

Guide sur la gestion de la circulation

SEPTEMBRE 2026

Comité de la sécurité routière

Boisbriand

Table des matières

Mot des élues 3

Avant-propos 3

Portrait des membres du Comité de la sécurité routière 4

Processus et méthodes d'évaluation des demandes 6

Évaluation technique de l'emplacement 7

Outil indispensable à l'évaluation de la circulation 7

Décision du Comité de la sécurité routière et du conseil municipal à la suite d'une demande 8

Mesures de sensibilisation 9

Options de soutien et moyens d'intervention 10

Les limites de vitesse sur le territoire de Boisbriand 10

Interdiction de stationnement et interdiction d'arrêt 12

Arrêt obligatoire 12

Feu de circulation 13

Balise pour piétons ou de vitesse 14

Plateau de ralentissement 15

Passage piétonnier 16

Piste multifonctionnelle 17

Rétrécissement de la chaussée (balises) 18

Stationnement 19

Zone scolaire : fonctionnement et sécurité 20

Principe général 20

Corridor scolaire 20

Débarcadère scolaire 21

Brigadier scolaire 21

Conclusion 22

Mot des élues

Le *Guide sur la gestion de la circulation routière* se veut un cadre de référence faisant figure de complément à la *Politique relative à la sécurité routière*. Il permettra notamment d'orienter les acteurs impliqués au sein de la Ville, soit le Comité de la sécurité routière, les élus et l'Administration municipale, dans leur prise de décision.

L'objectif poursuivi par ce guide est, d'abord et avant tout, d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, grâce à une gestion efficace de la circulation. Ce qui, ultimement, réduira les risques d'accident. La Ville souhaite que les milieux de vie demeurent sûrs et inclusifs, qu'ils favorisent les déplacements harmonieux, et ce, peu importe le mode de transport privilégié. Le sentiment de sécurité dans les différents quartiers, aux abords des écoles et dans les parcs, demeure une composante essentielle du bien-être collectif. C'est pourquoi une cohabitation adéquate et adaptée entre les modes de transport demeure un élément essentiel à considérer quand vient le temps d'élaborer nos actions.

« Il est essentiel de continuer d'offrir aux Boisbriannais une ville sécuritaire et adaptée aux réalités de nos quartiers. La qualité de vie, l'équité et l'inclusion font partie intégrante de nos préoccupations. Elles guident l'ensemble de nos actions en matière de sécurité routière sur le territoire. Je remercie les membres qui siègent au Comité de la sécurité routière d'avoir réalisé ce guide qui nous permettra d'orienter nos décisions. »



CHRISTINE BEAUDETTE

Mairesse

« À titre de présidente du Comité de la sécurité routière, je remercie chaleureusement l'ensemble des acteurs impliqués dans l'élaboration de ce guide. Ensemble, nous avons été en mesure de réaliser un document structurant qui nous permettra de baliser, mais aussi d'orienter nos actions futures en matière de sécurité routière. »



LORI DOUCET

Conseillère municipale et présidente du Comité de la sécurité routière

AVANT-PROPOS

Le présent *Guide sur la gestion de la circulation* représente un complément à la *Politique relative à la sécurité routière** de la Ville de Boisbriand, adoptée en 2012. Il actualise les pratiques, l'information ainsi que les orientations en matière de sécurité routière. Il décrit les étapes et les procédures encadrant le traitement d'une demande, de même que les actions pouvant être mises en œuvre en fonction des possibilités et des différents enjeux.

Ce guide permettra également d'orienter le Comité de la sécurité routière (CSR), les élus ainsi que l'Administration municipale dans leurs prises de décision.

*Source : boisbriand.ca/politiques

Portrait des membres du Comité de la sécurité routière



CHRISTINE BEAUDETTE
Mairesse

LORI DOUCET
Conseillère municipale et présidente

CHANTAL VAILLANCOURT
Conseillère municipale et vice-présidente

STÉPHANE MÉRINEAU
Directeur, Service des travaux publics et responsable

MARTIN ST-PIERRE | ABSENT DE LA PHOTO
Inspecteur-chef, Régie intermunicipale de police Thérèse-De Blainville (RIPTB)

AMÉLIE CRESPIN-LANDRY
Analyste stratégies proactives, Régie intermunicipale de police Thérèse-De Blainville (RIPTB)

NAVID PARANDEH
Contremaître – Division de la voirie, Service des travaux publics

Le Comité de la sécurité routière (CSR) est composé d'employés de la Ville de Boisbriand, de membres du conseil municipal ainsi que de représentants de la Régie intermunicipale de police Thérèse-De Blainville (RIPTB). Les membres se réunissent mensuellement, ou encore, au besoin afin d'analyser les enjeux liés à la circulation et à la sécurité routière sur le territoire.

