



POLITIQUE MUNICIPALE

Politique numéro :	PO-040	
Titre :	Mesures de modération de la circulation	
Date d'entrée en vigueur :	2012-09-18	Résolution : CM-2012-851
Dates de révision :	2016-11-15	Résolution : CM-2016-915
	2017-07-05	Résolution : CM-2017-585
	2021-02-16	Résolution : CM-2021-85
Service :	Service des infrastructures	

1. OBJECTIFS

La présente vise à :

- Offrir un environnement sécuritaire et paisible aux citoyens;
- Assurer un excellent service aux citoyens;
- Assurer une transparence dans la prise de décisions;
- Assurer la collaboration des citoyens et des services municipaux;
- Assurer une gestion efficace de la circulation;
- Assurer l'uniformisation et la standardisation des interventions;
- Simplifier et standardiser le traitement des requêtes.

2. PORTÉE

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.

3. DÉFINITIONS

Code de la sécurité routière (C.S.R.)

Le Code de la sécurité routière 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 piétons sur les chemins publics. 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, dont la MROC, et les Villes de Kanata, Nepean, Toronto et Edmonton.

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 améliorent les conditions pour les autres 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.

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 et 2 » 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, externe, urgente, prioritaire, régulière ou planifiable.

Signalisation

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

Zone de terrain de jeux

Section d'un chemin public longeant un parc public tel que défini au Règlement municipal numéro 303-2007 concernant les limites de vitesse sur le territoire de la ville de Gatineau.

Zone scolaire

Section d'un chemin public longeant le terrain d'un établissement d'enseignement primaire tel que défini au Règlement municipal numéro 303-2007 concernant les limites de vitesse sur le territoire de la ville de Gatineau.

4. FONDEMENTS DE LA POLITIQUE

4.1. Prémisse

Les rues de la ville sont considérées sécuritaires et conformes aux normes de conception routière. Toutefois, bon nombre de conducteurs circulent sur nos routes de façon inappropriée pouvant ainsi avoir 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 que le sentiment de 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.

Assurer une cohérence et une crédibilité des limites de vitesse affichées sur le territoire, afin d'éviter l'ajout de mesures de modération de la circulation sur des routes présentant une limite de vitesse non adaptée à l'environnement routier traversé.

4.2. Réglementation

Considérant qu'il s'agit de documents légaux, la Ville respecte les dispositions du *Code de la sécurité routière* et des Normes de signalisation provinciales.

4.3. Niveau de service

Afin d'offrir un niveau de service adéquat, la Ville de Gatineau fait part de ses recommandations ou de son plan d'action à la personne ayant formulé une requête dans un délai maximal de six semaines suivant la réception de cette requête.

5. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

Les critères d'admissibilité pour l'implantation des mesures physiques de modération de la circulation sont décrits à l'annexe 1.

La Ville de Gatineau respecte l'ensemble de ces critères d'admissibilité pour déterminer si un site est apte à recevoir des mesures de modération de la circulation.

À défaut de respecter certains critères d'admissibilité décrits à l'annexe 1, des mesures de modération de la circulation pourraient toutefois être mises en place sur une rue donnée si une analyse a démontré que la route présente une problématique de sécurité routière et que la mise en place de mesures de modération de la circulation pourrait potentiellement permettre d'améliorer la sécurité.

Le tableau suivant résume les critères d'admissibilité liés à la vitesse et les interventions possibles :

Vitesse affichée Type d'intervention	30 km/h	40 km/h	50 km/h
	Vitesse pratiquée (V ₈₅)		
Aucune intervention	Moins de 30 km/h	Moins de 40 km/h	Moins de 50 km/h
Mesures de sensibilisation locale à la vitesse possible	Plus de 30 km/h	Plus de 40 km/h	Plus de 50 km/h
Mesures physiques de modération de la circulation *	45 km/h et plus	55 km/h et plus	65 km/h et plus

* En présence d'une courbe serrée avec distance de visibilité d'arrêt inférieure aux Normes, l'ajout de balises et bollards flexibles de ralentissement est possible si le 85^e percentile de la vitesse pratiquée à l'approche de la courbe est d'au moins 10 km/h supérieurs à la limite de vitesse affichée.

6. PRIORISATION DES SITES

Dépendamment 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 à l'annexe 2. La Ville de Gatineau respecte cette méthode pour prioriser 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 terrain de jeux seront priorisées automatiquement par rapport aux autres rues, et ce, indépendamment du pointage obtenu.

