulièrement près des écoles et des terrains de jeux. Sa longueur est variable et il est dit allongé lorsque sa longueur est supérieure à trois mètres et que la partie centrale du dos d'âne allongé est aménagée en plateau.

Il s'agit d'un des aménagements modérateurs les plus répandus au Québec. Toutefois, compte tenu du nombre important d'inconvénients qu'ils engendrent, il est préférable de les envisager en dernier recours seulement.

ENDROITS RECOMMANDÉS

- Rue résidentielle peu utilisée par les véhicules d'urgence et qui supporte un faible débit de circulation;
- Rue sans circuit d'autobus ni de réseau de camionnage;
- Rue sans courbe ou pente prononcée;
- Zones scolaires et autour des parcs et terrains de jeux.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

Préalables pour l'implantation

Un dos d'âne allongé peut être implanté seulement dans les rues résidentielles ou collectrices où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins. De plus, son installation doit tenir compte des aspects suivants :

- Le dos d'âne allongé doit être situé à un minimum de 50 mètres en amont d'un panneau d'arrêt ou d'un feu de circulation;
- Son orientation doit être perpendiculaire au sens de la circulation;
- Il doit être visible de loin et bien éclairé;
- Il ne doit pas modifier l'écoulement de l'eau;
- La sécurité des cyclistes et piétons ne doit pas être compromise.

Aucun dos d'âne ne peut être aménagé dans les endroits qui répondent à au moins un des critères suivants :

1. Critères liés à la hiérarchie de la voie de circulation
 - » Sur une route numérotée du ministère des Transports et de la Mobilité durable;
 - » Sur une route intermunicipale;
 - » Sur toute une artère ou route rurale;
 - » Sur une voie de desserte autoroutière.
2. Critères liés à la géométrie
 - » Sur une voie dont la pente est supérieure à 4 %;
 - » À moins de 15 mètres d'une courbe;
 - » En face d'une entrée charretière, d'une borne d'incendie ou de boîtes postales communautaires.
3. Critères liés aux caractéristiques de la circulation
 - » Sur une route de camionnage;
 - » Sur une route desservant une zone industrielle ou commerciale;
 - » Sur le parcours d'un circuit d'autobus permanent ou de véhicules d'urgence.
4. Critères liés à la sécurité
 - » Sur une voie non éclairée;
 - » Sur une voie de circulation n'ayant pas de trottoir sur au moins un de ses côtés, c'est-à-dire sans bordures ou avec un accotement.

Avantages

- Réduit la vitesse des véhicules à l'approche du dos d'âne;
- Mesure permanente (non saisonnière).

Inconvénients

- Oblige les véhicules d'urgence à ralentir ce qui augmente leur délai de réponse;
- Occasionne une augmentation des vitesses pratiquées après le dos d'âne;
- Augmente le bruit causé par les accélérations et les décélérations;
- En présence d'un sol argileux, augmente les vibrations perçues par les résidents de part et d'autre du dos d'âne.



CRITÈRES D'IMPLANTATION (suite)

Géométrie

Les principales caractéristiques géométriques des dos d'âne allongés sont la hauteur, la longueur et le profil de la pente.

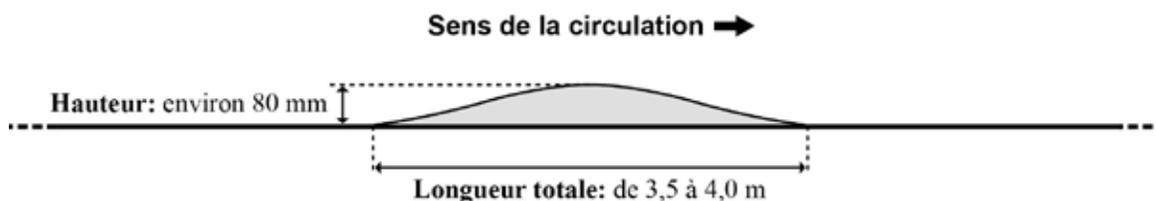
Au Québec, la hauteur la plus courante est d'environ 80 millimètres. Les guides techniques les plus récents recommandent une telle hauteur, car elle offre le meilleur compromis entre l'efficacité à réduire la vitesse et l'acceptabilité par les usagers. Cette hauteur peut toutefois atteindre à l'occasion 140 millimètres dans des cas bien précis.

Les dos d'âne peuvent être utilisés de deux façons : ponctuelle ou combinée. Dans le premier cas, on utilisera un seul dos d'âne afin de ralentir la circulation en un point bien précis. La hauteur du dos d'âne sera alors généralement plus élevée afin d'augmenter son impact sur la vitesse pratiquée par les véhicules.

Cependant, lorsque la problématique concerne un plus long tronçon, comme une zone scolaire ou près d'un parc, on pourra utiliser une série de dos d'âne espacés de 50 à 100 mètres. Dans ce cas, leur hauteur sera plus faible en raison de l'effet combiné des dos d'âne qui limitent l'accélération des véhicules entre chacun d'eux.

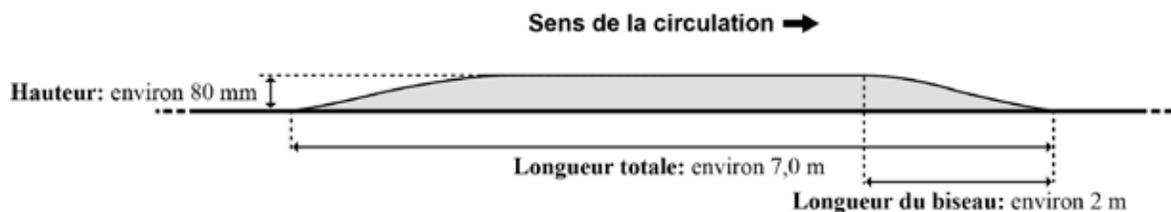
La longueur du dos d'âne (mesurée dans le sens de la circulation) est variable. On trouve deux types principaux d'aménagements, au Québec comme ailleurs :

- Certains, d'une longueur de 3,5 à 4 mètres, sont destinés principalement aux rues résidentielles;



- Les autres, d'une longueur d'environ sept mètres, sont plus longs, car ils comportent en leur centre un plateau d'environ trois mètres de long et ils sont mieux adaptés aux rues collectrices.

