



POLITIQUE SUR LES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION ET SUR LA DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE

MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

100, chemin d'Old Chelsea, Chelsea (Québec) J9B 1C1
Tel. : 819 827-1124 Fax : 819 827-2672 chelsea.ca

Table des matières

Préambule	3
1. Les fondements et valeurs qui soutiennent la présente politique	3
2. Objectifs	3
3. La portée	4
4. Références légales et interprétation	4
5. Définitions	4
5.1. Code de la sécurité routière (C.S.R.)	4
5.2. Norme	4
5.3. Signalisation	4
5.4. Normes de signalisation provinciales	4
5.5. Mesures de modération de la circulation	4
5.6. Requête	5
5.7. Zone de terrain de jeux	5
5.8. Zone scolaire	5
5.9. Chemin Local	5
5.10. Collectrice municipale	5
5.11. Artères	5
5.12. Régional	6
6. Détermination des limites de vitesses	6
6.1. Zones scolaires et zones de terrains de jeux	7
6.2. Limite de vitesse de 30 km/h	7
6.3. Limite de vitesse de 40 km/h	7
6.4. Limite de vitesse de 50 km/h	7
6.5. Limite de vitesse de 70 km/h et 60 km/h	8
7. Critères d'admissibilité pour l'implantation des mesures de modération	8
8. Priorisation des sites	9
9. Mesures de modération de la circulation	9
9.1. Déviations verticales	9
9.1..1. Dos d'âne allongé	9
9.1..2. Coussin ralentisseur (chemins ciblés par les services d'urgence)	9
9.1..3. Intersection surélevée	9
9.2. Balises flexibles de ralentissement	9
9.3. Évaluation d'une nouvelle mesure de modération de la circulation	10
10. Mesures de sensibilisation locale à la vitesse	10
11. Demande de dérogation aux limites de vitesses prévues	10
12. Aspect financier	11
13. Partage des responsabilités	11

14.	Révision _____	11
15.	Renseignements _____	11
16.	Personne responsable de la présente politique _____	12
	Annexe 1 _____	13
	Critères d'admissibilité à l'implantation de mesures de modération de la circulation _____	13
	Annexe 2 _____	14
	Priorisation des sites admissibles à l'implantation de mesures de modération de la circulation _____	14
	Annexe 3 _____	15
	Grilles d'évaluations des demandes de dérogation aux limites de vitesses (extrait du <i>Guide de détermination des limites de vitesses</i> du MTQ) _____	15

PRÉAMBULE

Les chemins de la Municipalité sont considérés sécuritaires et conformes aux normes de conception routière. Toutefois, bon nombre de conducteurs circulent sur nos chemins de façon inappropriée pouvant engendrer 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.

Pour permettre d'assurer l'efficacité des mesures de modération, l'accompagnement d'actions policières préventives et répressives devra être ajouté tout comme des campagnes d'information, d'éducation et de sensibilisation à la population.

Il est important également de mentionner que la Municipalité de Chelsea s'est dotée d'un Plan directeur de transport actif et d'un Plan d'action en développement durable et que le Service des travaux publics et des infrastructures désire appliquer cette politique en complémentarité avec ces plans.

1. LES FONDEMENTS ET VALEURS QUI SOUTIENNENT LA PRESENTE POLITIQUE

La Municipalité de Chelsea :

- 1.1. Reconnaît l'importance d'avoir une procédure claire déterminant les mesures de modération de la circulation sur une voie publique s'appliquant à toutes requêtes des citoyens ou des services municipaux visant l'implantation d'une mesure de modération.
- 1.2. Favorise l'équité en matière de traitement des demandes et élimine toute forme de favoritisme ou de discrimination par souci de transparence.
- 1.3. Favoriser un environnement sécuritaire pour le transport actif.

2. OBJECTIFS

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

3. LA PORTEE

La présente 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.

4. REFERENCES LEGALES ET INTERPRETATION

La Municipalité de Chelsea désire appliquer la présente politique en respect des dispositions du *Code de la sécurité routière* et des normes de signalisation provinciales.

5. DEFINITIONS

5.1. CODE DE LA SECURITE ROUTIERE (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.

5.2. NORME

- Spécification technique ou autre document accessible au public, établi 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.

5.3. SIGNALISATION

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

5.4. 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 e 2 » et publié par les publications du Québec.

5.5. MESURES DE MODERATION 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.

5.6. REQUETE

- 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.

5.7. ZONE DE TERRAIN DE JEUX

- Section d'un chemin public longeant les limites d'un parc public doté de structures de jeux destinés aux enfants et/ou doté d'un espace non clôturé spécifiquement destiné à la pratique d'un sport ou d'une activité telle que le soccer, le tennis, le basketball, le football, le hockey ou la planche à roulettes et qui est identifiée par une signalisation appropriée.

