



SAINTE-THÉRÈSE

Ville d'arts, de culture et de savoir

Politique de gestion de la sécurité routière

Adopté le 5 septembre 2023 par le conseil municipal / Résolution No 2023-523

Modifié le 4 décembre 2023 par le conseil municipal / Résolution No 2023-694



Sécurité routière – Vivre, ensemble.

La « sécurité routière » à Sainte-Thérèse, une approche globale de la sécurité qui cible les mesures ayant un impact direct et durable sur la santé et la qualité de vie des citoyens.



Table des matières

- 1. Introduction**
- 2. Réponse aux plaintes**
 - 2.1 Gestion de la vitesse
 - 2.2 Réduction du débit
- 3. Apaisement de la circulation**
 - 3.1 Processus menant à l'implantation d'une mesure d'apaisement de la circulation (MAC)
 - 3.2 Critères d'implantation d'une MAC
- 4. Objectifs des MAC**
- 5. Les MAC proposées**
 - 5.1 Afficheurs de vitesse
 - 5.2 Saillies de trottoir
 - 5.3 Balises ou bollards
 - 5.4 Dos d'âne
 - 5.5 Impasses et entraves
 - 5.6 Passages pour personnes
 - 5.7 Passages surélevés pour personnes
- 6. Processus de traitement des requêtes des citoyens**
- 7. Les normes pour la limite de vitesse**
 - 7.1 Zones de 30 km/h
 - 7.2 Zones de 40 km/h
- 8. La démarche d'intervention**
 - 8.1 Identification de la problématique
 - 8.2 Analyse de la situation
 - 8.3 Élaboration d'un plan d'intervention
 - 8.4 Aucune intervention
 - 8.5 Évaluation des effets des mesures
 - 8.6 Mise en œuvre de mesures complémentaires
 - 8.7 Suivi périodique
- 9. Autres mesures**
- 10. Plan de déplacement scolaire**
- 11. Le réseau cyclable et piétonnier**

ANNEXE 1 Plan directeur des pistes cyclables (à venir)

N.B. Ce guide de référence est évolutif



1 Introduction

La ville de Sainte-Thérèse est une ville proactive et dynamique sur le plan économique, social et événementiel. Nous remarquons que des centaines d'étudiants additionnels fréquentent le Collège Lionel-Groulx chaque année.

Les citoyens aiment Sainte-Thérèse et considèrent que c'est une ville sécuritaire pour y habiter, y profiter des offres de service, y venir étudier ainsi qu'y assister aux spectacles et activités culturelles. De plus, la ville est reconnue pour avoir plusieurs écoles primaires et secondaires, de magnifiques parcs et espaces verts de même que des secteurs résidentiels paisibles. La population compte des aînés et des familles avec enfants qui recherchent un environnement sain, calme et sécuritaire.

Un des enjeux majeurs à Sainte-Thérèse est, sans contredit, la sécurité routière sur le territoire. Parmi les préoccupations des citoyens, mentionnons les excès de vitesse et les comportements fautifs de certains automobilistes, l'accès à des pistes cyclables sécuritaires et des traverses piétonnières bien identifiées. L'aspect de la quiétude est très important.

La Ville souhaite encadrer la **gestion de la sécurité routière** sur son territoire dans le but de :

- Faire respecter la vitesse indiquée;
- Favoriser les déplacements actifs;
- Améliorer la sécurité routière;
- Assurer la fluidité des déplacements dans la municipalité;
- Assurer un meilleur partage de la route.

Ce document présente une politique qui respecte les critères minimaux pour assurer une meilleure coexistence des usagers sur les voies publiques. En plus de suivre les recommandations du Tome V - Signalisation routière, qui présente l'ensemble des normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable relatives à la signalisation des routes et des voies cyclables, le comité CSR analysera l'environnement des mesures proposées ainsi que l'impact de toute mesure implantée à proximité de terrains privés sur les citoyens concernés. Ces normes ont été élaborées afin d'établir les exigences du Ministère en matière de signalisation, dont certaines revêtent un caractère obligatoire.

De plus, il est important de noter que nous nous sommes inspirés des succès et des politiques similaires mises en place dans d'autres villes environnantes.

Ces mesures devraient être intégrées à même la planification de nouveaux développements urbains et les actuels afin d'en bénéficier au fil du temps.