En ce qui concerne la pente de l'aménagement, un profil sinusoïdal³ est préférable à un profil circulaire, car il assure une transition plus douce et facilite l'entretien d'hiver et le passage des cyclistes.

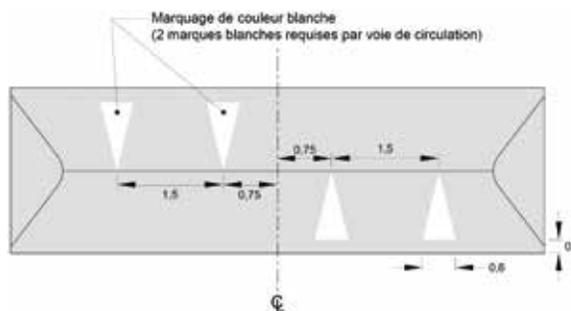


Les côtés des aménagements doivent également présenter une pente de transition vers la bordure de la chaussée afin de laisser un espace qui facilite le passage des cyclistes et assurer un bon drainage. Un dégagement d'environ 600 millimètres est recommandé.

Lorsque les dos d'âne sont construits en enrobé bitumineux, il peut être difficile de respecter avec précision les spécifications géométriques recommandées, notamment quant au profil sinusoïdal. Une attention particulière doit donc être accordée durant la construction et l'utilisation d'un gabarit est recommandée.

Signalisation

Les dos d'âne doivent être annoncés et identifiés à l'aide de panneaux de signalisation prévus dans les normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable. La norme recommande également de marquer des flèches directionnelles blanches sur les dos d'âne. Il s'agit toutefois d'une norme minimale, car le dos d'âne peut également être entièrement peint en jaune afin d'améliorer sa visibilité.



³ Une courbe ou une surface sinusoïdale s'apparente à la forme d'une vague (alternance crête et creux). Ainsi, un dos d'âne avec transition sinusoïdal imite cette forme de vague afin rendre le mouvement des véhicules plus fluide.

4.4 | Passage piétonnier surélevé

DESCRIPTION

Un passage piétonnier surélevé est formé d'un passage pour piétons aménagé sur le plateau d'un dos d'âne allongé. Le corridor piétonnier peut être identifié par un marquage ou encore par un matériau différent (pavé uni ou béton). Le passage piétonnier surélevé est généralement un passage qui n'est pas sécurisé par des feux de circulation ou un arrêt.

ENDROITS RECOMMANDÉS

- Entre deux intersections à proximité de lieux générant un fort achalandage de piétons;
- À un passage non sécurisé par un arrêt ou un feu de circulation;
- À un passage non sécurisé menant à un parc, une école ou un droit de passage;
- Dans les stationnements pour améliorer la sécurité des piétons dans ces espaces.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

- Aménagement au même niveau que le trottoir;
- Marquage et signalisation identique au passage piétonnier sécurisé;
- Marquage et signalisation indiquant le dénivelé aux conducteurs;
- Modification possible du drainage de la rue impliquant l'ajout ou le déplacement de puisards.

Avantages

- Réduit la vitesse des véhicules à l'approche du passage piéton;
- Augmente la visibilité des usagers;
- Permet aux personnes à mobilité réduite de traverser plus aisément;
- Réduit l'accumulation d'eau de pluie ou de la fonte de neige menant à la formation de plaques de glace dans les passages piétons.

Inconvénients

- Oblige les véhicules d'urgence à ralentir ce qui augmente les délais de réponse;
- Complique les opérations de déneigement;
- Coût élevé d'implantation en raison du drainage de la chaussée;
- Difficulté d'implantation dans une intersection en forme de T en raison de la présence d'entrées charretières.



Photo : Christine Préfontaine-Meurier

4.5 | Intersection surélevée



Photo : Ville de Sainte-Catherine

DESCRIPTION

L'intersection surélevée ressemble au passage piétonnier surélevé, mais elle se différencie par sa taille. En effet, le plateau couvre l'entièreté de l'intersection incluant les passages piétonniers qui sont ainsi élevés au même niveau que les trottoirs. Un changement de couleur du revêtement peut rendre cet aménagement encore plus visible et efficace, accentuant l'impression d'entrer dans une zone piétonne.

ENDROITS RECOMMANDÉS

- À une intersection sécurisée par des arrêts;
- À une intersection avec un fort débit d'usagers, motorisés ou non;
- À une intersection dont la géométrie existante nuit à la visibilité des usagers.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

- Aménagement au même niveau que le trottoir;
- Marquage et signalisation identique au passage piétonnier sécurisé;
- Marquage et signalisation indiquant le dénivelé aux conducteurs;
- Modification possible du drainage de la rue impliquant l'ajout ou le déplacement de puisards.

Avantages

- Réduit la vitesse des véhicules qui doivent franchir les dénivelés;
- Améliore la continuité du cheminement et donc le confort des usagers (évite les montées et descentes);
- Augmente le sentiment de sécurité de tous les usagers en raison d'une plus grande visibilité;
- Réduit l'accumulation d'eau de pluie ou de la fonte de neige menant à la formation de plaques de glace dans les passages piétons.

Inconvénients

- Oblige les véhicules d'urgence à ralentir ce qui augmente les délais de réponse;
- Complique les opérations de déneigement;
- Coût élevé d'implantation;
- Difficulté d'implantation.

4.6 | Réduction de la largeur des voies de circulation

DESCRIPTION

Reconnue comme étant la mesure la plus efficace pour diminuer la vitesse, la réduction de la largeur des voies est une technique simple à instaurer. Une voie de circulation plus étroite implique un inconfort pour le conducteur l'incitant à ralentir. Afin de permettre la circulation des véhicules plus lourds et protéger les aménagements, il est recommandé de maintenir le dégagement minimal prescrit pour une voie de circulation, soit trois mètres.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

Lorsqu'une rue est déjà construite, il est possible d'en réduire sa largeur en ajoutant, par exemple :

- Un îlot ou terre-plein central végétalisé (béton et végétaux) ou peint (marquage);
- Des jardinières (bacs à fleurs en béton);
- Des balises de rétrécissement;
- Une extension au trottoir avec du mobilier urbain et un espace végétalisé;
- Une voie cyclable;
- Une zone tampon peinte;
- Du stationnement sur rue.

