

Politique de gestion de la circulation

2025



Table des matières

Mise en contexte	5
Lexique	6
Détermination des types de rues	8
Détermination des limites de vitesse	10
Réduction de vitesse en milieu urbain de 40 à 30 km/h	12
Réduction de vitesse en milieu rural de 70 à 50 km/h	13
La sécurité des piétons et des cyclistes, l'affaire de tous!	13
Processus de traitement des requêtes citoyennes	14
Processus d'analyse des problématiques	16
Mesures de modération de la circulation	18
1- Radar pédagogique	19
2- Balises flexibles	20
3- Affichage sur rue	21

4- Marquage	22
5- Bacs à fleurs	23
6- Intersections surélevées	24
7- Passages pour piétons surélevés	25
8- Feux rectangulaires à clignotement rapide	26
9- Avancées de trottoir ou saillies	27
10- Îlots centraux	28
11- Corridors cyclables	29
12- Corridors scolaires	30
13- Interdiction de stationner	31
14- Présence policière	32
Secteurs de la population vulnérable	33
Zones scolaires	33
Zones médicales	33
Zones d'aînés	33
Schéma des vitesses proposées	34
Schéma des types de rues sur le territoire	36



Mise en contexte

La gestion efficace de la circulation est cruciale pour le bon fonctionnement et la sécurité des environnements urbains. Une politique de gestion de la circulation bien conçue et mise en œuvre permet de réguler le trafic, d'améliorer la sécurité routière et de réduire les embouteillages. Elle joue un rôle clé dans la protection de la qualité de vie des citoyens en minimisant les nuisances telles que le bruit et la pollution tout en facilitant les déplacements quotidiens.

Cette politique de gestion de la circulation a été élaborée en tenant compte des initiatives similaires des villes voisines de La Prairie, afin d'assurer une cohérence avec les municipalités environnantes.



Objectifs

- Améliorer la sécurité des usagers
- Réduire la vitesse excessive dans les quartiers résidentiels
- Améliorer le sentiment de sécurité et de quiétude des citoyens
- Promouvoir l'utilisation des moyens de transport alternatifs
- Augmenter le temps de réaction et l'axe de vision des conducteurs par une vitesse réduite
- Réduire le bruit routier de trois décibels

Lexique

DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL (DJMA)

Le DJMA est une mesure statistique utilisée pour estimer la circulation routière dans toutes les directions. Il représente la moyenne quotidienne du volume de véhicules passant sur une route spécifique, calculée sur l'ensemble des jours de l'année. Le DJMA est une donnée probante pour évaluer le niveau de service d'une route, planifier des travaux d'infrastructure et établir des stratégies de gestion de trafic.

LARGEUR DE ROULEMENT

La largeur de roulement correspond à la portion de la chaussée exclusivement dédiée à la circulation des véhicules motorisés. Elle exclut les espaces réservés au stationnement, aux corridors piétonniers et aux voies cyclables.

LARGEUR ENTRE LES BORDURES

La largeur entre les bordures désigne l'étendue totale de la surface pavée, incluant toutes les voies de circulation et les zones de stationnement. Par exemple, cela peut correspondre à deux voies de circulation avec des stationnements d'un côté ou à une rue à sens unique avec des stationnements des deux côtés.

VITESSE DU 85^e PERCENTILE

Ce percentile désigne la vitesse en dessous de laquelle 85 % des conducteurs circulent. Cet indicateur est fréquemment utilisé pour évaluer les vitesses pratiquées sur une route, en complément de la moyenne et de l'écart-type, permettant de mieux comprendre la proportion de conducteurs qui respectent ou dépassent les limites de vitesse. Il est calculé à partir des vitesses relevées sur un site donné et peut être utilisé pour chaque type de véhicules et pour chaque sens de la circulation.

USAGER VULNÉRABLE

Un usager vulnérable désigne toute personne qui utilise le réseau routier sans la protection qu'offre un véhicule motorisé. Cela inclut principalement les piétons, les cyclistes ou toute autre personne utilisant un moyen de transport actif, ainsi que les personnes à mobilité réduite. En raison de leur faible protection physique face à un véhicule motorisé, ces usagers sont particulièrement exposés aux risques d'accidents et requièrent une attention particulière dans la conception des infrastructures et des mesures de sécurité routière.

ZONE DE PARCS ET/OU DE TERRAINS DE JEUX

Une zone de parcs et/ou de terrains de jeux est un espace public aménagé principalement pour divers loisirs et activités récréatives. Elle comprend des parcs, des aires de jeux, des terrains sportifs et des espaces verts offrant des installations comme des jeux pour enfants, des bancs, des sentiers de promenade et parfois des équipements sportifs tels que des terrains de basketball et des terrains de football. Leur objectif est d'offrir des lieux sûrs et accessibles pour les loisirs et le bien-être des résidents en favorisant les activités en plein air, la socialisation et le développement des enfants.

ZONE SCOLAIRE

Une zone scolaire est une zone spécifique autour des établissements d'enseignement, soit les écoles primaires et secondaires, où les mesures de sécurité routière sont renforcées pour protéger les élèves. Elle inclut généralement des limitations de vitesse, des panneaux de signalisation accrue, des passages piétonniers sécurisés et parfois des dispositifs de ralentissement comme des balises, des afficheurs de vitesse ou des panneaux d'avertissement. L'objectif est de créer un environnement plus sûr pour les enfants en réduisant les risques d'accidents et en facilitant les déplacements sécurisés des élèves entre l'école et leur domicile.

