



Politique de la gestion de la circulation

Mars 2026

valleyfield.ca

Table des matières

1. Mise en contexte et objectifs.....	3
2. Portée de la politique.....	3
3. Lexique et définitions.....	4
4. Cheminement d'une requête	6
5. Enjeux de vitesse.....	6
6. Autres demandes	7
7. Gestion des stationnements	8
8. Disponibilité des données	9
9. Mobilité active et modes alternatifs de transport	9
10. Normes, guides et codes de référence	10
11. Liste des annexes	10

1. Mise en contexte et objectifs

La ville de Salaberry-de-Valleyfield s'est dotée d'une politique de gestion de la circulation afin d'assurer un traitement cohérent, rigoureux et transparent des enjeux liés à la mobilité sur son territoire.

La présente version révisée découle de l'expérience acquise dans l'application de la politique initiale, de l'évolution des pratiques en matière de gestion de la mobilité ainsi que de l'analyse de documents de référence pertinents. Elle repose également sur l'expertise et le jugement professionnel des membres du comité de circulation.

Plus précisément, les objectifs de cette politique municipale sont :

- Maintenir un équilibre entre sécurité et mobilité;
- Assurer une gestion efficace et sécuritaire de la circulation et des déplacements;
- Encourager la mobilité active et les modes de déplacements alternatifs;
- Présenter une transparence dans la prise de décisions;
- Établir une collaboration entre les citoyens et les services municipaux;
- Établir une uniformisation et une standardisation lors d'interventions en circulation, signalisation, stationnement et sécurité routière;
- Simplifier le traitement des requêtes en circulation et assurer un suivi efficace.

2. Portée de la politique

Bien que le réseau routier municipal respecte les normes applicables et offre un niveau de sécurité adéquat, des préoccupations citoyennes peuvent être exprimées relativement à certaines situations de circulation. Ces requêtes sont analysées par le comité de circulation selon des critères et paramètres établis. À l'issue de cette analyse, des recommandations sont formulées et peuvent mener, lorsque justifiées, à la mise en place de mesures appropriées. Les éléments suivants représentent ceux qui sont inclus dans la présente politique en excluant les éléments d'entretien ou de remise à niveau récurrente :

- Gestion de la vitesse;
- Gestion de la signalisation et du marquage;
- Gestion du stationnement;
- Gestion des réseaux cyclable et piétonnier;
- Communication (information, sensibilisation, répression).

3. Lexique et définitions

Code de la sécurité routière (C.S.R.)

Le Code de la sécurité routière du Québec est la loi québécoise qui prévoit les règles de sécurité routière au Québec, notamment les règles de circulation sur les voies publiques, l'entretien des véhicules et l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que la circulation des piétons, des cyclistes.

Norme

Une norme désigne un état habituellement répandu, considéré le plus souvent comme une règle à suivre. Il s'agit d'une spécification technique ou autre document accessible au public. Une norme peut avoir force de loi.

Signalisation

La signalisation routière désigne l'ensemble des signaux conventionnels implantés sur le domaine routier et destinés à assurer la sécurité des usagers de la route, soit en les informant des dangers et des prescriptions relatifs à la circulation ainsi que des éléments utiles à la prise de décisions, soit en leur indiquant les repères et équipements utiles à leurs déplacements. Elle comporte deux grands ensembles, soit la signalisation routière verticale, qui comprend les panneaux, les balises, les feux de signalisations, les bornes et les feux tricolores, soit la signalisation routière horizontale, constituée du marquage au sol. La signalisation est donc un dispositif destiné à interdire, régir, informer ou contrôler la circulation ou le stationnement.

Mesures de modération de la circulation

Selon l'Association des transports du Canada et l'Institute of Transportation Engineers (ITE), « les techniques de modération de la circulation ou d'apaisement de la circulation sont une combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, en modifiant le comportement des conducteurs et en améliorant les conditions pour les autres usagers de la rue ». Ces mesures visent à réduire la vitesse des véhicules, à réduire les débits véhiculaires, à réduire le nombre et la gravité des accidents, à éliminer des sites accidentogènes, à réduire la circulation de transit, à augmenter la convivialité et le sentiment de sécurité dans les différents quartiers et à favoriser un meilleur partage de la route et du domaine public en établissant des règles de priorisation des usages selon les besoins et les limitations des différents types d'usages et selon les normes en vigueur.