Avantage

- Incite les conducteurs à ralentir.

Inconvénients (selon l'intervention)

- Coût d'implantation moyen à élevé pour certaines mesures;
- Difficulté d'entretien;
- Mesure saisonnière;
- Les mesures nécessitant du marquage doivent être retracées chaque année et sont moins visibles l'hiver.

Îlot central végétalisé – Ex. : chemin du Petit-Bois



Balises de rétrécissement



Jardinière – Ex. : rue de la Bruyère



Îlot peint – Ex. : rue du Saint-Laurent



Îlot circulaire (mini-giratoire)



4.7 | Rétrécissement de la chaussée

DESCRIPTION

Le rétrécissement de la chaussée est un réaménagement des voies de circulation ayant pour but de réduire leur nombre et ainsi rééquilibrer le partage de l'espace entre les différents usagers.

ENDROITS RECOMMANDÉS

Le rétrécissement de la chaussée peut s'effectuer de diverses manières. Par exemple, il est possible de réaménager une chaussée comportant quatre voies de circulation à trois voies, en gardant une voie par direction et en ayant une autre voie centrale pour le virage à gauche. Avec l'espace gagné, il est possible de créer des trottoirs plus larges, d'implanter une zone tampon ou d'aménager une voie cyclable.

Une voie de circulation peut également être retranchée pour y aménager une voie cyclable, une voie réservée ou des trottoirs plus larges.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

- Les facteurs comme la configuration, l'emprise disponible, le débit de circulation, la présence d'une zone scolaire, de terrain de jeux ou de parc, la vitesse affichée sont tous essentiels à analyser au préalable;
- Les mesures permanentes sont considérées et analysées lors de réfection majeure de rue ou de construction de nouvelles rues;
- Les mesures non permanentes sont analysées et implantées dans les rues existantes si un enjeu réel de sécurité est constaté et confirmé.

Rétrécissement de la chaussée



Rue Guèvremont avant réfection (2015)



Rue Guèvremont après réfection (2020)



Avantages

- Ralentit efficacement la circulation en raison de la diminution de la largeur de la voie de circulation;
- Empêche les dépassements et autres manœuvres soudaines et dangereuses des conducteurs;
- S'implante facilement et à peu de coûts, lorsque la mesure est constituée de marquage sur la chaussée;
- N'engendre aucun impact négatif sur la qualité de vie des résidents du secteur;
- Ne cause pas de préjudice aux véhicules d'urgence.

Inconvénients

- Constitue un obstacle pour le déneigement et augmente le risque de bris des équipements et de l'infrastructure;
- Ne permet pas le stationnement vis-à-vis de l'endroit ciblé pour la mesure;
- Certaines mesures sont saisonnières;
- Les mesures incluant de la végétation peuvent réduire la visibilité ou nécessiter un entretien régulier;
- Les mesures avec du marquage doivent être retracées chaque année et sont moins visibles l'hiver;
- Risque de créer un inconfort pour les usagers;
- Certaines mesures permanentes s'implantent difficilement dans l'emprise des rues existantes;
- Coût élevé d'implantation pour certaines mesures, tout particulièrement dans les rues existantes;
- Certaines mesures sont rarement implantées au Québec, ce qui peut créer une incompréhension chez certains usagers.

4.8 | Chicane

DESCRIPTION

La chicane est une mesure qui oblige l'utilisateur d'une voie routière ou cyclable à effectuer, sécuritairement, une manœuvre de déviation latérale, le forçant ainsi à ralentir.

Les chicanes métalliques sont utilisées principalement sur les voies cyclables. Elles sont généralement constituées de deux barrières décalées de quelques mètres et dont la portée couvre chaque moitié de la voie cyclable. Elles forcent les cyclistes à ralentir afin de les contourner en zigzagant.

Parfois végétalisée, la chicane de béton est quant à elle implantée au centre de la chaussée. Cette mesure incite les conducteurs à ralentir afin de la contourner. Ce type de chicane doit être accompagné d'un marquage approprié pour guider le conducteur.

ENDROITS RECOMMANDÉS

Chicane métallique (voies cyclables ou partagées)

- Dans une pente prononcée ou au bas de celle-ci;
- Près d'une intersection avec une artère achalandée;
- Sur une voie partagée (vélo/piétons) où il y a un historique de conflit d'usage.

Chicane de béton

- Sur une artère ou une rue collectrice;
- À l'entrée d'un secteur urbain lorsque la vitesse affichée diminue de plus de 20 km/h;
- Dans une zone de réduction de la vitesse affichée (ex. : 90 à 50 km/h).

CRITÈRES D'IMPLANTATION

Chicane métallique

- Vitesse pratiquée par les cyclistes et débit piétonnier;
- Géométrie de la voie.

Chicane de béton

- Emprise disponible;
- Géométrie de la route;
- Peu ou pas d'entrée charretières aux alentours.

Avantages

- Efficace autant dans les rues que sur les sentiers, droits de passages ou voies cyclables;
- Les chicanes métalliques s'implantent facilement et à peu de coûts;
- Les chicanes métalliques peuvent être maintenues en position ouverte l'hiver afin de faciliter le déneigement;
- Les chicanes de béton délimitent bien la transition entre deux secteurs (ex. : rural/urbain) où les vitesses affichées diffèrent en incitant les usagers à ralentir.

Inconvénients

- Certaines chicanes permanentes s'implantent difficilement dans l'emprise de rue existante;
- Les chicanes en béton compliquent les opérations de déneigement;
- Pour une meilleure efficacité, cette mesure nécessite des aménagements au pourtour et l'ajout de signalisation.



4.9 | Marquage



DESCRIPTION

Le marquage est une mesure semi-permanente qui vise à accroître le sentiment de sécurité des usagers de la route. Il existe divers types de marquage qui permettent de créer un corridor de circulation plus étroit et qui dirige les véhicules dans leur voie de circulation. Par exemple :

- Les lignes de rive;
- Les lignes axiales (ou de centre);
- Les lignes d'arrêt;
- Les pictogrammes (vitesse, symboles piétons, vélos, flèches, etc.);
- Les lignes hachurées.

