



POLITIQUE DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Adoptée à la séance du 22 août 2022



1. FONDEMENTS DE LA POLITIQUE

1.1 PRÉAMBULE

L'enjeu de la vitesse en milieu urbain est une préoccupation importante pour la Ville de Notre-Dame-des-Prairies. Selon la direction de la sécurité en transport du Ministère des transports du Québec, celle-ci est l'un des principaux facteurs d'accidents entre les véhicules circulant sur nos routes et les usagères et usagers vulnérables dont les piétonnes, piétons et cyclistes font partie. Les rues de notre ville sont considérées sécuritaires et conformes aux normes de conception routière. Cependant, bon nombre de conductrices et conducteurs y circulent de façon inappropriée pouvant ainsi avoir un impact négatif sur la sécurité et la qualité de vie des citoyennes et citoyens.

L'accroissement des vitesses pratiquées augmentent le risque d'accident ainsi que la gravité des blessures. La figure 1 montre la probabilité de décès d'une piétonne ou d'un piéton qui passe de 10% lors d'un impact avec un véhicule circulant à 30 km/h à 75% lors d'une collision à 50 km/h.

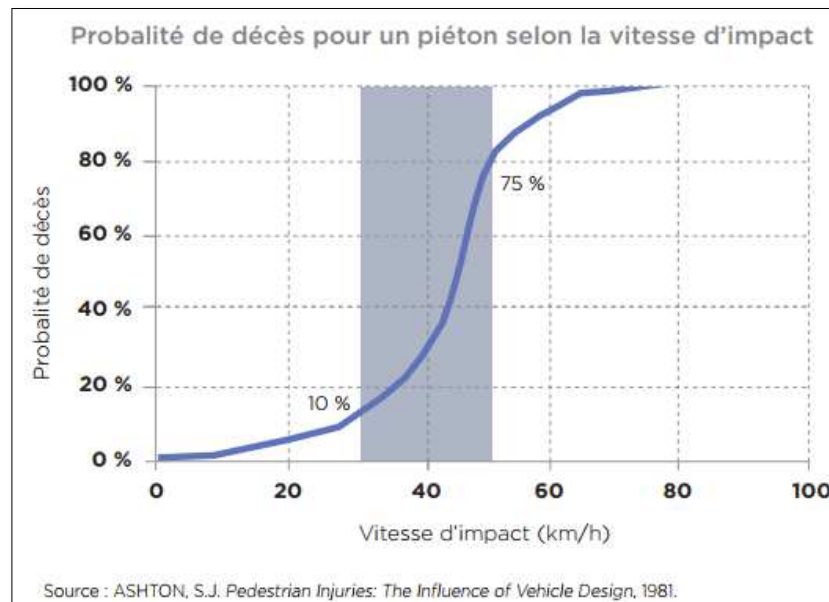


Figure 1 – Probabilité de décès d'un piéton ou une piétonne en fonction de la vitesse de collision



Politique de modération de la circulation

1.2 OBJECTIFS

La Ville de Notre-Dame-des-Prairies désire se munir d'une politique de modération de la circulation dans le but:

- D'offrir un environnement sécuritaire et paisible aux citoyennes et citoyens;
- D'assurer une gestion efficace de la circulation;
- De simplifier et normaliser le traitement des requêtes liées à la circulation;
- D'établir les balises afin d'orienter le traitement des plaintes, l'analyse des données et le choix des interventions, lorsque requis;
- D'assurer une transparence lors de la prise de décisions et l'uniformisation des interventions;
- D'accentuer la compréhension des citoyennes et citoyens au mode de gestion des plaintes de vitesse par la ville.

1.3 PORTÉE

Cette politique s'applique au traitement de toutes les requêtes provenant de citoyennes, citoyens, d'élues municipaux, d'élus municipaux ou des services municipaux visant une problématique de vitesse de la circulation sur une voie publique municipale de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies.

Il est important de mentionner que la Ville de Notre-Dame-des-Prairies s'est dotée d'un Plan de mobilité active et que les services techniques désirent appliquer cette politique en complémentarité avec ce plan.

1.4 RÈGLEMENTATION

Considérant qu'il s'agit de documents légaux, la ville respecte les dispositions du Code de la sécurité routière et des normes provinciales de signalisation en vigueur.



2. DÉFINITIONS

Code de la sécurité routière (C.S.R.)

