



Blainville
inspirante

POLITIQUE MUNICIPALE DE LA GESTION DE LA CIRCULATION, DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ



JUIN 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉFACE	1
2. DÉFINITIONS	2
3. OBJECTIFS	4
4. FONDEMENT DE LA POLITIQUE	5
5. RÔLES, RESPONSABILITÉS ET APPLICATION	6
6. VITESSE	9
7. HISTORIQUE DES COLLISIONS	10
8. MESURES DE MODÉRATION	11
9. PRIORISATION DES SITES	22
10. CAMPAGNE DE SENSIBILISATION LOCALE	23

1. PRÉFACE

La Ville de Blainville, comme la plupart des autres municipalités du Québec, fait face à des enjeux importants de circulation et de sécurité pour les usagers de la route et à mobilité active.

De manière à orienter stratégiquement les décisions relatives aux dossiers traités par le comité de circulation, la Commission sécurité et infrastructures (CSI) désire produire une politique qui mettra en place un cadre décisionnel de façon à appliquer des mesures cohérentes et subjectives en rapport avec les requêtes soumises et traitées.

L'objectif principal de la politique permettra de définir les critères et les paramètres minimaux à respecter avant de mettre en place une mesure de modération de la circulation ou toutes les demandes relatives à la vitesse, à la signalisation, au marquage et à la sécurité.

Enfin, ce document permettra d'établir le processus complet du traitement des requêtes, de la cueillette d'information, de la gestion des données, des relevés ou comptages, de la recommandation, de l'orientation final et du retour au requérant.

Remerciement aux membres du comité de circulation – mars 2024

- Sacha Fournier – *Service du génie*
- Jonathan Tremblay – *Service de police*
- Maxime Gendron – *Service des incendies*
- Gaétan Bigras – *Service des travaux publics*
- Nancy Lemay – *Direction générale*

Version 1 - Adopté par le conseil municipal lors de la séance du 11 juin 2024

2. DÉFINITIONS

Code de la sécurité routière (C.S.R.)

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

Guide canadien d'aménagement de rues conviviales

Document traitant des pratiques de modération de la circulation en milieu urbain et décrivant les conditions et critères de conception pour l'aménagement de mesures de modération de la circulation.

Ce document a été produit par un regroupement d'organismes nationaux et internationaux dont l'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC), l'Institute of Transportation Engineers (ITE) et le Canadian Institute of Transportation Engineers (CITE), en partenariat avec 28 organismes municipaux canadiens.

Vitesse affichée (maximale)

La vitesse maximale permise à un endroit précis identifiée à l'aide de panneaux de signalisation. La limite de vitesse par défaut est de 30 km/h à l'intérieur de l'ensemble des quartiers résidentiels. On retrouve également sur le territoire des vitesses maximales permises de 40 km/h, 50 km/h et même 60 km/h, selon la définition de la route (boulevard, artère, route intermunicipale, etc.).

Vitesse au 85e centile (vitesse pratiquée)

Le 85e centile de la vitesse est un indicateur statistique lié à la vitesse pratiquée; il correspond à la valeur en deçà de laquelle 85 % des véhicules circulent et il est calculé en fonction d'une distribution des vitesses. Le 85e centile de la vitesse est la norme nord-américaine pour les analyses de vitesse.

Mesures de modération de la circulation

Les techniques de modération de la circulation sont une combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifiant le comportement des conducteurs et améliorant les conditions pour les autres usagers de la rue et les citoyens riverains.

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.

Normes de signalisation provinciales

Manuel normatif et légal ayant force de loi, décrété par l'article 289 du Code de la sécurité routière et identifié sous la mention : « Normes – ouvrages routiers – Tome V –signalisation routière – volumes 1, 2 et 3 » et publié par les publications du Québec.

Requête

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

Signalisation

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

Zone parc

Section de route longeant les limites d'un parc public doté de structures de jeux ou de plateaux sportifs et qui est identifié par une signalisation appropriée.

Zone scolaire

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

Rue locale

Route ayant pour fonction la desserte des propriétés adjacentes. On devrait y retrouver très peu ou pas de circulation de transit. Les intersections de ce type de rue sont habituellement gérées par des arrêts (ex.: rue des Liards).

Rue collectrice

Route où l'écoulement de la circulation et l'accès aux propriétés riveraines sont d'égale importance (ex.: rue Marie-Chapleau).

Artère

Route dédiée essentiellement à la circulation en transit (ex. boul. de la Seigneurie).

3. OBJECTIFS

Cette politique s'applique au traitement de toutes les requêtes des citoyens ou des services municipaux visant l'implantation d'une mesure de modération de la circulation sur une voie publique ou d'une modification à la signalisation.

Voici les principaux objectifs de la présente politique, énumérés dans un ordre aléatoire :

- Offrir un environnement sécuritaire et paisible aux citoyens;
- Assurer une gestion rigoureuse des requêtes;
- Simplifier et standardiser le traitement des requêtes;
- Garantir une transparence dans la prise de décisions;
- Renforcer l'uniformisation et la standardisation des interventions;
- Mettre en place des mesures pour assurer le respect de la signalisation et de la vitesse affichée;
- Favoriser les transports actifs;
- Assurer une quiétude sur l'ensemble du territoire blainvillois.