CRITÈRES D'IMPLANTATION

- Les facteurs comme la configuration, l'emprise disponible, le débit de circulation, la zone scolaire, de terrain de jeux ou de parc ainsi que la vitesse affichée sont tous essentiels à analyser au préalable;
- Les mesures non permanentes sont analysées et implantées dans les rues existantes si un enjeu réel de sécurité est constaté et confirmé. Elles peuvent par la suite être implantées de manière permanente (terre-plein, bordure de béton, trottoir) lors d'une éventuelle reconstruction de rue.

Avantages

- Mesure à faible coût;
- Un marquage clair et entretenu permet de baliser les voies de circulation;
- Réduit la voie de circulation sans obstacle;
- Réduit les manœuvres de dépassements;
- Ne cause pas de préjudice aux véhicules d'urgence;
- Ne nuit pas aux opérations de déneigement.

Inconvénients

- Engendre des coûts récurrents annuels;
- Moins visible l'hiver;
- Certains types de marquage nécessitent l'ajout de signalisation sur poteau (pollution visuelle).



5 QUELQUES MARQUAGES DÉMYSTIFIÉS

5.1 | Passage pour piétons, écoliers et cyclistes

Plusieurs types de marquage peuvent être employés afin que les usagers de la route non motorisés franchissent sécuritairement les voies de circulation.

Les passages pour piétons sont constitués de deux lignes parallèles blanches espacées de 2,4 mètres. Elles sont tracées aux intersections protégées par des arrêts ou des feux de circulation. Lorsqu'un passage est emprunté par des écoliers ou des enfants, par exemple à l'approche d'un parc, les passages sont plutôt constitués d'une série de blocs rectangulaires de 2,4 mètres sur 0,4 mètres. Ils doivent être blancs lorsque tracés à une intersection protégée par des arrêts ou des feux de circulation et jaune quand ils ne sont pas protégés.



Lorsque les voies cyclables sont bidirectionnelles, les passages pour cyclistes sont constitués de deux rangées de blocs carrés blancs ou jaunes, selon le cas, espacés de trois mètres.

Dans le cas de voies cyclables unidirectionnelles, les passages sont plutôt constitués de pictogrammes de vélo positionnés dans l'alignement du corridor cycliste.



Aux endroits particulièrement achalandés, du marquage permanent de couleur peut être ajouté entre les lignes et les blocs mentionnés ci-dessus. On utilisera le vert pour les voies cyclables et le jaune pour les passages piétonniers non protégés.

5.2 | Zones à circulation restreinte

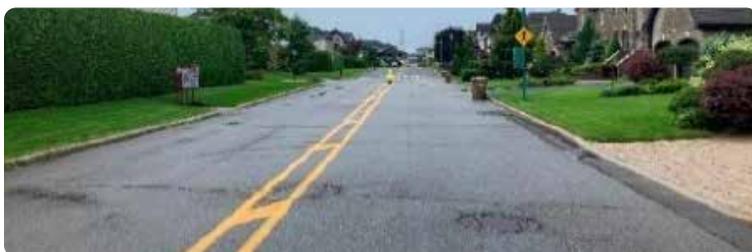
Les zones à circulation restreinte peuvent être identifiées à l'aide des trois types de marquages suivants.

5.2.1 Hachures blanches ou jaunes

Les hachures sont constituées de barres larges et peintes à 45 degrés par rapport à la ligne centrale ou de rive. Elles peuvent être blanches (en bordure de rue) ou jaunes (en centre de rue).

Les hachures peuvent aussi être utilisées dans le but d'imiter un terre-plein, de marquer plus clairement des zones d'interdiction de stationner ou de sécuriser l'approche d'obstacles permanents sur la chaussée comme un îlot de béton.

Les zones hachurées sont non franchissables, c'est-à-dire qu'il est normalement interdit de les traverser. Toutefois, lorsqu'elles sont en centre de rues, elles peuvent être franchies uniquement pour entrer dans un stationnement ou une entrée privée.



5.2.2 Quadrillé blanc

Les zones quadrillées sont quant à elles constituées de lignes blanches formant un quadrillé placé à 45 degrés par rapport au sens de la circulation. Ces marques indiquent aux conducteurs qu'il est interdit de s'arrêter dans cette zone afin de ne pas nuire à la circulation.

Bien que le *Code de la sécurité routière* spécifie qu'il est interdit de s'arrêter dans une interdiction, ce marquage peut être utilisé comme rappel dans les intersections où la présence de véhicules récalcitrants est particulièrement problématique.

À Varennes, on retrouve ces zones quadrillées dans des secteurs hautement commercial. Plus précisément sur le boulevard Lionel-Boulet à l'intersection du chemin du Pays-Brûlé et sur le boulevard de la Marine à l'intersection de la rue de l'Amadou.



5.2.3 Zigzagjaune

Les zones marquées de zigzags jaunes permettent de délimiter la zone d'arrêt d'un autobus. La zone peinte a généralement entre 15 et 25 m de longueur.

Il est permis de circuler sur ces lignes. Toutefois, l'arrêt et le stationnement n'y sont pas permis afin de laisser la priorité aux autobus.

5.2.4 Stationnement dans les courbes

Même si aucun marquage ou signalisation n'est présent sur une rue, le stationnement dans l'intérieur des courbes est un enjeu de sécurité important. D'ailleurs, les observations suivantes sont souvent soulevées et font régulièrement l'objet de plainte :

- Les véhicules sont souvent mal stationnés (trop loin de la bordure ou du trottoir);
- La présence du véhicule nuit à la visibilité des usagers de la route et peut constituer un risque pour les piétons et cyclistes;
- La présence du véhicule devient un obstacle qui nuit au passage des camions d'urgence, de collecte des matières résiduelles et aux opérations de déneigement.

Même si le stationnement dans les courbes n'est pas interdit par le *Code de la sécurité routière* et par la réglementation municipale, il est fortement déconseillé, particulièrement dans les courbes serrées de plus de 45 degrés. La Régie de police peut même intervenir si un enjeu de sécurité important est constaté. Une incitation à éviter cette pratique nuisible peut parfois être indiquée à l'aide de bandes jaunes sur les bordures de rue et les trottoirs. Celles-ci avisent les conducteurs que la présence d'un véhicule immobilisé à cet endroit gêne la circulation.

