



Politique de gestion de la circulation version 2.0

Septembre 2022

Table des matières

Table des matières	2
1. Introduction	3
2. APAISEMENT DE LA CIRCULATION	4
2.1 Qu'est-ce que l'apaisement de la circulation ?	4
2.2 Gestion de la vitesse.....	4
2.3 Réduction du débit.....	7
3. GESTION DES REQUÊTES	8
3.1 Principes directeurs.....	8
3.2 Suivi administratif de la requête	9
3.3 Champs de responsabilité des intervenants	9
3.4 Procédure de traitement.....	11
3.5 Suivi au requérant.....	15
4. MESURES D'INTERVENTION	16
4.1 La démarche.....	16
4.2 Limites de vitesses	17
4.3 Sensibilisation des usagers et intervention policière.....	19
4.4 Stationnement.....	20
4.5 Balises centrales	21
4.6 Dos d'âne allongé	22
4.7 Plateau et intersection surélevée.....	23
4.8 Marquage au sol.....	25
4.9 Modification de la signalisation.....	25
5. Réseau multifonctionnel.....	27
6. Annexes	28

1. Introduction

La ville de Carignan attire de nombreuses jeunes familles au Québec. Avec sa proximité à l'emploi, son développement, ses quartiers à ambiances variées, installés dans un cadre agricole et à proximité de milieux naturels, Carignan se distingue sur la rive sud de Montréal et devient peu à peu une ville plus complète.

Avec l'intérêt croissant envers la mobilité active, nos rues à caractère rural adoptent de nouvelles missions, au fur et à mesure que la ville grandit. Pendant que nous élaborons un réseau de mobilité active pour tenter de rejoindre tous les coins de notre territoire étalé et le connecter aux villes environnantes, ce réseau croise le réseau routier où les piétons d'ailleurs sont de plus en plus présents.

Un des grands objectifs de cette deuxième version de cette politique, est donc d'évoluer vers une coexistence plus harmonieuse des différents modes de transport aujourd'hui utilisés. Notre contexte, particulier dans bien des cas, emprunte les bonnes pratiques préconisées par le Gouvernement du Québec, tout en s'inspirant des succès dans les villes voisines lorsqu'applicable. Ce recueil documente les pratiques et les solutions utilisées, une réflexion qui a évolué depuis sa première version et qui continuera de s'adapter selon le dynamisme de nos milieux de vie.

2. APAISEMENT DE LA CIRCULATION

2.1 Qu'est-ce que l'apaisement de la circulation ?

L'apaisement de la circulation est une méthode de gestion de la circulation qui vise à améliorer la sécurité des usagers de la route. Cette méthode de gestion agit sur le comportement des usagers de la route par la planification des espaces, du mouvement des véhicules et des autres usagers non motorisés et établit des règles de priorisation et de partage de la route selon les besoins de transport et des normes en vigueur (vitesse, design, sécurité).

Concrètement, les mesures d'atténuation permettent de :

- Réduire la vitesse des conducteurs (pratiquée ou permise);
- Réduire le débit (volume de véhicules moteurs);
- Réduire le niveau de bruit et des vibrations;
- Assurer un meilleur partage des voies entre automobilistes, cyclistes, piétons;
- Promouvoir le transport actif (marche, vélo, patin, etc.);
- Atténuer les conflits aux intersections;
- Réduire les accidents et la gravité de ceux-ci;
- Améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité.

2.2 Gestion de la vitesse

Selon une recherche effectuée en 2015 par le ministère des Transports du Québec, sur l'ensemble du Québec :

- La vitesse est reconnue comme étant l'une des principales causes d'accidents de la route;
- 73% des collisions avec blessés se produisent sur les rues où la limite de vitesse est de 60 km/h et moins;
- La majorité des collisions surviennent sur les principaux axes de circulation;
- Les collisions impliquant des piétons se produisent en majorité (85 %) aux carrefours dont au moins l'une des branches est une artère ou une collectrice.

ROULER PLUS VITE POUR GAGNER QUELQUES MINUTES... FAITES LE CALCUL, C'EST RIDICULE!

- Sur une distance de 10 kilomètres, rouler à 70 km/h dans une zone de 50 km/h fait gagner à peine 4 minutes.
- Sur une distance de 15 kilomètres, rouler à 90 km/h dans une zone de 70 km/h fait gagner à peine 3 minutes.
- Sur une distance de 20 kilomètres, rouler à 110 km/h dans une zone de 90 km/h fait gagner à peine 2 minutes.¹

La vitesse agit directement sur les capacités du conducteur (temps de réaction, vision, etc.), sur la distance de freinage et a donc un impact sur la capacité d'éviter des collisions. Elle a aussi un effet direct sur la gravité des blessures.

Une vitesse excessive provoque aussi deux types d'insécurité: l'insécurité subjective qui correspond à la perception de la population et l'insécurité objective que l'on mesure à partir de rapports d'accidents et des données de trafic. Il est important d'agir sur les deux types d'insécurité.

En milieu bâti, l'objectif premier de la limite de vitesse est la sécurité. Il importe de choisir la vitesse optimale, en tenant compte de tous les usagers des chemins publics. Une limite de vitesse doit viser l'adéquation entre le comportement du conducteur et le milieu qu'il traverse. On doit tenter de réduire les écarts de vitesse, de manière raisonnable et différenciée sur tout le territoire.

Dans la détermination d'une limite de vitesse en milieu bâti, il faut nécessairement tenir compte du milieu et du comportement des conducteurs. La signalisation doit être adaptée à la réalité pour rallier l'adhésion des conducteurs. Une signalisation sans rapport avec l'aménagement du secteur incitera les conducteurs à ne pas la respecter et nuit à la crédibilité de la signalisation. En effet, si les conducteurs considèrent inappropriée une signalisation dans une rue donnée, ils seront portés à douter de la validité d'une signalisation identique ailleurs où elle est justifiée. Par conséquent, on doit voir à ce que la crédibilité de la signalisation soit assurée partout.

L'évaluation de la vitesse pratiquée dans un secteur utilise, entre autres, une mesure appelée le centile 85. Il s'agit de la vitesse en dessous de laquelle circule 85% des automobilistes. Selon le ministère, des relevés de vitesse effectués en 2010 ont constaté que :

- Le centile 85 est de 52km/h dans les rues dont la limite est de 50 km/h;
- Le centile 85 est de 50km/h dans les rues dont la limite est de 40 km/h.

¹ <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/vitesse/saviez-vous>

Un sondage mené par la SAAQ à la suite de sa campagne vitesse 2013 observe aussi que les conducteurs résidents admettent dépasser la limite permise à la hauteur de:

- 62% pour ceux qui habitent une municipalité ayant établi une limite de vitesse de 50 km/h pour la majorité de ses rues;
- 65% pour ceux d'une municipalité avec une limite de vitesse de 40 km/h;

Ces données montrent un décalage important entre la vitesse affichée et la vitesse pratiquée. Au niveau de cette étude d'ailleurs, il a été confirmé que 80% des conducteurs perçoivent un risque très faible d'être interceptés pour excès de vitesse.