4. FONDEMENT DE LA POLITIQUE

Les rues de la ville sont considérées comme sécuritaires et conformes aux normes de conception routière. Toutefois, bon nombre de conducteurs circulent sur nos routes de façon inappropriée ayant ainsi un impact négatif sur la sécurité et la qualité de vie des citoyens. Le but des mesures de modération de la circulation est d'augmenter la sécurité au-delà des normes prescrites ainsi qu'à assurer la sécurité des citoyens.

Afin d'assurer un respect des limites de vitesse sur nos routes, l'ajout de mesures de modération de la circulation doit être accompagné d'actions policières préventives et répressives ainsi que de campagnes d'information, d'éducation et de sensibilisation à la population.

Enfin, le traitement des requêtes requiert une rigueur afin d'assurer une cohérence et une crédibilité des limites de vitesse affichées sur le territoire, de manière à éviter l'ajout de mesures de modération de la circulation sur des routes présentant une limite de vitesse non adaptée à son environnement.

5. RÔLES, RESPONSABILITÉS ET APPLICATION

Dans le traitement et le suivi des requêtes de la vitesse et de la circulation, ainsi que dans le processus d'implantation des mesures de modération de la circulation, les responsabilités sont partagées.

Réception des plaintes

Les plaintes sont reçues par divers services et sont acheminées par le logiciel des requêtes. Ces requêtes sont acheminées selon les deux scénarios suivants :

- Vitesse : auprès du Service de la police (voir figure 1);
- Autres : au soin du responsable du comité de circulation (Service du génie) et au contremaître signalisation routière (Service des travaux publics).