5.3 | Zones à circulation interdite

5.3.1 Corridor scolaire

Les corridors scolaires sont des espaces destinés aux piétons et cyclistes d'une largeur de 1,5 mètre clairement délimités sur la chaussée et accompagnés de panneaux de signalisation. Ils sont situés sur les rues sans trottoir menant à une école, à un terrain de jeux ou à un parc.

Malgré leur appellation, les corridors scolaires sont fonctionnels en tout temps. En effet, puisque les écoles sont considérées comme des milieux de vie à part entière, souvent entourés d'un parc, l'accès à ces derniers doit pouvoir se faire sécuritairement même en dehors des heures de classe.

Le corridor sécurise les piétons et influence la vitesse moyenne pratiquée par les conducteurs en raison de la réduction de la largeur de la voie de circulation. Toutefois, son implantation est analysée avec minutie, car elle réduit considérablement le nombre d'espaces de stationnement sur rue.



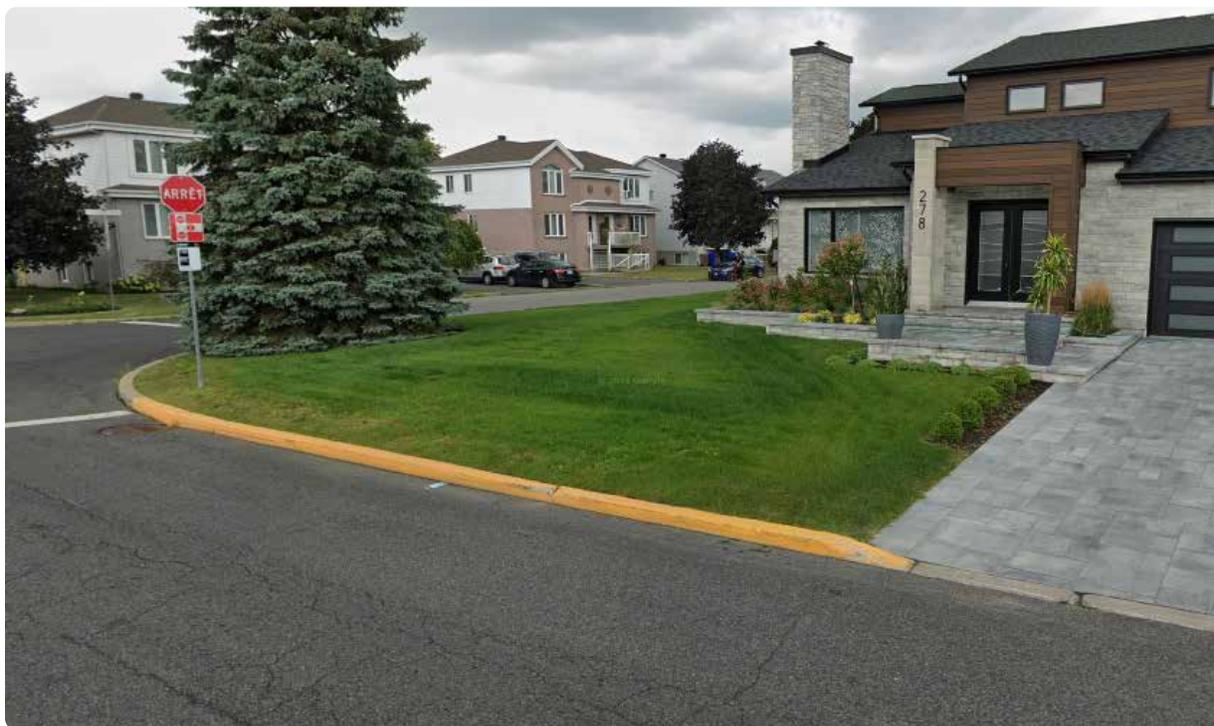
Globalement, les corridors scolaires visent à favoriser la mobilité active et donc de réduire les déplacements véhiculaires.

5.3.2 Bandejaune

Bien qu'elle n'ait pas de signification propre au sens du *Code de la sécurité routière*, la bande jaune peinte sur les bordures de rue et les trottoirs sert à indiquer aux conducteurs que le stationnement à cet endroit est interdit.

Cette bande jaune peut aussi être utilisée pour renforcer la présence d'une zone d'interdiction de stationner indiquée par un panneau de signalisation. On la retrouve souvent aux endroits suivants :

- Devant un arrêt d'autobus;
- Devant des boîtes postales communautaires;
- Aux abords d'une sortie de stationnement commercial;
- Du côté intérieur d'une courbe prononcée;
- Dans les intersections où le rayon de virage est serré;
- De part et d'autre d'une intersection.



6 LA SIGNALISATION EN BREF

Une modification de la signalisation peut également avoir des effets bénéfiques en tant que mesure d'atténuation de la vitesse. Elle doit cependant faire l'objet d'une analyse pointue afin de ne pas déplacer une problématique ailleurs sur les rues avoisinantes. De plus, dans certains cas, elle doit accompagner d'autres mesures d'atténuation.

6.1 | Arrêt



L'installation de panneaux d'arrêt doit répondre à des critères précis, car ils peuvent donner un faux sentiment de sécurité aux usagers. Un trop grand nombre d'arrêts sur un même tronçon de rue incite les conducteurs à ne plus les respecter, en plus de nuire à la fluidité des déplacements.

De plus, comme pour les dos d'âne, un arrêt utilisé dans le simple but de réduire la vitesse incite les conducteurs à accélérer davantage entre chaque arrêt pour rattraper le temps perdu.

Pour ces raisons, certaines municipalités se tournent aujourd'hui vers l'utilisation du panneau « Cédez » au lieu d'« Arrêt » aux intersections dans les secteurs moins achalandés.

