



CANDIAC
ma ville sous les arbres

POLITIQUE DE CIRCULATION

**GUIDE DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION
AVRIL 2023**

TABLE DES MATIÈRES

Politique de circulation	1
1. INTRODUCTION	1
2. DÉFINITIONS	2
2.1 Vitesse du 85e centile :	2
2.2 Résidents affectés :	2
2.3 Classification des rues :	2
2.4 Code de la sécurité routière :	2
2.5 Norme :	2
2.6 Signalisation :	3
2.7 Mesures de modération de la circulation:	3
2.8 Requête :	3
2.9 Zone de terrain de jeux :	3
2.10 Zone scolaire :	3
3. DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE	3
3.1. Zones scolaires et zones de terrains de jeux	4
3.2. Limite de vitesse de 30 km/h	5
3.3. Limite de vitesse de 40 km/h	5
3.4. Limite de vitesse de 50 km/h	5
3.5. Limite de vitesse de 70 km/h et 60 km/h	6
4. DEMANDES	6
5. COLLECTE DE DONNÉES	6
6. EXIGENCES POUR ANALYSE PRÉLIMINAIRE	6
7. DÉMARCHE D'ÉVALUATION DES PROBLÉMATIQUES	7
8. ESSAI	8
9. SÉLECTION DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION	8
Annexe A	19
Classification des rues (vitesse)	19
Annexe A	20
Classification des rues (vitesse)	20

Politique de circulation

1. INTRODUCTION

Mise en contexte

La vitesse pratiquée notoirement élevée sur plusieurs rues résidentielles fait l'objet de préoccupations citoyennes et génère des enjeux de sécurité et de confort chez les usagers des modes actifs. Plusieurs rues exerçant notamment un rôle de transit véhiculaire présentent un aménagement favorable à la circulation véhiculaire à vitesse élevée (longueur des îlots, tracés rectilignes, etc.).

Pour tenter de réduire ces problématiques, la Ville de Candiac souhaite élaborer un programme de gestion de la circulation qui s'inscrira dans son Plan de mobilité active et durable intégré récemment adopté.

Cette politique s'inspire du Guide canadien de modération de la circulation de l'Association des transports du Canada et de l'Institute of Transportation Engineers ainsi que la contribution de la firme de consultant Cima+. Il faut souligner que ce document est un guide et qu'il doit être utilisé conjointement avec la réglementation applicable et combiné à un bon jugement d'ingénierie.

Le comité de circulation est chargé d'analyser les questions relativement au stationnement, à la circulation et à la sécurité routière. Étant composé de professionnels de la Régie intermunicipale de police Roussillon, de la Régie incendie alliance des Grandes-Seigneuries, du Service des travaux publics, du Service de développement durable du territoire ainsi que d'un représentant du conseil, le comité dispose de compétences, de connaissances et d'expériences variées pour l'aider à s'acquitter de ses responsabilités. Cette politique sur les mesures de modération de la circulation fournit au comité de circulation une orientation claire sur les types de mesures de modération de la circulation à envisager et les circonstances appropriées pour les utiliser. Il convient de souligner que le comité de circulation n'est pas seulement chargé des mesures de modération de la circulation, mais aussi de donner des indications sur les moyens d'améliorer la circulation.

Les mesures de modération de la circulation se définissent comme des mesures physiques et non physiques qui permettent de réduire les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la voie publique. Les mesures physiques comprennent les déviations verticales et horizontales. Les dos d'âne allongés, les plateaux ralentisseurs, les intersections surélevées, les avancées de trottoir et les rétrécissements de voie sont des exemples de mesures physiques. Les mesures non physiques comprennent le marquage de la chaussée, les panneaux d'information et les dispositifs d'affichage de la vitesse.

Ces mesures de modération de la circulation, utilisées séparément ou conjointement, peuvent contribuer à réduire la vitesse et à atténuer les conflits entre les usagers de la route. Notez que ces mesures peuvent également avoir un effet négatif sur la mobilité des résidents du quartier, les transports en commun, l'entretien des rues, le temps de réponse des véhicules d'urgence et dans certains cas peuvent involontairement transférer la problématique vers les rues adjacentes.

2. DÉFINITIONS

2.1 Vitesse du 85e centile :

La vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle on observe que 85 % de tous les véhicules circulent dans des conditions de fluidité au-delà d'un point de contrôle. Ce système de mesure déterminé par le conducteur est considéré comme la vitesse la plus sûre sur la route par les ingénieurs de la circulation. Elle est basée sur la théorie selon laquelle la plupart des conducteurs roulent à une vitesse raisonnable et prudente sur un segment de route donné.

2.2 Résidents affectés :

Les résidents demeurant directement dans la rue où l'installation du dispositif de contrôle de la circulation est envisagée avec un minimum d'une intersection et d'un maximum de deux intersections de chaque côté de l'emplacement proposé. Le comité de circulation se réserve le droit de recommander l'extension de cette zone si la conception géométrique ou les autres conditions l'exigent.

2.3 Classification des rues :

La catégorisation hiérarchique du réseau routier de la Ville classée dans les groupes suivants : rues artérielles, rues collectrices principales, rues collectrices secondaires et rues résidentielles.

2.4 Code de la sécurité routière :

Le Code de la sécurité routière régit l'utilisation des véhicules sur les chemins publics et dans les cas mentionnés, sur certains chemins et terrains privés ainsi que la circulation des piétons sur les chemins publics. Tous les gestionnaires de réseaux routiers du Québec et tous les usagers de la route sont tenus de s'y conformer.