Le CSR a pour mandat d'analyser les plaintes, les requêtes et les demandes citoyennes liées à la circulation et à la sécurité routière. Selon leur champ d'expertise respectif, les membres collaborent à l'étude des problématiques touchant le réseau routier, les pistes cyclables, les déplacements piétonniers et la sécurité dans les lieux publics. Par ses travaux, le comité recommande des solutions réalistes et cohérentes qui amélioreront la qualité de vie des citoyens.

OBJECTIFS

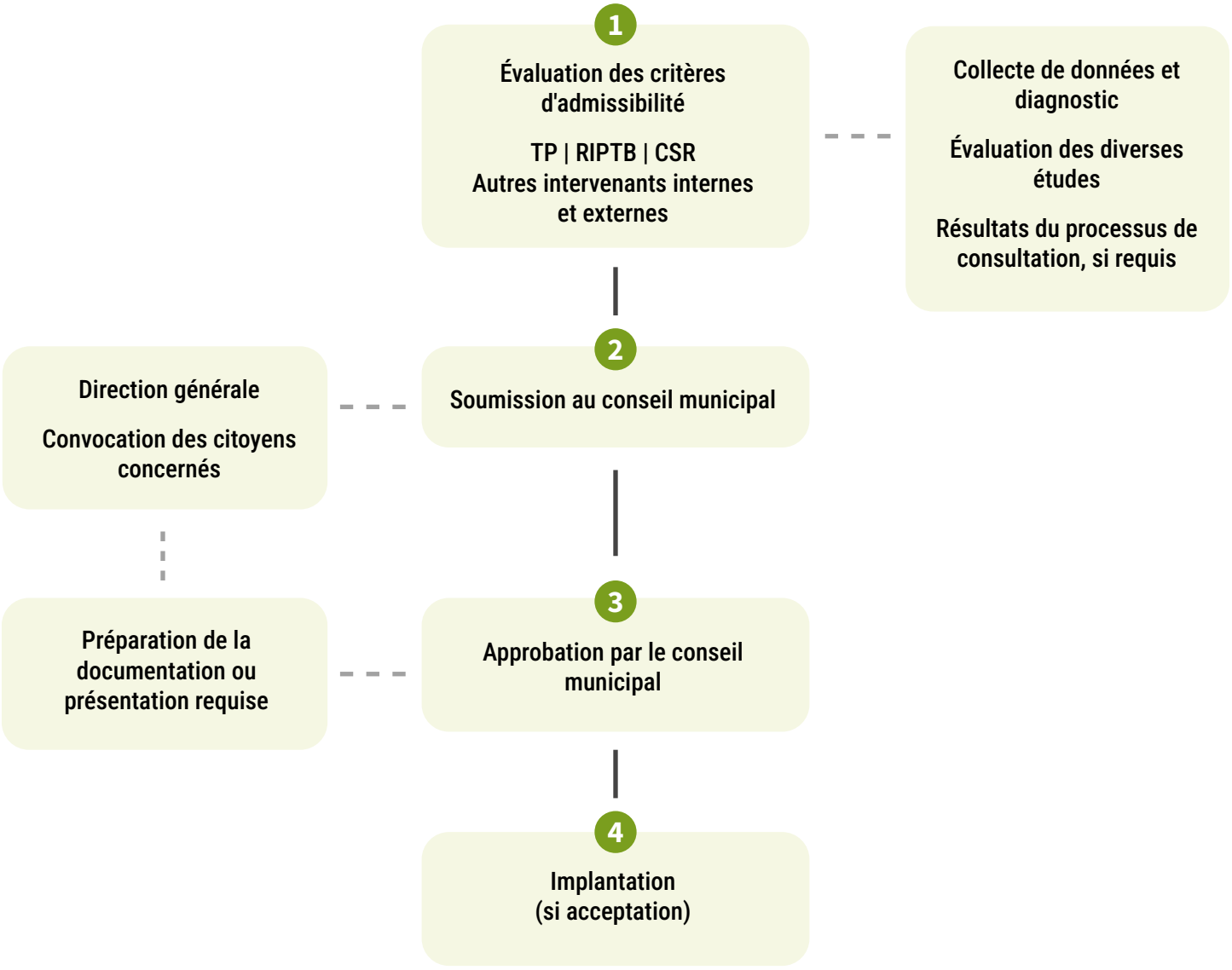
- **Établir un cadre de référence en matière de sécurité routière.**
- **Assurer la sécurité des citoyens.**
- **Favoriser une gestion efficace de la circulation.**
- **Uniformiser les interventions en matière de circulation, de signalisation et de sécurité routière.**
- **Optimiser le traitement des requêtes liées à la circulation, à la signalisation et à la sécurité routière.**
- **Renforcer la collaboration entre les citoyens et les services municipaux.**
- **Optimiser le traitement des requêtes liées à la circulation, à la signalisation et à la sécurité routière.**