Ces mesures permettent également un encouragement au transport actif et durable et entraînent une réduction de la pollution sonore et atmosphérique.

Requête

Une requête, au sens de cette politique, est une demande nécessitant une analyse par le comité de circulation. Selon la nature de la requête, une intervention opérationnelle d'un ou de plusieurs services peut être requise. La requête peut être de nature interne, externe, urgente, prioritaire, régulière ou planifiable. Certaines requêtes de nature urgente ou prioritaire peuvent faire l'objet d'un traitement accéléré.

Vitesse pratiquée du 85e percentile (V85) et vitesse moyenne

Pour bien saisir les critères présentés à l'annexe C, il est important de comprendre la notion de **V85**. La **V85** est la vitesse pratiquée, égale ou inférieure, à laquelle circule 85% des usagers en vitesse libre comptabilisés par la technique de comptage. Cela signifie que la **V85** correspond à la vitesse normalement confortable de circulation sur le tronçon routier analysé. La vitesse moyenne quant à elle correspond à la moyenne mathématique des vitesses enregistrées et est toujours inférieure à la V85. Il est reconnu que pour une analyse de site, la V85 est la vitesse de référence utilisée.

Zone de parc et zone scolaire

Une zone de parc est une section de route publique qui longe un parc, un terrain de jeu ou un plateau sportif. Cette zone de parc est identifiée par une signalisation appropriée. La Ville fait la distinction entre une zone de parc (avec modules de jeux, plateau sportif ou jeux d'eau) d'un espace vert qui constitue une zone de détente avec seulement quelques éléments de mobiliers urbains. Dans ce dernier cas, la vitesse affichée n'est pas réduite de façon systématique. L'annexe E présente les critères d'implantation d'une zone de 30 km/h.

Une zone scolaire est une section de route publique qui longe les limites d'un terrain d'un établissement d'enseignement préscolaire, primaire ou secondaire ou qui se situe sur le parcours d'un corridor scolaire dûment identifiée. Une signalisation appropriée est mise en place, conformément à l'annexe E.

Potentiel piétonnier

« Le potentiel piétonnier est une mesure dans laquelle les caractéristiques de l'environnement bâti favorisent la pratique de la marche en assurant un confort et une sécurité aux piétons, en reliant les personnes avec des destinations variées dans un délai raisonnable, et en offrant un intérêt visuel dans les parcours piétonniers » (Southworth, 2005).

Mobilité active

La mobilité active désigne tout déplacement effectué sans recours à un mode de transport motorisé. Elle comprend notamment les déplacements réalisés à pied (marche ou course), à vélo, en patin à roues alignées, en planche à roulettes ou en trottinette. Les aides à la mobilité, telles que le fauteuil roulant électrique, le triporteur ou le quadriporteur, sont assimilées à des modes de mobilité active lorsqu'elles sont utilisées par une personne à mobilité réduite.

4. Cheminement d'une requête

Un citoyen qui souhaite suggérer ou recommander des améliorations à la sécurité des déplacements, des mesures de modérations de la vitesse ou des enjeux liés au stationnement doit formuler une demande détaillée auprès de la Ville.

Les demandes peuvent être formulées par écrit, par courriel, par voie téléphonique ou en ligne. Le requérant reçoit un accusé de réception ou, au besoin, est contacté afin d'obtenir plus de précision sur la demande. Un organigramme de la procédure de traitement d'une requête est présenté à l'**annexe A**.

5. Enjeux de vitesse

Les préoccupations concernant la vitesse des usagers sont nombreuses et la Ville souhaite offrir un processus clair et basé sur des données réelles afin de traiter ce genre de demande. Le critère décisionnel est basé sur l'écart entre la vitesse affichée et la V85. L'**annexe B** présente la procédure de gestion d'une vitesse.