2.5 Norme :

Spécification technique ou autre document accessible au public, établi avec la coopération et le consensus ou l'approbation générale de toutes les parties intéressées, fondée sur les résultats conjugués de la science, de la technologie et de l'expérience.

2.6 Signalisation :

Signal lumineux ou sonore, panneau, marque sur la chaussée ou dispositif destiné à interdire, régir, informer ou contrôler la circulation ou le stationnement.

2.7 Mesures de modération de la circulation:

Spécification technique ou autre document accessible au public, établi avec la coopération et le consensus ou l'approbation générale de toutes les parties intéressées, fondée sur les résultats conjugués de la science, de la technologie et de l'expérience.

2.8 Requête :

Une requête est une demande nécessitant une intervention opérationnelle d'un ou de plusieurs services. La requête peut être de nature interne, externe, urgente, prioritaire, régulière ou planifiable.

2.9 Zone de terrain de jeux :

Section d'un chemin public longeant les limites d'un parc public doté de structures de jeux destinées aux enfants et/ou doté d'un espace non clôturé spécifiquement destiné à la pratique d'un sport ou d'une activité, telle que le soccer, le tennis, le basketball, le football, le hockey ou la planche à roulettes et qui est identifiée par une signalisation appropriée.

2.10 Zone scolaire :

Section d'un chemin public longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire et qui est identifié par une signalisation appropriée.

3. DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE

La détermination des limites de vitesse a été établie selon les ouvrages de références suivantes et peut évoluer selon les normes en vigueur et les guides de référence et d'aménagement :

- Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal
– Ministère des Transports du Québec;

- Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain – ministère des Transports du Québec;
- Code de la sécurité routière;
- Guide des aménagements canadiens des rues conviviales.

Vous trouverez ci-dessous un tableau récapitulatif des limites de vitesse proposées :

Limite de vitesse	Types de chemins	Conditions
30 km/h	Zones scolaires et zones de terrains de jeux sur des rues locales ou des collectrices municipales.	3.1
	Rues résidentielles locales tertiaires.	3.2
40 km/h	Rues locales résidentielles, collectrices municipales où l'activité résidentielle ou commerciale est dense.	3.3
50 km/h	Artères, collectrices municipales, rues locales.	3.4
	Certaines zones scolaires et zones de terrains de jeux.	Voir normes de références
60-70 km/h	Artères, collectrices municipales de 4 voies et plus. Collecteurs.	3.5

Tableau 1 Limites de vitesse proposées selon la classification de chemin

3.1. Zones scolaires et zones de terrains de jeux

Une zone scolaire est une section de route longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire. Dans cette zone, la section de route signalisée devrait être d'au moins 100 m de longueur en milieu urbain et d'au moins 200 m de longueur en milieu rural.

Une zone de terrain de jeux est une section d'une route de 50 m ou plus longeant les limites d'installations récréatives publiques utilisées principalement par des enfants.

Ces dernières comprennent des installations extérieures qui peuvent consister en de l'équipement pour le jeu, des terrains pour la pratique de sports, des piscines, des jeux d'eau ou des patinoires, ainsi que des aires de glissade.

3.2. Limite de vitesse de 30 km/h

Une limite de vitesse de 30 km/h peut être analysée dans un contexte où le chemin en question est de nature locale et tertiaire, c'est-à-dire lorsqu'un débit journalier moyen annuel (DJMA) est inférieur à 500 véhicules par jour.

Cette limite de vitesse n'est recommandée que lorsqu'aucune autre mesure, que ce soit l'aménagement, la sensibilisation ou le contrôle n'est prévue. De plus, cette limite devrait être fixée seulement sur des chemins existants qui présentent les caractéristiques suivantes pour être crédibles auprès des conducteurs :

- o La largeur de roulement est inférieure à 6m (largeur des voies de circulation);
- o Le stationnement sur rue est permis et les places sont souvent occupées;
- o La distance maximale que doit parcourir un conducteur avant d'atteindre un chemin où la limite de vitesse augmente est de maximum 500 m.

3.3. Limite de vitesse de 40 km/h

La limite de vitesse de 40 km/h est présentement imposée pour les chemins locaux et collecteurs de quartier selon le règlement de circulation en vigueur numéro 1008-00 relatif à la mise en place des travaux municipaux. Une limite de vitesse de 40 km/h peut être fixée sur des collectrices où l'activité commerciale ou résidentielle est dense.

De plus, pour les chemins existants, cette limite devrait être fixée seulement sur des chemins qui présentent les caractéristiques suivantes pour être crédibles auprès des conducteurs :

- o Il y a un maximum d'une voie par direction;
- o La largeur entre les bordures varie entre environ 8 m et 10 m;
- o La distance maximale que doit parcourir un conducteur avant d'atteindre un chemin où la limite de vitesse augmente est, préféablement, d'un maximum de 1000 m.

3.4. Limite de vitesse de 50 km/h

Le code de la sécurité routière fixe une limite de vitesse de 50 km/h par défaut en agglomération, sauf pour les autoroutes. Cette limite peut donc être appropriée pour les rues situées en milieu urbain.

3.5. Limite de vitesse de 70 km/h et 60 km/h

Une limite de vitesse de 70 km/h ou de 60 km/h peut être envisagée pour les artères, les collectrices municipales de quatre voies et plus ainsi que pour les collecteurs. Cependant, un écart de vitesse de 20 km/h entre les limites de vitesse est fortement recommandé pour favoriser la bonne conduite des usagers. C'est pourquoi une vitesse de 70 km/h est normalement utilisée pour transiger à partir d'une zone de 50 km/h.

