

POLITIQUE DE CIRCULATION

   2022



Ville de
Saint-Basile-le-Grand
...où il fait bon vivre au naturel entre rivière et montagnes...

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction.....	2
2.	Fondements et valeurs qui soutiennent la présente politique	2
3.	Objectifs.....	3
4.	La portée.....	3
5.	Références légales et interprétation	3
6.	Responsabilités et application.....	4
7.	Personne-ressource.....	4
8.	Définitions	5
9.	Pollution visuelle	5
10.	Modération de la circulation	6
11.	Mesures de modération de la circulation les plus utilisées dans les municipalités	6
12.	Plaintes et requêtes.....	20
13.	Cheminement d’une requête réclamant l’installation de mesures de modération de la circulation ou de modification relative à la signalisation et au marquage.....	23
	Annexe A — Diagramme de processus décisionnel de traitement des requêtes.....	29
	Annexe B — Critères d’implantation d’un dos d’âne.....	30
	Annexe C — Critères d’implantation d’un panneau d’arrêt	32
	Annexe D — Critères d’implantation des zones d’interdiction de stationnement.....	33

Entrée en vigueur le 6 juin 2022
Résolution 2022-06-191

1. INTRODUCTION

Les municipalités font face à des enjeux importants en matière de transport et de sécurité des usagers de la route. Le comportement des piétons, des cyclistes et des automobilistes influence la façon dont la route est partagée entre les différents utilisateurs. Certains empruntent nos routes de façon inappropriée pouvant engendrer un impact négatif sur le sentiment de sécurité et la qualité de vie des citoyens. La Ville de Saint-Basile-le-Grand s'est dotée, à l'instar d'autres municipalités, d'une politique globale de circulation, incluant l'encadrement des mesures de modération de la circulation et la détermination des limites de vitesse.

L'objectif principal du présent document est d'établir une politique qui définira les critères minimaux à respecter avant de mettre en place une mesure de modération de la circulation ou toutes demandes relatives à la signalisation et au marquage sur rue.

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.

Les mesures proposées par cette politique répondent aux préoccupations des citoyens concernant les excès de vitesse, la sécurité pour tous les modes de transport actif, ainsi que les problèmes de circulation de transit à l'intérieur de quartiers.

C'est avec une vision d'ensemble que la Ville souhaite employer les mesures de modération les plus appropriées pour s'assurer qu'elles rendent leurs résultats à l'endroit prévu, au bénéfice des riverains et d'une reconnaissance de leur pertinence.

2. FONDEMENTS ET VALEURS QUI SOUTIENNENT LA PRÉSENTE POLITIQUE

La Ville de Saint-Basile-le-Grand :

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

3. OBJECTIFS

- Offrir un environnement sécuritaire et paisible aux citoyens.
- Assurer un excellent service aux citoyens.
- Garantir une transparence dans la prise de décisions.
- Assurer la fluidité de la circulation tout en maintenant un niveau de sécurité adéquat.
- Reconnaître la collaboration des citoyens et des services municipaux.
- Assurer une gestion efficace et rigoureuse de la circulation.
- Prôner un meilleur partage de l'espace et des routes.
- Renforcer l'uniformisation et la standardisation des interventions.
- Simplifier et régulariser le traitement des requêtes.

4. LA PORTÉE

La présente politique présente les aspects techniques relatifs aux différentes mesures de modération de la circulation et exprime les différents processus qui s'appliquent au traitement de toutes les requêtes provenant des citoyens, des projets d'infrastructures ou des services municipaux, visant l'implantation d'une mesure de modération de la circulation sur une voie publique ou d'une demande de modification en matière de circulation.

5. RÉFÉRENCES LÉGALES ET INTERPRÉTATION

La Ville de Saint-Basile-le-Grand désire appliquer la présente politique en respect des dispositions du Code de la sécurité routière et des normes de signalisations provinciales en vigueur. À noter que selon la modernisation de la loi sur les ingénieurs en vigueur depuis septembre 2021, quiconque ne peut déroger des Normes du ministère des Transports, Tome V, à moins qu'un ingénieur procède à une analyse de la circulation approfondie et recommande une dérogation en ce sens.

6. RESPONSABILITÉS ET APPLICATION

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

La Régie intermunicipale de police Richelieu–Saint-Laurent est responsable :

- De coordonner les mesures de sensibilisation, de prévention et de coercition.
- D'offrir son expertise et son soutien tout au long du processus.

Le Service des travaux publics est responsable :

- De la gestion des requêtes et de leur admissibilité.
- Du suivi administratif en collaboration avec les divers services impliqués.
- Des relations avec les citoyens (incluant, entre autres, la transmission de documents et le processus de consultation).
- D'ordonner et de prioriser les interventions.
- De l'analyse technique des requêtes et d'émettre ses recommandations administratives au comité de circulation.

Le comité de circulation est responsable :

- Le comité de circulation se penche sur les nouveaux cas et sur les solutions proposées par le Service des travaux publics. Il peut également recevoir, par le conseil municipal, le mandat d'étudier une situation particulière. De plus, il émet des recommandations relativement à la réalisation d'études de circulation, de campagnes de sensibilisation, de même qu'à l'écriture ou l'amendement de règlements, de politiques et de procédures en matière de circulation et de sécurité routière.
- Son mandat est de formuler des recommandations au conseil municipal.