Collecte des données

Pour toutes les demandes quant à des enjeux de vitesse, la Ville s'assure d'avoir des données provenant de comptages sur le tronçon identifié. Les comptages

sont réalisés sur une période minimale de 7 jours. Les données doivent avoir moins de 3 ans.

Exigence pour analyse du dossier

En fonction des résultats de l'étude de circulation réalisée sur le site, l'**annexe C** présente les seuils d'intervention potentiels. Lorsque l'écart observé n'est pas jugé significatif, aucune intervention physique n'est recommandée. L'analyse des solutions est effectuée uniquement si l'écart mesuré dépasse les balises établies à l'**annexe C**.

Choix d'une intervention

Lorsque l'analyse est concluante quant à la problématique observée, les équipes techniques de la Ville formulent des recommandations d'intervention physique basées sur une analyse du site.

Les interventions physiques sont limitées sur le réseau supérieur de la voirie (artères et collectrices).

Comme mentionné précédemment, l'**annexe C** montre ces seuils. De plus, il est important de noter que le panneau d'arrêt ne peut pas être installé dans le seul but de ralentir la circulation.

Finalement, l'**annexe D** présente quelques mesures de modération en fonction de leur catégorie :

- Déviation verticale
- Déviation horizontale
- Entrave
- Signalisation
- Sensibilisation

6. Autres demandes

Chaque analyse est réalisée en conformité avec les lois, les règlements et les politiques en vigueur. Au terme de cette analyse, le comité de circulation fait une recommandation au conseil de la Ville. Le conseil peut accepter ou refuser la recommandation. Dans le cas d'un refus, le conseil peut demander au comité de circulation de proposer des alternatives à la recommandation. Le requérant est informé de la décision et la mesure est implantée, s'il y a lieu.

7. Gestion des stationnements

La gestion des stationnements demeure un élément important de la gestion des déplacements et constitue un moyen d'influencer le choix modal et par ricochet l'usage de la voiture (autosolo). La gestion des stationnements est donc un outil intéressant à exploiter pour réduire l'usage de véhicules motorisés au profit de la mobilité active, et ce, dans une perspective de développement durable. Le Règlement 216 de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield encadre l'ensemble des restrictions relatives au stationnement sur le territoire municipal.

Restrictions et contrôle

Dans sa politique, la Ville souhaite énoncer certains principes qui dictent les décisions qui seront prises quant aux restrictions et au contrôle sur les stationnements publics sur rue et hors rue.

1. La disponibilité pour la vitalité commerciale;
2. L'usage des stationnements publics ne doit pas être limité à un nombre restreint d'usagers;
3. L'optimisation de l'usage des places actuellement disponibles.

C'est sur la base de ces trois principes que le comité de circulation peut faire l'analyse d'enjeux de stationnement et faire des recommandations au conseil.

Zone de courte durée à usage privé

Nonobstant les zones déjà en place et malgré le principe no 2 énoncé ci-dessus dans l'article Restrictions et contrôle, la Ville peut restreindre la durée du stationnement à de courtes périodes pour accommoder des zones de débarcadère pour usage spécifique (Règlement 216).

Ce genre de restriction peut être accordée uniquement pour les usages de service de santé ou social tel que défini l'article 3.5.3.3 du règlement 150 (voir **annexe F**) ou communautaire avec un enjeu de mobilité démontré. La longueur sur rue de la limitation est fixée à un maximum 13 mètres.

8. Disponibilité des données

La Ville adhère au principe de la donnée ouverte. C'est pourquoi elle s'engage à rendre les données de comptage disponibles pour tout le territoire. Ces données permettront à tout citoyen de s'y référer lorsqu'une problématique de vitesse est suspectée.

La plateforme qui permet de rendre ces données disponibles pourra évoluer dans le temps et la population sera informée sur le moyen qu'elle pourra utiliser pour consulter ces données.