4. DEMANDES

Toute personne peut suggérer ou recommander que des améliorations de mesures de modération de la circulation soient considérées à un endroit particulier. Les demandes écrites doivent être adressées au comité de circulation par la poste ou via le site web de la ville :

Comité de circulation

80, boul. Montcalm Nord

Candiac, Québec, J5R 3L8

Téléphone : 450 444-6040

Site web : www.candiac.ca/services/secure/circulation-mesures-de-moderation

Toutes les demandes doivent comprendre une description détaillée de la problématique (Annexe B), le lieu de la problématique (comme l'adresse ou l'intersection), la direction et l'heure à laquelle la problématique a été soulevée, ou la période de la journée. L'auteur de la demande doit indiquer son nom, son adresse et ses coordonnées.

5. COLLECTE DE DONNÉES

Le genre de collecte de données dépendra du type de demande. La collecte de données peut comprendre : le comptage de la circulation, l'étude de vitesse, les données sur les accidents, l'étude de visibilité, les contrôles de vitesse par radar et toute autre étude pertinente. Ces études constitueront la base sur laquelle les demandes seront évaluées selon l'analyse préliminaire, sous réserve de l'Article 6.

6. EXIGENCES POUR ANALYSE PRÉLIMINAIRE

Les demandes pour des mesures de modération de la circulation ne seront évaluées par le comité de circulation que si toutes les exigences préliminaires suivantes sont respectées :

1. Pour les rues où la limite de vitesse affichée est de 30 km/h, le 85e centile moyen enregistré sur une période de 7 jours doit être supérieur à 36 km/h;
2. Pour les rues où la limite de vitesse affichée est de 40 km/h, le 85e centile moyen enregistré sur une période de 7 jours doit être supérieur à 48 km/h;
3. Pour les rues où la limite de vitesse affichée est de 50 km/h, le 85e centile moyen enregistré sur une période de 7 jours doit être supérieur à 60 km/h;

4. L'impact sur les véhicules d'urgence, le transport en commun et les opérations d'entretien ne peut être significatif;

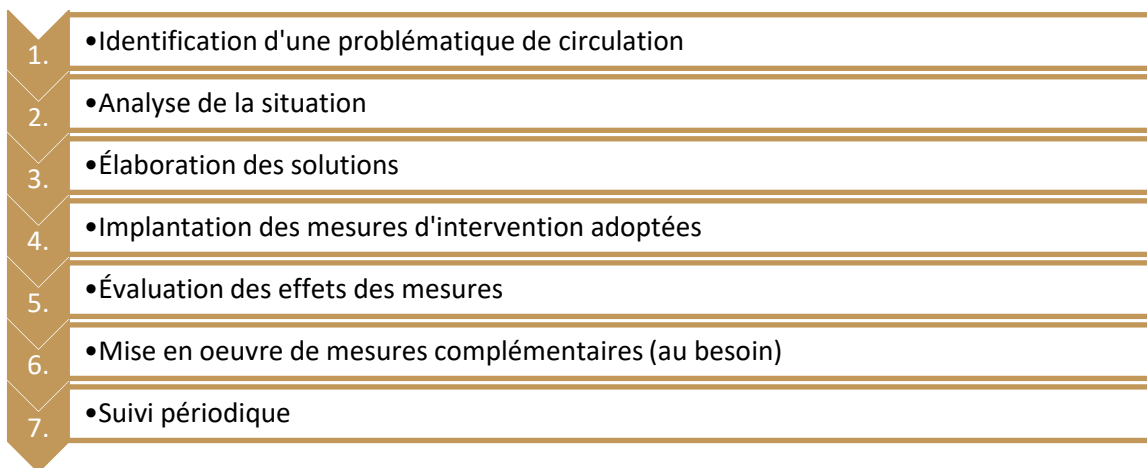
Tableau : Interventions proposées selon le différentiel de vitesse

Source : Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain (MTQ, 2015)

Vitesse affichée	Mode d'intervention selon le différentiel de vitesse pratiquée et affichée		
	Aucune intervention	Intervention de sensibilisation Article 9	Intervention physique Article 9
30 km/h	0 – 5 km/h	6 – 9 km/h	10 km/h et plus
40 km/h	0 – 7 km/h	8 – 14 km/h	15 km/h et plus
50 km/h	0 – 9 km/h	10 – 19 km/h	20 km/h et plus

7. DÉMARCHE D'ÉVALUATION DES PROBLÉMATIQUES

Cette figure présente les étapes de la démarche d'évaluation d'une problématique relative à la vitesse de circulation.



Le comité de circulation se réserve le droit de recommander et le Conseil municipal se réserve le droit de décider :

- De retirer une mesure de modération de la circulation, si l'installation ne produit pas les effets souhaités.
- De l'installation d'une mesure de modération de la circulation dans un endroit, même si les exigences minimales ne sont pas respectées. La recommandation serait basée en fonction de facteurs inhabituels du site.

8. ESSAI

La Ville peut, à sa discrétion, mettre en place dans le cadre d'essais des mesures de modération de la circulation et faire l'objet d'une évaluation pendant la période d'essai. Des installations à titre d'essai peuvent être justifiées lorsque des mesures complexes de modération de la circulation sont mises en oeuvre à l'échelle d'une zone et lorsque les schémas de circulation qui en résultent sont difficiles à prévoir. Des installations expérimentales peuvent également être justifiées lors du déploiement de nouvelles mesures de modération de la circulation.