Voici quelques normes utilisées lors de l'implantation d'un arrêt :

- Non considéré dans une intersection en forme de T sauf lors de conditions particulières (configuration de l'intersection, obstacle visuel, etc.);
- Non implantés aux passages piétonniers;
- Le débit de véhicules de la rue transversale est égal à au moins la moitié de celui sur la rue principale;
- La vitesse affichée aux approches d'une intersection est de 70 km/h ou moins;
- Les chemins publics à quatre voies contiguës sont pourvus d'un terre-plein surélevé aux approches d'une l'intersection;
- Le triangle de visibilité est obstrué par des aménagements permanents non déplaçables (arbres, bâtiment, équipement d'utilité publique, etc.).

6.2 | Interdiction de stationner



Le stationnement est parfois interdit afin de mettre en place une mesure de ralentissement, comme décrite précédemment, ou afin d'améliorer la visibilité aux intersections où à la sortie d'un stationnement commercial.

Toutefois, il est à noter que le stationnement est toujours interdit aux endroits suivants :

- Dans une intersection, même celle en forme de T (comme sur la photo ci-contre);
- À moins de cinq mètres d'une intersection;
- À moins de trois mètres d'une borne d'incendie;
- À plus de 30 centimètres de la bordure de la chaussée.



➤ Tous ces cas sont inscrits au *Code de la sécurité routière* et, par conséquent, l'implantation d'un panneau « Interdiction de stationner » n'est pas requise. Les contrevenants sont donc sujets à recevoir un constat d'infraction.

7 LE RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER

Un réseau de mobilité active peut être constitué de plusieurs types de voies. Voici un résumé des principaux types que l'on retrouve à Varennes.

7.1 | Voie cyclable bidirectionnelle sur chaussée

Ce type de voie cyclable est le plus répandu sur le territoire de Varennes. Elle est située en bordure de rue et est séparée de la voie de circulation automobile par une ligne continue double blanche. Les directions sont quant à elles séparées par une ligne discontinue jaune. Afin d'améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes, des bollards sont généralement ajoutés dans les courbes et aux approches d'intersection.

La largeur de ces voies varie entre 2,7 et 3,5 mètres selon l'emprise disponible, mais est généralement fixée à trois mètres.

À Varennes, on retrouve cet aménagement sur le boulevard René-Gaultier, les rues Quévillon, de l'Aqueduc, Frontenac, Beauchemin et la portion de la route Marie-Victorin entre la rue de l'Aqueduc et le boulevard de la Marine.



7.2 | Voie cyclable bidirectionnelle hors chaussée

La voie cyclable bidirectionnelle hors chaussée est constituée d'une bande de pavage longeant une voie de circulation automobile, mais séparée de celle-ci par une bordure de béton ou de gazon. Sa largeur est normalement similaire à celle d'une voie cyclable sur chaussée, mais dépasse rarement trois mètres.

À Varennes, on retrouve cet aménagement sur le boulevard de la Marine, la rue de la Gabelle, le chemin du Petit-Bois, la rue de la Rivière et la rue Jules-Phaneuf.



7.3 | Voie cyclable en site propre et droits de passage

La voie cyclable en site propre est une voie qui n'est pas située dans l'emprise d'une rue ou d'un boulevard. Elle peut se situer dans un parc, dans une emprise aménagée à cet effet ou encore sur une ancienne voie ferrée ou route abandonnée. La largeur standard pour ce type de voie est de trois mètres.

On retrouve ce type d'aménagement dans presque tous les parcs varennois. Le chemin de la Côte-d'en-Haut, qui est une ancienne route, est également considéré comme une voie cyclable en site propre.

Un droit de passage est quant à lui une bande entièrement pavée ou parfois gazonnée et de largeur variant entre 3,5 et 5 mètres.

Il est aménagé afin de créer, entre des propriétés privées, un corridor piétonnier et cyclable visant à relier deux quartiers enclavés ou une zone résidentielle et un parc. Varennes en compte plus d'une trentaine sur son territoire.



7.4 | Voie partagée

Plusieurs des voies cyclables décrites précédemment sont considérées à Varennes comme des voies partagées, c'est-à-dire que tous les usagers non motorisés peuvent l'utiliser. Les cyclistes, marcheurs, coureurs et autres sont donc appelés à respecter les autres usagers et à partager cette voie civilement.



7.5 | Bandes cyclables unidirectionnelles

Les bandes cyclables unidirectionnelles sont généralement aménagées sur des rues à forts débits véhiculaires. Elles sont localisées sur les accotements, en bordure de rue collée au trottoir ou encore entre la voie de circulation et la voie de stationnement. Elles sont délimitées par deux lignes continues blanches espacées de 1,5 mètre dans les deux sens des voies de circulation.

Ces bandes cyclables sont généralement recommandées par les organismes comme Vélo Québec puisqu'elles s'intègrent mieux à la circulation et sont donc plus sécuritaires. Toutefois, elles sont davantage considérées comme étant utilitaires plutôt que récréatives.

À Varennes, on retrouve ce type d'aménagement sur le boulevard de la Marine, sur le boulevard Lionel-Boulet et sur la route 132 entre la montée de Picardie et la limite de Verchères.



7.6 | Chaussée désignée

La chaussée désignée est une rue où les cyclistes sont amenés à circuler à même le débit véhiculaire. Elle est généralement située sur des rues étroites qui empêchent l'aménagement d'une voie cyclable balisée et où la vitesse est de 50 km/h ou moins.

Elle est identifiée à l'aide du pictogramme vélo marqué au sol et d'un panneau en losange jaune, en bordure de rue, sur lequel on retrouve un vélo surplombant une voiture.

À Varennes, on retrouve des chaussées désignées sur la rue Sainte-Anne et sur un tronçon du boulevard de la Marine.

7.7 | Parc de la Commune – Un exemple de variété de voies

Le parc de la Commune à Varennes est un cas particulier où l'on retrouve la majorité des types de voies décrites ci-dessus. En effet, certains tronçons de la voie cyclable qui traverse le parc sont en fait considérés comme des voies partagées. D'autres sections longeant les rives du fleuve sont à l'exclusivité des piétons.

Une signalisation qui balise l'utilisation de chacune des voies a été mise en place. Les plans de la page suivante expliquent les voies dédiées à un usage en particulier ou qui sont partagées.