RESPONSABILITÉS

- Assurer l'application des orientations prévues à la *Politique relative à la sécurité routière*.
- Analyser les requêtes, les plaintes et les demandes transmises par la direction du Service des travaux publics, la RIPTB ou toute autre source pertinente.
- Contribuer à l'élaboration de solutions adaptées aux problématiques de sécurité routière observées.
- Formuler, au conseil municipal, des recommandations visant l'amélioration de la sécurité routière sur le territoire.
- Évaluer et recommander la mise en place de programmes de sensibilisation, en collaboration avec la RIPTB.
- Analyser les modifications à apporter au plan de signalisation et en recommander l'adoption au conseil municipal.
- Transmettre à la RIPTB les demandes visant l'amélioration de la sécurité sur le territoire de la ville.

Processus et méthodes d'évaluation des demandes

CHEMINEMENT D'UNE REQUÊTE



TP = Direction du Service des travaux publics

RIPTB = Régie de police intermunicipale Thérèse-De Blainville

CSR = Comité de la sécurité routière

ÉVALUATION TECHNIQUE DE L'EMPLACEMENT

L'évaluation technique de l'emplacement permet de recueillir les informations générales liées à l'endroit visé par la plainte. À la suite d'une recommandation du comité, une analyse du terrain peut être réalisée afin de mieux documenter une ou plusieurs problématiques particulières faisant l'objet de plaintes. Cette démarche permet notamment d'examiner les éléments suivants.

ÉLÉMENT ANALYSÉ	DESCRIPTION
Type de secteur	Résidentiel, commercial, industriel ou institutionnel.
Signalisation et marquage	Signalisation en place et marquage existant dans le secteur.
Obstacles particuliers	Présence d'éléments, comme une entrée charretière, un droit de passage, de la végétation ou des arbustes.
Géométrie de l'environnement	Longueur et largeur de rue, courbe, bordure, trottoir, fossé et condition de la surface de roulement.
Entraves particulières	Présence d'écoles, de parcs ou d'autres contraintes particulières.
Débit de circulation	Débit de circulation de l'ensemble des usagers.

OUTIL INDISPENSABLE À L'ÉVALUATION DE LA CIRCULATION

Lorsque la requête porte sur un enjeu de vitesse ou de débit de circulation, une évaluation de la circulation est réalisée au moyen d'un analyseur de vitesse installé sur la rue visée pour une période minimale de sept jours. Cet outil permet de recueillir des données factuelles sur la vitesse, le volume de circulation et le type de véhicules. Deux indicateurs sont alors examinés : la vitesse moyenne et la V85.

Les indicateurs analysés se définissent comme suit.

INDICATEUR	DÉFINITION	LECTURE
Vitesse moyenne	Moyenne des vitesses de tous les véhicules qui ont circulé sur la voie analysée.	Cet indicateur donne un portrait global de la vitesse pratiquée sur le tronçon observé.
V85	Vitesse mesurée au 85^{e} percentile. En d'autres mots, la vitesse sous laquelle 85 % des véhicules circulent en vitesse libre.	Cet indicateur permet d'évaluer la vitesse généralement adoptée par la majorité des conducteurs.



Avant la rencontre du Comité de la sécurité routière, l'appareil de mesure est installé en hauteur sur un poteau en bordure de chaussée, hors du champ visuel des conducteurs. Cette disposition est essentielle, afin de ne pas influencer leur comportement et ainsi obtenir un portrait fidèle de la situation.

Selon les résultats obtenus, le CSR peut recommander la mise en place de mesures appropriées.

DÉCISION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DU CONSEIL MUNICIPAL À LA SUITE D'UNE DEMANDE

À la suite de l'analyse des données recueillies, le CSR formule une recommandation au conseil municipal. Selon la situation observée, cette recommandation peut mener à l'une des décisions suivantes :

1. Aucune intervention requise;
2. La mise en œuvre d'un ou de plusieurs outils de sensibilisation;
3. L'implantation de mesures d'atténuation de la circulation.

Le conseil municipal examine la recommandation du comité et peut l'accepter, la modifier ou la rejeter, selon son appréciation de la situation et des mesures proposées. Il déterminera les suites à donner à la décision retenue.

Lorsqu'aucune intervention n'est retenue, une communication écrite est transmise au citoyen, afin de l'informer de la décision rendue et d'en exposer les motifs.

MESURES DE SENSIBILISATION

La Ville peut recourir à différents outils de sensibilisation, afin d'encourager l'adoption de comportements sécuritaires et soutenir les interventions en matière de sécurité routière.