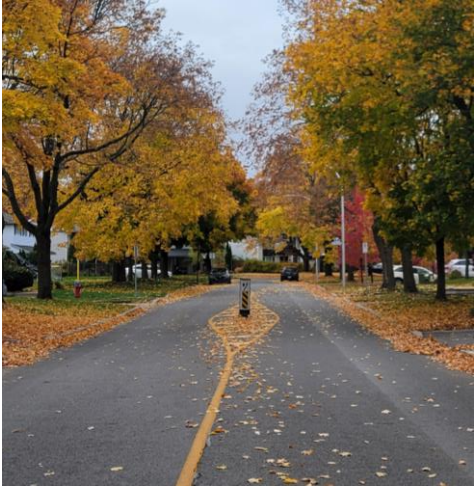

9. SÉLECTION DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Cette section présente les mesures de modération de la circulation qui peuvent être envisagées par le comité de circulation. Le comité de circulation peut recommander d'autres mesures de modération de la circulation qui ne sont pas énumérées au présent article et peut également recommander une combinaison de mesures.

Notez que les panneaux d'arrêt ne sont pas destinés à être utilisés comme dispositifs de contrôle de la vitesse, car ils ne constituent pas le moyen le plus efficace de gérer la vitesse. Un nombre excessif de panneaux d'arrêt, en particulier ceux qui ne sont pas justifiés, entraîne un manque de respect pour les panneaux d'arrêt et pour les autres dispositifs de contrôle.

Bien qu'elle ne soit pas mentionnée dans les types des mesures de modération de la circulation, l'application de la loi par la présence policière est un moyen efficace de faire respecter la limite de vitesse affichée par les automobilistes. Les contrôles effectués par le Service de la police sont continuellement en vigueur dans toute la Ville.