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

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

La boîte à outils est composée de toutes les mesures de modération de la circulation (saillies de trottoir, dos d'âne allongé, carrefour giratoire, intersection surélevée, balises flexibles de ralentissement, marquage, signalisation, réduction de la largeur de la chaussée par l'ajout de bandes cyclables ou espaces de stationnements, etc.) qui peuvent être implantées sur un site donné pour réduire les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles.

Considérant que le *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales* est un recueil des expériences internationales dans le développement, l'expérimentation et l'implantation durables de mesures de modération de la circulation, la Ville de Gatineau utilise les dispositions de ce guide comme modèle de base lors du choix et de l'élaboration des mesures de modération de la circulation. On doit toutefois considérer que ce guide n'est pas l'unique référence pour l'aménagement de mesures de modération de la circulation et qu'à cet effet, de nouvelles mesures non identifiées dans ce guide pourraient être implantées.

La configuration typique de certaines mesures de modération de la circulation est précisée au devis normalisé de la Ville de Gatineau.

Les mesures de modération de la circulation mises en place doivent être adaptées afin de favoriser et de sécuriser les modes de transport actifs.

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

7.1. Déviations verticales

Les déviations verticales ne sont autorisées que sur les routes avec une limite de vitesse affichée de 50 km/h et moins. Également, pour des raisons de sécurité, celles-ci ne sont pas recommandées si la vitesse pratiquée (85^e centile) avant la mise en place de mesures de modération de la circulation est supérieure à 70 km/h.

Trois types de mesures de modération de la circulation avec déviation verticale sont acceptés sur les chemins publics soit :

a) Dos d'âne allongé :

- Classique (zone scolaire ou de terrain de jeux à 30 km/h)
- Avec plateau (zone à 40 ou 50 km/h)

b) Coussin ralentisseur (pour rues ciblées par les services d'urgence) :

- Classique (zone scolaire ou de terrain de jeux à 30 km/h)
- Avec plateau (zone à 40 ou 50 km/h)

c) Intersection surélevée

La carte G09-096-01, jointe à la présente politique à l'annexe 3, présente la localisation possible des mesures de modération de la circulation avec déviation verticale. Cette carte doit être respectée à moins d'une autorisation du Service de sécurité incendie.

Prendre note qu'une intersection surélevée est considérée comme étant l'équivalent d'un dos d'âne allongé au sens de cette politique et, à moins d'une autorisation du Service de sécurité incendie, son aménagement n'est donc possible que sur les routes où tous les types de déviations verticales sont autorisés (routes grisées sur la carte).

7.2. Balises flexibles de ralentissement

L'utilisation des balises et bollards flexibles de ralentissement n'est autorisée que lorsque la largeur de la chaussée est suffisante pour que tous les modes (automobilistes, cyclistes, piétons, etc.) puissent y circuler en toute sécurité. Comme une chaussée étroite risquerait de rendre difficile et possiblement non sécuritaire la cohabitation des piétons et des cyclistes avec les véhicules, cette mesure doit être

limitée aux chaussées de largeur suffisante. À cet effet, une évaluation devra être effectuée pour les chaussées d'une largeur inférieure à 9 mètres de pavage afin de valider la faisabilité.

Les balises et bollards flexibles utilisés sur la chaussée doivent être retirés pour la période hivernale. Il s'agit donc d'une mesure saisonnière.

7.3. 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.

7.4. Évaluation d'une nouvelle mesure de modération de la circulation

Il est possible d'implanter une mesure de modération de la circulation qui ne figure pas dans la boîte à outils. Cependant, cette dernière devra être analysée attentivement par le Service des infrastructures.

Toute mesure de modération de la circulation qui n'a pas déjà été évaluée sur le terrain pourrait, si jugée nécessaire par le Service des infrastructures, devoir être implantée comme banc d'essai afin d'en évaluer son efficacité et ses performances. Suite à la réalisation du banc d'essai, une évaluation sera effectuée par le Service des infrastructures pour statuer sur cette mesure de modération de la circulation.

8. CAMPAGNE DE SENSIBILISATION LOCALE À LA VITESSE

Lorsque les critères d'admissibilité sont rencontrés, 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.