Il est donc important non seulement d'établir des règles de sécurité crédibles mais aussi de comprendre les principaux facteurs considérés par les conducteurs pour établir leur vitesse qui sont :

1. **Les caractéristiques de la chaussée** soient son état, sa largeur, son homogénéité.
2. **Les caractéristiques des abords de la chaussée** soient la distance des objets par rapport à la chaussée qui modifie la perception de 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, car 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 du chemin encourage les comportements indésirables de la part des conducteurs.
6. **La marge perçue.** Pour plusieurs conducteurs, la vitesse permise n'est pas égale à celle qui est affichée; ceux-ci déterminent un « facteur de tolérance policière » et conduisent à une vitesse égale à la vitesse affichée et un facteur de tolérance présumé.

En résumé, la réglementation de la vitesse et les limites de vitesse visent à compléter le jugement de l'automobiliste pour fixer les vitesses qui sont raisonnables et convenables compte tenu de la configuration d'un lieu, la circulation, la température et les conditions routières. Les limites de vitesse sont imposées afin d'assurer une coexistence paisible de tous les usagers de la route, d'assurer une bonne fluidité de la circulation et de réduire les accidents. La limite de vitesse doit représenter le point d'équilibre raisonnable entre mobilité et sécurité.

2.3 Réduction du débit

Le débit, soit le volume de véhicules à moteur, est une considération importante lors du choix des mesures d'apaisement. Le débit est donc un facteur qui augmente le nombre de conflits potentiels, selon le type d'aménagement, et conséquemment le nombre de collisions et de victimes. Plus on circule sur la route, plus il y a de véhicules et plus on risque d'avoir des collisions.

Des aménagements dédiés comme les voies cyclables et les trottoirs ne sont pas des mesures d'apaisement. Toutefois, s'ils sont ajoutés en soustrayant une voie de circulation alors qu'il y a un bon volume de piétons/cyclistes, ils contribuent à l'effet d'ensemble. En bout de ligne, avec le partage de l'espace ainsi favorisé, on obtient la réduction du débit et de la vitesse des véhicules routiers.

Le choix doit se faire en considérant chaque situation particulière (un secteur, un quartier). La stratégie d'apaisement doit s'adapter selon les problèmes soulevés et un portrait précis du bâti, du transport et des autres données pertinentes, pour être cohérente avec l'environnement.

En ayant recours à différentes mesures de modération de la circulation dans l'aménagement dans ses rues locales ou collectrices, la Ville vise à obtenir la collaboration de ses usagers de la route, dans le but d'améliorer la sécurité et la qualité de vie des citoyens. Lorsqu'implantée avec succès, une mesure d'atténuation atteint pleinement ses objectifs et ne nécessite pas d'interventions policières constantes.

3. GESTION DES REQUÊTES

La ville de Carignan reçoit annuellement un lot important de requêtes concernant la circulation et la sécurité routière. Tel que des plaintes de vitesse, des demandes pour ajouter un arrêt obligatoire ou interdire le stationnement, etc. Le comité de circulation et de sécurité routière désire augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité des résidents et des usagers de la route quel qu'en soit le type.

Au début 2018, le conseil municipal a créé un comité de circulation et de la sécurité routière afin d'élargir la réflexion en impliquant la Régie de police et des citoyens et traiter d'une façon objective les requêtes d'analyse selon des critères bien précis.

La gestion des requêtes a pour objet :

1. Décrire les démarches administratives relatives au traitement des requêtes de toute source en matière de circulation et de sécurité routière;
2. Assurer un traitement équitable, impartial, uniforme et efficace de toute requête;
3. Définir les suivis et les étapes appropriées pour tout échange d'information avec le requérant durant le processus de traitement de la demande;
4. Préciser les rôles et responsabilités de l'administration, le comité de circulation et sécurité routière ainsi que du conseil municipal.

3.1 Principes directeurs

La présente politique a été élaborée en prenant en considération les principes directeurs suivant :

- a. Toute demande quel qu'en soit le type sera traitée rigoureusement et de façon objective;
- b. Tout requérant qui contacte la ville afin de lui faire part de toute situation qu'il juge problématique a le droit d'être écouté, compris et respecté dans ses demandes;
- c. La durée du processus de traitement doit être telle que la décision finale puisse être communiquée au requérant dans un délai le plus raisonnable possible;
- d. Toute requête doit être acheminée au service aux citoyens d'où débutera son analyse selon la procédure établie.

3.2 Suivi administratif de la requête

Toute requête portant sur la circulation et la sécurité routière doit être enregistrée dans le volet « Qualité des services » du logiciel « Accès cité ». Chaque requête doit être accompagnée du formulaire de requête (*annexe 1*) prévu à cet effet. Le ou la préposée du SAC doit envoyer un accusé réception au requérant afin de l'en informer des étapes suivantes. (*Voir document cheminement d'une requête en lien avec la circulation et la sécurité routière en annexe 2*).

3.3 Champs de responsabilité des intervenants

Le processus de traitement des requêtes en lien avec la circulation et la sécurité routière comporte diverses étapes pouvant nécessiter l'implication et la contribution de plusieurs intervenants.

- Conseil Municipal

Le conseil municipal autorise ou refuse toute intervention sur le territoire de la ville en matière de circulation et sécurité routière, le tout conformément aux lois et règlements applicables et en considération des recommandations du comité de circulation et de la sécurité routière.

- Comité de circulation et de la sécurité routière

Le comité de circulation et de la sécurité routière se penche sur les nouveaux cas et leurs solutions proposées par le service des travaux publics pour enrichir la réflexion avec l'expérience du représentant de la Régie de police de même que celle de citoyens. Il peut également recevoir le mandat du conseil municipal d'étudier une situation particulière. De plus, il émet des recommandations relativement à la réalisation d'études de circulation, de campagne de sensibilisation de même qu'à l'écriture ou l'amendement de règlements, de politiques et de procédures en matière de circulation et de sécurité routière. Son mandat est de formuler des recommandations au Conseil municipal.

- Service des travaux publics

La direction du Service des travaux publics fait l'analyse de toute requête portant sur la circulation et la sécurité routière, conformément aux lois et règlements ainsi qu'aux politiques et procédures en vigueur. Elle transmet tout dossier d'analyse si celui-ci représente une problématique en lien avec les politiques et les procédures en vigueur au comité de circulation et sécurité routière. (*Formulaire d'analyse annexe 3*). Elle transmet toute recommandation au comité de

circulation, elle coordonne toutes actions auprès des intervenants et voit à la mise en place ou à la modification de la signalisation et de l'exécution de toutes décisions du Conseil municipal conformément aux normes en vigueur. Par ailleurs, elle reçoit, traite et fait le suivi de toute requête auprès de l'administration ainsi que de l'archivage des dossiers.

- Services aux citoyens (SAC)

Le personnel du service aux citoyens voit à la réception des requêtes et s'assure que le formulaire de requête est dûment complété, il envoie un accusé réception au citoyen en l'informant des prochaines étapes à venir et des délais potentiels. Par ailleurs, il reçoit les indications du service des travaux publics pour tout retour au citoyen demandeur et pour fermer les dossiers complétés.

- Régie intermunicipale de police Richelieu Saint-Laurent

La Régie intermunicipale de police de Richelieu Saint-Laurent voit à l'application de la réglementation municipale et des lois en matière de circulation et de sécurité routière sur le territoire de la municipalité. Elle formule toute recommandation ou avis à la ville à l'égard de la demande ou non, et participe aux rencontres du comité de circulation. Elle apporte également un soutien technique au Service des travaux publics dans l'analyse d'une requête.