Mesures de modération	Exemples
Mesures de sensibilisations	
<p>Radars mobile</p> <p>Dispositif mobile installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse respectant la limite de vitesse. Le dispositif permet de relever la vitesse des véhicules et de projeter ladite vitesse sur un écran.</p> <p>L'idée est de sensibiliser les conducteurs à leur propre vitesse et les inciter à ralentir si celle-ci dépasse la limite imposée. Certains équipements permettent aussi d'enregistrer les vitesses et les débits à des fins de statistiques.</p> <p>Ce dispositif est installé de façon temporaire à l'aide d'une remorque.</p> <p>Les abords d'institutions scolaires, où la limite de vitesse est de 30 km/h, sont des lieux d'implantation privilégiés.</p>	<p><i>Radars mobile – Source : Traffic Innovation</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures de sensibilisation	
<p>Marquage au sol</p> <p>Marques sur la chaussée fournissant de l'information qui serait habituellement fournie aux conducteurs sur des panneaux routiers.</p> <p>L'inscription sur la chaussée est plus grande que sur un panneau et directement dans le champ visuel du conducteur.</p> <p>L'information fournie peut correspondre à la limite de vitesse, à l'indication « Ralentir », etc.</p>	<p><i>Marquage au sol – Source : Google</i></p> 
<p>Îlot avec balise centrale</p> <p>Aménagement ponctuel consistant en un décalage de l'axe de la chaussée, qui entraîne une rupture d'alignement. Il s'agit d'une mesure 3 saisons qui sera retirée durant l'hiver.</p> <p>Peut être utilisé conjointement avec des balises de chaque côté pour rétrécir davantage une voie.</p>	<p><i>Îlot avec balise centrale – Source : Google</i></p> 
<p>Rétrécissement de voie avec balise</p> <p>Aménagements ponctuels consistant en un décalage de l'axe de la chaussée, qui entraîne une rupture d'alignement. Il s'agit d'une mesure 3 saisons qui sera retirée durant l'hiver.</p> <p>L'utilisation de traitements verticaux comme des balises flexibles donne aux conducteurs l'impression que la voie est plus étroite et crée un sentiment de resserrement.</p>	<p><i>Rétrécissement de voie avec balise – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Îlot avec bac à fleurs</p> <p>Aménagements ponctuels consistant en un décalage de l'axe de la chaussée, qui entraîne une rupture d'alignement. Il s'agit d'une mesure 3 saisons qui sera retirée durant l'hiver.</p> <p>Peut être utilisé conjointement avec des balises de chaque côté pour rétrécir davantage une voie.</p>	<p><i>Îlot avec bac à fleurs– Source : Google</i></p> 
<p>Radar pédagogique</p> <p>Dispositif électronique installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse respectant la limite de vitesse. Le dispositif permet de relever la vitesse des véhicules et de projeter ladite vitesse sur un écran.</p> <p>L'idée est de sensibiliser les conducteurs à leur propre vitesse et les inciter à ralentir si celle-ci dépasse la limite imposée. Certains équipements permettent aussi d'enregistrer les vitesses et les débits à des fins de statistiques.</p> <p>Ce dispositif est installé de façon permanente.</p>	<p><i>Radar pédagogique – Source : CIMA+</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Chicane</p> <p>Aménagement consistant en un décalage de l'axe de la chaussée, qui entraîne une rupture d'alignement. Cette mesure est souvent réalisée au moyen d'avancées de trottoirs placées en quinconce, de façon à réduire la largeur de la chaussée et à obliger les conducteurs à déporter leur trajectoire à plusieurs reprises.</p> <p>Cette mesure est utilisée habituellement en une série d'au moins trois avancées de trottoirs.</p>	<p><i>Chicane, rue Jean-Leman, Candiac – Source : Google</i></p> 
<p>Avancée de trottoir simple ou double, surlargeur plantée</p> <p>L'avancée de trottoir ou la surlargeur plantée aménagée à un carrefour, en section courante ou aux abords d'un passage, réduit le confort du conducteur et l'incite à ralentir.</p> <p>Cette mesure peut être combinée avec une intersection surélevée, une traverse surélevée, un dos d'âne ou des chicanes.</p> <p>Elle peut être aménagée de chaque côté ou d'un seul côté de la rue, selon la largeur disponible.</p> <p>Elle doit permettre le virage des autobus urbains, des véhicules d'urgence, des camions avec semi-remorque et des véhicules d'entretien, selon les besoins.</p>	<p><i>Avancée de trottoir, rue Deauville, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Réduction du rayon de coin</p> <p>Réduction des rayons d'angle des coins de rue. Cette mesure force les conducteurs à ralentir leur vitesse lorsqu'ils effectuent un virage à droite dans un carrefour. Elle sécurise davantage les déplacements piétonniers puisque la distance de traversée est réduite dans le carrefour.</p> <p>La réduction du rayon de coin est recommandée sur les rues locales et collectrices et peut être appliquée à certains coins de rue, selon les types de véhicules qui empruntent l'intersection.</p> <p>Cette mesure est à éviter si les débits de véhicules lourds et d'autobus en virage sont élevés. La réduction doit permettre le virage des autobus urbains, des véhicules d'urgence, des camions avec semi-remorque et des véhicules d'entretien, selon les besoins.</p>	<p><i>Réduction de rayons de coin – Source : CIMA+</i></p> 
<p>Mini carrefour giratoire</p> <p>Îlot circulaire surélevé ou franchissable localisé au centre d'une intersection qui oblige le conducteur à le contourner et à réduire sa vitesse. Dans cet aménagement, les conducteurs doivent céder le passage aux véhicules déjà engagés dans l'intersection.</p> <p>Cette mesure est recommandée aux intersections sur les rues locales et collectrices mineures. Elle est efficace lorsqu'une série de mini carrefours giratoires sont implantés. La mesure est à éviter lorsqu'il y a présence de débits piétonniers élevés puisque les approches sont gérées par des panneaux de « cédez le passage ».</p> <p>Il est à noter qu'un aménagement paysager au centre d'un îlot circulaire accentue la visibilité de la mesure et encourage les conducteurs à ralentir en approchant l'aménagement.</p>	<p><i>Mini carrefour giratoire, rue Jean-Leman, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Stationnement sur rue</p> <p>Mise en place du stationnement en rive d'une rue présentant une chaussée de largeur trop grande pour sa fonction.</p> <p>Cette mesure peut être également bénéfique pour des rues locales de 9 m où le stationnement en quinconce oblige les conducteurs à céder le passage au véhicule en sens inverse (de façon similaire à une chicane). Le stationnement permet de réduire la largeur et d'amener un confinement qui pousse les conducteurs à réduire leur vitesse.</p> <p>Une ligne continue de délimitation du stationnement est préférable pour confiner davantage le conducteur dans la voie de circulation lorsque la largeur de la chaussée le permet. Cette ligne évite qu'en l'absence de véhicules stationnés, la voie de stationnement serve de voie de dépassement/circulation.</p> <p>Il est possible d'implanter d'autres repères visuels tels que des délinéateurs pour bien délimiter les voies.</p> <p>Les dimensions doivent être adaptées à la largeur de la rue et aux types de véhicules qui y circulent. Une attention particulière doit être portée aux équipements de déneigement et aux véhicules d'urgence.</p>	<p><i>Stationnement sur rue de la Roche, Montréal – Source : CIMA+</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Aménagement pour transports actifs</p> <p>Lorsqu'une problématique de largeur excessive est observée ou lorsqu'il y a une proportion significative d'usagers vulnérables sur la chaussée, il est opportun d'aménager une infrastructure dédiée à ces usagers (voie cyclable, trottoir) afin de réduire la largeur de la chaussée et sécuriser les déplacements de ces usagers vulnérables.