Détermination des types de rues

Rue locale

- Destinée principalement à l'accès aux propriétés privées et aux habitations résidentielles.
- Circulation à faible volume avec une vitesse de déplacement de 30 km/h.
- Niveaux de trafic légers, souvent sans présence de tracés de transport en commun.
- Peut ou peut ne pas inclure d'installations pour piétons et cyclistes.

Rue collectrice

- Relie les rues locales aux artères.
- Permet une circulation modérée à importante dans les zones résidentielles et commerciales avec une vitesse de déplacement généralement égale ou inférieure à 50 km/h.
- Peut inclure des arrêts d'autobus comportant souvent des installations pour piétons et cyclistes.
- Permet d'atteindre des points d'intérêt comme des zones de parcs, de terrains de jeux ou scolaires, si ceux-ci ne sont pas situés plus au cœur des quartiers résidentiels.



Rue collectrice rurale

- Route qui dessert principalement les zones rurales reliant des routes locales à des voies de plus grande importance, telles que des artères ou des routes régionales.
- Elle permet le transit modéré entre les zones rurales et les plus grandes routes, souvent traversant des zones agricoles ou des espaces naturels.
- Vitesse de déplacement sur le territoire de la ville est de 50 km/h pour ce type de rue.

Artère

- Route de haute capacité qui dessert les principaux flux de circulation dans une région, connectant les collectrices aux autoroutes ou aux centres urbains.
- Peut être sous la juridiction du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).
- Souvent utilisée par le transport en commun et comportant des installations pour piétons et cyclistes dans les secteurs urbains de leur tracé.
- La gestion des intersections principales, le long de leur tracé, se fait principalement par des feux de circulation.
- Vitesse de déplacement généralement entre 50 et 90 km/h.
- DJMA bidirectionnel se rapprochant de 8 000 véhicules par jour ou plus.

Détermination des limites de vitesse

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

- Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal;
- Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain – ministère des Transports du Québec (2015).

Maximum 30 km/h



La limite de vitesse de 30 km/h doit être appliquée sur une route jugée locale. Cette vitesse peut aussi s'appliquer sur certaines routes collectrices avec un volume de circulation plus faible tout en ayant une forte densité commerciale ou résidentielle.

- Rue locale et certaines rue collectrices
- DJMA bidirectionnel de moins de 500 véhicules par jour
- Présence de zones de parcs et/ou de terrains de jeux fréquentées par de jeunes familles ou par une forte densité de population circulant à pied ou à vélo
- Présence de zones scolaires
- Largeur de roulement inférieure à 6 m
- Distance maximale de 1 km avant de rejoindre une route collectrice ou une artère

Maximum 40 km/h



La limite de vitesse de 40 km/h doit être appliquée sur les routes collectrices en milieu urbain où la vitesse de 30 km/h ne serait pas jugée crédible par les usagers.

- Certaines rues locales et rues collectrices
- Un maximum d'une voie par direction
- DJMA bidirectionnel de plus de 500 véhicules par jour
- La largeur entre les bordures varie entre 8 m et 10 m
- Distance maximale de 1 km avant de rejoindre une artère ou une route dont la vitesse maximale est de 50 km/h au minimum
- Présence de zones industrielles

Usage de la détermination de la vitesse

Les tableaux de caractérisation pour la détermination de la vitesse sont des outils précieux destinés à aider les décideurs dans le choix de la vitesse la plus appropriée pour une route donnée. Chaque critère mentionné dans ces tableaux n'est pas une liste exhaustive ni une règle stricte à suivre, mais plutôt une base de réflexion à prendre en compte. Il est important que chaque facteur soit évalué en fonction du contexte spécifique de la route, de son usage, de ses caractéristiques géographiques et de la sécurité des usagers. Une analyse complète et réfléchie de ces critères permet d'aboutir à une décision de vitesse qui soit adaptée à la situation, tout en garantissant la sécurité et la fluidité du trafic.

Maximum 50 km/h



La limite de vitesse de 50 km/h est la vitesse normalement utilisée en milieu urbain. Cette vitesse doit être appliquée sur l'ensemble des routes en milieu urbain qui ont un volume de circulation plus important où la vitesse de 30 km/h ou de 40 km/h ne peut être justifiable. Sur l'ensemble du territoire de la ville, les routes collectrices rurales affichent une limite de vitesse de 50 km/h.

- Rue collectrice rurale
- Rue collectrice urbaine de trop longue distance
- Artère

Maximum 70 km/h



La limite de vitesse de 70 km/h doit servir de transition entre une zone semi-urbaine à densité moyenne et une zone rurale à 80 km/h. De plus, cette vitesse peut également s'appliquer sur des routes urbaines à plusieurs voies avec une faible densité résidentielle.