9. Mobilité active et modes alternatifs de transport

La mobilité active, comme mentionnée précédemment, regroupe tous les modes de transports non motorisés mus par l'activité humaine, exception faite des aides à la marche pour personnes à mobilité réduite qui sont également considérés comme de la mobilité active.

Les modes alternatifs de transport quant à eux regroupent tous les modes de transport actifs en plus des modes de transport qui délaissent le véhicule personnel au profit du collectif (taxis, transport en commun, autopartage, covoiturage, Communobus, etc.).

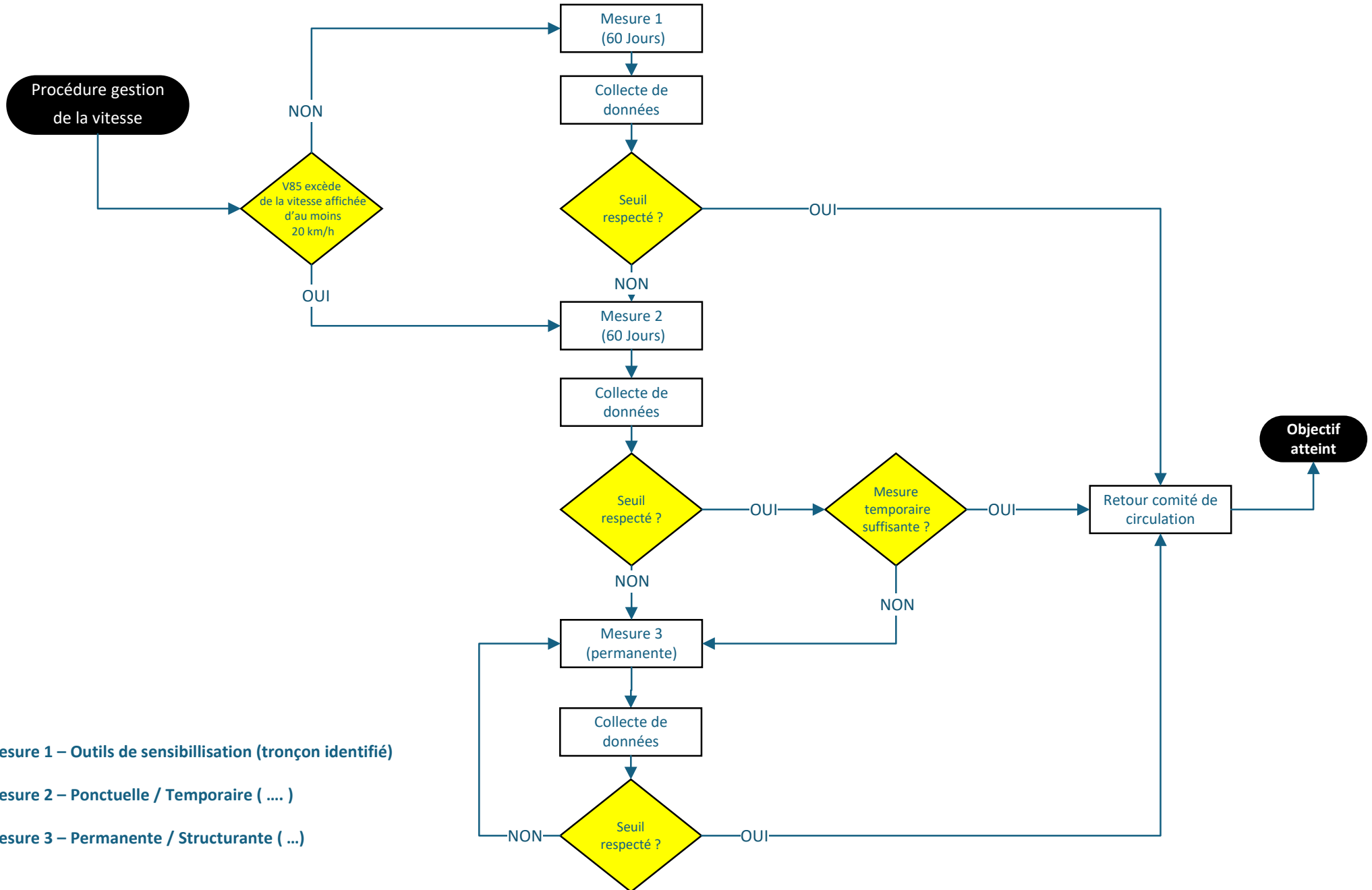
La Ville de Salaberry-de-Valleyfield, via cette politique et en fonction des différents projets, voit à ce que tout projet majeur de rénovation des infrastructures municipales intègre un volet en lien avec la mobilité active et les transports alternatifs : ajout d'axes et de liens cyclables, ajout de traverses piétonnes, d'avancées de trottoir, de signalisation et d'éclairage adéquat, etc.