1) Section des voies cyclables à l'ouest du stationnement du parc de la Commune



2) Section des voies cyclables à l'est du stationnement du parc de la Commune



8 RAPPEL DE CERTAINS RÈGLEMENTS

Malgré le fait que le *Code de la sécurité routière* devrait être connu de tous, plusieurs règles de conduite demeurent méconnues ou ont été oubliées au fil du temps. De surcroît, les particularités uniques à certaines villes ont conduit ces dernières à adopter leur propre règlement de circulation. Il est important de noter que ces règlements sont complémentaires au *Code de la sécurité routière* puisque celui-ci est la loi québécoise en matière de sécurité et qu'aucun règlement ne peut y contrevenir.

Le présent chapitre se veut un rappel de certains règlements trop souvent oubliés ou encore, spécifiques à la Ville de Varennes.

8.1 | Code de la sécurité routière du Québec

8.1.1 Stationnement

Il est toujours interdit de stationner son véhicule à moins de 3 m d'une borne d'incendie ou à moins de 5 m d'une intersection. Il est également interdit de se stationner à l'intérieur d'une intersection. Cela signifie que le stationnement n'est pas autorisé en bordure de rue vis-à-vis d'un terrain qui fait face à une rue dans une intersection en forme de T. Dans tous ces cas, la présence de panneau de signalisation n'est pas requise. Finalement, l'espace situé entre les véhicules stationnés et la bordure ou le trottoir doit toujours être d'au plus 30 cm.

8.1.2 Marquage

Les lignes centrales jaunes ne peuvent être franchies que pour accéder à une entrée privée ou un stationnement commercial. Si, dans une intersection, la ligne centrale est continue, il n'est pas permis à un conducteur de la franchir pour accéder à la voie perpendiculaire.

8.1.3 Feux de circulation

Le virage à droite au feu rouge est interdit en présence du panneau indiquant l'interdiction. Ce dernier est installé selon les critères suivants :



- Distance de visibilité;
- Géométrie inhabituelle de l'intersection;
- Présence d'un feu pour piéton avec phase protégée;
- Nombre élevé d'accidents impliquant des piétons;
- Fort débit de cyclistes ou piétons;
- Présence importante de personnes âgées ou d'écoliers;
- Présence d'un passage à niveau;
- Présence d'un feu sonore pour personnes ayant une déficience visuelle.

Lorsque le panneau ci-dessus est absent, cela implique que le virage à droite au feu rouge est autorisé. Toutefois, il est important de mentionner que le virage à droite demeure interdit en présence d'une flèche verte droite aux feux de circulation, comme sur la photo ci-contre.



8.2 | Règlement de la Ville de Varennes

Le règlement 534 relatif à la signalisation de la Ville de Varennes est complémentaire au *Code de la sécurité routière*. En effet, ce règlement statue la localisation des panneaux d'arrêts, la vitesse affichée, le sens de la circulation dans les rues, la présence et la durée des interdictions de stationner, les interdictions de virages ou de demi-tours, etc. Ce règlement présente également l'ensemble des limites de vitesse établies pour chaque rue.

En période hivernale, le règlement municipal stipule que le stationnement sur rue durant la nuit est interdit du 1^{er} décembre au 31 mars entre 23 h et 7 h. La Ville invite les citoyens à consulter la section Info-Hiver du site Internet de la Ville afin de connaître les modalités et les moyens d'informations utilisés durant cette période.

Enfin, ce règlement établit également les pénalités et montants reliés aux infractions qui ne sont pas fixées par le *Code de la sécurité routière*.

8.3 | Normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

La signalisation au Québec est fortement influencée par le *Manual on Uniform Traffic Control Devices* publié par le gouvernement fédéral américain. Elle a toutefois été adaptée afin de répondre à la réalité francophone et culturelle du Québec.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) établit les normes à suivre en matière de signalisation et de marquage afin que les conducteurs se conforment au *Code de la sécurité routière*. Il statue également sur les paramètres techniques reliés à la signalisation comme la hauteur et la taille des panneaux, la dimension et le motif du marquage.

8.4 | Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) Brigadiers scolaires



La sécurité des enfants sur le réseau routier municipal est une priorité pour le conseil municipal de Varennes. Un réseau balisé dont la signalisation est claire et entretenue sécurise la circulation des petits marcheurs et favorise les déplacements actifs.

La présence de brigadiers dans les zones scolaires est un élément majeur associé à la sécurité des écoliers. Le respect des directives données aux automobilistes par les brigadiers est inscrit au *Code de la sécurité routière* (article 311).



Lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à leurs ordres et signaux.

Cela veut dire concrètement que lorsque le brigadier fait traverser les enfants en tenant un panneau d'arrêt, tous les conducteurs ont l'obligation de s'arrêter pour respecter le signal, tout comme ils le feraient si un policier leur demandait de s'arrêter. Cette règle s'applique également aux boulevards dont les voies sont séparées par un terre-plein. Par conséquent, tout contrevenant est passible d'un constat d'infraction.

Néanmoins, les automobilistes ne sont pas tenus de s'immobiliser lorsqu'ils circulent sur une rue perpendiculaire à celle que traverse le brigadier et les enfants protègent, à moins qu'ils n'empruntent cette rue en question.



Une campagne de sensibilisation a lieu chaque année près des écoles primaires lors de la rentrée scolaire. Un billet de courtoisie rappelle aux parents et usagers de la route les règles de sécurité à suivre dans les zones scolaires.

9 CONCLUSION

En plus de la mise en application de la présente **Politique de gestion de la circulation**, les membres du Comité de sécurité publique souhaitent rappeler à la population varennoise que les enjeux de sécurité ne sont pas toujours liés à un aménagement déficient ou une signalisation insuffisante, mais également au comportement humain.

Puisque le risque zéro en sécurité routière n'existe pas, il est impératif que tous les usagers de la route usent de civisme les uns envers les autres et partagent la route de manière équitable.