- Artère

Réduction de vitesse en milieu urbain de 40 à 30 km/h



La Ville de La Prairie vise à abaisser la vitesse maximale à 30 km/h dans les secteurs résidentiels, où la circulation est principalement locale. Cette démarche s'inscrit dans un effort global pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes. Selon des études publiées par Transports Québec, la réduction de la vitesse à 30 km/h diminue considérablement le risque d'accidents mortels impliquant ces usagers. En effet, un impact à cette vitesse a moins de risques d'être fatal, comparativement à un impact à des vitesses où les conséquences sont souvent graves, voire fatales.

La réduction de vitesse permet également de rendre les quartiers résidentiels plus agréables à vivre en réduisant le bruit et en encourageant l'utilisation des modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, contribuant ainsi à une vie de quartier plus active.

La réduction de vitesse à 30 km/h améliore la vision des conducteurs en leur permettant de mieux observer leur environnement. À cette vitesse, les conducteurs ont plus de temps pour réagir aux obstacles, aux piétons et aux cyclistes, ce qui diminue le risque d'accidents. La vitesse réduite favorise également une attention accrue, permettant aux conducteurs de mieux percevoir les détails de la route et des panneaux de signalisation. En créant un cadre urbain plus sécurisé, cette mesure encourage des comportements de conduite plus prudents et attentifs, renforçant ainsi la sécurité pour tous les usagers de la route.

Malgré tous ces points positifs, la question de la crédibilité et de l'acceptabilité de la réduction à 30 km/h demeure, car toutes les rues ne pourront pas voir leur limite de vitesse abaissée. Il est essentiel que cette limite soit perçue comme crédible par les conducteurs. Une vitesse qui paraît trop basse par rapport à l'aménagement urbain peut entraîner un non-respect des règles par un volume important d'automobilistes.



Réduction de vitesse en milieu rural de 70 à 50 km/h



La Ville de La Prairie a décidé, en novembre 2021, d'abaisser la vitesse sur les routes agricoles et rurales de 70 km/h à 50 km/h. La réduction de la vitesse présente plusieurs bénéfices importants. Elle améliore la sécurité routière en réduisant la gravité des accidents, offrant ainsi plus de temps de réaction aux conducteurs et permettant une meilleure visibilité des piétons et des cyclistes. Cela contribue également à la réduction du bruit et de la pollution, créant ainsi un environnement plus agréable pour les habitants. De plus, une vitesse réduite favorise une circulation plus fluide et un meilleur partage de l'espace entre les différents usagers de la route, tout en respectant les particularités des zones rurales.

Il est important que des mesures d'atténuation et de sensibilisation soient mises en place pour que cette initiative reste crédible afin qu'elle ait un impact réel sur la vitesse pratiquée sur les routes collectrices et rurales.

Facteurs susceptibles de conduire au non-respect des limites de vitesse

- Des largeurs de roulement trop importantes
- Des voies sans déviation sur une longue distance
- Des zones à faible densité résidentielle et commerciale



La sécurité des piétons et des cyclistes, l'affaire de tous!

Une bonne conception des rues pour intégrer les piétons et les cyclistes repose sur plusieurs principes essentiels afin de garantir leur sécurité et d'encourager une mobilité durable. Cela implique la création d'infrastructures adaptées et la promotion d'un environnement convivial et inclusif pour tous les usagers. Voici les éléments clés d'une telle conception :

- Créer des pistes cyclables distinctes et de larges trottoirs pour éviter les conflits entre les véhicules, les cyclistes et les piétons;
- Mettre en place des zones à vitesse réduite (30 km/h) et des aménagements pour protéger les usagers vulnérables;
- Installer des panneaux, des feux adaptés et du marquage visible pour guider et sécuriser les déplacements;
- Assurer des passages pour piétons bien placés, visibles et éclairés.

Processus de traitement des requêtes citoyennes

Les citoyens peuvent soumettre leur demande en ligne via le lien suivant : la-prairie.edemandes.com/fr/create/QS. Après avoir rempli le formulaire, un numéro alphanumérique de suivi leur sera attribué, lequel pourra être utilisé pour suivre l'évolution de la demande. Une version imprimable est disponible en Annexe B de ce document. Elle peut être envoyée par courriel, par courrier ou remise en main propre. Des exemplaires imprimés sont également disponibles à l'hôtel de ville.

L'amélioration du réseau et de sa sécurité ne peut se faire sans la collaboration des citoyens. C'est pour cette raison que la Ville a mis sur pied un comité de circulation et de mobilité active qui est composé d'élus municipaux, de membres de l'administration municipale et de représentants de la Régie intermunicipale de police Roussillon. Il est responsable d'évaluer les différentes demandes et propositions citoyennes qui lui sont adressées.

Les critères pour la prise de décisions concernant les actions à entreprendre sont détaillés au tableau. Les indicateurs relatifs aux vitesses pratiquées permettent de mesurer l'ampleur des problèmes liés à la vitesse. L'indicateur utilisé pour mesurer les vitesses pratiquées est le 85^e percentile.