Ouvrage qui 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 piétonnes et piétons sur les chemins publics. Tous les gestionnaires de réseaux routiers du Québec et tous les usagères et usagers de la route sont tenus de s'y conformer.

Commission de voirie, transport collectif et sécurité publique

Comité de travail formé de deux (2) élues ou élus municipaux, de la direction générale, de la direction des services techniques et de la direction des travaux publics, et qui est en charge d'émettre des recommandations au conseil municipal concernant divers sujets en lien avec la voirie, les transports, la circulation et la sécurité publique.

Mesures de modération de la circulation

Combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifiant le comportement des conductrices et conducteurs et améliorant les conditions pour les autres usagères et usagers de la rue.

Norme

Spécification technique ou autre document accessible au public, établie 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.

Requête

Demande nécessitant une intervention opérationnelle d'un ou de plusieurs services. La requête peut être de nature interne ou externe.

Route artérielle ou artère

Voie de passage à travers différents secteurs de la ville qui est caractérisée par un débit élevé de circulation.

Route de transit

Voie de circulation desservant la population municipale tout en servant de lien direct avec les municipalités avoisinantes.

Rue collectrice

Voie de circulation qui draine un secteur résidentiel et/ou commercial vers une artère ou une route régionale. Son emprise et son débit de circulation sont plus grands que ceux d'une rue locale.



Politique de modération de la circulation

Rue locale

Voie de circulation dont la fonction principale est de desservir une zone résidentielle et de donner accès aux propriétés.

Signalisation

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

Ville

La Ville de Notre-Dame-des-Prairies.

Vitesse pratiquée au 85^e centile (V_{85})

Vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules pour un secteur donné.

Zone de parc ou d'établissement scolaire

Section d'un chemin public longeant un parc public ou le terrain d'un établissement d'enseignement tel qu'identifié à l'annexe « A » du Règlement municipal numéro 989-2011 établissant les limites de vitesse sur le réseau routier municipal de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies.



3. PROCESSUS DE TRAITEMENT DES REQUÊTES LIÉES À LA VITESSE

La présente politique sert à donner des orientations et à guider les Services techniques pour la gestion des requêtes liées à la vitesse, elle n'est pas une norme en soit. Les services municipaux conservent un pouvoir discrétionnaire quant à l'applicabilité de cette politique pour des cas d'exception.

Le processus de traitement des requêtes est fondé sur le principe d'un arbre décisionnel présenté à la figure 2 de l'annexe 1. Chaque étape du processus est expliquée aux paragraphes suivants :

3.1 RÉCEPTION D'UNE REQUÊTE DE VITESSE

Les requêtes citoyennes liées aux excès de vitesse sont adressées aux services municipaux par téléphone, en personne à la réception de l'Hôtel de Ville ou via le site Internet de la ville à l'adresse suivante: <https://www.notredamedesprairies.com/nous-joindre/formulaire-de-plainte-requete/>. Toutes les requêtes seront lues, compilées et archivées par le département des Services techniques de la ville. Une employée ou un employé du département communiquera également avec le requérant afin de bien cadrer la problématique et lui expliquer le processus qui sera mis en branle.

3.2 COLLECTE DE DONNÉES

Une technicienne ou un technicien se déplace alors sur les lieux afin de recueillir des informations du secteur problématique. Suite à cela, le service des travaux publics de la ville installe l'équipement nécessaire au recueil des données de vitesse. L'équipement enregistre ces données sur une période variant de 3 à 7 jours.

3.3 ANALYSE DES DONNÉES RECUEILLIES

Suite au recueil des données, une analyse est effectuée par les Services techniques de la ville. Le processus d'analyse diffère, selon le type de route à l'étude. Un processus est utilisé pour les routes artérielles et de transit, tandis qu'un autre processus est applicable pour les routes locales et collectrices. Le tableau des rues de la ville par catégorie est présenté à l'annexe 2. Peu importe le processus d'analyse, la vitesse pratiquée au 85^e rang par centile (V_{85}) est le principal paramètre qui sert de critère d'analyse. Le V_{85} est la vitesse en-dessous de laquelle 85% des véhicules circulent.

Selon les résultats de l'analyse, des mesures de sensibilisation ou de modération physiques peuvent être implantées. Certaines mesures sont détaillées de façon non exhaustive à la section 5. *Boîte à outils des mesures de modération de la circulation* du présent document.