C'est avec une vision d'ensemble locale et régionale que la Ville souhaite employer les mesures d'atténuation les plus appropriées pour s'assurer des résultats attendus.

Des solutions pour des rues plus sécuritaires sont proposées :

- Adopter une approche systémique pour agir sur l'ensemble du réseau routier local;
- Hiérarchiser notre réseau routier selon l'usage et le type de rues (rues, routes, artères, collectrices) et ainsi mieux cibler les interventions appropriées;
- Modérer la vitesse de circulation sur les rues locales (conception, signalisation, modérateurs de vitesse);
- Rééquilibrer le partage de l'espace entre les différents utilisateurs des voies publiques par les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, micromobilistes et aides à la mobilité motorisée (AMM));
- Dans certaines occasions, favoriser le transport actif et la micromobilité* urbaine.

*Définition de micromobilité : Ensemble des moyens de transport pour les petits trajets, tels que la trottinette, le monoroué ou le gyropode.

Agir sur la vitesse

Plusieurs solutions permettent à la Ville d'aménager des milieux de vie plus sécuritaires et plus favorables au transport actif.

Les automobilistes ont tendance à adapter leur vitesse en fonction de l'environnement dans lequel ils circulent, oubliant la signalisation. Ainsi, une voie de circulation large et sans obstacle apparent incite à circuler plus rapidement.

La vitesse est l'une des principales causes d'accidents. Plus la vitesse est élevée, plus les risques et la gravité des blessures augmentent lors d'un impact, particulièrement pour les usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes.

Une mesure d'apaisement de la circulation est installée là où des problèmes de vitesse et de sécurité ont été constatés.



2 Réponse aux plaintes

Les plaintes en matière de sécurité routière des résidents de la ville de Sainte-Thérèse sont soumises par les demandeurs à la Régie de police Thérèse-De Blainville via le site Internet de la RIPTB. Ces plaintes recevront un numéro de référence et la RIPTB en assurera le suivi. Des recommandations seront soumises au comité de la sécurité routière (CSR) par la suite.

Ces plaintes seront traitées soit par des interventions policières et/ou des actions municipales, par l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation locale.

Lorsque les plaintes sont soumises aux élus, les plaignants sont dirigés vers le bureau du directeur de la sécurité et du mieux-être (DSME), par courriel ou téléphone.

Si la plainte est faite à un employé municipal ou à la réception de la Ville, la plainte sera envoyée au DSME qui en assurera le suivi.

2.1 Gestion de la vitesse

La vitesse agit directement sur les capacités du conducteur (temps de réflexe, vision, etc.) et sur la distance de freinage ce qui a un impact sur la capacité d'éviter des collisions. Elle a aussi un effet direct sur la gravité des blessures.

La réglementation de la vitesse et les limites de vitesse visent à compléter le jugement de l'automobiliste pour fixer les vitesses qui sont raisonnables et convenables compte tenu de la configuration d'un lieu, la circulation, la température et les conditions routières.

Les limites de vitesse sont imposées afin d'assurer une coexistence paisible de tous les usagers de la route, d'assurer une bonne fluidité de la circulation et de réduire les accidents.

La limite de vitesse doit représenter le point d'équilibre raisonnable entre la mobilité et la sécurité.



2.2 Réduction du débit et stratégie d'apaisement

Le débit, soit le volume de véhicules à moteur dans un laps de temps donné, est une considération importante lors du choix des mesures d'apaisement. Le débit est donc un facteur qui augmente le nombre de conflits potentiels, selon les types d'aménagement et conséquemment le nombre de collisions et de victimes. Plus on circule sur la route, plus il y a de véhicules et plus on risque d'avoir des collisions.

Des aménagements dédiés comme les voies cyclables et les trottoirs ne sont pas à proprement parler des mesures d'apaisement. Toutefois, s'ils sont ajoutés en réduisant la largeur d'une voie de circulation, lorsqu'il y a un bon volume de piétons/cyclistes, ils contribuent à l'effet d'ensemble. Avec le *partage de l'espace* ainsi favorisé, on obtient la réduction du débit et de la vitesse des véhicules routiers.

Le choix doit se faire en considérant chaque situation particulière (le secteur et le quartier). La stratégie d'apaisement doit s'adapter selon les problèmes soulevés et un portrait précis du bâti, du transport et des autres données pertinentes, pour être cohérente avec l'environnement.