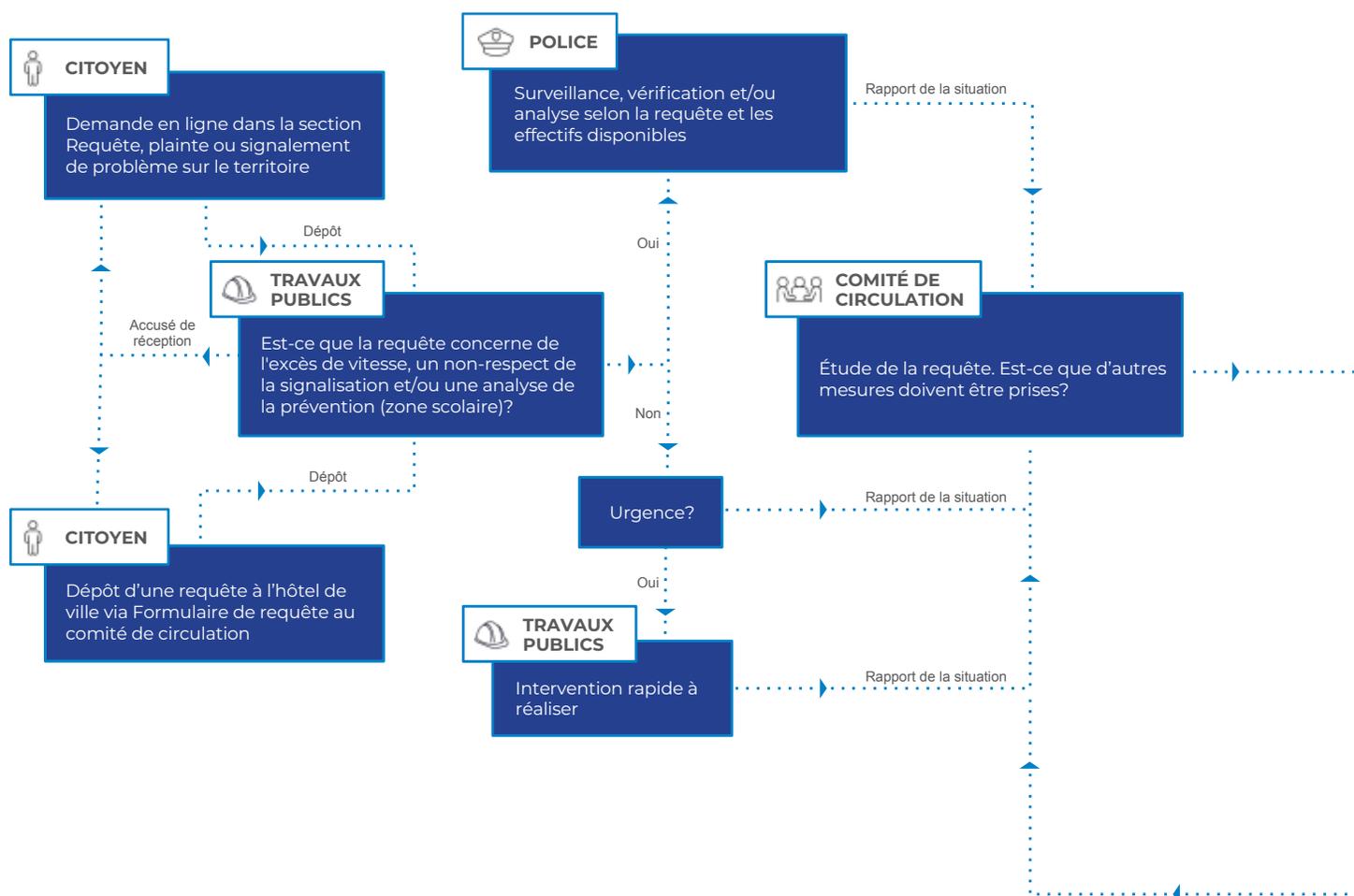
Hôtel de ville

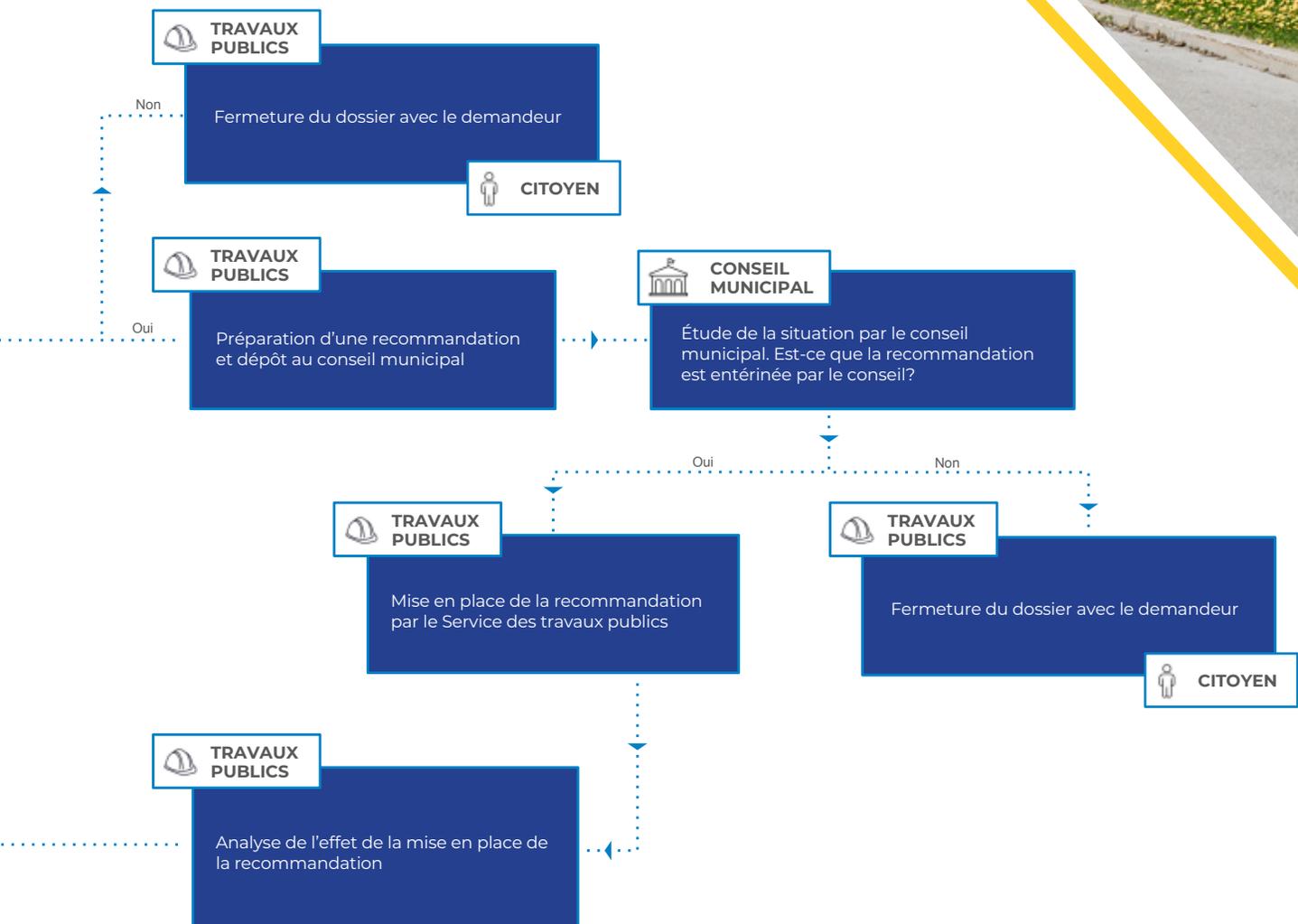
Écart de vitesse - 85^e percentile

Vitesse affichée

Intervention	30 km/h	40km/h	50km/h
 Aucune intervention requise	0 à 5 km/h	0 à 5 km/h	0 à 5 km/h
 Sensibilisation des usagers	6 à 9 km/h	0 à 5 km/h	0 à 5 km/h
 Demande de surveillance policière	Plus de 10 km/h	Plus de 15 km/h	Plus de 15 km/h
 Intervention physique	Plus de 15 km/h	Plus de 20 km/h	Plus de 20 km/h

Processus d'analyse des problématiques





Mesures de modération de la circulation

Les mesures de modération de la circulation visent à réduire la vitesse des véhicules et à améliorer la sécurité routière dans les zones urbaines, particulièrement pour les piétons et les cyclistes. Elles favorisent une cohabitation plus sûre et harmonieuse entre les différents usagers de la route. Elles peuvent être jumelées pour renforcer leur message.

Les mesures de modération de la circulation peuvent être physiquement implantées de façon permanente ou semi-permanente, mais peuvent aussi être faites sous forme de sensibilisation ou de réglementation.

Types de mesures de modération

- Sensibilisation des usagers
- Intervention physique légère
- Intervention physique permanente
- Réglementation

Outils de communication



Sensibilisation et information pour les usagers de la route

La Ville de La Prairie utilise différents outils de communication pour informer et sensibiliser les usagers de la route sur son territoire. Divers sujets sont abordés et des campagnes sont mises sur pied en fonction des enjeux, des besoins et des publics ciblés.

Les outils de communication

- Site Internet
- Réseaux sociaux
- Infolettre Info-Laprairien
- Panneaux numériques
- Avis municipaux (Porte-voix)
- Bulletin municipal
- Communiqué de presse
- Affiches



Radar pédagogique

Le radar pédagogique est conçu pour sensibiliser les conducteurs à leur vitesse en temps réel. En affichant instantanément la vitesse des véhicules, il incite les conducteurs à ralentir sans recourir à des amendes. Cela favorise un changement de comportement progressif et volontaire, réduisant ainsi les excès de vitesse tout en améliorant la sécurité routière de manière éducative. Il permet également de recueillir des données dans le but d'analyser les vitesses pratiquées sur des axes à risque afin d'adapter les mesures de sécurité routière. En fournissant des informations détaillées sur la vitesse moyenne et les excès de vitesse, le radar permet d'identifier les zones où des ajustements sont nécessaires.