Les mesures de sensibilisation locale doivent être prises en charge par les résidents du secteur, avec le centre de services et leur conseiller municipal en accompagnement.

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.

9. ASPECT FINANCIER

Lorsqu'il est justifié d'aménager une mesure de modération de la circulation selon les critères d'admissibilité de la présente politique, les études et travaux découlant de cette politique seront défrayés par l'ensemble des contribuables de la Ville.

À la demande d'un conseiller, son budget discrétionnaire pourra être utilisé pour défrayer les coûts des études et travaux seulement dans le cas où les critères d'admissibilité de la présente politique sont rencontrés. L'objectif étant ici de devancer la réalisation d'un projet qui ne figurerait pas en haut de la liste de priorisation.

L'utilisation du budget discrétionnaire des conseillers est également possible pour la réalisation de campagne de sensibilisation locale à la vitesse additionnelle.

Lorsque les critères d'admissibilité ne sont pas atteints, donc qu'une mesure de modération de la circulation n'est pas justifiée, les études et travaux pouvant découler de cette politique seront défrayés au moyen d'une taxe d'amélioration locale par les résidents de la zone ciblée.

10. PROCESSUS DE CONSULTATION ET DE FINANCEMENT DES SITES NON ADMISSIBLES

Lors du traitement d'une requête pour une mesure de modération de la circulation, il est possible que le site ne réponde pas aux critères d'admissibilité liés à la circulation pour l'implantation d'une mesure de modération de la circulation. À cet effet, si le requérant souhaite poursuivre le processus en vue d'implanter une mesure de modération de la circulation, cette dernière pourrait toujours être implantée mais elle devra toutefois être défrayée par les résidents du secteur ciblé par une taxe d'amélioration locale.

À cet effet, la Politique municipale de consultation pour le financement de nouvelles infrastructures pour les secteurs déjà construits (CS-2008-01) offre aux citoyens un processus permettant à ces derniers d'améliorer leur environnement tout en déterminant les étapes qui mèneront à la prise de décision par le conseil municipal.

La Ville de Gatineau utilise la politique municipale de consultation pour établir le processus et les règles pour répondre aux demandes d'implantation de mesures de modération de la

circulation sur les rues qui ne répondent pas aux critères d'admissibilité liés à la circulation de la présente politique.

Prendre note que si un site ne répond pas aux critères liés au volet environnement routier de l'annexe 1, aucune mesure de modération de la circulation ne pourra être aménagée sur ce site, et ce, même si les citoyens désirent en défrayer les coûts.

Enfin, si des citoyens sont favorables à défrayer les coûts des mesures de modération de la circulation pour un site qui ne répond pas aux critères d'admissibilité liés à la circulation, l'utilisation des balises et bollards flexibles de ralentissement ne pourra être envisagée comme mesures potentielles pouvant être implantées pour ce site. Seules des mesures physiques permanentes pourront être utilisées.

11. PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

11.1. Dans le traitement et le suivi des requêtes visant l'implantation d'une mesure de modération de la circulation sur une voie publique, les responsabilités sont partagées entre le Service des infrastructures, le Service de police, les centres de services et le Service des communications.

11.2. Le Service des infrastructures est responsable :

- du traitement des requêtes;
- de la collecte de données nécessaire à l'analyse des requêtes;
- de l'analyse de l'admissibilité à l'implantation de mesures de modération de circulation.
- de formuler les recommandations suite à l'analyse des requêtes;
- des relations avec les citoyens (exception faite du processus de consultation);
- du suivi administratif;
- de la planification des interventions;
- de la priorisation des interventions;
- de l'élaboration des concepts, plans et devis;
- de l'organisation des comités techniques;
- de la réalisation des travaux;
- d'offrir son expertise tout au long du processus.

11.3. Le Service de police est responsable des mesures de sensibilisation, d'éducation, de prévention et de répression et offre son expertise et soutien tout au long du processus.

11.4. Les centres de services sont responsables du processus de consultation pour le financement des mesures de modération de la circulation dans les cas où les citoyens voudront poursuivre le processus d'implantation d'une mesure de modération de la circulation sur un site qui ne répond pas aux critères d'admissibilité de la présente politique. Ils sont également responsables de la coordination des campagnes de sensibilisation locale à la vitesse.

11.5. Le Service des communications est responsable de l'élaboration et de la diffusion des campagnes de sensibilisation et d'information à la population relativement aux problématiques de vitesse élevée sur le réseau routier.