En ayant recours à différentes mesures de modération de la circulation dans l'aménagement dans ses rues locales ou collectrices, la Ville pourra obtenir la collaboration de ses usagers de la route, ce qui améliorera la sécurité et la qualité de vie des citoyens. Lorsqu'implantée avec succès, une mesure d'atténuation atteint pleinement ses objectifs et ne nécessite pas d'interventions policières constantes.

Priorisation des mesures

Afin de cibler les priorités d'intervention, des critères ont été définis, pour comparer les mesures entre elles. Voici les principaux éléments permettant de définir une priorité de sécurité routière :

- L'importance de la problématique de sécurité routière après l'analyse et les observations (gravité et fréquence des accidents);
- La capacité de la mesure proposée à pallier ce problème;
- La faisabilité et le coût d'implantation de l'intervention proposée;
- L'interdépendance avec d'autres interventions.

L'implantation des mesures, après la phase primaire, peut être transitoire, afin d'intervenir rapidement et en évaluer l'efficacité et, aux besoins, ces mesures peuvent-être déplacées ou retirées si jugées inefficaces.



3. Apaisement de la circulation

Qu'est-ce que l'apaisement de la circulation ?

Parmi les diverses stratégies de gestion de la vitesse, la plus efficace est l'**apaisement de la circulation**, qui consiste à modifier l'aménagement physique de la rue de manière à contraindre les automobilistes à ralentir.

En plus de réduire la vitesse, les mesures d'apaisement, lorsqu'elles sont appliquées sur les rues locales, peuvent y dissuader la circulation de transit et inciter les automobilistes à emprunter des rues dont le gabarit est mieux adapté.

Elles contribuent ainsi à créer des milieux de vie plus sécuritaires et plus conviviaux.

3.1 Processus menant à l'implantation d'une mesure d'apaisement de la circulation (MAC)

Avant tout déploiement, les demandes d'ajout de mesures d'apaisement de la circulation dans les rues locales sont analysées de façon rigoureuse par le comité CSR. Elles peuvent être proposées par les citoyens, les élus, la RIPTB ou les employés municipaux. Ces demandes sont envoyées au DSME.

*NB Les mesures ne devraient pas être implantées sur une artère ou sur un lien avec un important transit pour camions où la circulation de véhicules lourds est plus importante.

3.2 Critères d'implantation d'une MAC

Si un enjeu de sécurité évident est soulevé et validé par une analyse, la mesure sera implantée. Elle doit alors respecter l'un ou plusieurs des critères suivants :

- Être appliquée sur une rue locale ou une collectrice urbaine, dont la vitesse affichée est égale ou inférieure à 40 km/h;
- L'analyse sera fondée sur le tableau démontrant le nombre de véhicules qui dépassent la limite de vitesse permise suite aux rapports des cinémomètres;
- Le débit sera évalué;
- La vitesse analysée V85 est une mesure de référence;
- L'aménagement est inadapté au contexte (ex. : il manque de visibilité, incompatibilité entre les différents modes de transport, etc.);
- Une priorité est apportée lors des mesures aux abords des écoles et des parcs.



4. Ce que permettent les MAC

Avec ces mesures, la Ville souhaite :

- Assurer la sécurité des personnes lors de leurs déplacements notamment près des parcs et des écoles;
- Améliorer la fluidité de la circulation dans les différents quartiers.

Ces mesures permettent de :

- Réduire le débit et la vitesse des véhicules;
- Augmenter le sentiment de sécurité;
- Diminuer la pollution sonore;
- Favoriser les déplacements actifs : vélo, marche, course à pied, etc.;
- Favoriser le partage des voies pour réduire les conflits entre les usagers;
- Améliorer la qualité de vie dans les quartiers.

5. Les MAC proposées sont :

Dans les rues secondaires, les balises constituent la mesure généralement appropriée. Pour les espaces aux abords des écoles et des parcs, les rues de contournement, et occasionnellement pour les rues collectrices, le dos d'âne allongé est la mesure suggérée. Concernant les artères, le comité proposera les mesures de trottoir avancé ou mesure de rétrécissement de la voie, même l'ajout de feux de circulation.