Restriction

- À installer dans un endroit ensoleillé avec une distance de visibilité prolongée



Endroits recommandés

- À proximité d'une zone où la limite de vitesse change
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs



Avantages

- Réduction de la vitesse des véhicules
- Implantation nécessitant peu d'espace et de planification
- Acceptation sociale normalement plus élevée que les radars photo répressifs
- Amovible selon les besoins



Inconvénients

- Maintenance nécessaire
- Sujet à des actes de vandalisme coûteux
- Impact réduit dans le temps

Balises flexibles

Les balises peuvent être utilisées individuellement ou combinées en trio. Lorsqu'elles sont disposées individuellement, en ligne, elles séparent les voies, guident les conducteurs et marquent des zones spécifiques, comme les intersections. Lorsqu'elles sont au centre des rues résidentielles, elles incitent les automobilistes à ralentir en rétrécissant la voie, ce qui permet de contrôler la vitesse de manière naturelle. Ainsi, les balises augmentent la sécurité, en particulier dans les zones résidentielles fréquentées par des piétons et des cyclistes. Elles sont aussi efficaces pour délimiter les pistes cyclables, protégeant ainsi les cyclistes contre les véhicules. Lorsqu'elles sont disposées en trio, ce sont des dispositifs de sécurité routière qui délimitent les espaces, régulent le trafic et préviennent les comportements dangereux.



Endroits recommandés

- Rue trop large pour la vitesse affichée
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs
- Pour un lien cycliste ou piétonnier qui n'est pas jumelé à un feu de circulation ou à un arrêt obligatoire



Avantages

- Renforcement d'un message comme une limite de vitesse ou une traverse piétonnière
- Réduction de la vitesse des véhicules
- Implantation simple et rapide
- Rappel de message



Inconvénients

- Doivent être retirées pour la période hivernale
- Non recommandées dans les rues à haut trafic et industrielles





Affichage sur rue

L'affichage sur rue est un support visuel placé dans les espaces publics pour informer les citoyens. Il inclut des autocollants sur bac, des affiches et des silhouettes d'enfants, lesquels sont utilisés pour inciter les automobilistes à ralentir dans les zones fréquentées par des usagers vulnérables (zones scolaires, zones de parcs et d'espaces verts) ainsi que pour diffuser de l'information pour des événements ou des services publics. L'autocollant sur bac est particulièrement utilisé dans les quartiers résidentiels pour rappeler la présence d'enfants. L'affiche traditionnelle est généralement utilisée pour promouvoir des événements locaux ou des campagnes de sensibilisation. L'efficacité dépend de l'emplacement, de la lisibilité du message et de la composition pour capter l'attention tout en respectant les normes d'urbanisme et de sécurité.

Endroits recommandés

- Rue trop large pour la vitesse affichée
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs
- Dans les quartiers résidentiels



Avantages

- Renforcement d'un message comme une limite de vitesse ou une traverse piétonnière
- Réduction de la vitesse des véhicules
- Implantation simple et rapide
- Rappel de message

Inconvénients

- Doit être retiré pour la période hivernale
- Non recommandé dans les rues à haut trafic et industrielles



Marquage

Normalement utilisé pour les lignes de rive, lignes axiales, lignes d'arrêt et autres, le marquage peut aussi être utilisé pour renforcer un message. Toutefois, ce type de marquage ne peut être la seule indication, il doit plutôt être utilisé en complément de la signalisation latérale.



Avantages

- Faible coût de déploiement
- Aucun préjudice aux véhicules d'urgences
- Renforcement de l'impact de la signalisation latérale



Inconvénients

- Entretien récurrent qui engendre des coûts
- Visibilité réduite ou nulle pendant la période hivernale

Répétition d'une limite de vitesse

En plus de la signalisation latérale, l'indication au sol de la limite de vitesse est une mesure peu coûteuse et facile à mettre en place pour répéter le message.

Interdiction de s'immobiliser

Lorsqu'elle est associée à une ligne d'arrêt et/ou à des panneaux d'interdiction d'arrêt, cela permet de renforcer le message et d'empêcher les véhicules de s'immobiliser dans une zone non désirée.

Interdiction de stationner

Elle peut être utilisée pour renforcer le message d'interdiction de stationner.





Bacs à fleurs

Les bacs à fleurs peuvent jouer un rôle dans la sécurité routière en améliorant la visibilité et en délimitant les espaces. En plaçant des bacs aux intersections et/ou le long des trottoirs, ils permettent de mieux signaler les zones piétonnes et/ou les arrêts de bus, réduisant ainsi le risque d'accidents. Ils peuvent également servir de barrières naturelles pour protéger les piétons des véhicules en circulation. De plus, leur présence contribue à une meilleure organisation de l'espace public, en limitant les comportements de conduite dangereuse et en incitant les automobilistes à ralentir dans les zones urbaines.



Restriction

- S'assurer que le dispositif reste bien visible avec des réflecteurs



Endroits recommandés

- Rue trop large pour la vitesse affichée
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs



Avantages

- Réduction de la vitesse des véhicules
- Implantation simple et rapide
- Implantation peu coûteuse



Inconvénients

- Doivent être retirés pour la période hivernale
- Entretien paysager nécessaire
- Obstacles pour les véhicules d'urgence, de livraison et de collecte

Intersections surélevées

Les intersections surélevées, ou plateaux, sont des aménagements urbains qui élèvent la chaussée au niveau des trottoirs aux intersections pour forcer les conducteurs à réduire leur vitesse. Elles améliorent la sécurité routière en diminuant les risques d'accidents, notamment entre véhicules et piétons, grâce à la réduction de la vitesse. De plus, elles offrent des avantages esthétiques et fonctionnels, facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite tout en améliorant la qualité de l'espace public.