5.8. ZONE SCOLAIRE

- Section d'un chemin public longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire et qui est identifié par une signalisation appropriée.

5.9. CHEMIN LOCAL

- Chemin ayant pour fonction la desserte des propriétés adjacentes. On y retrouve donc très peu ou pas de circulation de transit. Les intersections de ce type de chemin sont généralement gérées par des arrêts. Ces chemins se raccordent aux routes du réseau routier supérieur, aux collectrices municipales et aux chemins locaux.

5.10. COLLECTRICE MUNICIPALE

- Chemin ayant pour fonction non seulement la desserte des propriétés adjacentes, mais également la circulation de transit. Ces chemins représentent les liens entre les centres ruraux ainsi que les concentrations de population. Ils servent également d'accès aux équipements locaux importants (parcs industriels, aéroports locaux, CLSC, etc.)

5.11. ARTERES

- Chemin ayant pour principale fonction la circulation de transit. Celle-ci se fait sur une longue distance sur ce type de chemin. Les artères ont pour fonction secondaire la desserte des propriétés adjacentes. Il s'agit de liens entre différents quartiers d'une

agglomération. Ces liens se raccordent aux routes du réseau routier supérieur géré par le ministère des Transports du Québec, aux artères et aux collectrices municipales.

5.12. REGIONAL

- o Chemin faisant le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5000 à 25 000 habitants) et les agglomérations principales.

6. DETERMINATION DES LIMITES DE VITESSE

La détermination des limites de vitesse a été établie selon les ouvrages de références suivantes :

- *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal* – Ministère des Transports du Québec;
- *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain* – Ministère des Transports du Québec;
- *Code de la sécurité routière*;
- *Guide des aménagements canadiens des rues conviviales*.

Vous trouverez ci-dessous un tableau récapitulatif des limites de vitesse proposées :

Limite de vitesse	Types de chemins	Conditions
30 km/h	Zones scolaires et zones de terrains de jeux sur des rues locales ou des collectrices municipales.	6.1
	Rues résidentielles locales tertiaires.	6.2
40 km/h	Rues locales résidentielles, collectrices municipales où l'activité résidentielle ou commerciale est dense.	6.3
50 km/h	Artères, collectrices municipales, rues locales.	6.4
	Certaines zones scolaires et zones de terrains de jeux.	Voir normes de références
60-70 km/h	Artères, collectrices municipales de 4 voies et plus. Collecteurs.	6.5

Tableau 1 Limites de vitesse proposées selon la classification de chemin

6.1. ZONES SCOLAIRES ET ZONES DE TERRAINS DE JEUX

Une zone scolaire est une section de route longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire. Dans cette zone, la section de route signalisée devrait être d'au moins 100 m de longueur en milieu urbain et d'au moins 200 m de longueur en milieu rural.

Une zone de terrain de jeux est une section d'une route de 50 m ou plus longeant les limites d'installations récréatives publiques utilisées principalement par des enfants.

Ces dernières comprennent des installations extérieures qui peuvent consister en de l'équipement pour le jeu, des terrains pour la pratique de sports, des piscines, des jeux d'eau ou des patinoires, ainsi que des aires de glissade.

6.2. LIMITE DE VITESSE DE 30 KM/H

Une limite de vitesse de 30 km/h peut être analysée dans un contexte où le chemin en question est de nature locale et tertiaire, c'est-à-dire lorsqu'un débit journalier moyen annuel (DJMA) est inférieur à 500 véhicules par jour.

Cette limite de vitesse n'est recommandée que lorsqu'aucune autre mesure, que ce soit l'aménagement, la sensibilisation ou le contrôle n'est prévue. De plus, cette limite devrait être fixée seulement sur des chemins existants qui présentent les caractéristiques suivantes pour être crédible auprès des conducteurs :

- La largeur de roulement est inférieure à 6m (largeur des voies de circulation);
- Le stationnement sur rue est permis et les places sont souvent occupées;
- La distance maximale que doit parcourir un conducteur avant d'atteindre un chemin où la limite de vitesse augmente est de maximum 500 m.

6.3. LIMITE DE VITESSE DE 40 KM/H

La limite de vitesse de 40 km/h est présentement imposée pour les chemins locaux et collecteurs de quartier selon le règlement en vigueur numéro 949-15 relatif à la mise en place des travaux municipaux. Une limite de vitesse de 40 km/h peut être fixée sur des collectrices où l'activité commerciale ou résidentielle est dense.