MESURE	DESCRIPTION	OBJECTIF/PORTÉE
Afficheur de vitesse	Les afficheurs de vitesse constituent un outil efficace pour influencer positivement le comportement des conducteurs. Ils sensibilisent les automobilistes à leur vitesse réelle, les incitent à ralentir et permettent aux riverains de comparer les vitesses pratiquées aux vitesses perçues. Les pictogrammes affichés (par exemple, un symbole encourageant ou une mention d'avertissement) renforcent également le message transmis.	Mesure de sensibilisation privilégiée; utilisation recommandée pour une période minimale de deux semaines dans le secteur visé.
Lettre de sensibilisation	Une communication écrite peut être transmise à certains résidents pour les sensibiliser au respect de la limite de vitesse, notamment dans les secteurs résidentiels. Elle peut également servir à attirer l'attention sur des réalités particulières du milieu, comme la présence d'une personne ayant des besoins particuliers.	Encourager la prise de conscience citoyenne et l'adoption de comportements prudents dans un voisinage donné.
Suivi téléphonique	Un suivi téléphonique peut être effectué par un membre du conseil, un représentant de la Régie de police ou un employé du Service des travaux publics, afin d'obtenir ou de transmettre certaines informations concernant une situation donnée.	Assurer une communication directe, rapide et adaptée avec les personnes concernées.
Billet de courtoisie	Lors de campagnes de sensibilisation, la Régie de police peut remettre des billets de courtoisie invitant les citoyens à modérer leur vitesse, à respecter la signalisation et à faire preuve de civisme dans certaines zones ciblées.	Rappeler les règles de sécurité de manière préventive et non coercitive.
Outils de communication de la Ville	La Ville de Boisbriand peut utiliser ses différents canaux de communication pour sensibiliser la population aux enjeux de sécurité routière, comme les médias sociaux, les panneaux électroniques, l'infolettre municipale, les panneaux d'affichage sur rue, le bulletin municipal (Info B) et les journaux locaux.	Appuyer les démarches de sensibilisation par des moyens de communication municipaux variés et complémentaires.
Présence policière	Lorsque la problématique persiste malgré les mesures de sensibilisation, une intervention policière plus soutenue peut être déployée, incluant l'émission de constats d'infraction.	Amener les conducteurs récalcitrants à adopter un comportement conforme au *Code de la sécurité routière* et à la réglementation municipale.

Options de soutien et moyens d'intervention

1 LES LIMITES DE VITESSE SUR LE TERRITOIRE DE BOISBRIAND

LES CONDUCTEURS ET LA VITESSE

Les conducteurs déterminent généralement leur vitesse en fonction de plusieurs éléments liés à l'environnement routier, au comportement des autres usagers et au contexte de circulation.

FACTEUR CONSIDÉRÉ	INCIDENCE SUR LA VITESSE
Caractéristiques de la chaussée	L'état de la chaussée, sa largeur, ses courbes, ses pentes et ses autres caractéristiques physiques influencent directement la vitesse adoptée par les conducteurs.
Caractéristiques des abords de la chaussée	La distance des objets par rapport à la chaussée modifie la perception de la vitesse et peut inciter les conducteurs à adapter leur comportement.
Comportement des autres conducteurs et des autres usagers	Le conducteur tend à adopter une vitesse semblable à celle du véhicule qui le précède lorsqu'il la juge raisonnable, ce qui simplifie la conduite et réduit le recours à certaines manœuvres d'évitement.
Présence policière	Les conducteurs qui connaissent ou perçoivent un niveau de surveillance policière modifient généralement leur vitesse en conséquence.
Signalisation	La signalisation de la vitesse joue un rôle incitatif limité lorsque la conception géométrique de la rue ou du chemin favorise des comportements imprudents.
Marge perçue	Certains conducteurs interprètent la vitesse affichée en fonction d'un facteur de tolérance présumé et circulent ainsi à une vitesse supérieure à la limite indiquée.



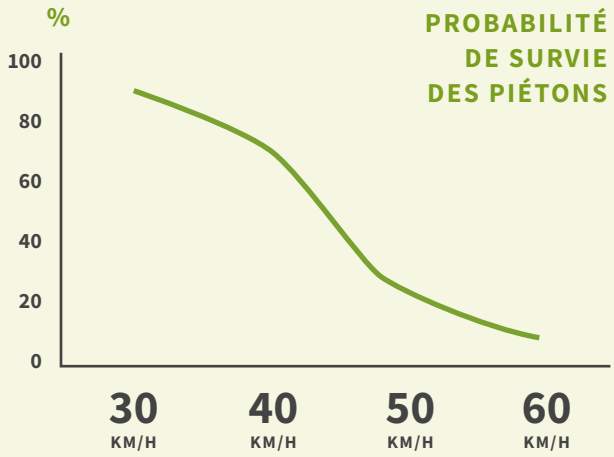
En milieu urbain, la limitation de vitesse permet avant tout d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route. Elle doit être adaptée à l'environnement et montrer une cohérence entre le comportement des conducteurs et le milieu traversé.