10. Normes, guides et codes de référence

- Code de la sécurité routière (CSR)
- Guide canadien d'aménagement de rues conviviales
- Guide à l'intention des municipalités : Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain ; ministère des Transports du Québec
- Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire : Redécouvrir le chemin de l'école ; ministère des Transports du Québec et Corridors scolaires et zones scolaires sécuritaires (Guide à l'intention des gestionnaires de réseaux)

11. Liste des annexes

- A. Organigramme – gestion des requêtes
- B. Procédure - gestion de la vitesse
- C. Seuils et types d'intervention
- D. Type de mesures de modération
- E. Critères d'implantation d'une zone de 30 km/h
- F. Extrait règlement 150



ANNEXE C - Seuils et types d'intervention

Zone de 30 km/h

Seuils et types d'intervention Gestion de la vitesse			
Vitesse observée	Action	Type d'intervention physique	Mesure
31 à 44 km/h	Transmission de l'information à la Sûreté du Québec	N/A	N/A
45 à 49 km/h	- Sensibilisation choc (affichage)* Panneaux ciblés 60 jours Étude de circulation réalisée une seconde fois. En l'absence d'amélioration, passage à une intervention physique.	N/A	Mesure 1
50 km/h et +	Sensibilisation et intervention physique* (étude 60 jours)	Intervention ponctuelle Intervention permanente	Mesure 2

Zones de 40 km/h (incluant 50 km/h)

Seuils et types d'intervention Gestion de la vitesse			
Vitesse observée	Action	Type d'intervention physique	Mesure
41 à 54 km/h	Transmission de l'information à la Sûreté du Québec	n/a	N/A
55 à 59 km/h	- Sensibilisation choc (affichage)* Panneaux ciblés 60 jours Étude de circulation réalisée une seconde fois. En l'absence d'amélioration, passage à une intervention physique.	n/a	Mesure 1
60 km/h et +	Sensibilisation et intervention physique* (étude 60 jours)	Intervention ponctuelle Intervention permanente	Mesure 2

Zone de 70 km/h

Seuils et types d'intervention Gestion de la vitesse			
Vitesse observée	Action	Type d'intervention physique	Mesure
71 à 84 km/h	Transmission de l'information à la Sûreté du Québec	n/a	N/A
85 à 89 km/h	- Sensibilisation choc (affichage)* Panneaux ciblés 60 jours Étude de circulation réalisée une seconde fois. En l'absence d'amélioration, passage à une intervention physique.	n/a	Mesure 1
90 km/h et +	Sensibilisation et intervention physique* (étude 60 jours)	Intervention ponctuelle Intervention permanente	Mesure 2

*1^{er} mai au 15 septembre
Au plus tard le 15 nov. pour un comptage

Type d'intervention physique	Typologie des interventions physiques	Durée de l'intervention
Intervention ponctuelle	Balises, afficheur de vitesse, marquage au sol, bac à fleurs	60 jours*
Intervention permanente	Avancées de trottoir, dos d'âne, îlot central, réaménagement routier	-