- Direction générale

La Direction générale vérifie tout projet de procédure et de politique en matière de circulation et de sécurité routière. Elle fait le lien entre les diverses directions et le Conseil municipal. Enfin, elle présente au Conseil municipal les recommandations du comité de circulation et s'assure de l'exécution des décisions du Conseil municipal.

3.4 Procédure de traitement

Toute requête en matière de circulation et de sécurité routière doit être traitée selon la procédure décrite ci-après.

3.4.1. Soumission de la situation problématique à la municipalité

Lorsque la municipalité est mise au fait d'une requête en circulation ou sécurité routière, que celle-ci soit verbale ou par écrit, émise lors d'une assemblée publique, adressée directement au Conseiller d'un quartier ou à un comptoir d'accueil de la municipalité, il est essentiel d'acheminer la requête aux services au citoyen (SAC). Il s'agit du seul endroit pour un suivi rapide, impartiale, uniforme et efficace de la requête.

Le SAC s'assure que le formulaire de requête soit dûment rempli et s'assure d'avoir les coordonnées du demandeur pour tout complément d'information ou tout simplement pour effectuer un suivi au requérant. Le service aux citoyens s'assure également d'enregistrer la requête au logiciel « AccèsCité » au volet « Qualité des services ».

Dès lors, débute officiellement le processus visant à assurer le traitement de la requête selon les modalités de la présente procédure. Le SAC s'assurera d'accuser réception de toute requête dans les cinq (5) jours ouvrables suivants.

3.4.2. Traitement des urgences

Lorsque le Service des travaux publics reçoit une requête de citoyen, elle évalue en premier lieu s'il s'agit d'une situation urgente. Cette dernière est définie comme étant une situation où la sécurité immédiate du public et/ou de ressource matérielle est en danger.

Advenant la nécessité d'une intervention d'urgence, le service des travaux publics prend alors les mesures de corrections nécessaires afin d'assurer la sécurité des usagers et/ou du matériel. Dès que la requête est réglée, le suivi est promptement fait auprès du SAC pour informer le requérant.

3.4.3. Juridiction relevant d'un tiers

Il peut survenir d'autres situations où le Service des travaux publics n'a pas l'autorité pour intervenir. C'est le cas notamment où la responsabilité d'intervention relève d'un tiers, par exemple le ministère des Transports du Québec ou un propriétaire privé. Dans ce cas, le Service des travaux publics pourra alors informer le tiers concerné de la situation problématique dans le but d'obtenir de sa part la mise en place de mesures correctives ou d'atténuation.

3.4.4. Cas déjà traité ou en progrès

Si l'objet de la requête est en traitement ou a déjà été traité dans les deux (2) dernières années et qu'il n'y a eu aucun changement décisionnel dans l'aménagement, la première action est de voir si la requête présente de nouveaux éléments sur la situation. Le Service des travaux publics vérifiera que la situation problématique dénoncée présente les mêmes caractéristiques que lors de l'analyse précédente.

Si la requête ne présente aucun nouvel élément, le SAC communiquera alors les conclusions de la précédente analyse au requérant et fermera la requête.

Si la requête apporte un nouvel éclairage sur la situation, le Service des travaux publics pourra alors prendre les actions nécessaires ou soumettre le cas de nouveau au comité de circulation.

3.4.5. Rapport d'analyse et de recommandation

Si la situation problématique n'est pas urgente ou n'implique pas la responsabilité d'un tiers, la requête est alors soumise à une analyse de la situation. Le service des travaux publics procédera à l'analyse de la requête en complétant le formulaire d'analyse prévu à cette fin, en décrivant la problématique, son lieu et son environnement. S'il s'agit d'une plainte de vitesse, il sera prévu l'installation d'appareil de lecture de vitesse tel qu'un afficheur mobile ou une plaque de comptage pour une période minimale de 7 jours afin d'avoir un cycle complet de semaine et fin de semaine.

Si l'analyse de la requête détermine que cette dernière confirme une problématique mineure pour laquelle aucune intervention n'est nécessaire, elle ne sera déposée au comité de circulation que pour information. Le formulaire d'analyse et sa conclusion seront alors transmis au SAC pour communiquer le résultat de celle-ci au citoyen et l'informer que le cas sera déposé au comité pour information seulement et il fermera la requête.

Le tableau suivant servira pour déterminer le type d'intervention à faire dans le cas de problème de vitesse.

Centile 85	Centile 85 – vitesse affichée au côté opposé à l'afficheur ou plaque de comptage		
	50 km/h +	40 km/h	30 km/h
Aucune intervention	0 – 9 km/h	0 – 7 km/h	0 – 5 km/h
Sensibilisation des usagers	10 – 14 km/h	8 – 14 km/h	6 – 9km/h
Demande de surveillance policière	15 + km/h	15 + km/h	10 + km/h
Intervention physique	20 + km/h	20 + km/h	15 + km/h

Le centile 85 est la vitesse à laquelle 85% des véhicules libres circulent sur une voie publique.

Dans les cas où les résultats confirment une problématique sérieuse, le Service des travaux publics identifie une solution. Si une solution a déjà été validée avec succès sur des cas similaires ailleurs, elle sera utilisée pour ce cas avec un suivi pour confirmer son applicabilité.

S'il s'agit d'un cas différent, le Service des travaux publics préparera un rapport d'analyse et de recommandation qu'il soumettra à la prochaine rencontre du comité de circulation. À cet effet, il pourra demander au Service de police de réaliser des opérations de comptage routier et/ou radar afin de tracer un portrait le plus objectif possible de la situation problématique dénoncée par le requérant.

3.4.6. Étude par le comité de circulation et par le Conseil municipal

Lors d'une réunion, les membres du comité de circulation prennent connaissance de la requête ainsi que du rapport d'analyse et de recommandation du Service des travaux publics. S'ils n'ont pas toute l'information pertinente jugée utile pour leur réflexion, le sujet peut être reporté à une prochaine rencontre afin de permettre au Service des travaux publics d'obtenir cette information. Une fois l'étude de la requête complétée, les membres du comité de circulation émettent des recommandations au Conseil municipal. Le secrétaire du comité transmettra à cette fin, le procès-verbal de la réunion à la Direction générale pour présentation au Conseil municipal.

Lors d'une session de travail, les membres du Conseil municipal prennent connaissance des recommandations du comité de circulation qui sont présentées par le directeur et peuvent le questionner sur ces recommandations en question. Après délibération, le Conseil accepte, modifie ou refuse les recommandations du comité. Le Conseil municipal peut également, soit reporter sa décision s'il désire obtenir

un supplément d'information, soit demander au comité de circulation de refaire l'analyse de la requête en fonction de nouvelles informations.

Dès qu'une décision officielle est prise par le Conseil, le Service des travaux publics en est informé par la Direction générale aux fins du suivi. Si la mesure corrective nécessite d'être approuvée officiellement par résolution, cela se fait immédiatement à la prochaine assemblée publique du Conseil municipal.

3.4.7. Réalisation de la décision du Conseil municipal

Le Service des travaux publics a la responsabilité de mettre en application dans les meilleurs délais toute décision du Conseil municipal à l'égard d'une requête en matière de circulation et de sécurité routière. Il doit donc procéder à l'achat du matériel requis ainsi qu'établir l'échéancier de réalisation. Par la suite, il doit informer le SAC qui communiquera avec le requérant pour l'informer de la décision du Conseil municipal ainsi que des actions qui seront prises dans le temps, le cas échéant.