5.1 Afficheur de vitesse

Description et caractéristiques

Il s'agit d'un dispositif électronique installé dans une rue afin de collecter des données et sensibiliser les automobilistes à adopter une vitesse respectant la limite affichée. Le dispositif permet de relever la vitesse des véhicules et de projeter ladite vitesse sur un écran.

L'affichage informe les conducteurs sur leur propre vitesse et les incite à ralentir si celle-ci dépasse la limite permise. Ces équipements permettent aussi d'enregistrer les vitesses et les débits à des fins de statistiques dans le but de justifier l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation.



La collecte de données se fait généralement sur plusieurs jours (7 à 10) afin de recueillir un échantillon représentatif pour les analyses futures réalisées par les experts du comité CSR.

Cette mesure peut être permanente en fonction du type de la rue (collectrice ou artère) ou temporaire afin qu'elle soit déplacée pour favoriser l'éducation des usagers du secteur local (30 à 60 jours).

Avantages :

- Sensibilise et incite les automobilistes à réduire leur vitesse sans nécessiter une intervention policière;
- Informe les résidents de la vitesse réellement pratiquée sur leur rue.

Limites :

- Peut seulement réduire la vitesse pratiquée des usagers de manière ponctuelle et à l'approche du dispositif;
- Effet temporaire qui diminue dans le temps.

5.2 Saillies de trottoir

Description et caractéristiques

Les saillies de trottoir, ou la surlargeur aménagée à un carrefour, entre deux intersections ou près d'un passage, réduisent le confort des automobilistes et les incitent à ralentir. Cette mesure peut être implantée à une intersection, à un passage surélevé pour piétons ou à des chicanes (obstacles aménagés sur une rue qui contraignent les conducteurs à les contourner et à ralentir sa vitesse). Une avancée de trottoir peut être aménagée d'un des côtés ou des 2 côtés de la rue, selon la largeur disponible.

Avantages :

- Augmente la visibilité aux coins des rues pour les piétons et les automobilistes, particulièrement lorsque le stationnement sur rue est permis;
- Empêche le stationnement illégal d'un véhicule aux coins des rues;
- Réduit la vitesse lors des manœuvres dans le carrefour en créant une contrainte au passage;
- Réduit la distance de traversée des piétons dans la rue, ce qui limite leur exposition aux véhicules;
- N'affecte pas le temps de parcours des véhicules d'urgence et du transport en commun.



Limites :

- Complique les manœuvres de virage des plus gros véhicules;
- Ne convient pas aux rues trop étroites.

5.3 Balises

Description et caractéristiques

Une balise est un type de mesure d'apaisement de la circulation ayant pour but de réduire les vitesses pratiquées en réduisant la largeur des voies de circulation à certains endroits précis.

Pour les rues de 9 mètres et de 11 mètres de largeur, une balise est installée de chaque côté des voies de circulation afin de réduire la largeur de la chaussée. Pour les rues de plus de 11 mètres de largeur, une balise est installée de chaque côté de la chaussée ainsi qu'au centre.

Avantages :

- Ne crée pas de nuisance pour les véhicules d'urgence, car la balise est flexible;
- Mesure peu coûteuse.

Limites :

- Offre un aménagement saisonnier seulement, car la balise doit être retirée l'hiver;
- Fragilise le revêtement.

5.4 Dos d'âne allongé ou plateau élevé

Description et caractéristiques

Il s'agit d'un bombement transversal de la chaussée aménagé sur une rue. Un dos d'âne allongé ou une traverse piétonne surélevée oblige les automobilistes à réduire leur vitesse près d'un passage fréquemment emprunté par des piétons.

*Il est recommandé par le comité CSR que le dos d'âne allongé ait entre quatre et cinq pouces (100 et 125 mmm) de hauteur.

Critères d'implantation

Un dos d'âne allongé peut être implanté pour réduire les vitesses pratiquées dans une rue locale collectrice résidentielle.

Le dos d'âne allongé avec plateau est pertinent dans les intersections.

Avantages :

Réduit la vitesse pratiquée près de son emplacement.

Peut décourager la circulation de transit, soit la circulation des automobilistes qui n'habitent pas le quartier.

Limites :

Ne réduit la vitesse que près de son emplacement.

Peut augmenter l'amplitude du bruit produit par les moteurs et les suspensions des véhicules.

Peut augmenter le temps de parcours pour les services d'urgence.