Restriction

- À éviter dans les secteurs utilisés par le trafic lourd
- À éviter dans les secteurs à forte densité de circulation



Endroits recommandés

- Pour des intersections où il y a présence de piétons et de cyclistes
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs
- À des intersections où l'arrêt est obligatoire dans toutes les directions



Avantages

- Réduction de la vitesse des véhicules et force les conducteurs à arrêter
- Augmentation du sentiment de sécurité des usagers en raison de la visibilité



Inconvénients

- Coût élevé d'implantation
- Difficulté d'implantation
- Impact possible sur l'écoulement des eaux
- Impact possible sur les opérations de déneigement





Passages pour piétons surélevés

Les passages pour piétons surélevés sont des infrastructures conçues pour améliorer la sécurité et la visibilité des piétons et des cyclistes. Il s'agit de passages aménagés sur un plateau. Ces types de passages peuvent être renforcés par du marquage au sol ou par l'utilisation de matériaux distinctifs, comme du pavé uni.



Restriction

- À éviter dans les secteurs utilisés par le trafic lourd
- À éviter dans les secteurs à forte densité de circulation



Endroits recommandés

- Pour un lien piétons et/ou cyclistes à forte utilisation
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs
- Pour un lien piétons et/ou cyclistes qui n'est pas jumelé à un feu de circulation ou à un arrêt obligatoire



Avantages

- Sécurisation d'un passage piétons ou cyclistes
- Passage piétons et/ou cyclistes plus visible dans un secteur sans feu de circulation ou de panneau d'arrêt obligatoire
- Augmentation du sentiment de sécurité des usagers en raison de la visibilité



Inconvénients

- Coût élevé d'implantation
- Difficulté d'implantation
- Impact possible sur l'écoulement des eaux
- Impact possible sur les opérations de déneigement



Feux rectangulaires à clignotement rapide

Les feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCR) sont des dispositifs lumineux permettant d'améliorer la visibilité de la signalisation des passages pour piétons en attirant davantage l'attention des conducteurs circulant sur la route. Ils permettent aux piétons d'avertir les automobilistes de leur intention de traverser.



Restriction

- À utiliser uniquement dans les sections sans courbe
- À éviter dans les secteurs à forte densité de circulation



Endroits recommandés

- Pour un lien piétons et/ou cyclistes à forte utilisation
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs
- Pour un lien piétons et/ou cyclistes qui n'est pas jumelé à un feu de circulation ou à un arrêt obligatoire



Avantages

- Sécurisation d'un passage piétons ou cyclistes
- Passage piétons et/ou cyclistes plus visible dans un secteur sans feux de circulation ou de panneaux d'arrêt obligatoire
- Augmentation du sentiment de sécurité des usagers en raison de la visibilité



Inconvénients

- Entretien fréquent nécessaire
- Possibilité de distraction pour les conducteurs
- Efficacité réduite lors de visibilité réduite
- Système solaire à nettoyer fréquemment en période hivernale





Avancées de trottoir ou saillies

Les avancées de trottoir, qu'elles soient simples, doubles ou avec surlargeur plantée, sont des dispositifs d'aménagement urbain qui étendent le trottoir vers la chaussée pour améliorer la sécurité piétonne et/ou cycliste tout en embellissant les espaces publics. En rapprochant les piétons et/ou cyclistes des véhicules en mouvement, elles réduisent le temps passé sur la surface de roulement et diminuent les risques d'accidents. De plus, elles facilitent la visibilité des piétons et/ou cyclistes pour les conducteurs, réduisant ainsi les angles morts et prévenant les collisions.

Endroits recommandés

- Pour un lien piétons et/ou cyclistes à forte utilisation
- À proximité des zones scolaires et/ou des parcs
- Pour un lien piétons et/ou cyclistes qui n'est pas jumelé à un feu de circulation ou à un arrêt obligatoire

Avantages

- Chaussée rétrécie, incitant les conducteurs à ralentir
- Réduction de la distance à parcourir par les piétons et/ou cyclistes, diminuant le temps d'exposition au trafic
- Augmentation du sentiment de sécurité des piétons et/ou cyclistes pour la visibilité avant de s'engager dans l'intersection
- Restriction physique du stationnement à proximité de l'intersection

Inconvénients

- Coût élevé d'implantation
- Difficulté d'implantation
- Impact possible sur l'écoulement des eaux
- Impact possible sur les opérations de déneigement



Îlots centraux

Les îlots centraux, ou îlots directionnels, sont des aménagements urbains placés au centre des voies ou d'intersections pour organiser le trafic et améliorer la sécurité. Ils séparent les flux de circulation, réduisent les risques de collisions frontales et facilitent les manœuvres dans les intersections, en particulier sur les routes à vitesse élevée ou à fort trafic. Ces îlots servent également de refuges pour les piétons, car ils offrent des espaces sécurisés pour traverser les routes en plusieurs étapes, ce qui est particulièrement utile sur les grandes chaussées.



Restriction

- Nécessitent de l'éclairage pour éviter de surprendre les usagers



Avantages

- Chaussée rétrécie, incitant les conducteurs à ralentir
- Facilitent la traversée des piétons en leur offrant un refuge au milieu de la chaussée
- Laissent place à l'ajout de verdure ou d'éléments esthétiques
- Organisent le flux des véhicules et réduisent les risques de conflits directionnels
- Évitent les manœuvres de virages en «U»



Inconvénients

- Coût élevé d'implantation
- Difficulté d'implantation
- Restreignent l'accès aux résidences et aux commerces depuis la voie opposée





Corridors cyclables

Les corridors cyclables désignent un espace aménagé, sur la voie publique, spécifiquement réservé aux cyclistes pour garantir leur sécurité et fluidifier leur circulation. Ces aménagements visent à séparer les cyclistes des véhicules motorisés, réduisant ainsi les risques d'accidents. Il existe trois principales configurations.