3.4.8. Évaluation des résultats

Dans les mois suivant la mise en place de mesures correctives palliatives autorisées par le Conseil municipal, il est pertinent d'en mesurer l'efficacité, sauf exception. Par conséquent, le Service des travaux publics fera des observations sur le terrain dans les mois suivants l'application des mesures. Les résultats et les données seront comparés avec ceux constatés avant la réalisation des mesures correctives. De même, le requérant pourra être contacté afin de connaître son degré de satisfaction ainsi que ses commentaires.

Advenant l'absence de résultats positifs, le Service des travaux publics pourra refaire un nouveau rapport d'analyse et d'émettre des nouvelles recommandations qu'il soumettra au comité de circulation pour étude. Celui-ci transmettra les recommandations au Conseil municipal, le cas échéant.

La politique de circulation prévoit aussi que certains cas pourraient être réévalués périodiquement, pour s'assurer de la pérennité des mesures. Par exemple, si l'environnement du lieu change ou qu'un nouveau développement s'installe et impacte la circulation du lieu. Cette routine s'exécute selon la disponibilité des ressources et il n'est pas nécessaire d'en aviser les requérants originaux.

3.5 Suivi au requérant

Tout au long du processus de traitement de la requête du citoyen, il est important de porter une attention particulière à la qualité des communications avec le requérant. En effet, tout requérant a le droit d'être écouté, bien compris et respecté dans ses demandes. À cette fin, il est prévu de respecter les indications suivantes lors des communications avec le requérant :

1. À la réception de la requête par le commis à l'accueil et l'information du SAC :

- Écouter sans interrompre et sans jugement;
- Montrer un intérêt honnête au problème;
- Vérifier la bonne compréhension du problème;
- Expliquer notre sensibilité à cette problématique vécue;
- Ne proposer aucune solution particulière;
- L'informer que vous devez faire certaines vérifications;
- L'assurer d'un retour d'appel;
- Remercier le citoyen de son intérêt pour la sécurité des usagers.

2. Après l'analyse de la recevabilité ou décision du Conseil :

- En cas de refus, expliquer les motifs, mentionner d'autres actions qui pourront être réalisées à court terme et le rassurer sur notre préoccupation pour la sécurité routière;
- En cas d'acceptation, expliquer les actions à venir ainsi que l'échéancier possible, le remercier de son intérêt et l'inviter à nous recontacter si les résultats ne sont pas satisfaisants.

Il est important d'informer le requérant que le comité de circulation a un pouvoir de recommandation uniquement et que le pouvoir décisionnel appartient au Conseil municipal.

4. MESURES D'INTERVENTION

La Ville suit une démarche objective et applique un ensemble de normes de base adéquates

- Pour assurer la crédibilité de la signalisation aux résidents et aux visiteurs;
- Pour encourager l'augmentation des transports actifs et collectifs;
- Pour tenir compte des usagers vulnérables et des activités riveraines;
- Pour assurer l'efficacité du contrôle policier;
- Pour augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité

4.1 La démarche

Une démarche d'évaluation systématique et structurée est suivie pour les problématiques soulevées concernant la circulation. Conformément aux recommandations du ministère des Transports, la démarche suivie est composée de 7 étapes :

Étape	Description
1. Identification de la problématique	L'identification de la problématique débute avec le soulèvement d'une plainte de la part d'un citoyen ou d'une problématique identifiée par le corps de police, un membre de conseil ou de l'administration municipale. Dans tous les cas, une requête est enregistrée dans le gestionnaire informatisé des requêtes.
2. Analyse de la situation	La deuxième étape consiste à faire le diagnostic en évaluant la zone problématique et son périmètre immédiat. Une visite terrain est effectuée pour bien comprendre la demande, le secteur avoisinant et les contraintes à considérer.
3. Élaboration d'un plan d'intervention, si nécessaire	Les Services techniques identifient une ou des solutions possibles pour la soumettre en consultation au comité de sécurité au besoin. Selon l'envergure, une consultation citoyenne peut être organisée ou l'approbation du conseil municipal peut être nécessaire.

4. Implantation des mesures d'intervention adoptées	L'implantation peut se faire en une ou plusieurs étapes, selon le coût et le degré de confiance dans la solution. Ceci permet d'ajuster au besoin.
5. Évaluation des effets des mesures	Une évaluation de l'effet des mesures implantées est faite pour valider l'impact du plan. Les plaintes citoyennes suivant l'implantation feront l'objet d'un suivi et seront compilées pour faire partie du rapport sur le plan d'intervention.
6. Mise en œuvre de mesures complémentaires	Lorsque les mesures implantées ne suffisent pas à régler la problématique, des ajustements ou l'ajout de nouvelles mesures peuvent être ajoutées pour adresser les lacunes.
7. Suivi périodique	L'examen des plaintes des citoyens et des développements en cours ou prévus à court terme permettra d'identifier la nécessité d'une nouvelle collecte d'information pour s'assurer de la durabilité des mesures en place.

4.2 Limites de vitesses

La ville de Carignan est traversée par des autoroutes et des rues artérielles qui sont sous le contrôle du ministère des transports du Québec. Depuis juin 2017, la responsabilité a été confiée à la Ville pour fixer les limites de vitesse du réseau routier municipal à l'intérieur de son périmètre.

Zones à 30 km/h

Une **zone scolaire** est une section de route(s) longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire. La section de route signalisée est de 100 m du terrain de l'école.

Une **zone de terrain de jeux** est une section d'une route longeant les limites d'installations récréatives publiques utilisées principalement par des enfants, donc les

parcs avec jeux et non les espaces verts. La section de route signalisée est de 100 mètres du terrain de parc.

Une rue désignée **rue pour jouer** est une rue ou section de rue analysée et approuvée selon les critères d'admissibilités, par le comité de circulation et sécurité routière suivant une demande des citoyens de la rue. La limite de vitesse de cette rue ou section de rue est alors fixée à 30 km/h.

Une réduction de la limite de vitesse à 30 km/h peut aussi s'appliquer à des **rues résidentielles affectées des conditions suivantes** :

- Stationnement fréquent et de longue durée en bordure par les résidents à cause du nombre insuffisant de cases prévues pour le stationnement;
- Aucun trottoir, obligeant le partage de la chaussée entre piétons, cyclistes et automobilistes;
- Visibilité des conducteurs réduite par des obstacles pour permettre un accès sécuritaire aux entrées charretières;
- La distance maximale que peut avoir à parcourir un conducteur avant d'atteindre une rue à plus haute vitesse est inférieure à 1 km.

Des aménagements modérateurs de la vitesse seront généralement nécessaires pour faire respecter une limite de vitesse basse.

Zones à 40 km/h

Dans un contexte d'harmonisation et de hiérarchie des limites de vitesse à l'échelle de la Ville, une limite de vitesse de 40 km/h est la norme sur les rues locales résidentielles. Elle peut être appliquée sur des rues collectrices où l'activité commerciale ou résidentielle est dense.

Zones à 50 ou 70 km/h

Une limite 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 artères ou des collectrices ; c'est également le cas d'une route municipale rurale qui traverse un milieu urbanisé ou pas (traversée d'agglomération).

Ces rues, ou tronçons de rue, sont décrits comme suit :

- Ils supportent un trafic de transit entre des rues résidentielles et des rues artérielles;
- Elles peuvent avoir été prévues avec une emprise plus large;
- Elles supportent au moins deux voies de circulation, une dans chaque sens;
- Elles sont stratégiques pour la circulation urbaine.