Peut entraîner un déplacement des débits sur les axes résidentiels parallèles dépourvus de mesures similaires.

Moins convivial pour les cyclistes et les personnes à mobilité réduite.

Est plus adapté aux rues à caractère résidentiel (rues locales ou collectrices mineures) ou aux abords de parcs et d'écoles primaires.

5.5 Impasses et entraves

Description et caractéristiques

L'impassse consiste à implanter un obstacle infranchissable pour les véhicules dans le but de réduire la circulation ne se destinant pas au secteur immédiat. L'impassse peut être implantée à une des extrémités de la rue ou de façon à séparer un tronçon en deux sections de circulation distinctes.

L'entrave physique limite les manœuvres à l'accès d'une rue de façon à inciter la circulation périphérique à emprunter un parcours approprié. Mise à part quelques contraintes, les résidents ont tout de même accès à leur rue à cet endroit.

Dans la mesure du possible, ces mesures ne devraient qu'impacter les déplacements par véhicule. Les aménagements pour piétons et cyclistes sont maintenus.



Avantages :

- Élimine la circulation ne se destinant pas au secteur immédiat (impasse).
- Réduit grandement la circulation ne se destinant pas au secteur immédiat (entrave).

Limites :

- Complique l'accès par véhicule pour les résidents à certains secteurs de leur quartier.
- Peut entraîner la circulation sur des espaces inappropriés pour contourner les entraves. Peut augmenter le temps de parcours pour les services d'urgence.

5.6 Passages piétonniers entre deux intersections

Description et caractéristiques

Le passage pour piétons avec marquage jaune indique la présence d'un endroit où doivent traverser les piétons entre deux intersections. Ce type de passage est aménagé là où la circulation n'est pas gérée par des arrêts ou des feux de circulation. Il permet de signaler un passage où les piétons ont la priorité lorsque la demande est suffisante (calculs prescrits par le ministère des Transports (MTQ)).

Critères d'implantation

L'ajout d'un passage pour piétons doit se faire dans le respect des normes de signalisation du MTQ. Pour justifier l'implantation de ces passages, les critères suivants doivent être respectés :

Il n'y a aucune intersection gérée par des arrêts ou des feux de circulation à moins de 100 mètres de l'endroit où le passage est situé ;

La distance de visibilité du passage est adéquate selon les normes du MTQ ;

Le nombre de piétons traversant un certain tronçon de rue atteint les seuils définis par les normes du MTQ ;

La limite de vitesse permise sur l'axe routier est d'un maximum de 70 km/h.

*À noter que les passages pour personnes avec feux clignotants sont aussi régis par des normes d'implantation du MTQ.



Avantages :

- Réduit la distance de marche des piétons pour traverser un axe routier lorsque les intersections gérées sont éloignées.

Limites :

- Peut procurer un faux sentiment de sécurité aux piétons. Mesure peu respectée par les automobilistes au Québec.

5.7 Passages surélevés pour personnes

Description et caractéristiques

Un passage surélevé pour personnes oblige les automobilistes à réduire leur vitesse aux abords du passage, là où les piétons et/ou les cyclistes doivent traverser la rue entre deux intersections.

Afin d'améliorer la visibilité du passage, canaliser davantage la circulation et rehausser l'esthétique de la rue, des aménagements paysagers peuvent être ajoutés. Ces derniers seront souvent représentés par des avancées de trottoir ou des surlargeurs végétalisés.

Critères d'implantation

Pour implanter un passage surélevé pour piétons, les critères d'implantation des dos d'âne et des passages pour personnes doivent être respectés. De plus, l'amélioration de l'éclairage sera nécessaire.

Avantages :

- Réduit la vitesse pratiquée près de son emplacement;
- Augmente la visibilité de la traverse et des usagers;
- Accentue la priorité piétonne/cycliste et peut donc réduire les conflits;
- Peut décourager la circulation de transit des personnes qui n'habitent pas le quartier;
- Mesure efficace à l'année.

Limites :

- Ne réduit la vitesse que près de son emplacement;
- Peut augmenter l'amplitude des bruits produits par les moteurs et les suspensions des véhicules;
- Peut augmenter le temps de parcours pour les services d'urgence.
- Peut entraîner un déplacement du flux de la circulation sur les axes résidentiels dépourvus de mesures similaires;



- Est moins convivial pour les cyclistes et les personnes à mobilité réduite;
- Est plus adapté aux rues à caractère résidentiel (rues locales ou collectrices mineures) ou aux abords de parcs et d'écoles.