Figure 1 – Logigramme traitement des requêtes de vitesse

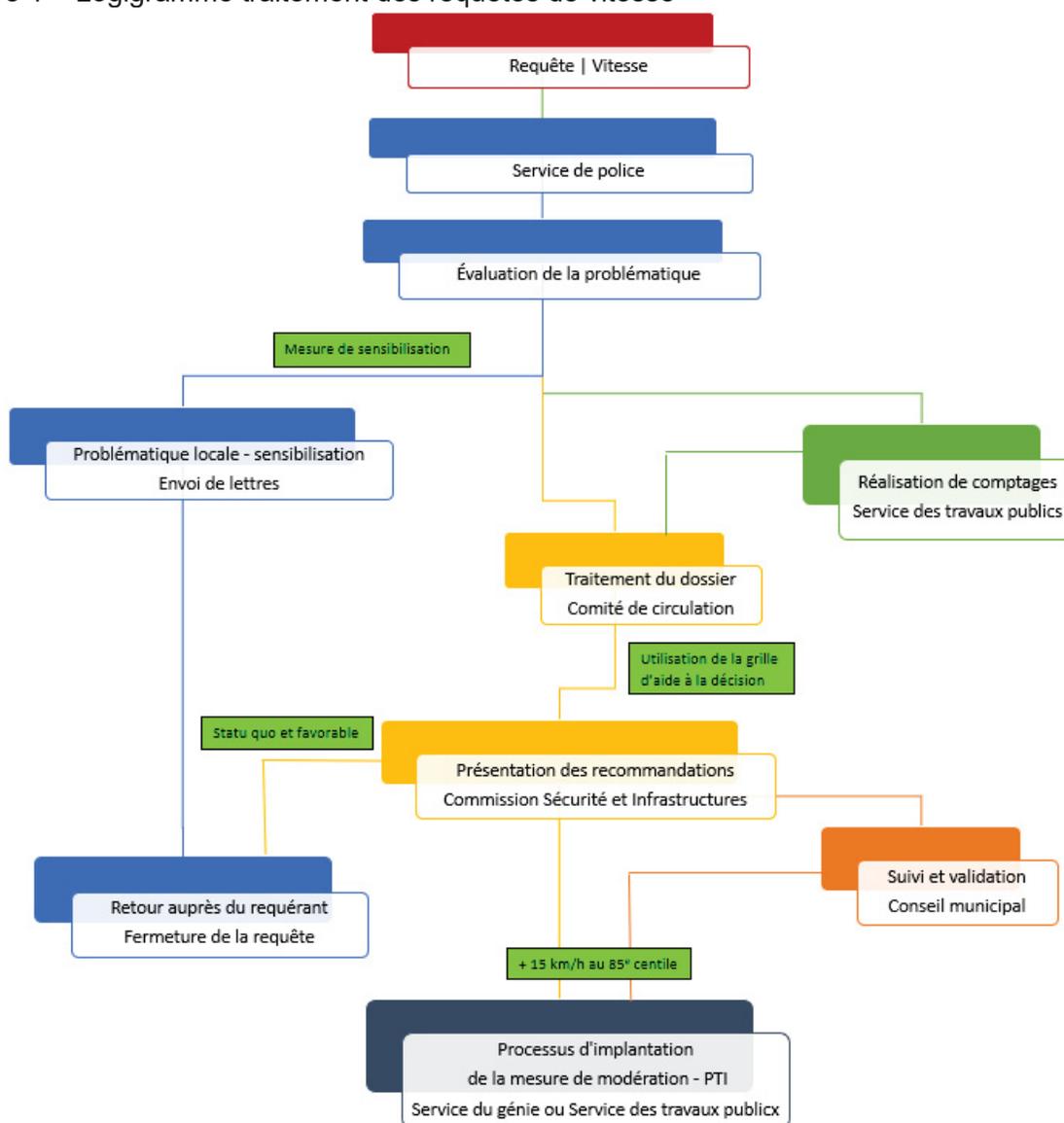
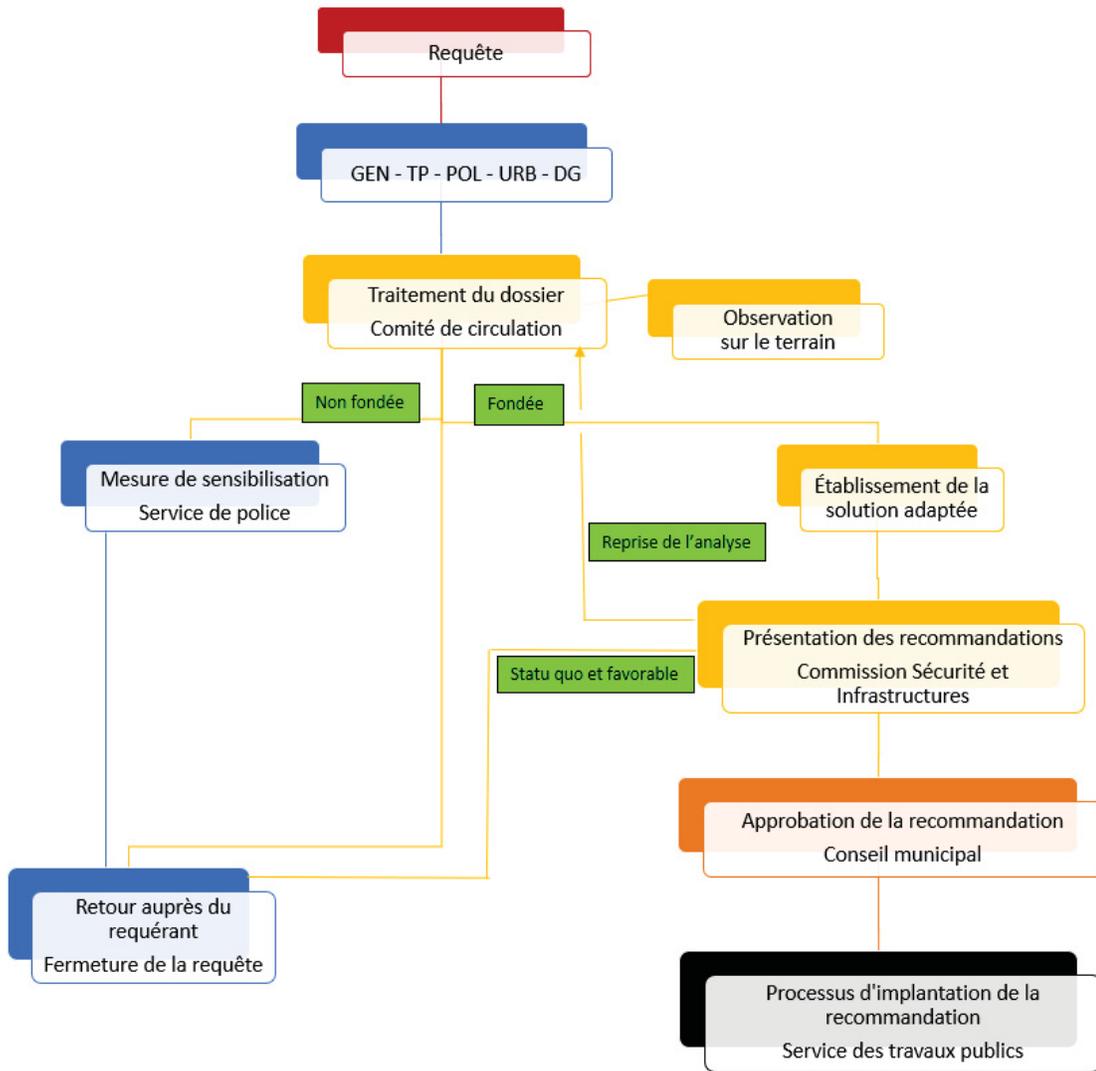


Figure 2 – Logigramme traitement des autres requêtes (signalisation, marquage, sécurité)



Comité de circulation

- Le comité de circulation traite de manière générale sur une base mensuelle les requêtes soumises. Les orientations sont prises en considérant la géométrie de la rue, la vitesse affichée, les accidents antérieurs, la présence d'une zone parc ou d'une zone scolaire, de même que la nature des infrastructures présentes.