L'aménagement doit assurer le respect de la limite de vitesse, ainsi que de bonnes conditions de sécurité pour tous les usagers, y compris les piétons et les cyclistes.

Un trottoir et d'une piste cyclable distincte sont privilégiés, surtout lorsqu'elle dessert une densité résidentielle importante et lorsque les maisons sont rapprochées de la rue.

Des aménagements modérateurs de la vitesse seront sélectionnés et conçus en fonction d'une limite de 50 km/h : faibles rayons de virage aux intersections, avancées de trottoirs aux intersections (si du stationnement est autorisé en permanence sur la rue, et en portant attention aux cyclistes et aux mouvements de virage des camions et autobus), élargissement des trottoirs, réduction du nombre de voies si les débits de circulation le permettent, intégration de végétation et de mobilier urbain.

Des déports de chaussée, en alternant le stationnement de part et d'autre de la chaussée, passages piétonniers et des intersections surélevés peuvent également être envisagés sur les collectrices municipales qui ne sont pas empruntées régulièrement par des circuits d'autobus ou des véhicules d'urgence ou qui ne comportent pas trop de circulation de transit.

4.3 Sensibilisation des usagers et intervention policière

L'afficheur de vitesse est l'outil privilégié pour effectuer des mesures et pour faire de la sensibilisation.

Il permet aux usagers de la route, automobilistes, cyclistes, piétons et aux résidents à proximité de constater la vitesse réelle du véhicule. L'utilisation de pictogrammes variés (bonhomme sourire ou mécontent selon la vitesse) renforce la perception des utilisateurs.

Ce type d'intervention est prévu pour un période variant entre 7 jours à 15 jours selon le cas applicable et les résultats observés.

Une intervention policière avec émission de contraventions de façon systématique pourrait suivre, advenant le cas où la problématique persiste, c'est-à-dire :

- Le centile 85 ne retourne pas à un niveau acceptable;
- Une proportion importante de vitesse excessive est observée.

Cette mesure devrait inciter les plus récalcitrants de se comporter d'une façon civique et respectueuse de la réglementation.

4.4 Stationnement

Il peut être approprié d'installer des panneaux de défenses de stationner en fonction de la largeur des rues, des véhicules qui y circulent, des aménagements faits, de la présence de trottoirs, de pistes cyclables et de corridors scolaires.

Avantages

- Permet une circulation fluide des véhicules;
- Facilite la circulation pour les véhicules d'urgence et véhicules de service tel que les camions à ordures et de récupération;
- Améliore la visibilité et le sens de sécurité le long des trottoirs;
- Permet l'implantation de pistes cyclables dans l'assiette de rues situées entre les bordures;
- Permet un meilleur mouvement des véhicules dans les courbes;
- Permet un meilleur nettoyage des rues en hiver.

Inconvénients

- Réduit le nombre de véhicules pouvant se stationner sur la rue (un seul côté au lieu de deux);
- Insatisfaction des résidents ayant plusieurs véhicules ou recevant de la visite;
- Augmentation possible de la vitesse par l'effet de dégagement de la voie;
- Augmentation de la pollution visuelle.

Critères d'analyse

Il devrait être interdit de stationner aux endroits suivants :

- Du côté de la rue où l'on retrouve une piste cyclable, seulement si elle est sur la chaussée. Cette restriction devrait se limiter à la période du 1^{er} avril au 30 novembre si la piste n'est pas utilisée l'hiver;
- À une distance de quinze (15) mètres de chaque côté d'une courbe de soixante (60) degrés ou plus et ce, dans le but de permettre les virages sans avoir à empiéter dans la voie de circulation provenant de la direction opposée à celle où l'on circule;
- Dans les cercles de virage aménagés ou non (cul-de-sac);
- Du côté de la rue où l'on retrouve un trottoir parallèle à une voie de circulation en zones scolaires - durant les heures et les périodes scolaires;
- À moins de cinq (5) mètres d'une intersection, dans le but de permettre le virage sécuritaire des véhicules (selon le code de la sécurité routière);
- À cinq (5) mètres de chaque côté des passages piétonniers et traverses de rues
Près des entrées et sorties de parcs et espaces verts municipaux;
- À une distance minimale de cinq (5) mètres de chaque côté d'un abribus;
- Dans les endroits indiqués par des panneaux spécifiques tels que passage incendie, zone de débarcadère, etc.;
- À une distance minimale de trois (3) mètres de chaque côté d'une borne d'incendie
Dans les endroits indiqués par des panneaux spécifiques tels que passage incendie, zone de débarcadère, etc.;
- Dans un débarcadère pour autobus scolaire durant les heures d'école;

4.5 Balises centrales

Les balises centrales sont utilisées pour rappeler aux automobilistes la limite de vitesse ainsi que la présence de zones sensibles (parcs, écoles, traverses piétonnières). Elles créent un obstacle sur la chaussée qui contribue à la réduction de la vitesse. Elles sont flexibles et doivent être retirées à l'automne.

Avantages

- Obstacle sur la chaussée qui réduit la largeur de la voie;
- Très visible, car située à la hauteur des yeux;
- Rappel de vitesse et de zone sensible;
- Aucun bruit relié aux vibrations;
- Vitesse plus constante entre les balises;
- Aucune nuisance pour les véhicules d'urgence.

Inconvénients

- Saisonnier seulement;
- Inconfort possible des cyclistes dans les rues plus étroites;
- Enlèvement des espaces de stationnement de chaque côté dans les rues étroites.

Endroits recommandés

- Principalement aux abords des parcs et des écoles, mais peut également être localisé à des traverses piétonnes
- Entrée de quartiers

Critères d'implantation

- Ne peut pas être implantée dans une courbe;
- Ne constitue pas une nuisance pour le virage des autobus de transport collectif ou les véhicules d'urgence;
- Ne peut être implantée face à une entrée charretière;
- Doit être positionnée dans un endroit visible de loin;
- L'emplacement de la balise doit tenir compte de la sécurité des cyclistes et piétons;
- Au début et à la fin d'une zone de parcs;
- Au début et à la fin d'une zone scolaire (école ou CPE);
- Aux traverses piétonnes sur le corridor scolaire;
- Peut être installée conjointement avec d'autres mesures d'atténuation selon la largeur de la rue afin de laisser une voie de circulation entre trois (3) et trois virgule cinq (3,5) mètres;
- Entrée de quartier.

4.6 Dos d'âne allongé

Le dos d'âne allongé est une partie surélevée de la chaussée qui induit un mouvement vertical aux véhicules et un inconfort amenant les conducteurs à ralentir. Sa longueur doit être supérieure à l'empattement d'une automobile et ses pentes sont graduelles. Ces caractéristiques le distinguent du dos d'âne court en forme de bosse, plus coercitif et non recommandé sur les rues publiques. La partie centrale du dos d'âne allongé peut être arrondie.

Compte tenu de leur caractère contraignant, il est préférable de n'envisager les dos d'âne allongés qu'après avoir considéré des aménagements modérateurs modifiant les perspectives visuelles et la largeur de la rue problématique.

Les dos d'âne allongés sont utilisés pour réduire la vitesse des véhicules à des endroits précis, particulièrement près des écoles et des terrains de jeux.