5.8 Marquage de la chaussée

Les marques sur la chaussée sont constituées non seulement de lignes longitudinales, mais aussi de flèches, de symboles (boucles de détection de véhicules), de traverses pour piétons, de lignes d'arrêt, etc. Elles servent à identifier les usages des voies de circulation et à indiquer les mouvements à exécuter. Elles complètent les indications des panneaux de signalisation.

Peu coûteux, mais s'efface rapidement.

5.9 Dos d'âne

Cette mesure peut être appropriée dans un stationnement, virage serré ou intersections.

6. Les normes pour la limite de vitesse

La ville est traversée par des autoroutes et des rues artérielles qui sont sous le contrôle du ministère des Transports du Québec.

La Ville souhaite appliquer un ensemble de normes de base adéquates

- Pour assurer la crédibilité de la signalisation aux résidents et aux visiteurs;
- Pour encourager l'augmentation des transports actifs et collectifs;
- Pour tenir compte des usagers vulnérables;
- Pour assurer l'efficacité du contrôle policier;
- Pour augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité.

Dans le cadre d'une planification d'ensemble, voici les lignes directrices qui guident les choix de base pour le territoire.

6.1 Zones à 30 km/h

La Ville délimite une zone de 30 km/h lors d'une zone scolaire et d'une zone de terrain de jeux. Cette section de route longe les limites du terrain d'un



établissement d'enseignement primaire ou secondaire. La section de route signalisée est d'environ 100 m de rayon du terrain de l'école.

Une zone de terrain de jeux est une section de route longeant les limites d'installations récréatives publiques utilisées principalement par des enfants.

Donc les parcs avec des jeux et non les espaces verts. La section de route signalisée est d'environ 100 mètres du parc. **Lorsque certaines conditions spécifiques s'appliquent, la Ville peut délimiter une rue à 30 km/h :**

- Rue qui sert de contournement;
- Rue étroite;
- Stationnements sur rue;
- Transport scolaire;
- Mobilisation citoyenne.

6.2 Zones à 40 km/h

Dans un contexte d'harmonisation et de hiérarchie des limites de vitesse à l'échelle de la Ville, une limite de vitesse de 40 km/h est la norme sur les rues locales résidentielles. Elle peut être appliquée sur des rues collectrices où l'activité commerciale ou résidentielle est dense.

7. La démarche d'intervention

Pour une vue complète, une démarche d'évaluation systématique et identique est nécessaire pour chacune des problématiques soulevées concernant la circulation.

La démarche consiste en 7 étapes :

1. Identification de la problématique
2. Analyse de la situation et collecte de données
3. Élaboration d'un plan d'intervention, si nécessaire
 - Suivi auprès du conseiller du district concerné
 - Décision du Conseil si nécessaire
4. Implantation des mesures d'intervention adoptées
5. Évaluation des effets des mesures
6. Mise en œuvre de mesures complémentaires
7. Suivi périodique

Un suivi sera fait auprès du requérant au courant du processus.



7.1 Identification de la problématique

L'identification de la problématique débute avec le soulèvement d'une plainte de la part d'un citoyen ou d'une problématique identifiée par le corps de police, un membre du conseil ou un membre de l'administration municipale.

Dans tous les cas, une requête devra être enregistrée dans le tableau CSR et/ou au service de la circulation de la RIPTB.

Celle-ci portera un numéro d'identification unique qui sera communiqué au plaignant pour permettre le suivi de l'avancement de la requête. Pour être valides, les coordonnées du demandeur doivent être obligatoirement inscrites au formulaire sans quoi la plainte est irrecevable.

Cette méthodologie permet d'accumuler une banque de données qui permettra de mieux répondre aux demandes, car nous serons en mesure d'avoir un portrait complet des plaintes, de leur localisation, et ce, au fil des ans.

7.2 Analyse de la situation et collecte de données

La deuxième étape consiste à faire le diagnostic en évaluant la zone problématique et son périmètre immédiat.

Une visite terrain sera effectuée pour bien comprendre la demande et comprendre l'environnement, le secteur avoisinant et les contraintes à considérer.