L'évaluation des limites de vitesse repose sur deux aspects : la sécurité objective, mesurée par les données d'accidents, et la sécurité subjective, soit le sentiment de sécurité ressenti par la population.

Pour être efficace, la signalisation doit refléter la réalité du terrain et être perçue comme crédible par les conducteurs. Une signalisation incohérente ou inadaptée risque d'être moins respectée et de diminuer la confiance envers l'ensemble de la réglementation routière.

D'après l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ), plus de la moitié des conducteurs commettent des excès de vitesse en milieu urbain, comme rural. Près de trois personnes sur quatre considèrent comme acceptable un excès de vitesse allant jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite affichée, peu importe le contexte ou le milieu de vie.

Collectivement, les petits excès de vitesse sont banalisés, alors que des vies sont en jeu.



Source : pietons.quebec/outils/2022/adopter-vitesse-petit-v-nos-quartiers

Ainsi, la Ville de Boisbriand établit ses limites de vitesse en tenant compte des caractéristiques du milieu, des comportements observés et des besoins en matière de sécurité routière. Cette approche vise à :

- Assurer la crédibilité de la signalisation;
- Encourager les transports actifs et collectifs;
- Protéger les usagers vulnérables;
- Soutenir l'efficacité du contrôle policier;
- Accroître la sécurité et le sentiment de sécurité.

Ces principes guident les choix en matière de limitation de vitesse sur l'ensemble du territoire urbain de Boisbriand.

LIMITE DE VITESSE	TYPE DE RUE
30 km/h	Rues résidentielles et collectrices Zones scolaires Zones de parc et terrain de jeux
40 km/h	Certaines rues collectrices, artères et routes rurales habitées
50 km/h	Artères principales et routes rurales peu ou pas habitées

→ Consulter le plan vitesse de rue.

2 INTERDICTION DE STATIONNEMENT ET INTERDICTION D'ARRÊT

L'interdiction de stationnement peut être utilisée pour améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation dans les rues étroites, aux abords des écoles, des voies cyclables ou des intersections. Conformément au *Code de la sécurité routière*, le stationnement est interdit à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'un passage pour piétons, ainsi qu'à moins de trois mètres d'une borne d'incendie.

L'interdiction d'arrêt sert à garantir la sécurité et la fluidité de la circulation, cette règle de signalisation est indiquée par un panneau ou un marquage qui interdit totalement à un conducteur d'immobiliser volontairement son véhicule à un endroit donné, peu importe la durée.

AVANTAGES

- Améliore la visibilité et la sécurité des usagers.
- Facilite la circulation des véhicules, notamment dans les rues étroites.
- Facilite l'accès des véhicules d'urgence et de service.
- Améliore les manœuvres aux intersections, courbes et accès commerciaux.

LIMITES

- Réduit le nombre de cases de stationnement sur rue.
- Peut entraîner une augmentation de la vitesse des véhicules.
- Augmente la présence de signalisation routière.

3 ARRÊT OBLIGATOIRE

L'implantation d'un panneau d'arrêt obligatoire doit reposer sur une analyse technique rigoureuse visant à assurer la sécurité et la fluidité de la circulation. Ce type de signalisation est généralement utilisé pour établir clairement une priorité de passage à une intersection, en obligeant les usagers à s'immobiliser complètement avant de poursuivre leur trajet.

Pour l'implantation, certains critères sont déterminants :

CRITÈRE	JUSTIFICATION
Visibilité insuffisante	Lorsque la distance de visibilité est insuffisante en raison de la configuration des lieux, l'installation d'un arrêt obligatoire peut compenser ce défaut et réduire les risques d'accident.
Configuration des lieux	La présence d'une courbe, d'une pente, d'obstacles, de bâtiments ou de végétation peut limiter la visibilité et justifier une signalisation d'arrêt.
Géométrie de l'intersection	La configuration géométrique de l'intersection peut nécessiter un arrêt obligatoire, afin de mieux encadrer les mouvements des usagers.
Vitesse des véhicules	La vitesse observée peut accroître les risques à l'intersection et appuyer l'implantation d'un arrêt obligatoire.
Usagers vulnérables	La présence de piétons, de cyclistes ou d'autres usagers vulnérables peut justifier une mesure visant à améliorer leur sécurité.
Situations particulières	Les zones scolaires ou les intersections complexes peuvent nécessiter une analyse particulière et justifier l'implantation d'un arrêt obligatoire.