Corridor cyclable bidirectionnel adjacent à la rue



Avantage

- Configuration plus conviviale comparativement aux corridors cyclables unidirectionnels



Inconvénients

- Nécessitent généralement le retrait de stationnements de rue

Voie cyclable bidirectionnelle en retrait de la rue



Avantage

- Configuration plus sécuritaire pour les usagers



Inconvénients

- Coût élevé d'implantation
- Difficulté de mise en place

Corridor cyclable unidirectionnel adjacent à la rue



Avantage

- Mise en place plus simple à faible coût



Inconvénients

- Les usagers ont tendance à ne pas respecter le sens de la circulation
- Nécessitent généralement le retrait de stationnements de rue



Corridors scolaires

Les corridors scolaires désignent un espace aménagé spécifiquement ou pas sur la voie publique pour sécuriser la circulation des enfants à proximité des écoles. Ces aménagements visent à promouvoir le transport actif des enfants dans le quartier.

Corridor scolaire avec trottoir



Avantages

- Accessible en toute saison et les trottoirs sont déneigés



Inconvénients

- Généralement moins respecté par les conducteurs

Corridor scolaire avec balises adjacent à la voie de circulation



Avantages

- Implantation moins coûteuse qu'un trottoir



Inconvénients

- Doivent être retirées pour la période hivernale

Corridor scolaire avec brigadier scolaire



Avantages

- Renforce grandement la sécurité



Inconvénients

- Efficace uniquement durant leur présence
- Coût de mise en place élevé





Interdiction de stationner

En plus des normes de stationnement dans le *Code de la sécurité routière* comme l'interdiction de stationner à proximité d'une intersection, d'un passage piéton et d'une borne-fontaine, l'implantation d'interdiction de stationner peut aider à améliorer la circulation sur le réseau. Cette restriction peut être décrétée sans présence de panneaux, comme pour des restrictions générales afin de permettre les opérations de déneigement.

Endroits recommandés

- Le long des voies cyclables réservées
- Le long des corridors scolaires n'ayant pas de trottoir
- Sur les rues étroites
- À proximité de passages piétons et/ou cyclistes n'ayant pas de saillie de trottoir ou de dispositif équivalent
- Dans des courbes problématiques
- À proximité des intersections



Avantages

- Amélioration de la circulation sur les rues plus étroites
- Entretien plus efficace du réseau routier
- Amélioration de la visibilité
- Facilitation du dégagement nécessaire à la manœuvre de véhicules plus imposants, tels que les véhicules d'urgence, les camions de livraison et de collecte
- Installation temporaire lors d'événements

Inconvénients

- Pollution visuelle
- Réduction du nombre de places de stationnement
- Surveillance nécessaire pour s'assurer de son efficacité

Présence policière

Les mesures de modération de la circulation prévues dans cette politique peuvent éventuellement être complétées par des interventions policières strictes si le problème persiste, dont la délivrance de contraventions. Cette approche vise à encourager les conducteurs les plus récalcitrants à adopter un comportement plus respectueux et à se conformer aux règles du *Code de sécurité routière* ainsi qu'aux règlements municipaux. Dans les secteurs où une présence policière continue s'avère nécessaire pour assurer le respect des règlements, une analyse approfondie devrait être menée. Cette étude permettrait d'explorer d'autres solutions possibles afin d'améliorer la situation sur le long terme.



Avantages

- Réduit la vitesse des véhicules et autres infractions
- Implantation rapide
- Impact immédiat



Inconvénients

- Présence régulière non viable considérant les ressources limitées
- Dès l'absence de la police, les comportements peuvent retrouver rapidement la normalité
- Certains citoyens peuvent percevoir les interventions comme excessives ou injustes
- La police agit en tant qu'entité séparée et peut refuser des demandes de présence policière selon leur propre jugement



Secteurs de la population vulnérable



Zones scolaires

- École Saint-Joseph
- École Notre-Dame
- École Saint-François-Xavier
- École Jean XXIII
- École de la Petite-Gare
- École Émilie-Gamelin
- École de la Magdeleine
- Centre d'éducation des adultes du Goéland
- Centre de formation professionnelle à La Prairie
- Collège Jean de la Mennais



Zones médicales

- Coop Solidarité Santé La Prairie
- Clinique médicale privée Praxis de La Prairie
- Clinique Médicale Place La Prairie
- Clinique Hévée – Santé Bien-être
- Clinique La Maison Verte
- Clinique de réadaptation physique Roussillon



Zones d'aînés

- Résidence La Belle Époque
- Résidence Balmoral inc.
- Carrefour Loisirs 50+ La Prairie
- Maison Adisson des Aînés
- Résidence Léandre sur le fleuve
- Alizéa
- CHSLD de La Prairie
- Résidence d'Estelle

Schéma des vitesses proposées