Avant de planifier la construction d'un dos d'âne permanent en asphalte, il est préférable de procéder à la mise en place d'un dos d'âne saisonnier en caoutchouc fait de pneus recyclés lorsque disponible. Cette méthode permet de valider si l'emplacement est problématique pour certains résidents ou autres intervenants tel que les services d'urgence et des travaux publics. Si l'emplacement ne cause aucun problème, le dos d'âne sera construit en asphalte l'année suivante.

Avantages

- Réduction de la vitesse à l'approche du dos d'âne;
- Élimine les vitesses excessives;
- Pas de nuisance pour les cyclistes;
- Présent à l'année;
- Coût modéré en comparaison avec d'autres aménagements.

Inconvénients

- Nuisance pour les véhicules d'urgence (augmentation du temps de réponse jusqu'à 10 secondes par dos d'âne);
- Accélération fréquente entre les dos d'âne;
- Augmentation du bruit causé par les accélérations et les décélérations.

Endroits recommandés

- Rue sans circuit d'autobus de ville ni réseau de camionnage;
- Rue sans courbe ou pente prononcée;
- Zones scolaires, autour des parcs.

Critères d'implantation

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 du Québec ;
 - Sur une route intermunicipale ;

- Sur toute rue collectrice ou artérielle ou rurale;
- Sur une voie de desserte autoroutière.
- 2. Critères liés à la géométrie
 - Sur une voie dont la pente est supérieure à quatre pour cent (4 %);
 - À moins de quinze (15) mètres d'une courbe;
 - En face d'une entrée charretière, d'une borne d'incendie ou de boîte postale.
- 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;
 - Sur le trajet le plus court des véhicules d'urgence pour se rendre à une résidence où se trouvent déjà 2 ralentisseurs.
- 4. Critères liés à la sécurité
 - Sur une voie non éclairée;
 - Là où l'on retrouve une bande ou piste cyclable;

Préalables pour l'implantation

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

- Le dos d'âne allongé doit être situé à un minimum de cinquante (50) mètres en amont d'un panneau d'arrêt;
- Son orientation doit être perpendiculaire au sens de la circulation;
- Il doit être visible de loin;
- Il ne doit pas modifier l'écoulement de l'eau;
- Il doit être localisé à la limite des deux ou trois terrains dont les résidents ou propriétaires des deux (2) côtés de la rue ont accepté par écrit son implantation;
- La sécurité des cyclistes et piétons ne doit pas être compromise;
- Si une demande est refusée, un délai de 2 ans est requis avant une réévaluation pour le même secteur;
- Ne seront considérées comme recevables que les demandes pour lesquelles les propriétaires riverains ainsi que soixante-quinze pour cent (75 %) des autres propriétaires dans trois cents (300) mètres de chaque côté de l'endroit requis auront accepté par écrit la demande d'implantation (une seule signature par numéro civique sera acceptée).

4.7 Plateau et intersection surélevée

Le plateau et intersection surélevé est une partie surélevée de la chaussée qui induit un mouvement vertical aux véhicules et un inconfort amenant les conducteurs à ralentir situer à la jonction de deux (2) rues pour l'intersection surélevée ou à l'endroit déterminer pour le plateau. Sa longueur doit être égale à la largeur et longueur de l'intersection ou une longueur de 2,5 mètres pour le plateau et ses pentes sont graduelles. Ces caractéristiques le distinguent du dos d'âne allongé en forme de bosse, plus coercitif et non recommandé sur les rues à grand débit ou sur les parcours scolaires. La partie centrale du dos d'âne allongé peut être constituer un plateau.

Compte tenu de leur caractère contraignant, il est préférable de n'envisager les plateaux et intersection surélevée qu'après avoir considéré des aménagements modérateurs modifiant les perspectives visuelles et la largeur de la rue problématique.

Avantages

- Réduction de la vitesse à l'approche du plateau et intersection surélevée;
- Élimine les vitesses excessives;
- Pas de nuisance pour les cyclistes;
- Présent à l'année;
- Peut servir comme passage surélevé pour piétons si celui-ci est situé à une intersection;

Inconvénients

- Nuisance pour les véhicules d'urgence et transport en commun (augmentation du temps de réponse jusqu'à 10 secondes par plateau);
- Coût élevé
- Accélération fréquente à la sortie du plateau;
- Augmentation du bruit causé par les accélérations et les décélérations.

Endroits recommandés

- Rue sans courbe ou pente prononcée;
- Zones scolaires, autour des parcs.

Critères d'implantation

Aucun plateau ou intersection surélevée 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 du Québec ;
 - Sur une route intermunicipale ;
 - Sur toute rue artérielle ou rurale;
 - Sur une voie de desserte autoroutière.
2. Critères liés à la géométrie
 - Sur une voie dont la pente est supérieure à quatre pour cent (4 %);
 - À moins de quinze (25) mètres d'une courbe;
3. Critères liés aux caractéristiques de la circulation
 - Sur le trajet le plus court des véhicules d'urgence pour se rendre à une résidence où se trouvent déjà 2 ralentisseurs.
4. Critères liés à la sécurité
 - Sur une voie non éclairée;
 - Là où l'on retrouve une bande ou piste cyclable;

Préalables pour l'implantation

Un plateau ou intersection surélevée peut être implanté seulement dans les rues de quartiers résidentiels où la limite de vitesse est de moins de 50 km/h. De plus, son installation doit tenir compte des aspects suivants :

- Dans le cas d'un plateau doit être situé à un minimum de cinquante (50) mètres en amont d'un panneau d'arrêt;
- Son orientation doit être perpendiculaire au sens de la circulation;
- Il doit être visible de loin;
- Il ne doit pas modifier l'écoulement de l'eau;
- Il doit être localisé à la limite des deux ou trois terrains dont les résidents ou propriétaires des deux (2) côtés de la rue ont accepté par écrit son implantation;
- La sécurité des cyclistes et piétons ne doit pas être compromise;
- Si une demande est refusée, un délai de 2 ans est requis avant une réévaluation pour le même secteur;
- Ne seront considérées comme recevables que les demandes pour lesquelles les propriétaires riverains ainsi que soixante-quinze pour cent (75 %) des autres propriétaires dans trois cents (300) mètres de chaque côté de l'endroit requis auront accepté par écrit la demande d'implantation (une seule signature par numéro civique sera acceptée).

4.8 Marquage au sol

Le marquage de hachures permet de créer un corridor de circulation plus étroit qui canalise les véhicules au centre de la rue.

Avantages

- Corridor de circulation plus étroit sans obstacle;
- Diminue les risques de dépassements;
- Aucune nuisance pour les véhicules d'urgence;
- Aucun bruit lié aux vibrations.

Inconvénients

- Cout élevé d'exécution (coût récurrent annuel);
- Peu d'impact au niveau de la perception visuelle au niveau des yeux du conducteur;
- Peu d'effet en période hivernale.

Critères d'implantation

- Devrait être jumelé avec une autre mesure pour assurer le respect de la signalisation.

4.9 Modification de la signalisation

Une modification de la signalisation peut également avoir des effets bénéfiques en tant que mesure d'atténuation de 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, elle doit être accompagnée d'autres mesures d'apaisement de la circulation.

L'installation de panneaux d'arrêt doit rencontrer des critères précis, car ils peuvent donner un faux sentiment de sécurité aux usagers. Un trop grand nombre de panneaux d'arrêt fait en sorte que les automobilistes finissent par ne plus les respecter, en plus de

nuire à la fluidité des déplacements. Les déplacements se font dans le but de se rendre d'un point A à un point B, et ce, dans l'espace de temps le plus court.