Un rapport interne est produit intégrant les recommandations du comité et est ensuite soumis à la CSI pour la prise d'une décision.

Le comité peut également recevoir des mandats spéciaux afin d'étudier des situations particulières ou spécifiques.

Commission sécurité et infrastructures

- La CSI reçoit les recommandations du comité de circulation. Les membres de cette commission composée de deux élus, d'un représentant de la direction générale (DG ou DGA) et du directeur du Service du génie peuvent rendre orienter une décision sur le champ où les prendre en délibéré si la consultation est requise auprès des membres du conseil municipal.

Suivant l'obtention des décisions finales, un retour est produit auprès du requérant par le service ayant reçu et inscrit la demande.

Conseil municipal

- Les membres du conseil municipal doivent voter les résolutions pour les modifications à la signalisation sur la base d'un rapport soumis par le contremaître signalisation routière.

De plus, par l'adoption du plan triennal, ils acceptent les mesures de modération permanentes implantées sur le territoire.

Service des travaux publics

- Ce service veille à mettre en place les décisions relatives à la signalisation routière et au marquage de la chaussée et émet les recommandations nécessaires à l'implantation de signalisation, au conseil municipal.

Service du génie

- Ce service coordonne le comité de circulation, présente les recommandations auprès de la Commission et assure un suivi auprès des autres services de manière à ce que les actions soient prises en charge.

La réalisation des travaux requis suivant la prise d'une décision relève également de ce service.

6. VITESSE

30 KM/H

Une limite de vitesse de 30 km/h s'applique automatiquement à une route longeant une zone scolaire ou une zone parc. La section de route signalée est d'un minimum de 50 mètres ou plus longeant les limites des terrains visés.

Une limite de vitesse de 30 km/h peut aussi s'appliquer lorsqu'une route répond aux conditions suivantes :

- Aucun trottoir, obligeant le partage de la chaussée entre piétons, cyclistes et automobilistes;
- Confort de roulement : la largeur de la chaussée est généralement de 9 mètres et moins;
- Il s'agit d'une rue de typologie « locale ».

40 KM/H

Une limite de vitesse de 40 km/h peut être fixée sur des rues de typologies « collectrice » résidentielles ou à caractère commercial.

Cette limite de vitesse peut aussi s'appliquer lorsqu'une route répond aux conditions suivantes :

- Confort de roulement, la largeur de la chaussée est généralement supérieure à 9 mètres;
- Il y a présence d'un ou de deux trottoirs.

50 KM/H

Une limite de vitesse de 50 km/h est privilégiée sur des rues où les débits de circulation sont plus élevés et où la circulation motorisée est prépondérante par rapport à la vie locale.

Ces rues sont généralement des artères ou des rues collectrices et sont généralement permises aux véhicules lourds.

A **30 km/h**, il est de **120° environ**
A **50 km/h**, il se rétrécit à **90° environ**
A **80 km/h**, il se rétrécit à **60° environ**



7. HISTORIQUE DES COLLISIONS

L'examen de l'historique des collisions peut permettre de cerner les tronçons de route accidentogènes qui affichent de mauvais résultats au point de vue de la sécurité routière. Une fréquence ou un taux de collisions élevé à un endroit donné peut être signe d'un certain nombre de problèmes opérationnels ou géométriques et ne signifie pas nécessairement que la vitesse en est la principale cause. Une analyse plus poussée des types de collisions, des endroits, du moment de la journée, des conditions météorologiques et d'autres facteurs permet de mieux comprendre le rôle que joue la vitesse, le cas échéant, dans les collisions.

D'ailleurs les types de collisions ci-après, dans le cadre desquels une vitesse inappropriée est plus susceptible de constituer un facteur contributif :

- les collisions par l'arrière – les conducteurs n'ont pas anticipé la fin d'une file;
- les sorties de route – les conducteurs évitent les conflits sur la chaussée elle-même;
- les collisions obliques – les conducteurs s'engagent en faisant fi de la priorité de passage.

Il est nécessaire d'analyser les données sur les collisions pour vérifier si ces types de collisions pouvaient également être attribués à d'autres facteurs, comme l'inattention ou la déficience du conducteur, les conditions géométriques (le tracé ou la distance de visibilité) ou d'autres conditions qui ne correspondent pas aux attentes et perceptions d'un conducteur.

8. MESURES DE MODÉRATION

La modération de la circulation est l'expression générale utilisée pour décrire le processus et les mesures visant à résoudre les problèmes concernant le comportement et la vitesse des automobilistes. Lorsque les volumes de circulation, la vitesse des véhicules ou le comportement des conducteurs sont jugés inappropriés compte tenu du type d'utilisation des infrastructures et des activités piétonnières, cyclistes et autres exercées le long de la route, la modération de la circulation peut être envisagée.

L'étude technique devrait déterminer les mesures appropriées de modération de la circulation et les résultats escomptés.