Politique de modération de la circulation

3.3.1 Processus d'analyse des routes artérielles et de transit

Pour les routes artérielles et de transit, les actions possibles par la ville sont limitées puisque la mise en place de mesures physiques de modération augmenterait le temps de réponse des services d'urgence qui empruntent ces types de routes et augmenterait également les risques d'incident puisque les vitesses qui y sont affichées sont plus élevées que sur les rues locales et collectrices.

Les interventions de la ville pour ces types de route se limitent donc à des mesures de sensibilisation auprès des usagères et des usagers de la route. Celles-ci sont détaillées dans la section 5. *Boîte à outils des mesures de modération de la circulation* du présent document.

Aucune intervention de réduction de vitesse ne sera mise en place par la ville si la différence entre le V_{85} et la vitesse affichée est inférieure à 15 km/h. Les données collectées sont alors archivées et les requérantes et requérants sont avisés des résultats de l'étude.

Des mesures de sensibilisation à la vitesse seront appliquées si la différence entre le V_{85} et la vitesse affichée est supérieure ou égale à 15 km/h.

3.3.2 Processus d'analyse des rues locales et collectrices

Pour les rues locales et collectrices, le tableau 1 indiquant les balises d'intervention est utilisé afin de guider les interventions possibles.

Tableau 1 - Tableau décisionnel d'intervention selon la V_{85}

Vitesse affichée	30 km/h	40 km/h	50 km/h
Type d'intervention	Vitesse pratiquée (V_{85}) [*] - Vitesse affichée		
Aucune intervention	0-5 km/h	0-7 km/h	0-9 km/h
Mesures de sensibilisation locale à la vitesse	6-9 km/h	8-12 km/h	10-14 km/h
Mesures physiques de modération de la circulation	10+ km/h	13+ km/h	15+ km/h

^{*} La vitesse pratiquée V_{85} définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules.

À défaut de respecter les critères du tableau précédant, les Services techniques se réserve le droit de recommander des mesures de modération de la circulation sur une rue donnée si une étude a démontré que la route présente une problématique de sécurité routière.



Politique de modération de la circulation

Dans tous les cas, les requérantes et requérants sont tenus informés des conclusions de l'étude et de la mise en place ou non de mesures de sensibilisation ou de modération physiques de la circulation.

3.4 ÉVALUATION DES MESURES PHYSIQUES DE MODÉRATION À IMPLANTER

Lors du processus d'analyse, s'il a été déterminé que l'implantation de mesures physiques de modération de la circulation était nécessaire, le choix de l'intervention à mettre en place est discuté en Commission de voirie, transport collectif et sécurité publique. La commission émet alors des recommandations qui sont présentées aux élu·es et élus à la séance suivante du conseil municipal.

3.5 PRISE DE DÉCISION ET IMPLANTATION DES MESURES PHYSIQUES DE MODÉRATION

Suite aux recommandations de la Commission de voirie, transport collectif et sécurité public, le conseil municipal rend sa décision sur les mesures à implanter. S'il accepte les recommandations de la commission, les mesures physiques de modération sont implantées par le service des Travaux publics et les requérantes et requérants en sont avisés. Si le conseil rejette les recommandations proposées, le sujet est soumis de nouveau à la prochaine Commission de voirie afin de trouver de nouvelles pistes de solution.

3.6 ÉVALUATION DU RENDEMENT DES MESURES

Une fois les mesures implantées, un second comptage sera effectué afin d'évaluer le rendement de celles-ci. Les mesures seront jugées efficaces si la réduction du V_{85} lui permet de se retrouver à l'intérieur des balises acceptables du tableau 1.

4. PRIORISATION DES SITES

Étant donné la disponibilité limitée des équipements de mesure de circulation de la ville, une priorisation des sites à étudier sera faite si le volume de requêtes est trop élevé pour une période donnée.

La priorisation est la suivante :

1. Zone de parc et d'établissement scolaire (limite 30 km/h)
2. Rue locale (40 km/h)
3. Rue collectrice (40 km/h)
4. Rue commerciale/industrielle (50 km/h)
5. Route artérielle ou de transit (50 km/h et +)



5. BOÎTE À OUTILS DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

La boîte à outils est composée de mesures de sensibilisation et de mesures de modération physiques de la circulation qui peuvent être implantées sur un site donné pour réduire les effets négatifs de l'usage des véhicules à moteur.