Note : Le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination, dans le but d'alléger le texte.

12. SIGNATURES

Jean Audet,
directeur des infrastructures

André Turgeon,
directeur général adjoint

13. DOCUMENTATION COMPLÉMENTAIRE

Annexe 1 : Critères d'admissibilité à l'implantation de mesures de modération de la circulation

Annexe 2 : Priorisation des sites admissibles à l'implantation de mesures de modération de la circulation

Annexe 3 : Carte G09-096-01 sur la localisation possible de mesures de modération de la circulation verticale (type dos d'âne allongé)

Critères d'admissibilité à l'implantation de mesures de modération de la circulation

Politique sur les mesures de modération de la circulation

Critère *	Description du critère	Condition
A) Environnement routier	Limite de vitesse affichée	La limite de vitesse affichée doit être inférieure ou égale à 50 km/h pour qu'une rue puisse recevoir des mesures de modération de la circulation.
	Surface de roulement	La surface de roulement doit être recouverte de pavage.
	Hiérarchie routière	La rue doit être considérée comme une rue locale ou une collectrice.
	Courbe verticale (pente)	La pente de la route ne doit pas être supérieure à 8 %. Si la rue présente une pente supérieure à 8% sur une partie de la longueur admissible, des mesures de modération de la circulation pourraient alors être implantées mais le type d'aménagement devra être soigneusement choisi en considérant la sécurité des usagers dans la section en pente.
	Courbe horizontale	Une mesure de modération de la circulation ne doit pas être aménagée dans une courbe ou à l'approche de celle-ci si un risque pour la sécurité des usagers est présent, outre les balises et bollards flexibles.
B) Circulation	Vitesse de circulation	<p>Le 85e percentile de la vitesse pratiquée doit être d'au moins 15 km/h supérieurs à la limite de vitesse affichée.</p> <p>En présence d'une courbe serrée avec distance de visibilité d'arrêt inférieure aux Normes, l'ajout de balises flexibles de ralentissement est possible si le 85e percentile de la vitesse pratiquée est d'au moins 10 km/h supérieurs à la limite de vitesse affichée.</p> <p>Une campagne de sensibilisation locale à la vitesse est possible lorsque le 85e percentile de la vitesse pratiquée est supérieurs à la limite de vitesse affichée.</p>
	Débit de circulation	<p>Le débit doit être supérieur ou égal à 400 véhicules par jour.</p> <p>Le débit doit être supérieur ou égal à 200 véhicules par jour si la vitesse pratiquée au 85e percentile est de 20 km/h supérieurs à la limite de vitesse affichée.</p> <p>Ce critère n'est pas appliqué si la vitesse pratiquée au 85e percentile est de 25 km/h supérieurs à la limite de vitesse affichée.</p>
Divers	Service d'urgence et routes importantes	Aucune déviation verticale (type dos-d'âne allongé) ne devra être aménagée sur une route principale des services d'urgence, sur une artère, une collectrice commerciale et industrielle ou une route d'importance pour le transport en commun. Toutefois, une ouverture est possible pour certaines rues lors de l'aménagement d'un coussin ralentisseur. Voir carte G-09-096-01 pour détails.
	Impacts sur les rues adjacentes	Si les services municipaux anticipent un report de la circulation sur les rues adjacentes, celles-ci devront être prises en compte dans l'étude.
* L'ensemble des critères doit être rencontré pour qu'un site soit admissible à l'implantation de mesures de modération de la circulation		

Annexe 2

Priorisation des sites admissibles à l'implantation de mesures de modération de la circulation

Politique sur les mesures de modération de la circulation

Critères	Indicateur	Pointage maximum
1) Vitesse de circulation	2,5 points pour chaque km/h au 85 ^e percentile supérieur au seuil d'admissibilité de la Politique.	35
2) Débit de circulation	1 point pour chaque tranche de 300 véhicules/jour.	15
3) Collisions	Dans les 5 dernières années, 5 points pour chaque accident impliquant un usager vulnérable (ex. : piétons, cyclistes).	15
4) 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
5) Absence de trottoir	<ul style="list-style-type: none">• 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
6) 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
7) Facilités pour piétons	5 points s'il y a présence d'un corridor de sécurité écoliers ou d'un passage pour personnes.	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.

Annexe 3

Carte de la localisation possible des déviations verticales