Formulaire de plainte ou commentaires

Comité de sécurité publique - Mise à jour au 8 avril 2024

Coordonnées *

Prénom : _____
Nom : _____
Adresse : _____
Code postal : _____
Téléphone : _____ Cellulaire : _____
Courriel : _____

Lieu ciblé par la plainte ou les commentaires

Adresse/rue : _____
Intersection : _____
Autre indication : _____

Période concernée

Jour Soir En tout temps
 Heure de pointe : AM PM Période scolaire

Nature de la demande

Vitesse Feux de circulation Circulation
 Signalisation Marquage Stationnement
 Camionnage Parc/Piste cyclable Éclairage

Autre :

Description de la plainte :

Document(s) joint(s) au présent formulaire :

Photo Croquis Plan

Autre (précisez) :

* IMPORTANT

La plainte ou les commentaires à transmettre au Comité de sécurité publique doivent inclure les coordonnées du citoyen. En l'absence de ces informations, la plainte ou les commentaires ne seront pas considérés et discutés par le Comité de sécurité publique.

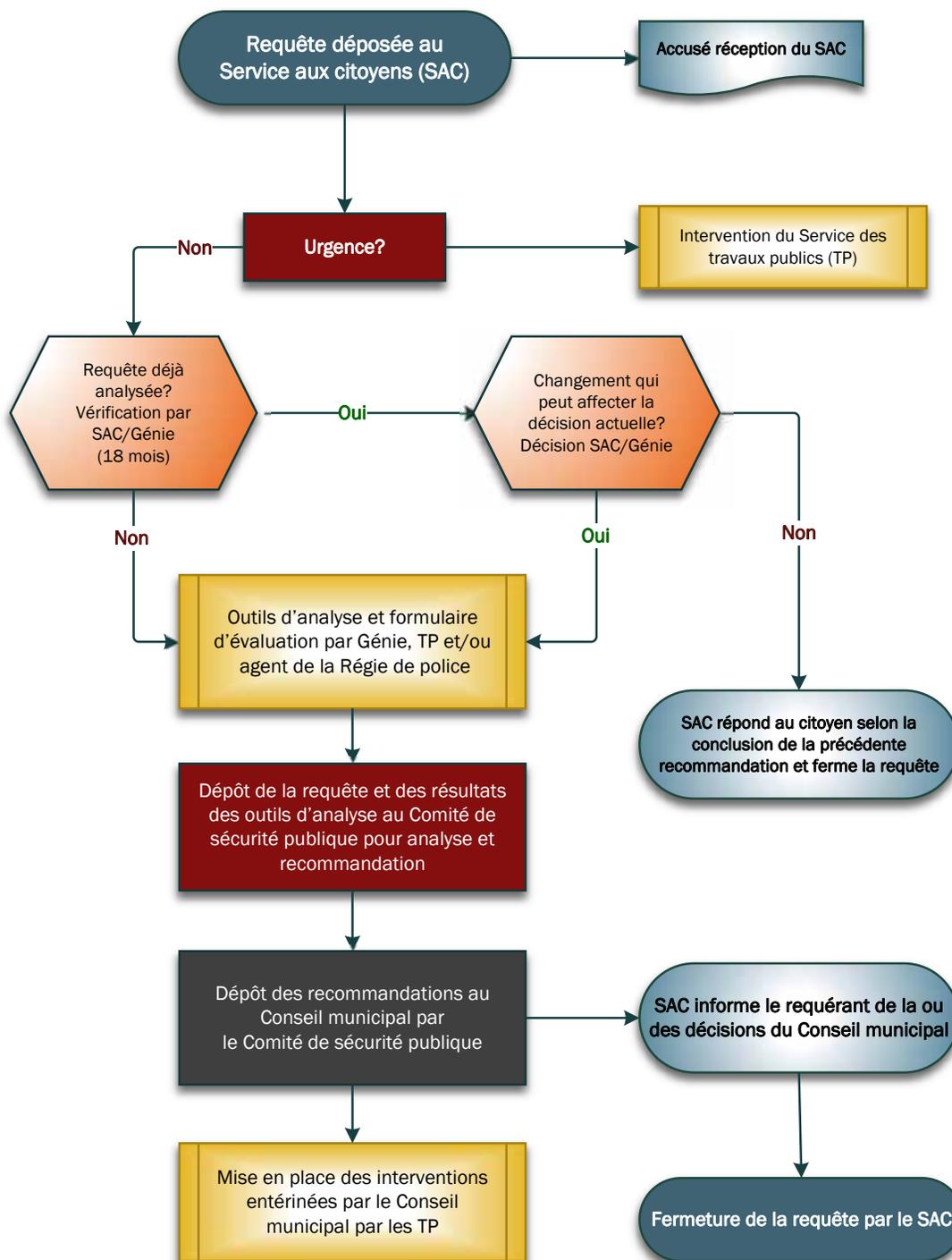
IMPRIMER UNE COPIE

INCLURE UN DOCUMENT

ENVOYER

Diagramme de processus de gestion d'une requête

Comité de sécurité publique - Mise à jour au 8 avril 2024





BIBLIOGRAPHIE

Pour produire cette politique, les documents suivants ont été consultés et certains textes contenus dans ceux-ci ont été reproduits, en tout ou en partie.

- Ville de Contrecoeur. *Politique de gestion de la circulation*, 2019;
- Municipalité de Saint-Amable. *Politique de gestion de la Circulation – Pour un meilleur équilibre entre un sentiment de sécurité accru et les besoins des usagers*, 2022;
- Ville de Carignan. *Politique de gestion de la Circulation – Pour un meilleur équilibre entre un sentiment de sécurité accru et les besoins des usagers*, 2020;
- *Code de la sécurité routière*, L.R.Q, c C-24.2, 8 septembre 2016;
- Ministère des Transports du Québec, *Ouvrages routiers*, tome V, décembre 2023;
- Ministère des Transports du Québec et Table québécoise de la sécurité routière. *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain*, édition ministère des Transports du Québec, 2015;
- C. Berthod. *Modération de la circulation. Dos d'ânes allongés et coussins*, ministère des Transports du Québec, 2011;
- Société de l'assurance automobile du Québec. *Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la vitesse*, SAAQ, 2015;
- Société de l'assurance automobile du Québec. *Le brigadier scolaire adulte : au service de la sécurité routière*, Manuel du brigadier;
- Piétons Québec. *Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie*, juin 2021;
- Piétons Québec. *Piétons un jour piétons toujours – Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées*, version révisée, 2021;
- Piétons Québec. *Accessibilité universelle – Les personnes à mobilité réduite au cœur des enjeux piétons*, Fiche n° 2, 2016.