Cette section ne constitue pas une liste exhaustive des méthodes qui peuvent être implantées par la ville. Les services municipaux se réservent le droit d'évaluer toute autre mesure qui pourrait potentiellement ralentir la circulation.

5.1 Mesures de sensibilisation

- Radar pédagogique



- Marquage de la limite de vitesse au sol





Politique de modération de la circulation

5.2 Mesures physiques de modération

5.2.1 Étranglement

- Avec des balises flexibles de ralentissement (Balise Ped-Zone, bollards)



- Avec un bac à fleurs et des balises flexibles





Politique de modération de la circulation

5.2.2 Réaménagement des voies de circulation

Réduction de la largeur de la chaussée par l'ajout de bandes cyclables, de bandes pédestres, de bandes de protection et/ou d'espaces de stationnements



5.3 Mesures non applicables ou non autorisées

5.3.1 Panneau d'arrêt

Considérant que le panneau d'arrêt n'est pas autorisé par le Code de la sécurité routière pour résoudre une problématique de vitesse élevée, l'utilisation de ce dispositif de contrôle de la circulation n'est pas autorisée comme mesure de modération de la circulation. En effet, l'implantation injustifiée de panneaux d'arrêt peut, au contraire, créer un problème de sécurité puisque les usagères et usagers ne verront pas l'utilité de faire cet arrêt, tandis que les piétonnes, piétons et cyclistes croiront qu'ils sont protégés par l'arrêt pour traverser la rue.

Cette signalisation peut toutefois être recommandée dans une étude technique pour résoudre une problématique de circulation ou de sécurité routière.



Politique de modération de la circulation

5.3.2 Déviations verticales (dos d'âne ou coussin)

Les déviations verticales ne sont pas des mesures de modération préconisées par la Ville de Notre-Dame-des-Prairies afin ralentir les vitesses de circulation.

Les décélérations et accélérations brusques et instantanées en plus du bruit et des vibrations qui y sont associés sont des inconvénients de cette technique de modération de la circulation. Elles participent également au phénomène de déplacement de la circulation sur les rues adjacentes qui ne comportent pas ce type d'aménagement modérateur. Le problème se trouve donc à être déplacé à un autre secteur. Également, pour des raisons de sécurité, celles-ci ne sont pas recommandées si la vitesse pratiquée au 85^e centile avant la mise en place de mesures de modération de la circulation est supérieure à 70 km/h.

6. ENTRÉE EN VIGUEUR

La présente politique entre en vigueur au moment de son adoption par le conseil municipal de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies.