4 FEU DE CIRCULATION

Un feu de circulation est un dispositif de signalisation lumineux servant à réguler la circulation des véhicules et des piétons à une intersection ou sur une voie, en attribuant des priorités de passage.



LE VIRAGE À DROITE

Le virage à droite au feu rouge est interdit lorsqu'un panneau l'indique. Linstallation de ce panneau repose sur plusieurs critères liés à la sécurité et aux caractéristiques de l'intersection.

Lorsque ce panneau est absent, le virage à droite au feu rouge est généralement autorisé. Toutefois, cette manœuvre demeure interdite lorsqu'un feu de circulation affiche une flèche verte pointant vers le haut, indiquant un mouvement rectiligne exclusif.

CRITÈRE	JUSTIFICATION
Visibilité insuffisante	Une distance de visibilité insuffisante peut limiter la capacité du conducteur à voir les piétons, les cyclistes ou les autres véhicules avant d'effectuer le virage.
Géométrie de l'intersection	Une configuration particulière ou complexe de l'intersection peut rendre le virage à droite au feu rouge moins sécuritaire.
Feu piéton avec phase protégée	La présence d'un feu pour piétons avec phase protégée peut nécessiter l'interdiction afin d'éviter les conflits entre véhicules et piétons.
Historique d'accidents	Un nombre élevé d'accidents impliquant des piétons peut justifier une interdiction, afin de réduire les risques de collision.
Débit de piétons ou de cyclistes	Un débit important de piétons ou de cyclistes augmente les risques de conflit avec les véhicules effectuant un virage à droite au feu rouge.
Présence de personnes vulnérables	La présence importante de personnes âgées, d'écoliers ou d'autres usagers vulnérables peut justifier une mesure de protection accrue.
Feu sonore pour personnes ayant une déficience visuelle	Un feu sonore destiné aux personnes ayant une déficience visuelle peut nécessiter une protection supplémentaire contre les conflits avec les véhicules.

5 BALISE POUR PIÉTONS OU DE VITESSE

Les balises installées au centre de la chaussée rappellent aux conducteurs la présence d'une traverse piétonne ou l'obligation de respecter la limite de vitesse. En réduisant visuellement la largeur de la voie, elles contribuent à modérer la vitesse des véhicules.





AVANTAGES

- Très visibles pour les conducteurs.
- Incitent au respect de la vitesse et de la priorité piétonne.
- Peu d'impact sur les services d'urgence.
- Solution flexible et économique.
- Peuvent être combinées à d'autres mesures de modération.

LIMITES

- Utilisation généralement limitée à la saison estivale.
- Peut compliquer les manœuvres des véhicules longs.

EMPLACEMENTS RECOMMANDÉS

- **À proximité des écoles et des parcs;**
- **Aux traverses piétonnes et scolaires;**
- **Devant les accès piétonniers;**
- **Sur les rues à double sens d'une largeur suffisante.**

CRITÈRES D'IMPLANTATION DES BALISES

- **Maintenir l'accès aux entrées privées;**
- **Ne pas nuire aux véhicules d'urgence ou aux autobus;**
- **Assurer une visibilité adéquate;**
- **Être implantées à distance sécuritaire des intersections.**

6 PLATEAU DE RALENTISSEMENT

Le plateau de ralentissement est une surélévation de la chaussée visant à réduire la vitesse des véhicules. Il est particulièrement utilisé dans les secteurs à risque, tels que les zones scolaires et résidentielles, ainsi que les parcs. Les plateaux peuvent être de type standard ou allongé et doivent être conformes aux normes de signalisation en vigueur.

AVANTAGES

- Réduction efficace de la vitesse à un endroit ciblé.
- Mesure permanente fonctionnelle toute l'année.
- Renforce la sécurité des usagers vulnérables.

LIMITES

- Ralentit les véhicules d'urgence.
- Peut augmenter le bruit causé par les accélérations et décélérations.
- Peut entraîner une reprise de vitesse après l'aménagement.

Plateau de ralentissement



Plateau de ralentissement avec passage piétonnier



CRITÈRE	DESCRIPTION
Vitesses élevées	Observées par rapport à la limite permise.
Présence d'usagers vulnérables	Enfants, piétons, personnes âgées.
Environnement à risque	Zone résidentielle, école, parc.
Problèmes de sécurité	Historique d'accidents ou autres problèmes de sécurité.
Circulation de transit indésirable	Sur une rue locale.

→ Consulter le plan des plateaux de ralentissement.

7 PASSAGE PIÉTONNIER

Un passage piétonnier est un aménagement routier destiné à permettre aux piétons de traverser la chaussée de manière sécuritaire.