De plus, pour les chemins existants, cette limite devrait être fixée seulement sur des chemins qui présentent les caractéristiques suivantes pour être crédible auprès des conducteurs :

- Il y a un maximum d'une voie par direction;
- La largeur entre les bordures varie entre environ 8 m et 10 m;
- La distance maximale que doit parcourir un conducteur avant d'atteindre un chemin où la limite de vitesse augmente est, préférablement, d'un maximum de 1000 m.

6.4. LIMITE DE VITESSE DE 50 KM/H

Le code de la sécurité routière fixe une limite de vitesse de 50 km/h par défaut en agglomération, sauf pour les autoroutes. Cette limite peut donc être appropriée pour les rues situées en milieu urbain.

6.5. LIMITE DE VITESSE DE 70 KM/H ET 60 KM/H

Une limite de vitesse de 70 km/h ou de 60 km/h peut être envisagée pour les artères, les collectrices municipales de quatre voies et plus ainsi que pour les collecteurs. Cependant, un écart de vitesse de 20 km/h entre les limites de vitesse est fortement recommandé pour favoriser la bonne conduite des usagers. C'est pourquoi une vitesse de 70 km/h est normalement utilisée pour transiger à partir d'une zone de 50 km/h.

7. CRITERES D'ADMISSIBILITE POUR L'IMPLANTATION DES MESURES DE MODERATION

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

La Municipalité de Chelsea respecte ces critères d'admissibilité pour déterminer si un site est apte à recevoir des mesures de modération de la circulation.

À noter que le Service des travaux publics et des infrastructures se réserve le droit de recommander une implantation des mesures de modération dans un secteur où une analyse prouve qu'un haut risque pour la santé des usagers est présent malgré les critères énoncés à l'annexe 1.

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

<i>Vitesse affichée</i>	30 km/h	40 km/h	50 km/h
	<i>Vitesse pratiquée (V₈₅) *</i>		
<i>Aucune intervention</i>	Moins de 40 km/h	Moins de 50 km/h	Moins de 60 km/h
<i>Mesures de sensibilisation locale à la vitesse</i>	Entre 40 et 45 km/h	Entre 50 et 55 km/h	Entre 60 et 65 km/h
<i>Mesure de modération de la circulation</i>	45 km/h et plus	55 km/h et plus	65 km/h et plus

* La vitesse pratiquée V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules en vitesse libre (non contrainte par la circulation des autres véhicules).

8. PRIORISATION DES SITES

Dépendamment des disponibilités budgétaires, il est possible que plusieurs zones répondant aux critères d'admissibilité ne puissent être réalisées dans la même année. C'est pour cette raison qu'une priorisation des sites se fera annuellement en tenant compte des sites nouvellement admissibles.

La priorisation des sites a pour but de mettre en ordre de priorité, automatiquement, les sites qui répondront aux critères d'admissibilités. De cette façon, les zones de terrain de jeux et de zones scolaires seront automatiquement priorisées par rapport aux autres chemins, et ce, indépendamment du pointage reçu. Voir **Annexe 2**.

9. MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION

9.1. DEVIATIONS VERTICALES

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

9.1..1. DOS D'ANE ALLONGE

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

9.1..2. COUSSIN RALENTISSEUR (CHEMINS CIBLES 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)

9.1..3. INTERSECTION SURELEVEE

9.2. 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 usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, etc.) puissent y circuler en toute sécurité. Une évaluation devra être effectuée pour les chaussées d'une largeur inférieure à 9 mètres de pavage afin de valider la faisabilité.

Il s'agit d'une mesure saisonnière étant donné que les installations doivent être retirées pour la période hivernale.

9.3. ÉVALUATION D'UNE NOUVELLE MESURE DE MODERATION DE LA CIRCULATION

Il est possible d'implanter d'autres mesures de modération de la circulation qui ne figurent pas dans cette liste. Cependant, une nouvelle mesure de modération devra être analysée attentivement par le Service des travaux publics et des infrastructures. Par exemple :

- L'ajout de marquage permettant de mieux sensibiliser les usagers ;
 - Exemples : pictogrammes de zones scolaires, lignes axiales, lignes de rives, aménagement de traverses piétonnières, etc.
- Modification de la signalisation existante :
 - Exemples : Ajout de panneaux de limite de vitesse, implantation de nouveaux panneaux de ralentissement permettant de sensibiliser les usagers, etc.
- Aménagement de nouvelles bandes cyclables.
 - Dans un environnement existant permettant l'aménagement de bandes cyclables. Le but étant de créer un environnement où le transport actif est bien établi pour sensibiliser les usagers.

Toute nouvelle mesure de modération n'ayant pas été évaluée pourrait, si jugée nécessaire par le Service des travaux publics et des infrastructures, être implantée comme banc d'essai pour en faire l'évaluation. Une deuxième évaluation sera effectuée suivant les résultats du banc d'essai pour statuer de la mesure de modération.