</p> <p><u>Aménagement cyclable ou multifonctionnel</u> Aménagement d'une piste cyclable séparée de la voie véhiculaire par une bordure ou aménagée sur une plateforme. La piste facilite les déplacements des cyclistes tout en diminuant la largeur de la voie véhiculaire, ce qui peut inciter les conducteurs à réduire leur vitesse. La piste cyclable bidirectionnelle n'est pas recommandée en présence de nombreuses entrées charretières.</p> <p>Il est également possible d'aménager une bande cyclable de 1,5 m à 2 m de part et d'autre de la chaussée. La bande cyclable est séparée de la circulation véhiculaire par du marquage. Des délinéateurs peuvent être ajoutés pour augmenter la visibilité de la bande cyclable et aux endroits où le risque d'intrusion par les véhicules est important. Alternativement, une bande cyclable à contresens et une chaussée désignée dans le sens de la circulation peuvent être considérées. Une zone tampon de 0,5 m de largeur est recommandée entre la bande et la voie de stationnement (si existante) pour prévenir les risques d'emportierage.</p> <p>Dans tous les cas, une analyse des débits, des caractéristiques des usagers potentiels et des réseaux existants devra déterminer l'application du type d'aménagement à mettre en place.</p> <p><u>Trottoir ou bande piétonne</u></p> <p>Aménagement d'un trottoir ou d'une bande piétonne de part et d'autre ou d'un seul côté de la chaussée.</p>	<p><i>Protection contre l'emportierage, rue Saint-Zotique, Montréal – Source : CIMA+</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Traverse surélevée</p> <p>Aménagement d'une traverse sur un seuil aux endroits où les piétons et/ou les cyclistes doivent traverser la rue, généralement hors des intersections. Cette mesure incite le conducteur à ralentir à l'approche de la traverse, voire à s'immobiliser si un piéton est engagé dans la traverse. Cette mesure peut être accompagnée de signalisation verticale qui renforce la priorité du passage piétonnier, telle qu'une balise piétonnière et d'avancées de trottoir qui réduisent la distance de traversée tout en rehaussant l'esthétique de la mesure si des plantations sont ajoutées.</p> <p>Cette mesure est applicable aux routes à moins de 50 km/h qui ne font pas partie d'un réseau d'urgence ou de transport collectif. Il faut au moins un trottoir ou un sentier piétonnier sur un des côtés de la chaussée pour offrir une continuité dans les aménagements pour piétons. Lorsque plusieurs traverses sont implantées, une distance de 120 m est recommandée entre chaque installation.</p> <p>De l'éclairage de rue est recommandé près de la traverse pour augmenter la détection de cette mesure qui est peu contrastante avec la rue lorsque la surface est en asphalte.</p>	<p><i>Traverse surélevée, rue Haendel, Candiac – Source : Google</i></p> 
<p>Intersection surélevée (plateau)</p> <p>Aménagement d'un plateau surélevé sur toute la superficie d'une intersection. Le plateau crée une continuité des liens piétonniers dans le carrefour et accentue la priorité des piétons sur la circulation véhiculaire. Il renforce l'intersection comme lieu de jonction de voies et de passage de piétons. L'aménagement incite donc le conducteur à faire preuve de plus de vigilance envers les piétons au passage de cette zone.</p> <p>Cette mesure est installée aux endroits où les débits de piétons qui empruntent l'intersection sont importants, tels que près des écoles, parcs, places publiques et zones de correspondance du transport collectif. Elle est applicable aux routes à moins de 50 km/h et recommandée pour les routes locales et collectrices.</p> <p>Le plateau surélevé peut être combiné à des avancées de trottoirs, notamment lorsque le stationnement sur rue est permis pour augmenter la visibilité entre les piétons et les conducteurs.</p>	<p><i>Intersection surélevée, rue Montcalm Sud, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Intersection texturée</p> <p>Aménagement de tuiles sur toute la superficie d'une intersection. La texturisation crée un environnement moins routier et plus favorable aux piétons dans le carrefour. Il renforce l'intersection comme lieu de jonction de voies et de passage de piétons.</p> <p>L'aménagement incite donc le conducteur à faire preuve de plus de vigilance envers les piétons au passage de cette zone.</p> <p>Cette mesure est installée aux endroits où les débits de piétons qui empruntent l'intersection sont importants, tels que près des écoles, parcs, places publiques et zones de correspondance du transport collectif. Elle est applicable à toutes les typologies de routes, en particulier pour les routes locales et collectrices.</p> <p>Cette mesure peut être combinée au plateau surélevé et la texturisation de la chaussée peut être implantée à une dizaine de mètres avant l'intersection afin que la sonorité des pneus sur le carrelage mette en garde le conducteur à l'approche.</p>	<p><i>Intersection texturée, rue Deauville, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Mesures d'intervention physique	
<p>Dos d'âne allongé</p> <p>Aménagement d'un dos d'âne allongé en section courante qui oblige les conducteurs à réduire leur vitesse au passage de la mesure.</p> <p>Cette mesure est recommandée sur les rues locales et les collectrices mineures, mais elle n'est pas applicable sur les rues où les autobus de ville à plancher bas circulent. Le dos d'âne doit être implanté dans un endroit bien éclairé et être signalisé, notamment aux endroits où les autobus scolaires circulent. Lorsque plusieurs dos d'âne sont implantés, une distance de 60 à 125 m est recommandée entre chaque installation, pour s'assurer d'une vitesse au 85e centile de 30 à 50 km/h, respectivement.</p> <p>Des aménagements paysagers peuvent être ajoutés dont des avancées pour des trottoirs ou des surlargeurs plantées pour améliorer la visibilité du dos d'âne, canaliser davantage la circulation et rehausser l'esthétique de l'aménagement. Des gouttières peuvent aussi être ajoutées le long de la bordure afin de faciliter le drainage de la rue. En présence d'un lien cyclable sur rue, un couloir ou autre séparation physique peut être aménagé pour les cyclistes entre le trottoir/bordure et la mesure. Il faut toutefois prévoir une séparation physique pour empêcher les véhicules d'empiéter sur la voie cyclable. Si le lien est ouvert l'hiver, il faut s'assurer que la largeur du couloir permette la circulation du véhicule d'entretien.</p>	<p><i>Dos d'âne allongé, rue Jean-Leman, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
Autres mesures	
<p>Passage piéton texturé/sas vélo</p> <p>Cette mesure permet de renforcer une zone où des usagers vulnérables se trouvent sur la chaussée.</p> <p><u>Passage piétonnier</u> Passage piétonnier incorporant une surface texturée contrastant avec le revêtement de rue. La texture peut être réalisée à l'aide de pavés, béton, enrobés colorés ou marquage thermoplastique.</p> <p><u>Sas vélo</u> Aux intersections, le sas vélo permet de créer une aire d'attente réservée aux vélos et d'accentuer leur priorité sur la circulation véhiculaire. Cette mesure est particulièrement efficace lorsque le virage à droite est un mouvement important (ou obligatoire), car elle offre un engagement prioritaire dans l'intersection aux cyclistes. Hors intersection, la coloration d'une voie cyclable augmente la visibilité des liens cyclables.</p> <p>Dans tous les cas, une attention particulière doit être portée à la conformité des matériaux avec les normes du MTQ.</p>	<p><i>Passage pavé, rue du Collège, Delson – Source : CIMA+</i></p> 
<p>Aménagement paysager en bordure de chaussée</p> <p>Planter de la végétation de part et d'autre des voies de circulation permet de créer un effet visuel de corridor plus restreint pour les automobilistes. De ce fait, les conducteurs ont tendance à réduire leur vitesse.</p> <p>Il est important que la végétation n'impacte pas la visibilité des automobilistes, particulièrement aux intersections ou aux traverses piétonnes.</p>	<p><i>Aménagement paysager – Source : Vivre en Ville</i></p> 