Les éléments suivants sont pris en compte :

- Type de secteur (résidentiel, commercial, industriel, institutionnel);
- Panneaux de signalisation du secteur;
- Présence d'obstacles particuliers;
- Géométrie du lieu (bordures, trottoirs, fossés, surface de roulement);
- Présence de contraintes (écoles, garderie, commerces, véhicules lourds).

Si nécessaire, l'analyseur de vitesse est installé pour une période d'au moins sept jours afin de connaître exactement la vitesse, le débit, le type de véhicules sur un ou plusieurs tronçons de rue.

Par la suite, les Services techniques étudieront les observations et les données recueillies de l'analyseur de vitesse afin d'évaluer s'il y a une problématique.

Dans le cas où il n'y a aucun avantage à changer ou implanter une mesure supplémentaire, le processus prend fin, les citoyens concernés sont informés et la requête est fermée. Elle demeure accessible dans l'historique pour étude ultérieure au besoin.



7.3 Élaboration d'un plan d'intervention

Les Services techniques identifient une ou des solutions possibles pour la soumettre en consultation au comité CSR. Selon l'envergure, une consultation citoyenne peut être organisée et/ou l'approbation du conseil municipal peut être nécessaire.

Plusieurs mesures d'apaisement peuvent s'offrir en fonction des résultats des critères analysés telles que la sensibilisation et la mise en place d'interventions physiques. Il est toutefois possible qu'après l'analyse, aucune mesure ne soit nécessaire.

7.4 Aucune intervention

Dans les cas où aucune intervention n'est jugée nécessaire, un suivi sera fait auprès de la personne qui a signalé la problématique de même qu'au conseiller du district concerné et l'intervention sera consignée dans le gestionnaire de requête aux fins de statistiques.

Sensibilisation des usagers

L'afficheur de vitesse est l'outil privilégié pour la sensibilisation des usagers.

Il permet aux usagers de la route de constater la vitesse réelle du véhicule.

Intervention policière

Une intervention policière avec émission de contraventions de façon systématique pourrait suivre, advenant le cas où la problématique persiste, c'est-à-dire : une proportion importante de vitesse excessive est observée.

Cette mesure devrait inciter les plus récalcitrants à se comporter d'une façon civique et respectueuse de la réglementation.

L'intervention physique transitoire ou/et permanente

Cette étape consiste en la modification ou l'ajout de mesures de modération de la circulation. Entre autres, il peut s'agir de l'implantation de balises, du rétrécissement des voies, de la modification de la limite vitesse ou de la signalisation.

Le choix sera adapté à la situation, à la problématique et aux objectifs visés. Dans la majorité des cas, plusieurs options sont jumelées. Une mesure physique nécessite la plupart du temps du marquage au sol et des panneaux de signalisation.



Implantation des mesures d'intervention adoptées

L'implantation peut se faire en une ou plusieurs étapes, selon le coût et le degré de confiance dans la solution. Ceci permet d'ajuster au besoin.

Une campagne d'information précédera la mise en vigueur pour préparer les citoyens. Selon les mesures, une période de transition de deux à quatre semaines sera prévue.

7.5 Évaluation des effets des mesures

Une évaluation de l'effet des mesures implantées doit être faite pour valider l'impact du plan.

Les plaintes citoyennes suivant l'implantation feront l'objet d'un suivi et seront compilées pour faire partie du rapport sur le plan d'intervention.

Trois mois après l'implantation, l'analyseur de trafic sera implanté pour une collecte de données sur le trafic pour une période de 14 jours.

La compilation des plaintes et les données du trafic seront analysées par les Services techniques et intégrées au rapport présenté au comité de sécurité et au conseil municipal.

7.6 Mise en œuvre de mesures complémentaires

Si la problématique de vitesse n'est pas réglée, les Services techniques proposeront des ajustements ou l'ajout de nouvelles mesures pour adresser les lacunes. Ces ajustements chemineront au comité CSR et au conseil pour endossement.

7.7 Suivi périodique

L'examen des plaintes des citoyens et des développements en cours ou prévus à court terme permettra d'identifier la nécessité d'une nouvelle collecte d'information pour s'assurer de la durabilité des mesures en place.



8. Autres mesures :

Modification de la signalisation

Une modification de la signalisation peut également avoir des effets bénéfiques en tant que mesure d'atténuation de vitesse.