ANNEXE D – Types de mesures de modération de la circulation

Types	Mesures
1. Déviation verticale	1.1. Dos d'âne allongé
	1.2. Coussin ralentisseur
	1.3. Passage piéton surélevé
	1.4. Passage piéton texturé
	1.5. Prolongement de trottoir
	1.6. Intersection surélevée
	1.7. Bande sonore
2. Déviation horizontale	2.1 Avancée de trottoir à l'intersection
	2.2 Avancée de trottoir à mi-bloc
	2.3 Stationnement sur rue
	2.4 Chicane
	2.5 Îlot circulation (trafic circle)
	2.6 Carrefour giratoire
	2.7 Rétrécissement de voie
	2.8 Intersection à rayon réduit
	2.9 Intersection à rayon réduit franchissable
3. Entrave	3.1 Barrière ou avancée à mi-chaussée
	3.2 Terre-plein
	3.3 Terre-plein diagonal
	3.4 Implantation élément visuel (arbre, monument, etc.)
	3.5 Îlot directionnel (ex. Right-In Right-Out)
	3.6 Fermeture de rue/voie - Impasse
	3.7 Woonerf
4. Signalisation	4.1 Marquage
	4.2 Balise centrale ou latérale
	4.3 Panneau
5. Sensibilisation	5.1 Afficheur de vitesse
	5.2 Stèle de signalisation
	5.3 Campagne de communication

1. Déviation verticale

1.1. Dos d'âne allongé



1.2. Coussin ralentisseur



1.3. Passage piéton surélevé



1.4. Passage piéton texturé



1.5. Prolongement de trottoir



1.6. Intersection surélevée

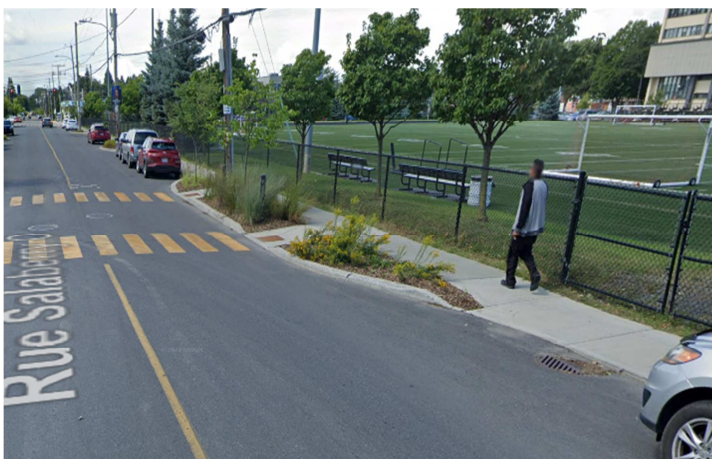


2. Déviation horizontale

2.1. Avancée de trottoir à l'intersection



2.2. Avancée de trottoir à mi-bloc



2.3 Stationnement sur rue



2.4 Chicane (rue)



2.5 Îlot circulation (traffic circle)