En tout temps, la visibilité des panneaux de circulation ne doit pas être entravée par la végétation, le stationnement ou l'installation d'éléments permanents en bordure de route tels abris d'autobus.

Critères d'implantation d'un panneau d'arrêt

➤ **Le panneau « arrêt » ne doit pas être utilisé à la seule fin de faire ralentir la circulation (art. 2.4, Tome V, ch.2);**

➤ Le rapport du débit de la route la plus achalandée sur celui de la route secondaire est inférieur ou égal à 2,3;

➤ La vitesse pratiquée au 85^e centile sur chacune des approches du carrefour est inférieure à 70 km/h;

➤ Il n'y a pas, sur la route la plus achalandée, de feux de circulation à moins de 250m, ni de panneau « arrêt » à moins de 150m de part et d'autre du carrefour;

Il faut que l'arrêt et le stationnement soient interdits en bordure de chacune des approches de l'intersection (voir Tableau 2.28-1, Tome V) lorsqu'il y a un risque qu'à l'approche d'un carrefour, un véhicule arrêté ou stationné bloque la vue d'un éventuel panneau « arrêt » à droite et qu'il soit impossible d'installer un signal avancé d'arrêt et également impossible de placer un panneau « arrêt » à gauche lorsque la circulation s'effectue dans le même sens;

➤ Les chemins publics à 4 voies contiguës sont pourvus d'un terre-plein surélevé aux approches de l'intersection;

➤ Aucune des approches ne compte plus de 2 voies par sens.

Lorsque toutes ces conditions sont respectées, l'installation de panneaux « arrêt » sur chacune des approches est justifiée dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

Lorsque le taux d'accidents est supérieur au taux critique d'accidents pour les intersections de même type et que, pour la majorité des accidents (plus de 50%), l'installation de panneaux « arrêt » dans toutes les directions est susceptible d'améliorer la sécurité (collision à angle droit ou collision impliquant un véhicule qui effectue une manœuvre de virage, à l'exception des collisions arrière dans ce dernier cas);

Où

Lorsqu'il y a plus de 4 accidents en moyenne par année susceptibles d'être évités par l'installation de panneaux « arrêt » sur chacune des approches sur une période de 3 ans et plus;

Lorsque le débit total moyen de véhicules entrant à l'intersection est d'au moins 500 véhicules par heure pour une tranche de 8 heures d'une journée représentative de la

moyenne annuelle et que, pour cette même tranche de 8 heures, le débit moyen combiné de véhicules et de piétons en provenance de la route secondaire est d'au moins 200 unités par heure, avec des retards moyens d'au moins 30 secondes par véhicule pendant l'heure de pointe.

Lorsque plus de 60% des véhicules entrant dans l'intersection effectuent une manœuvre de virage, les débits sont réduits de 20%. Cette réduction des débits est cumulative à la précédente si tel est le cas.

Lorsque le conducteur d'un véhicule arrêté à l'une des approches est incapable de voir un véhicule sur la route transversale à une distance équivalente à celle parcourue par ce véhicule à la vitesse affichée pendant 8 secondes.

5. Réseau multifonctionnel

La planification des plus récents développements urbains permet l'insertion de liens cyclables et de trottoirs dans l'aménagement. Cependant, pour les rues établies par le passé, souvent étroites, l'emprise de rue est si limitée qu'elle ne permet pas des aménagements distincts. L'espace piéton et cycliste est alors partagé pour la circulation locale des piétons et des cyclistes. On réfère à ces espaces partagés en tant que « liens multifonctionnels ».

Leur aménagement tient compte entre autres des considérations suivantes :

- Les intersections entre le réseau cyclable/piétonnier sont protégées en s'assurant :
 - D'un bon éclairage
 - D'un marquage au sol pour attirer l'attention des usagers
 - De l'émondage nécessaire pour assurer une bonne visibilité
 - De chicanes pour sécuriser le trajet des usagers plus vulnérables
 - De la signalisation nécessaire
- Les liens multifonctionnels en bordure de rue sont déneigés l'hiver.
- Le revêtement de la surface de roulement est l'asphalte dans les milieux densifiés, la poussière de roches pour les milieux moins fréquentés ou sensibles;
- Un lien multifonctionnel est aménagé en site propre ou en bordure de rue avec une largeur de 3 mètres;
- Aucun obstacle telles branches d'arbres ou arbustes ne peut être toléré;
- Pour les liens en site propre d'une longueur supérieure à 1 km, un banc avec plantation d'un arbre pour fournir de l'ombre est prévu aux 500 mètres (excluant les extrémités), en bordure du lien et dégageant entièrement l'aire de circulation

Plus de détails sur les aménagements prévus sont présentés dans le plan directeur de la mobilité.

6. Annexes

ANNEXE 1

FORMULAIRE DE REQUÊTE



Formulaire de requête - Comité de circulation

No de requête : _____ (réservé à l'administration)

Nom du requérant : _____
Adresse : _____
Téléphone : _____
Courriel : _____

Localisation du problème :

Adresse : _____
Intersection : _____

Période concernée :

Mois : _____ Jour : _____ Heure : _____

Motif de la requête :

- | | | |
|--|--|--|
| ☐ Stationnement | ☐ Circulation piéton/cycliste | ☐ Camionnage |
| ☐ Vitesse | ☐ Feux de circulation | ☐ Signalisation |
| ☐ Arrêt | ☐ Rue pour jouer | |

Autres : _____

Description de la requête : _____

Documents joints :