Annexe A

Classification des rues (vitesse)

Annexe A

Classification des rues (vitesse)

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Abbaye	avenue	de l'	40	
Aberdeen	avenue	d'	40	
Acacias	avenue	des	40	
Acacias	place	des	40	
Adams	avenue		40	
Adélaïde	avenue	d'	40	
Adélaïde	place	d'	40	
Albanel	rue		40	
Alexandre	avenue		40	
Alexis	rue		40	
Alsace	avenue	d'	40	
Anjou	avenue	d'	40	
Ambre	rue	d'	30	
Aragon	avenue	d'	40	
Armagnac	rue	d'	40	
Asselin	avenue		40	
Aubert	place		40	
Augustin	avenue		40	
Auteuil	chemin	d'	50	
Auvergne	place	d'	40	
Avignon	place	d'	40	
Avila	place		40	
Baffin	avenue		40	
Banff	avenue	de	40	
Balzac	avenue		40	
Barcelone	avenue	de	50	
Bavière	avenue	de	40	
Bayard	avenue		40	
Beaujolais	avenue	du	40	
Bercy	avenue	de	40	
Berlioz	place		40	
Bohême	place	de	40	
Bretagne	place	de	40	
Calais	place	de	40	
Calédonie	place	de la	40	
Calvados	rue	du	40	
Calvin	avenue		40	
Chablis	rue	de	40	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Chambéry	place	de	40	
Chambord	place	de	40	7 à 11
Chambord	place	de	30	15 à 37
Chambord	place	de	40	41 à 117
Champagne	avenue	de	30	
Champlain	boulevard		50	100 à 140
Champlain	boulevard		30	148 à 150
Champlain	boulevard		50	182 à 272
Chantilly	rue	de	40	
Charente	rue	de	40	
Charlemagne	avenue		40	Boulevard Jean-Leman au 20, avenue Charlemagne
Charlemagne	avenue		30	30 à 90
Charlemagne	avenue		40	100 à 198
Chênes	avenue	des	50	
Cherbourg	rue	de	40	2 à 126
Cherbourg	rue	de	30	501 à 511
Cherbourg	rue	de	40	511, de Cherbourg à la place de Chambord
Cognac	rue	de	40	
Dagobert	rue		40	
Daguerre	rue		40	
Dalhousie	rue		40	
Dali	rue		40	
Dancourt	rue		40	
Dandurand	rue		40	
Danube	rue	du	40	
Darvault	rue	de	40	
Daudet	rue		40	
Daumier	rue		40	
Dauphiné	avenue	du	40	282
Dauphiné	avenue	du	50	66 à 280
De Vinci	rue		40	
Deauville	avenue	de	50	2 à 76
Deauville	avenue	de	30	89 à la rue Debussy
Deauville	avenue	de	50	144 à 302
Debussy	rue		40	
Desjardins	rue		40	
DesRochers	rue		40	
Deyglun	rue		40	
Dieppe	rue	de	40	
Dieppe	rue	de	40	
Dijon	avenue	de	50	
Dinard	rue	de	40	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Domérat	rue	de	40	
Dompierre	avenue	de	50	
Douvaine	rue	de	40	
Douvrin	rue	de	40	
Dozois	rue		40	
Drubec	rue	de	40	
Duberge	rue		40	
Dublin	rue	de	40	
Duceppe	rue		40	
Duchâtel	rue		40	
Duclair	rue	de	40	
Dumas	rue		40	
Dumouchel	rue		40	
Duneau	rue	de	40	
Dunham	rue	de	40	
Duranceau	rue		40	
Duvernoy	rue		40	
Édimbourg	rue	d'	40	
Élysée	rue	de l'	40	
Émeraude	rue	d'	30	
Estoril	rue	d'	40	
Féron	rue	de	40	
Flandress	avenue	des	40	
Flaubert	rue		40	
Fleury	rue	de	40	
Florence	rue	de	40	
Fontenelle	rue	de	40	
Forges	rue	de	40	
Fougères	rue	de	40	
Fouquet	avenue		40	1, avenue de Fouquet jusqu'à l'arrière du 103, rue Flaubert
Fouquet	avenue		50	De l'arrière du 101, rue Flaubert à la rue Paul-Gauguin
Fouquet	avenue		50	Bretelles de l'autoroute
Fribourg	croissant	de	40	
Fribourg	rue	de	40	
Frontenac	avenue		40	
Gabriel	place		40	
Galilée	avenue		40	
Gascogne	avenue	de	40	
Gaspésie	avenue	de la	40	
Gatineau	chemin	de la	40	
Gênes	avenue	de	40	
Genève	avenue	de	40	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Georges	avenue		40	
Gérard	avenue		40	
Gironde	avenue	de	40	
Goethe	avenue		40	
Gounod	avenue		40	
Goya	avenue		40	
Graham	place		40	
Grégoire	avenue		40	
Grieg	place		40	
Guise	place	de	40	
Haendel	chemin		50	Du boulevard Montcalm Nord au chemin de fer
Haendel	chemin		30	30
Haendel	chemin		50	45 à 113
Haendel	chemin		30	125 à 135
Haendel	chemin		50	151, chemin Haendel au chemin Saint-François-Xavier
Halifax	place		40	
Hamilton	place		40	
Hébert	avenue		40	
Hermès	avenue		40	
Hochelaga	avenue	d'	40	
Hochelaga	place	d'	40	
Honfleur	avenue	de	40	
Iberia	avenue	d'	50	
Iberville	avenue		30	Du chemin Saint-François-Xavier au 51 avenue Jolliet
Iberville	avenue		40	51, Iberville à l'avenue Jolliet
Industrie	boulevard	de l'	50	
Inverness, avenue d'	avenue	d'	50	
Isère	rue	de l'	50	
Jackson	avenue		40	
Jacquard	avenue		40	
Jacques	avenue		40	
Jaffa	avenue	de	40	
James	avenue		40	
Janvier	avenue		40	
Jasmin	place		40	
Jason	place		40	2 à 70
Jason	place		30	75
Jason	place		40	90 à 112
Jasper	place		40	2 à 32
Jasper	place		30	37 à 63
Jasper	place		40	64 à 74
Jean-Leman	boulevard		50	De l'avenue de Barcelone au 119, boulevard Jean-Leman