2.6 Carrefour giratoire



2.7 Rétrécissement de voie





2.8 Intersection à rayon réduit



2.9 Intersection à rayon réduit avec partie franchissable



3. Entrave

3.1 Barrière ou avancée à mi-chaussée



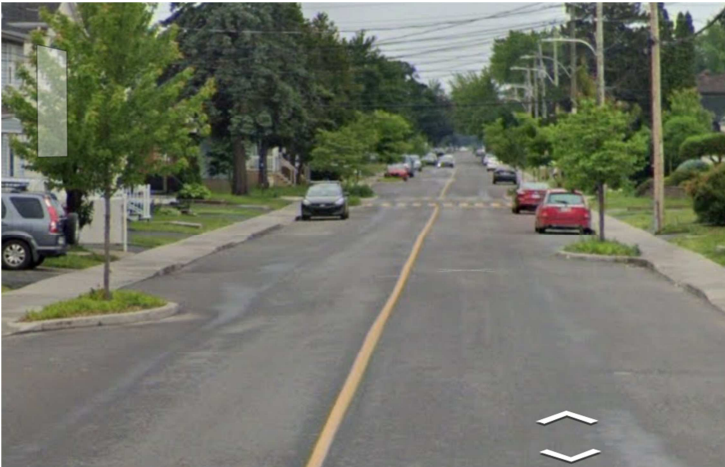
3.2 Terre-plein



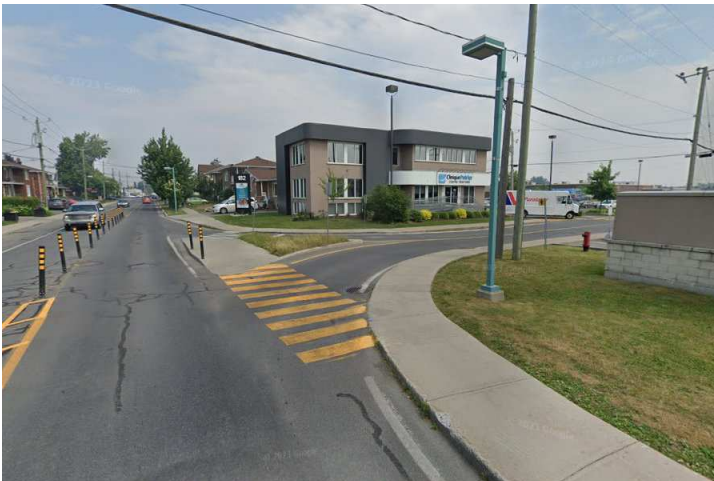
3.3 Terre-plein diagonal



3.4 Implantation élément visuel (arbre, monument, etc.)



3.5 Îlot directionnel (ex. Right-In Right-Out)



3.6 Fermeture de rue/voie – Impasse



3.7 Woonerf



4 Signalisation

4.1 Marquage



4.2 Balise centrale ou latérale



4.3 Panneau



5 Sensibilisation

5.1 Afficheur de vitesse



5.2 Traverse clignotante



5.3 Campagne de communication



ANNEXE E - Critères d'implantation d'une zone de 30 km/h

Présence d'une école

Longueur de la zone : Tronçons routiers de part et d'autre de l'école dans tous les axes. Sur un tronçon la longueur minimale de la zone de 30 doit être de 100 m.

À moins de la présence existante d'une mesure de modération de la circulation ; ajout d'un dos d'âne par axe routier qui jouxte l'école.

Selon la longueur des tronçons, les modes de contrôle ou l'autorité responsable, la Ville peut ou non recommander de ne pas installer de dos d'âne.

Présence d'un parc avec aire de jeux, aire récréative ou sportive

Longueur de la zone : Tronçons routiers qui comportent les accès au site. Sur un tronçon la longueur minimale de la zone de 30 doit être de 100 m.

Au besoin, une évaluation de la zone d'intervention (zone de 30 km/h) peut être demandée à la SQ. Si le parc comporte un accès à mi-tronçon, la Ville évaluera la possibilité de fermer cet accès ou de sécuriser la traverse.

Si la distance de l'intersection est suffisante et si un passage piétons est présent = mise en place d'une traverse piétonne surélevée (si possible)

Sinon un passage piéton non protégé au sol (jaune) sera peint et un dos d'âne pourra être mis en place à l'emplacement optimal.

Est exclu de ces mesures, les aires de détente et espaces verts.

ANNEXE F – Extrait du Règlement 150

3.5.3.3 Service de santé ou social (p3c)

Un service de santé ou social (p3c), comprenant notamment les établissements ou usages suivants :

- a) Centre hospitalier, centre d'hébergement ou centre de réadaptation;
- b) Centre local de services communautaires (CLSC);
- c) Maison de cure et maison de convalescence;
- d) Centre de désintoxication;
- e) Maison de transition;
- f) Centre d'accueil et maison de retraite;
- g) Ressource intermédiaire;
- h) Résidence supervisée;
- i) Maison d'hébergement;
- j) Centre d'activités supervisées et de réadaptation;
- k) Maison des aînées et alternative (150-32).

Extrait au moment de décrire la *Politique municipale de la gestion de la circulation*. Veuillez vous référer à l'extrait en cours.

Sous toute réserve, la Ville peut mettre en place ou retirer une zone de débarcadère qui ne correspond pas au critère de ci-dessus.