TYPE	DESCRIPTION	POINT IMPORTANT
Passage piétonnier	Marquage au sol blanc	Généralement situé à une intersection contrôlée par un arrêt.
	Marquage au sol jaune	Signalisation indiquant une traverse. Les conducteurs doivent s'immobiliser lorsqu'il y a des piétons.
Passage avec feux clignotants	Feux activés par le piéton	Arrêt obligatoire lorsque les feux fonctionnent.
Passage avec brigadier scolaire	Présence d'un brigadier	Les indications du brigadier doivent être respectées.
Intersection avec feux de circulation	Traverse munie de feux pour piétons	Respect des signaux « marche » et « main ».
Passage surélevé	Traverse légèrement surélevée	Réduit la vitesse des véhicules et améliore la visibilité.

CRITÈRE	OBJECTIF PRINCIPAL
Besoin de traverser	Confirmer la nécessité du passage piétonnier.
Volume de circulation	Évaluer la difficulté à traverser l'artère.
Vitesse des véhicules	Mesurer le niveau de risque.
Visibilité	Assurer une distance de vue sécuritaire.
Configuration de la route	Analyser les caractéristiques de la chaussée.
Usagers vulnérables	Protéger les personnes à risque.
Continuité des déplacements	Maintenir un réseau piéton cohérent.
Historique de sécurité	Tenir compte des problèmes observés.
Type de contrôle requis	Choisir l'aménagement approprié.

8 PISTE MULTIFONCTIONNELLE

Une piste multifonctionnelle est une voie aménagée, destinée à être utilisée par plusieurs types d'usagers non motorisés, tels que :

- **Piétons;**
- **Cyclistes;**
- **Patineurs (patin à roues alignées);**
- **Trottinettistes;**
- **Utilisateurs d'aide à la mobilité.**

PISTE MULTIFONCTIONNELLE SUR ROUTE

Une piste sur route (ou bande cyclable) est un aménagement directement intégré à la chaussée, généralement délimité par un marquage au sol et, parfois, par une signalisation.

PISTE MULTIFONCTIONNELLE HORS CHAUSSÉE

Une piste multifonctionnelle hors chaussée est une voie aménagée indépendamment de la route, destinée à la circulation de plusieurs types d'usagers, comme les piétons, les cyclistes et autres usagers actifs.

PISTE MULTIFONCTIONNELLE SITUÉE LE LONG D'UN TROTTOIR

Lorsqu'une piste multifonctionnelle et un trottoir longent la même voie, les piétons sont invités à utiliser celui-ci.

→ Consulter le plan des pistes multifonctionnelles.

USAGER	PRINCIPALES RESPONSABILITÉS
Cyclistes	Adapter leur vitesse à l'achalandage, céder le passage aux piétons, signaler leurs intentions et maintenir une distance sécuritaire lors des dépassements.
Piétons	Circuler de façon prévisible, éviter d'occuper toute la largeur de la voie et demeurer attentifs aux autres usagers.
Autres usagers (trottinettes, aides à la mobilité, etc.)	Adopter un comportement sécuritaire, respecter les autres usagers et adapter leur vitesse aux conditions de circulation.



La sécurité sur les voies partagées repose sur le respect mutuel, la courtoisie et l'adaptation du comportement de chacun en fonction de l'environnement et de l'achalandage.

9 RÉTRÉCISSEMENT DE LA CHAUSSÉE

Le rétrécissement de la chaussée à l'aide de balises est un aménagement de modération de la circulation consistant à réduire visuellement et physiquement la largeur de la voie au moyen de balises flexibles ou d'éléments verticaux.

AVANTAGES

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

INCONVÉNIENTS

- Ne permet pas le stationnement vis-à-vis l'endroit ciblé.
- Certaines mesures sont saisonnières.
- Les mesures avec du marquage doivent être retracées chaque année et sont moins visibles l'hiver.
- Risque de créer un inconfort pour les usagers.
- Certaines mesures permanentes s'implantent difficilement dans l'emprise des rues existantes.



EMPLACEMENT RECOMMANDÉ

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

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

10 STATIONNEMENT

Le stationnement sur le territoire de la Ville de Boisbriand est encadré selon différents contextes : interdictions permanentes dans certains secteurs, gestion hivernale selon les opérations de déneigement, ainsi que des espaces incitatifs et alternatifs permettant un stationnement temporaire. L'ensemble de ces mesures vise à assurer la sécurité, la fluidité et une utilisation optimale des espaces publics.