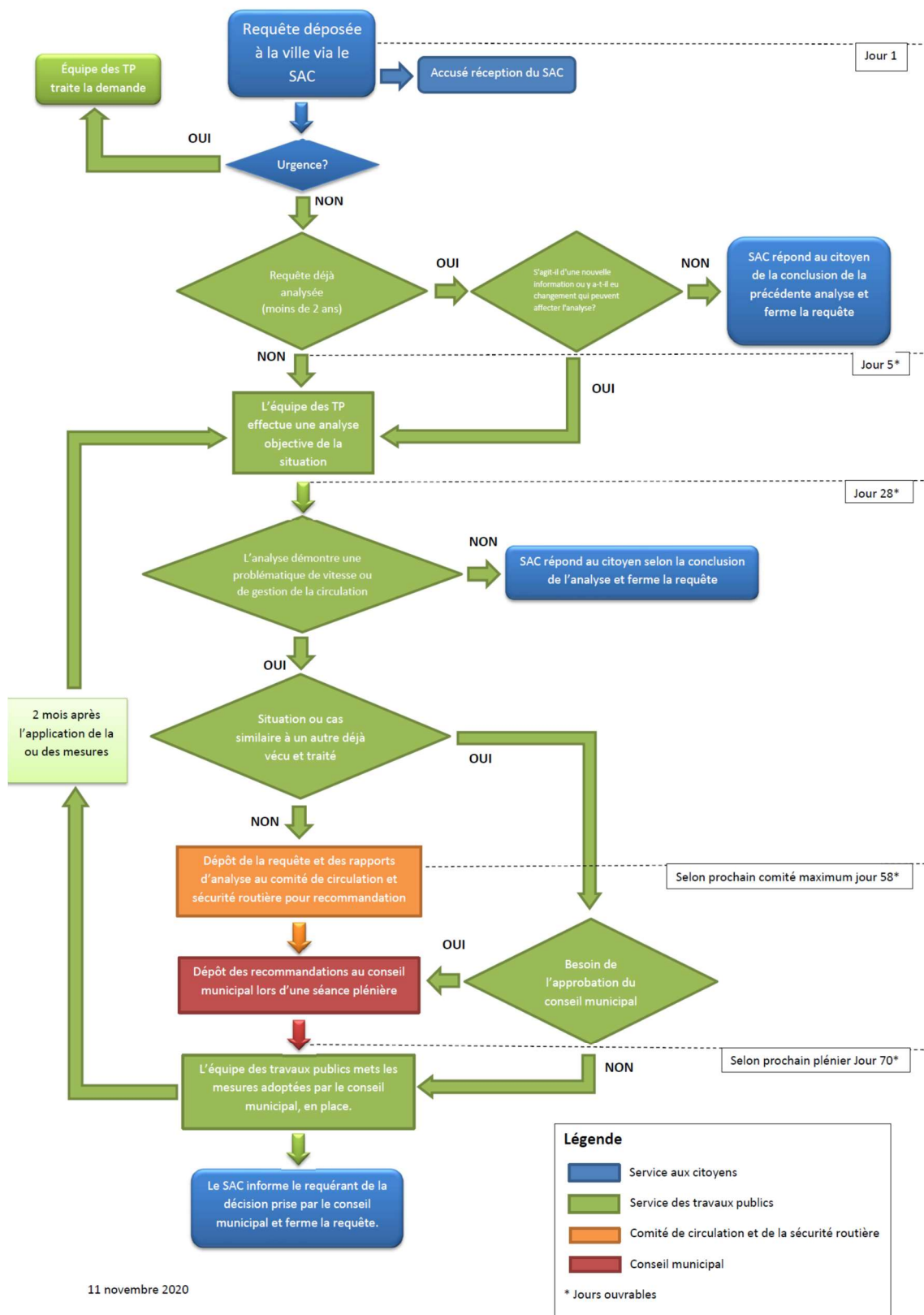
- | | | | |
|----------------------------------|-------------------------------|--|---|
| ☐ Croquis | ☐ Plan | ☐ Photos/vidéos | ☐ Signatures à l'appui |
|----------------------------------|-------------------------------|--|---|

Autre (précisez) : _____

Transmettre le formulaire dûment complété au Service aux citoyens à info@villedecarignan.org
ou par la poste au 2555, chemin Bellevue, Carignan, Québec, J3L 6G8

ANNEXE 2
CHEMINEMENT TYPE D'UNE REQUÊTE

CHEMIN D'UNE REQUÊTE EN LIEN AVEC LA CIRCULATION ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



ANNEXE 3

FORMULAIRE D'ANALYSE CIRCULATION

Numéro de requête:	Rue:	Intersection (si applicable):	# civique (si applicable):

OBJET			
☐ Citoyen	☐ Service de police	☐ Service GTP	☐ _____
☐ Arrêt obligatoire	☐ Traverse de piétons ou cyclistes	☐ Stationnement	☐ Marquage/signalisation
☐ Corridor scolaire	☐ Mesure d'atténuation de la circulation	☐ _____	
DESCRIPTION			

OBSERVATION			
		☐ Déjà analysée	Comité du _____
☐ Résidentielle	☐ Rurale	☐ Industrielle - commerciale	<u>DJMA</u> Véh.
<u>Vitesse autorisée</u>	<u>Vitesse moyenne</u>	<u>Vitesse 85e</u>	
<u>Longueur du segment à l'étude</u>	m	<u>Largeur de rue</u>	m
<u>Accotement pavé</u>	☐ OUI ☐ NON	<u>Largeur</u>	m
<u>État général du revêtement</u>	☐ Médiocre ☐ Passable ☐ Bon ☒ Excellent		
<u>Éclairage</u>	☐ OUI ☐ NON	<u>Autobus</u>	☐ OUI ☐ NON
<u>Véhicule lourd</u>	☐ OUI ☐ NON		
<u>Présence de trottoir</u>	☐ 2 cotés ☐ 1 coté ☐ NON	<u>Garderie/CPE</u>	☐ OUI ☐ NON
<u>Courbe</u>	☐ OUI ☐ NON		
<u>Passage piétonnier</u>	☐ OUI ☐ NON	<u>Parc</u>	☐ OUI ☐ NON
<u>Piste cyclable</u>	☐ OUI ☐ NON		
<u>École</u>	☐ OUI ☐ NON	<u>Corridor scolaire</u>	☐ OUI ☐ NON
<u>Chaussée désignée</u>	☐ OUI ☐ NON		
<u>Stationnement en bordure de rue</u>	☐ OUI ☐ NON	<u>Particularité</u>	
<u>Problème de visibilité</u>			
<u>Présence de marquage</u>	☐ OUI ☐ NON		
<u>Entrées charretières</u>	☐ Aucune ☐ Peu ☐ Moyen ☐ Élevé		

Autre observation:	
SCHÉMA ☐ PHOTOS	
Recommandation du service des travaux publics et services techniques	
Recommandation Comité de circulation ☐ Même que STPST	
☐ Approbation du conseil nécessaire	
Étude effectuée par	☐ Martin Poirier ☐ _____
Signature :	Date de visite sur terrain _____
	Date: _____

ANNEXE 4

Classification des voies de circulation

Le réseau autoroutier (MTQ) :

- L'autoroute 10
- L'autoroute 35

Les rues artérielles (MTQ):

- Le Chemin Ste-Thérèse (223) de Périgny à la limite de St-Luc ;
- Le Chemin de Chambly (112) des limites de St-Hubert à la limite de Chambly;
- Le Chemin Bellerive (223) de la route 112 à la limite de St-Basile.

Les rues collectrices :

- Le Boulevard Désourdy
- La rue Henriette
- La rue Gilbert-Martel
- La rue Jeanne-Déchar
- Le chemin Bellerive de la route 112 à la limite de L'Acadie
- La rue Grande-Allée
- La rue de l'École
- Le chemin de la Carrière
- Le chemin Salaberry des limites de L'Acadie à la limite de Chambly
- Le chemin de Chambly de la route 112 à la limite de St-Hubert.

Les rues rurales :

- Le chemin de la Source
- Le chemin de la Grande-Ligne Sud du rang St-Joseph au chemin Ste-Thérèse
- Le chemin Brunelle (gravier)
- Le chemin de la Grande-ligne Nord de Salaberry à Boulevard Fréchette
- Le chemin Bellevue de la route 112 à la limite de St-Basile
- La rue Bachand
- La rue Petit Bachand
- Le rang St-Joseph
- Le chemin Coteau-de-trèfle Nord

Les rues locales :

L'ensemble des autres rues de la Ville non mentionnées ci-haut.

7. Références

Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant aux plus deux voies de circulation, Direction des communications, ministère des Transports du Québec, Page Web, 2022

Normes et procédures visant les voies cyclables, Éducation et Enseignement Supérieure Québec, Page Web, 2022

Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal, ministère des Transports du Québec, Page Web, 2022

Rendre l'environnement bâti favorable à la pratique du vélo en toute sécurité! Institut national de la santé publique du Québec, 2017

Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain, ministère des Transport du Québec et Table québécoise de la sécurité routière, 2015

Ralentisseurs (dos d'âne), normes et procédures pour l'implantation de ralentisseurs, Direction des travaux publics, division de la circulation et de l'inspection du domaine Public, Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, 2014

Mesures d'apaisement de la circulation, Institut national de santé publique, Québec, 2011