Les autorités chargées de la circulation peuvent aider les automobilistes à percevoir la limite de vitesse comme étant crédible, si elles prévoient des contre-mesures techniques qui justifient la limite de vitesse et correspondent au niveau d'activité, de conflit et de risque que présente le contexte routier.

Sur le territoire de la Ville de Blainville, nous retrouvons une multitude de mesures ayant été mise en place au fil des ans.

Si un enjeu relatif à une problématique de vitesse est soumis par la transmission d'une requête, et validée, la mesure sera implantée. Elle doit obligatoirement respecter un ou plusieurs des critères suivants :

1. Être appliquée sur une rue locale ou collectrice dont la vitesse affichée est inférieure à 50 km/h.
2. Le débit journalier moyen est supérieur :
 - a. Pour une rue locale à 400 véh./j
 - b. Pour la rue collectrice à 1 500 véh./j
3. La longueur du tronçon (rectiligne et sans obstacle) est supérieure :
 - a. Pour une rue locale à 200 mètres
 - b. Pour la rue collectrice à 500 mètres
4. Pour les collectrices à 50 km/h et plus, les demandes seront évaluées distinctement selon les cas soumis.

L'application de mesures en fonction des comptages produits est résumée dans le tableau suivant :

Grille d'aide à la décision – Mesures d'atténuation de la vitesse			
Vitesse	V₈₅		
	30 km/h	40 km/h	50 km/h
Aucune intervention	0 à 9 km/h	0 à 9 km/h	0 à 14 km/h
Sensibilisation – intervention policière	10 à 14 km/h	10 à 14 km/h	15 km/h et +
Intervention physique	15 km/h et +	15 km/h et +	Selon le cas

Dans le cas d'une problématique de transit, les conditions préalables doivent être respectées pour l'implantation d'une mesure, toutefois les recommandations seront appuyées par une étude produite par un expert en transport et mobilité.

Veillez trouver ici-bas la liste de ces mesures d'atténuation de la circulation, incluant les avantages et les inconvénients. Ces mesures peuvent être mises en place individuellement ou regroupées selon l'ampleur de l'impact souhaité.

Mesures de sensibilisation

- Aucune intervention
- Communication personnalisée
- Afficheur de vitesse
 - mobile – radar pédagogique sur remorque
 - permanent – radar pédagogique
- Intervention policière
- Panneaux de communication « citoyen »
- Campagne de sensibilisation

Mesures physiques

- Signalisation de tous genres
- Stèle ou balise
- Bollard
- Dos d'âne temporaire et dos d'âne allongé
- Seuil de ralentissement
- Intersection surélevée
- Goulot
 - Saillie – avancée de trottoir
 - Rétrécissement des voies
 - Chicanes
 - Entrave partielle
 - Entrave permanente
- Système de feux à clignotements rapides (ex. : Kaliflash)

Mesures de sensibilisation

a) *Aucune intervention*

Dans le cas où aucune intervention ne serait jugée nécessaire, un suivi auprès du requérant qui a signalé la problématique et l'intervention sera consigné dans le rapport produit par le Service du génie, et dans le gestionnaire de requête par le service répondant.

b) *Communication personnalisée*

La transmission de communication par le Service de police aux citoyens d'une rue, pour une problématique bien précise. Cette solution s'applique alors que les contrevenants sont généralement des résidents du quartier ou de la rue.

c) *Le radar pédagogique (afficheur de vitesse)*

Il permet aux usagers de la route de constater la vitesse réelle du véhicule. Son affichage permet aussi que la vitesse du véhicule soit vue des autres utilisateurs (piétons, marcheurs, cyclistes) ce qui permet d'ajuster la perception à la réalité. L'utilisation de couleurs variées et de signaux renforce la perception des utilisateurs par la variété des messages.



d) *Intervention policière*

Des interventions ciblées pourront être mises en œuvre par le Service de police. Cette mesure devrait inciter les plus récalcitrants à se comporter d'une façon civique et respectueuse de la réglementation.

e) *Panneaux de communication « citoyens »*

La municipalité pourra rendre disponible aux citoyens le souhaitant des panneaux de signalisation personnalisés. Ceux-ci pourront alors être installés pour une durée pouvant varier entre 10 et 30 jours, directement sur le terrain du citoyen souhaitant participer à la sensibilisation des usagers.

f) *Campagne de sensibilisation*

Dans un premier temps, la Ville peut procéder à une campagne de sensibilisation citoyenne concernant la problématique. Le message peut être diffusé sur les différentes plateformes (site Internet, panneaux électroniques, etc.).

Mesures physiques

a) *Défense de se stationner*

Selon la largeur des rues, des véhicules qui y circulent, des aménagements existants, de la présence de trottoirs, de pistes cyclables et de corridors scolaires, il peut être approprié d'installer des panneaux de défense de stationner sur l'un ou les côtés d'une rue.

Il est préférable de prioriser un seul côté (côté des luminaires) à une signalisation alternative.