TYPE DE STATIONNEMENT	DESCRIPTION	RÈGLES PRINCIPALES
Stationnement de nuit (secteurs spécifiques)	Interdiction dans certaines rues et secteurs industriels pour des raisons de sécurité et de gestion de l'espace.	Interdit en tout temps dans les rues de l'île de Mai, de l'île Morris et dans le secteur industriel.
Stationnement hivernal de nuit	En vertu du Règlement RV-1366 relatif à la signalisation routière et à l'utilisation des chemins publics, du 15 novembre au 15 avril, entre minuit et 7 h, il est interdit de stationner un véhicule sur la voie publique, sauf lorsque la Ville émet un avis l'autorisant.	• Le stationnement est autorisé seulement lorsqu'aucune opération de déneigement n'est en vigueur, ou encore, lorsqu'aucune opération nécessitant que les rues soient exemptes de véhicules n'est prévue. • Aucune vignette requise. • Stationnement permis des deux côtés de rue, sauf lorsque la signalisation en place ne le permet pas. • Information disponible à partir de 16 h (site Internet et messagerie vocale au 450 234-1272).
Stationnement incitatif	Espaces réservés encourageant le covoiturage et le transport collectif (Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE Laurentides)).	Stationnement permis jusqu'à 48 heures dans des cases identifiées : • Centre récréatif (deux cases identifiées) • Centre de création (deux cases identifiées)
Stationnement alternatif	Stationnement temporaire de nuit dans certains sites municipaux.	Autorisé pour un maximum de 48 heures. Ces espaces sont situés aux endroits suivants : • Centre récréatif; • Centre d'excellence Sports Rousseau; • Parc Wilfrid-Dion; • Parc Pellerin.

→ Consulter le plan des stationnements incitatifs et alternatifs.

Zone scolaire : fonctionnement et sécurité

La sécurité des enfants sur le territoire constitue une priorité pour le conseil municipal de la Ville de Boisbriand. Des mesures spécifiques sont mises en place, afin d'encadrer les déplacements aux abords des établissements scolaires et d'assurer des environnements sécuritaires.



PRINCIPE GÉNÉRAL

L'ensemble des mesures mises en place en zone scolaire vise à assurer la sécurité des élèves, à encadrer les comportements routiers et à maintenir une circulation fluide et prévisible aux abords des établissements scolaires.

CORRIDOR SCOLAIRE

Les corridors scolaires sont des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes, d'une largeur d'environ 1,5 mètre, clairement délimités sur la chaussée et dotés d'une signalisation appropriée.

Ils sont généralement situés sur les rues sans trottoir reliant une école, un parc ou un terrain de jeux.

L'application de la réglementation est encadrée par la signalisation en place, du 15 août au 23 juin, entre 7 h et 16 h 30.

→ Consulter le plan des corridors scolaires.

DÉBARCADÈRE SCOLAIRE

Le débarcadère scolaire est conçu pour permettre un dépôt rapide et sécuritaire des élèves tout en assurant la fluidité de la circulation.



RÈGLES D'UTILISATION

- **Arrêt de courte durée (30 à 60 secondes);**
- **L'enfant doit être prêt à sortir immédiatement du véhicule;**
- **Débarquement obligatoire du côté du trottoir.**

INTERDICTIONS

- **Stationner ou quitter le véhicule;**
- **Obstruer la circulation;**
- **Effectuer un demi-tour dans la zone.**

Une utilisation conforme du débarcadère contribue à un environnement fluide et sécuritaire.

BRIGADIER SCOLAIRE

La présence de brigadiers constitue un élément essentiel en matière de sécurité en zone scolaire.

Conformément à l'article 311 du *Code de la sécurité routière*, les automobilistes doivent respecter en tout temps les directives des brigadiers.

Lorsque qu'ils font traverser les élèves à l'aide d'un panneau d'arrêt, tous les conducteurs sont tenus de s'immobiliser, comme ils le feraient face à un agent de la paix. Tout manquement à cette obligation peut entraîner un constat d'infraction.

Leur sécurité est aussi importante que celle des écoliers. Le manque de courtoisie au volant peut mettre la vie de ces travailleurs en danger.



Conclusion



La mise en place de mesures de sécurité routière repose sur une analyse rigoureuse des conditions de circulation, des comportements des utilisateurs et des risques présents dans l'environnement. Les différents aménagements, qu'il s'agisse de signalisation, de dispositifs de modération de la vitesse ou d'infrastructures pour les usagers vulnérables, doivent être choisis de manière cohérente et adaptée au contexte.

L'objectif principal demeure la réduction des accidents et l'amélioration de la sécurité pour l'ensemble de la population, tout en assurant une circulation efficace. Une approche intégrée combinant ingénierie, sensibilisation et réglementation est essentielle pour obtenir des résultats durables.

Ainsi, une planification adéquate et le respect des normes, en mettant l'accent sur les déplacements harmonieux et responsables pour tous, permettent de créer des milieux de vie de plus en plus sécuritaires.



940, boul. de la Grande-Allée
Boisbriand (Québec) J7G 2J7

Tél. : 450 435-1954

boisbriand.ca

Boisbriand