10. MESURES DE SENSIBILISATION LOCALE A LA VITESSE

Lorsque ce critère d'admissibilité est rencontré, les citoyens du secteur peuvent se mobiliser pour 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. Les mesures de sensibilisation locales visent à sensibiliser localement les usagers de la route à adopter un comportement sécuritaire sur les routes. Celles-ci doivent être approuvées par la Municipalité avant d'être déployées sur le terrain.

11. DEMANDE DE DEROGATION AUX LIMITES DE VITESSE PREVUES

Toute demande de dérogation aux limites de vitesse prévues dans cette politique ou par le *Code de sécurité routière* pourra être analysée par le Service des travaux publics et des infrastructures

à l'aide des annexes ci-jointes, mais principalement avec l'aide des grilles fournies par le *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal* du MTQ (voir annexe 3). Voici une liste des grilles en question :

- Tableau A : Demande de réduction à 30 km/h en milieu bâti;
- Tableau B : Demande d'augmentation à 70 km/h en milieu bâti;
- Tableau C : Demande de dérogation pour chemins de deux voies en milieu non bâti;
- Tableau D : Demande de dérogation pour chemins de quatre voies contiguës;
- Tableau E : Demande de dérogation pour chemins de quatre voies séparées.

12. 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 les travaux découlant de cette politique seront défrayés par l'ensemble des contribuables de la Municipalité.

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 les travaux pouvant découler de cette politique seront défrayés au moyen d'une taxe d'amélioration locale par les résidents de la zone ciblée.

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 de 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.

13. PARTAGE DES RESPONSABILITES

Dans le cadre d'une analyse de requête visant l'implantation d'une mesure de modération de la circulation sur une voie publique, les responsabilités sont partagées entre le Service des travaux publics et des infrastructures, le Service de police et le Service des communications.

14. REVISION

Compte tenu des changements et de l'évolution dans ce domaine, la présente politique sera révisée pour une période maximale ne dépassant pas les vingt-quatre (24) mois. Cette politique restera en vigueur jusqu'à l'adoption, par résolution, de sa mise à jour.

15. RENSEIGNEMENTS

Pour tous renseignements supplémentaires concernant cette politique, veuillez communiquer avec la personne responsable du Service des travaux publics et des infrastructures.

16. PERSONNE RESPONSABLE DE LA PRESENTE POLITIQUE

La direction générale, ou toute personne qu'elle désignera à cette fin est responsable de l'application de la présente politique.

Me John-David McFaul
Directeur général et Secrétaire-trésorier

Caryl Green
Mairesse

ANNEXE 1

CRITERES D'ADMISSIBILITE A L'IMPLANTATION DE MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION

Critères	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.
	Classification routière	Le chemin doit être considéré comme un chemin local ou une collectrice.
	Courbe verticale	La pente du chemin ne doit pas être supérieure à 8 %.
	Courbe horizontale	Une mesure de modération 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	Le 85^e percentile de la vitesse pratiquée doit être d'au moins 15 km/h de plus que la limite de vitesse affichée. 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 85^e percentile de la vitesse pratiquée est d'au moins 10 km/h de plus que la limite de vitesse affichée. Une campagne de sensibilisation locale à la vitesse est possible lorsque le 85^e percentile de la vitesse pratiquée est d'au moins 10 km/h de plus que la limite de vitesse affichée.
	Débit de circulation	Le débit doit être supérieur ou égal à 400 véhicules par jour. Le débit doit être supérieur ou égal à 200 véhicules par jour si la vitesse pratiquée au 85^e percentile est de 20 km/h de plus que la limite de vitesse affichée. Ce critère n'est pas appliqué si la vitesse pratiquée au 85^e percentile est de 25 km/h de plus que la limite de vitesse affichée.
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'urgences, sur une artère, une collectrice commerciale et industrielle ou une route d'importance pour le transport en commun.

ANNEXE 2

PRIORISATION DES SITES ADMISSIBLES A L'IMPLANTATION DE MESURES DE MODERATION 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 (+ou- 200m) du site à l'étude (Centre pour personnes âgées, garderie, 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	10 points s'il s'agit d'une rue collectrice qui n'a pas de trottoir continu 5 points s'il s'agit d'un chemin local 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 écolier ou d'une traverse piétonnière,	5

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

ANNEXE 3
GRILLES D'ÉVALUATIONS DES DEMANDES DE DEROGATION AUX LIMITES DE VITESSE (EXTRAIT
DU GUIDE DE DETERMINATION DES LIMITES DE VITESSE DU MTQ)