Avantages

- Permet une circulation fluide des véhicules;
- Facilite la circulation pour les véhicules d'urgence et véhicules de service comme les camions à ordures et de récupération;
- Améliore la visibilité et la sécurité en longeant les trottoirs/bordures;
- Permet l'implantation de pistes cyclables en chaussée désignée;
- Permet un meilleur mouvement des véhicules dans les courbes;
- Permet un meilleur entretien des rues.

Inconvénients

- Réduit le nombre de véhicules pouvant se stationner sur la rue;
- Contraint les résidents ayant plusieurs véhicules ou recevant des visiteurs.

Critères d'implantation

Il devrait être interdit de stationner aux endroits suivants :

- Du côté de la rue où l'on retrouve une piste cyclable en site partagée (sur la chaussée). Cette restriction devrait se limiter à la période débutant le 15 avril et se terminant le 15 novembre, si la piste n'est pas utilisée l'hiver à d'autres fins (ex.: corridor scolaire).
- À une distance de 15 mètres de chaque côté d'une courbe de 60° et plus, et ce, dans le but de permettre les virages sans avoir à empiéter dans la voie de circulation provenant de la direction opposée à celle où l'on circule.
Cette application doit impérativement venir avec l'ajout d'une ligne axiale pour aider l'automobiliste à demeurer dans sa voie.
- À moins de 5 mètres (où 10 mètres pour les rues se raccordant à un boulevard) d'une intersection, dans le but de permettre le virage sécuritaire des véhicules.
- Près des entrées et sorties de parcs et espaces verts.
- À 5 mètres de chaque côté des passages piétonniers et traverses de rues.



b) *Balises centrales (avec ou sans bollards latéraux)*

Les balises centrales sont utilisées pour rappeler aux automobilistes la limite de vitesse ainsi que la présence des sites à risques (parcs, écoles, traverses piétonnes, etc.). Elles créent un obstacle sur la chaussée qui contribue à la réduction de la vitesse. Elles sont flexibles et doivent être retirées à l'automne.

Avantages

- Obstacle sur la chaussée qui réduit la largeur de la voie;
- Très visible, car situé à la hauteur des yeux;
- Rappel de la vitesse et des zones sensibles;
- Aucun bruit relié aux vibrations;
- Vitesse plus constante entre les balises;
- Aucune nuisance pour les véhicules d'urgence;
- Élément flexible.

Inconvénients

- Utilisation saisonnière seulement;
- Frais récurrents annuels d'installation/désinstallation;
- Inconfort possible des cyclistes dans les rues plus étroites;
- Espaces de stationnement perdus de chaque côté dans les rues étroites;
- Entrave à la circulation lorsque la signalisation n'est pas respectée.

Critères d'implantation

- Rue à double sens (locale, collectrice ou artérielle) d'une largeur minimale de 9 mètres. Pour une largeur inférieure, une évaluation de l'environnement est requise.
- Principalement aux abords des zones de parcs et scolaires, mais peut également être localisées à des traverses piétonnes ou dans le prolongement de sentier piéton.
- Rues potentiellement utilisées par les véhicules d'urgence et autobus urbains, versus l'implantation d'un dos d'âne allongé.
- Segment de rue, avec besoin d'un rappel (vitesse, enfants, etc.).



c) Dos d'âne allongé – Seuil de ralentissement

Le dos d'âne allongé est une partie surélevée de la chaussée qui induit un mouvement vertical aux automobilistes et un inconfort au roulement, amenant les conducteurs à ralentir pour franchir l'obstacle.

Avant d'en planifier la construction, il est préférable de procéder à la mise en place d'un dos d'âne saisonnier en caoutchouc lorsque disponible. Cette méthode permet de vérifier si l'emplacement est problématique pour certains résidents. Si l'emplacement ne cause aucun problème, la mesure sera pérennisée dans les années suivantes.

Avantages

- Réduction de la vitesse à l'approche du dos d'âne;
- Élimination des vitesses excessives;
- Nuisance négligeable pour les cyclistes et piétons;
- Durabilité lorsque la mesure est pérennisée;
- Utilisation comme passage surélevé pour piétons si celui-ci est situé dans le prolongement d'un passage pour piétons;
- Coût modéré à élevé, selon la nature des travaux et aménagements.

Inconvénients

- Nuisance pour les véhicules d'urgence (augmentation du temps de réponse);
- Contrainte pour les véhicules de déneigement;
- Accélération et décélération fréquente entre les dos d'âne (bruit);
- Risque de vibration au passage des véhicules;
- Peu d'effet de modération de la vitesse pour les motos qui peuvent circuler dans l'espace plat le long de la bordure;
- Risque de report de la circulation vers des rues voisines.

Endroits recommandés

- Rue locale peu utilisée par les véhicules d'urgence ou les autobus urbains;
- Zones scolaires et de parcs.

Critères d'implantation

Aucun dos d'âne allongé ne peut être aménagé dans les endroits qui répondent à au moins un des critères suivants :

1. Critères liés à la hiérarchie de la voie de circulation
 - Sur une route numérotée du MTMD;
 - Sur une route intermunicipale;
 - Sur toute rue artérielle et rurale.