Elle doit cependant faire l'objet d'une analyse pointue afin de ne pas déplacer une problématique ailleurs sur les rues avoisinantes. De plus, elle doit être accompagnée d'autres mesures d'apaisement de la circulation.

N.B. L'installation de panneaux d'arrêt doit satisfaire des critères précis, car ils peuvent donner un faux sentiment de sécurité aux usagers. Un trop grand nombre de panneaux d'arrêt fait en sorte que les automobilistes finissent par ne plus les respecter, en plus de nuire à la fluidité des déplacements. Les déplacements se font dans le but de se rendre d'un point A à un point B, et ce, dans l'espace de temps le plus court.

Il doit absolument y avoir une notion de danger entre les différents usagers pour justifier la mise en place d'un arrêt et en aucun temps dans le but de ralentir la circulation. Certaines municipalités se tournent aujourd'hui vers l'utilisation du panneau « Cédez » au lieu « Arrêt » aux intersections dans les secteurs moins achalandés.

Également, on peut envisager l'installation de panneaux de sens unique dans le but de canaliser la circulation à des endroits précis.

En tout temps, la visibilité des panneaux de circulation ne doit pas être entravée par la végétation, le stationnement ou l'installation d'éléments permanents en bordure de route comme des abris d'autobus.

9. Plan de déplacement scolaire

Un plan de déplacement scolaire souhaite promouvoir la mobilité active des élèves, tout en assurant la sécurité et le plaisir des trajets.

Deux sortes d'action sont abordées :

- La modification des habitudes de déplacement des parents et des enfants dans une optique de saines habitudes de vie ;
- L'aménagement d'environnements sécuritaires en faveur de la marche et du vélo, mais aussi d'un trafic automobile moins présent et plus sécuritaire aux abords de l'école.



Une analyse des déplacements domicile / école permet d'identifier les obstacles à la mobilité active des élèves et d'émettre des recommandations pour sécuriser leurs déplacements. L'attrait des trajets est une dimension également prise en compte.

L'élaboration du plan est suivie par l'émission de recommandations jugées prioritaires, présentées aux différentes parties prenantes afin d'en assurer la prise en charge et le suivi. Les parties prenantes concernées peuvent être notamment : la direction de l'école, le centre de services scolaire, différents services de la municipalité concernée (urbanisme, police, infrastructures, travaux publics, brigade scolaire).

10. Le réseau cyclable et piétonnier

Types de voies cyclables

Dans le domaine du réseau cyclable, il existe différents types d'aménagement. Lorsque la Ville décide d'aménager une portion de territoire pour faciliter la circulation à vélo, elle prend en compte différents facteurs comme la sécurité, l'espace disponible, la présence de cases de stationnements, etc. pour choisir le type de voies cyclables le plus approprié.

Piste cyclable

La piste cyclable est toujours séparée physiquement de la circulation automobile, qu'elle soit aménagée sur une voie désignée ou à l'intérieur d'une emprise routière. Elle peut être soit bidirectionnelle ou unidirectionnelle.

Bande cyclable

La bande cyclable est une voie cyclable réservée à l'usage exclusif des cyclistes, généralement dans les rues où la vitesse est de 50 km/h ou moins. La bande est délimitée par un marquage au sol. Des balises (délinéateurs) peuvent être installées sur la ligne de séparation lorsqu'il y a risque d'empiétement des véhicules sur la bande comme à proximité d'une intersection.

Accotement revêtu

L'accotement revêtu et la bande cyclable sont des voies cyclables adjacentes aux voies de circulation des véhicules et délimitées par des marques au sol. Elles permettent d'assurer des liaisons directes sur des artères qui ne se prêtent pas à un simple partage de la chaussée. Les caractéristiques physiques de ces voies cyclables (dénivelé, pente, courbe, distance de visibilité, etc.) sont les mêmes que celles de la chaussée qui leur est limitrophe.



Chaussée désignée

Il s'agit d'une route officiellement reconnue comme voie cyclable en raison de son caractère sécuritaire et où les cyclistes et les automobilistes partagent la même chaussée. Elle fait partie intégrante d'un réseau cyclable. Une chaussée désignée n'a aucun aménagement particulier, ni bordure peinture (balise) délimitateur ou autre séparateur physique. Sa signalisation se résume à un marquage au sol et à une signalisation rappelant aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes sur la chaussée.