Annexe 1



Politique de modération de la circulation

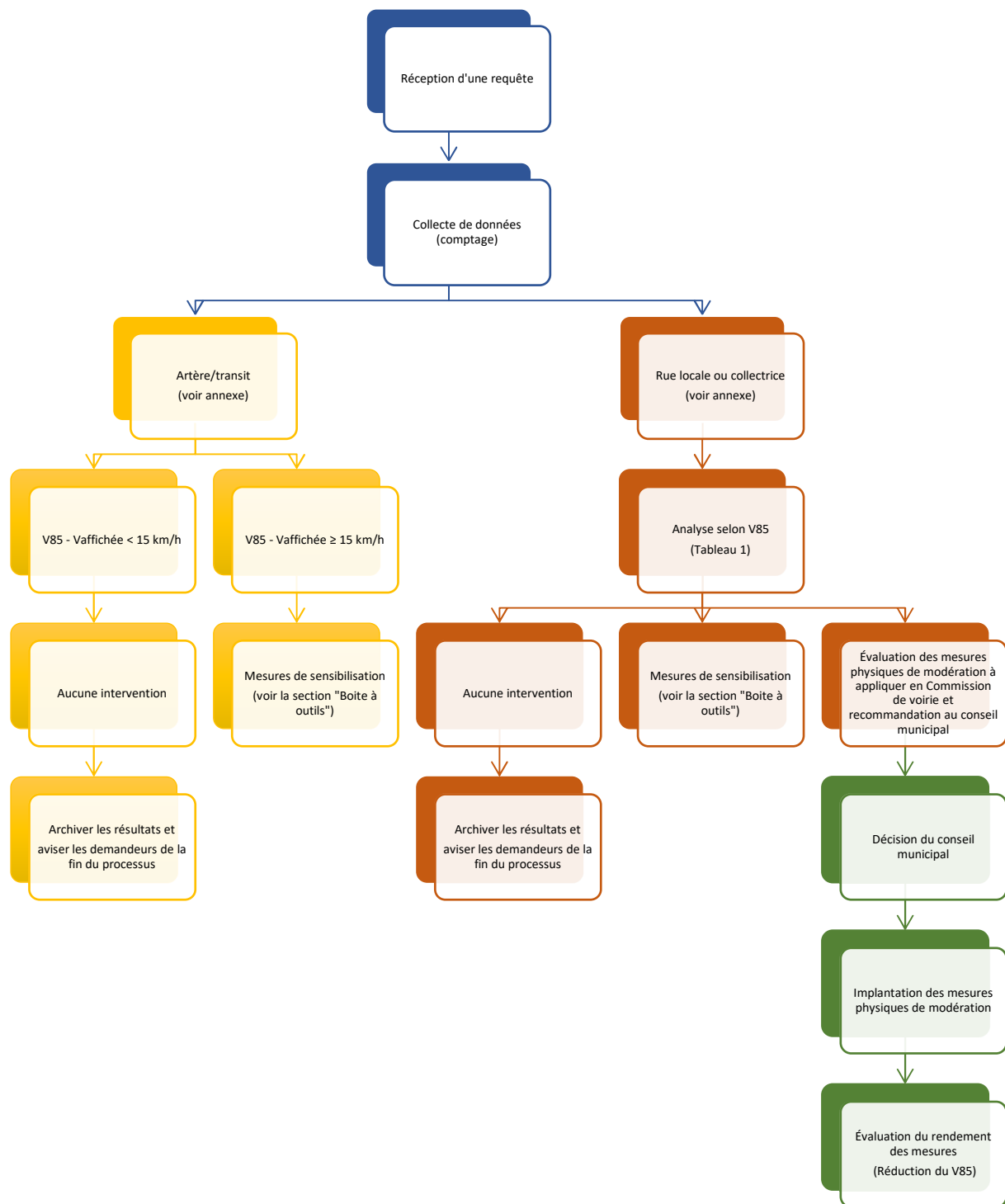


Figure 2 - Arbre décisionnel du processus de requête de vitesse



Annexe 2



Politique de modération de la circulation

Tableau 2 – Classification fonctionnelle du réseau local routier de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies

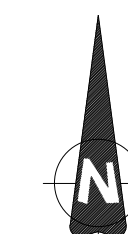
Catégorie	Descriptif	Route(S) appartenant à la catégorie
Routes artérielles	La route artérielle (ou artère) sert de voie de passage à travers différents secteurs de la ville et est caractérisée par un débit élevé de circulation.	- Boulevard Antonio-Barrette - Rue Gauthier Nord entre Brûlé et Antonio-Barrette
Routes de transit	Les routes de transit desservent la population municipale tout en servant de liens directs avec les municipalités avoisinantes.	- Rang de la Deuxième-Chaloupe - Rang Sainte-Julie entre Patrick et Nicole-Mainville
Rues collectrices	Les rues collectrices sont des voies de circulation qui drainent un secteur résidentiel vers une artère ou une route régionale. Leur emprise et leur débit de circulation sont plus grands que ceux des rues locales.	- Rang Sainte-Julie entre Nicole-Mainville et Antonio-Barrette - Avenue des Plaines - Rue Beaupied - Avenue des Bouleaux - Rue Gauthier-N (secteur Riverain) - 3e avenue - Rue Brûlé - Rue Pierre
Rues locales	Les rues locales sont des routes dont la fonction principale est de desservir les zones résidentielles et de donner accès aux propriétés.	L'ensemble des rues n'appartenant pas aux autres catégories

*Les routes numérotées (réseau supérieur) sont de juridiction provinciale, la ville ne peut intervenir sur ce réseau.



Annexe 3

Figure 3 – Carte des limites de vitesse de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies



LÉGENDE



PROJET:

ANNEXE D
RÈGLEMENT 989-2011

CONCEPTION:	DESSINÉ: N.P.
APPROBATION: S.A.	SOURCE:
ÉCHELLE: AUCUNE	DATE: 2015-02-18

LIMITES DE VITESSE

	CHEMIN PRIVÉ
	30 km/h
	40 km/h
	50 km/h
	70 km/h