2. Critères liés à la géométrie
 - Sur une voie dont la pente est supérieure à 8 %;
 - À moins de 15 mètres d'une courbe;
 - En face d'une entrée charretière, d'une borne d'incendie ou de boîtes postales;
 - À moins de 50 mètres en amont d'un panneau d'arrêt.

3. Critères liés aux caractéristiques de la circulation
 - Sur une route de camionnage;
 - Sur une route desservant une zone industrielle ou commerciale;
 - Sur le parcours d'un circuit d'autobus urbain.

4. Critères liés à la sécurité
 - Sur une voie non éclairée;
 - Dans les secteurs où la limite de vitesse affichée est de 50 km/h et plus.

Préalables pour l'implantation

Un dos d'âne allongé peut être implanté uniquement dans les rues où la limite de vitesse est de 40 km/h et moins. De plus, son installation doit tenir compte des aspects suivants :

- Dos d'âne allongé
 - Est installé dans le prolongement d'un sentier où lorsqu'une seule mesure est requise. Il vise à régler une problématique de vitesse et de transit.



- Seuil de ralentissement
 - Il est généralement installé dans les zones scolaires et de parcs, dans le prolongement des pistes cyclables. Il peut être accompagné d'avancées de trottoir de même que d'un système de feux à clignotements rapides.



Dans les conditions où l'une de ces mesures est implantée dans une rue où une piste cyclable en chaussée partagée est présente, des bollards seront installés pour protéger les usagers vulnérables, sur la ligne médiane et axiale de la piste cyclable, au besoin.

d) *Intersection surélevée*

Une intersection surélevée est créée par un espace où la chaussée a été élevée par rapport au niveau des rues y menant. Le plateau formé par une déviation verticale est bien identifié par du marquage où des matériaux texturés afin de bien indiquer qu'il s'agit d'un espace qui est partagé avec les piétons.

Avantages

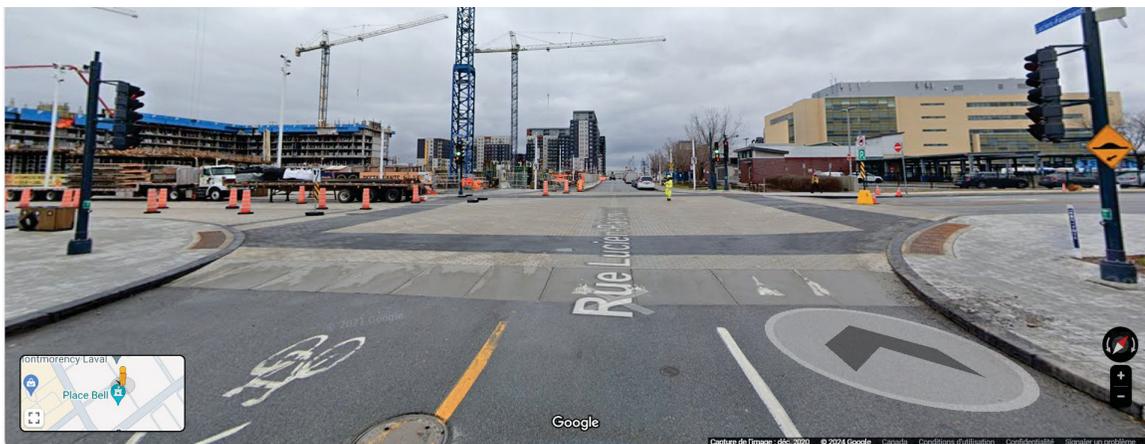
- Permet de bien délimiter les endroits réservés aux piétons;
- Force le ralentissement des véhicules dans toutes les directions et sur le plateau élevé.

Inconvénients

- Coût d'exécution très onéreux;
- Attention particulière requise concernant le drainage.

Préalables pour l'implantation

Cet aménagement s'installe dans une zone scolaire problématique où un enjeu de sécurité important est noté. Il est également implanté dans des rues où une problématique de vitesse excessive est présente et requiert des mesures drastiques pour convertir le comportement des automobilistes.



e) **Mini-giratoire**

L'utilisation du mini-giratoire comme mesure de modération de la circulation ne sera autorisée sur une rue qu'en présence d'un encadrement physique latéral du genre trottoir ou bordure.

Il va sans dire que son usage nécessite une emprise suffisante pour l'implantation et qu'une étude de circulation est requise avant de procéder.



f) Goulot d'étranglement

Un goulot d'étranglement est un rétrécissement ponctuel d'une ou plusieurs voies de circulation grâce à des déviations horizontales implantées au centre de la rue ou sur les côtés de la chaussée.