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Jean-Leman	boulevard		30	151 à 215
Jean-Leman	boulevard		50	De l'avenue Charlemagne à l'avenue des Chênes
Joffre	avenue		40	
Jolliet	avenue		40	
Joubert	avenue		40	
Juno	rue		40	
Lamartine	rue		40	
Laurence	rue		40	
Laurier	rue		40	
Laurion	rue		40	
Lausanne	rue	de	40	
Liberté	avenue		50	
Madère	rue	de	40	
Madrid	rue	de	40	
Maisonneuve	rue		40	
Marie-Victorin	boulevard		50	De la limite de la Ville de La Prairie au 90, boul. Marie-Victorin
Marie-Victorin	boulevard		30	90 à 121, boul. Marie-Victorin
Marie-Victorin	boulevard		50	122, boul. Marie-Victorin à la limite de la Ville de Delson
Maroc	rue	du	40	
Maronniers	rue	des	40	
Marseille	rue	de	40	
Médoc	avenue	du	40	
Mélèzes	rue	des	40	
Mendel	avenue		40	
Mercier	place		40	
Mercure	place		40	
Mermoz	avenue		40	90 à 182
Mermoz	avenue		30	184 à 210
Mermoz	avenue		40	212, avenue Mermoz à l'avenue du Médoc
Monaco	rue	de	40	
Montcalm Nord	boulevard		50	Du boulevard de l'industrie au 43, boul. Montcalm Sud
Montcalm Sud	boulevard		30	45 à 55
Montcalm Sud	boulevard		50	78, boul. Montcalm Sud au boulevard Jean-Leman
Mozart	rue		40	
Naples	avenue	de	40	
Nice	avenue	de	40	
Nicolet	avenue		40	
Papineau	avenue		40	
Papineau	place		40	
Paul-Gauguin	rue		50	
Picardie	avenue	de	40	2 à 21
Picardie	avenue	de	30	21 à 49

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Poitiers	rue	de	40	
Radisson	rue		50	Du chemin Saint-François-Xavier au 10, rue Radisson
Radisson	rue		30	31-61
Radisson	rue		50	De l'avenue Liberté 81, 5 m sur rue de Radisson
Saint-André	rang		50	
Saint-François-Xavier	chemin		30	Du boulevard Marie-Victorin au 11, ch. S-F-Xavier
Saint-François-Xavier	chemin		50	13, ch. S-F-Xavier à la rue de Monaco
Saint-François-Xavier	chemin		30-50	de la rue de Monaco à l'arrière du 29, avenue de Gascogne
Saint-François-Xavier	chemin		50	De l'arrière du 29, avenue de Gascogne à la limite de la Ville de Delson
Santorin	rue	de	40	
Sarcelle	rue	de la	40	
Sardaigne	boulevard	de	50	
Sauverny	rue	de	40	
Savoie	rue	de	40	
Ségovie	rue	de	40	
Seine	rue	de la	40	
Séville	rue	de	40	
Sicile	rue	de	40	
Sofia	rue	de	40	
Sorrente	rue	de	40	
Strasbourg	rue	de	40	51
Strasbourg	rue	de	50	Excepté la section du 51, rue de Strasbourg
Syracuse	rue	de	40	26 à 90
Taschereau	boulevard		50	
Tilleuls	rue	des	40	
Tilly	rue	de	40	
Toscane	rue	de	40	
Toulenne	rue	de	40	
Toulouse	rue	de	40	2 à 14
Toulouse	rue	de	30	50
Toulouse	rue	de	40	86 à 96
Trémont	rue	de	40	
Turin	rue	de	40	
Verre	rue	de	30	