Cette configuration peut prendre différentes formes et peut, dans certains cas, être amovible, tel que :

- Balises de rétrécissement
- Bacs à fleurs
- Ilots au centre de la rue
- Mini-giratoire ou ilot circulaire
- Chicane par obstacle central ou latéral
- Avancée de trottoir ou de bordure de béton
- Rétrécissement de la chaussée par lignage



Grille d'aide à la décision

	Vitesse au 85e centile		DJMA				Longueur du segment				Présence de transit		Vitesse affichée			Zone scolaire		Zone parc		Géométrie		
	0 à 14 km/h	15 km/h et +	400 véh/j (Locale)		1500 véh/j (Collectrice)		min 200 m (Locale)		min 500 m (Collectrice)		Oui	Non	30 km/h	40 km/h	50 km/h	Oui	Oui	Courbe	Intersection	Linéaire		
			Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non												
Sensibilisation	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓		
Communication	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓		
Radars pédagogiques - remorque	✓	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓		
Radars pédagogiques - permanent	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓		
Des d'âne allongé	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✓		
Seuil de ralentissement	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓		
Intersection surélevée	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓		
Mini giratoire	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✓		
Balises de rétrécissement	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓		
Chicane	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✓		
Avancée de trottoir	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓		
Feux à clignotement rapide	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓		
Rétrécissement de la chaussée	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓		

9. PRIORISATION DES SITES

En fonction des disponibilités budgétaires, il est possible que les sites qui répondent aux critères justifiant l'aménagement de mesures de modération de la circulation ne puissent tous être réalisés lors d'une même année.

À cet effet, une méthode de priorisation des sites admissibles à l'implantation des mesures de modération de la circulation est décrite ici-bas. La Ville respecte cette méthode pour privilégier les sites qui répondent aux critères d'admissibilités.

La priorisation des sites admissibles sera faite de sorte que les zones scolaires et les zones de parcs seront favorisées automatiquement par rapport aux autres rues, et ce, indépendamment du pointage obtenu.

La priorisation est effectuée annuellement en tenant compte des sites nouvellement admissibles ainsi que de ceux admissibles qui n'ont toujours pas reçu de mesures de modération de la circulation.

Critères	Indicateur	Pointage maximum
Vitesse	2,5 points pour chaque km/h au 85 ^e centile supérieur au seuil d'admissibilité de la Politique.	35
Débit	1 point pour chaque tranche de 300 véhicules/jour.	15
Collisions	Dans les 5 dernières années, 5 points pour chaque accident impliquant un usager vulnérable (ex. : piétons, cyclistes).	15
Générateurs de piétons	7,5 points pour chaque générateur de piétons présent à proximité (\pm 250 m) du site à l'étude (ex. : centre pour personnes âgées, garderie en installation, centre communautaire, église, etc.). Les commerces ne sont pas considérés comme des générateurs de piétons. Les écoles et terrains de jeux sont exclus des générateurs de piétons pour les sites situés dans une zone scolaire ou de terrains de jeux.*	15
Absence de trottoir	10 points s'il s'agit d'une rue collectrice qui n'a pas de trottoir continu. 5 points s'il s'agit d'une rue locale qui n'a pas de trottoir continu.	10
Présence de cyclistes	5 points s'il y a présence d'un lien cyclable officiel sur la chaussée longeant la rue ciblée (bande cyclable, chaussée désignée, etc.).	5
Facilités pour piétons	5 points s'il y a présence d'un corridor de sécurité pour écoliers ou d'un passage pour piétons.	5

* Les zones scolaires et les zones de terrain de jeux sont priorisées automatiquement par rapport aux autres rues, et ce, indépendamment du pointage obtenu.

10. CAMPAGNE DE SENSIBILISATION LOCALE

Surveillez les lutins !!

Lorsque la situation répond aux critères d'admissibilité, les citoyens d'une rue ou d'un secteur donné peuvent se mobiliser afin de participer à l'élaboration d'une campagne de sensibilisation locale à la vitesse.

Ce processus doit être pris en charge par les résidents du secteur accompagnés de leur conseiller municipal et du Service de la police qui fera l'analyse des risques associés aux sites.

Cette campagne, d'une durée prédéterminée, vise à sensibiliser localement les usagers de la route à adopter un comportement sécuritaire sur les routes.

Les mesures de sensibilisation locale doivent être approuvées par la Ville avant d'être déployées sur le terrain.



	Vitesse au 85 ^e centile		D/JMA				Longueur du segment				Présence de transit		Vitesse affichée			Zone scolaire		Zone parc			Géométrie	
	0 à 14 km/h	15 km/h et +	400 véh./ (Locale)		1500 véh./ (Collectrice)		min 200 m (Locale)		min 500 m (Collectrice)		Oui	Non	30 km/h	40 km/h	50 km/h	Oui	Oui	Oui	Courbe	Intersection	Linéaire	
			Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non														
Sensibilisation	✓	✓	x	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	x	x	x	✓	x	x	✓	
Communication	✓	✓	x	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	x	x	x	✓	x	x	✓	
Radar pédagogique - remorque	✓	x	x	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Radar pédagogique - permanent	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Dos d'âne allongé	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Seuil de ralentissement	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Intersection surélevée	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Mini giratoire	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Balise de rétrécissement	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Chicane	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Avancée de trottoir	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Feux à clignotement rapide	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	
Rétrécissement de la chaussée	x	✓	✓	✓	x	✓	x	✓	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	