Le conseil municipal est responsable :

- Le conseil municipal approuve, refuse ou propose des modifications concernant toute intervention sur le territoire de la Ville en matière de circulation et de sécurité routière, le tout conformément aux lois et règlements applicables et en considération des recommandations du comité de circulation. De plus, il doit approuver les budgets annuels requis pour ces interventions.

7. PERSONNE-RESSOURCE

La personne-ressource responsable de la présente politique est la direction du Service des travaux publics.

8. 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.

- **Normes**

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.

- **Signalisation**

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

- **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.

- **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.

- **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.

9. POLLUTION VISUELLE

Bien que la signalisation routière soit indispensable sur les routes, il arrive qu'elle ne produise pas toujours les résultats escomptés. Une signalisation mal positionnée, ou dont le message est discordant au regard de la réalité, peut induire les usagers de la route en erreur. Ainsi, qu'il s'agisse de panneaux, de signaux lumineux ou de marques sur la chaussée, la signalisation peut être incomprise des usagers, non visible, contradictoire et parfois non requise. La compréhension des messages peut également demander une attention trop élevée aux conducteurs nuisant à leur concentration et à leur temps de réaction, lesquels sont essentiels à une conduite sécuritaire.

10. MODÉRATION DE LA CIRCULATION

La modération de la circulation est une méthode de gestion de la circulation qui vise à améliorer la sécurité des usagers de la route. Cette méthode de gestion agit sur le comportement des usagers de la route par la planification des espaces, du mouvement des véhicules et des autres usagers non motorisés et établit des règles de priorisation et de partage de la route selon les besoins de transport et des normes en vigueur (vitesse, design, sécurité).

Qu'est-ce que la modération de la circulation ?

La modération de la circulation correspond, concrètement, à l'ensemble des processus et des moyens utilisés pour répondre aux enjeux de sécurité routière. Les moyens mis en place par la Ville permettent d'influer sur le comportement des automobilistes afin de répondre à des enjeux de sécurité, dont la vitesse excessive et l'emprunt de raccourcis.

Concrètement, les mesures de modération permettent de :

- Réduire la vitesse des conducteurs (pratiquée ou permise).
- Réduire le débit (volume de véhicules moteurs).
- Réduire le niveau de bruit et des vibrations.
- Assurer un meilleur partage des voies entre automobilistes, cyclistes et piétons.
- Promouvoir le transport actif (marche, vélo, patin, etc.).
- Atténuer les conflits aux intersections.
- Réduire les accidents et la gravité de ceux-ci.
- Réduire la pollution atmosphérique.
- Améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des différents usagers.
- Améliorer la fluidité aux intersections.

11. MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION LES PLUS UTILISÉES DANS LES MUNICIPALITÉS

Plusieurs mesures de modération de la circulation identifiées par le Guide canadien de modération de la circulation et autres documents de référence peuvent être mises en place dans les rues de la Ville. L'ensemble des mesures suivantes sont des interventions physiques qui modifient, par leur installation, certains comportements des différents usagers de la route.

11.1 Les afficheurs de vitesse (radar pédagogique)

Il s'agit d'un outil efficace pour influencer favorablement le comportement des conducteurs. Leur utilisation est de plus en plus répandue en zone urbaine. Ces outils ont deux fonctions, soit de sensibiliser les automobilistes à leur vitesse et de permettre aux résidents de comparer la vitesse réelle à la vitesse perçue.

Des radars pédagogiques amovibles peuvent aussi être utilisés lors d'intervention ponctuelle et sont conçus pour une utilisation à des fins de sensibilisation auprès de la population.

Avantages	Inconvénients
Sensibilisation des automobilistes à leur vitesse.	Ne garantis pas qu'une limite de vitesse est respectée.
Démonstration aux riverains de la vitesse pratiquée versus la vitesse perçue.	Impact visuel.
Coûts modérés d'achat, d'implantation et d'entretien.	Effet d'habitude après un certain temps d'implantation.



11.2 Dos d'âne et coussin berlinois

Le dos d'âne ou le coussin berlinois sont des structures qui font partie de la chaussée et qui induisent un mouvement vertical aux véhicules et un inconfort amenant le conducteur à ralentir. Le dos d'âne et le coussin berlinois sont des mesures de modération de la circulation qui ont prouvé leur efficacité dans diverses municipalités, dans la mesure où leur implantation est faite selon les meilleures pratiques.

Le dos-d'âne et le coussin berlinois sont des moyens physiques de prévention advenant que les étapes de sensibilisation, de responsabilisation et de répression ne fonctionnent pas.

Cependant, le dos d'âne et le coussin berlinois peuvent amener plus de problèmes qu'ils n'en règlent, si le contexte dans lequel ils sont implantés est mal adapté. C'est pour cette raison qu'il importe de pondérer les avantages et les inconvénients avant de conclure de la nécessité d'implanter de telles mesures.

11.2.1 Dos d'âne

Le dos d'âne amovible ou ralentisseur permet de limiter ou réduire la vitesse des véhicules dans certaines zones sensibles. C'est une solution saisonnière pour réguler la circulation à proximité des zones scolaires, des centres commerciaux, de magasinage ou encore les stationnements intérieurs et extérieurs.

Avantages	Inconvénients
Efficacité durable, et démontrée, à réduire les vitesses.	Mesure saisonnière.
Réduction de la vitesse à l'approche du dos d'âne.	Nécessite une planification opérationnelle pour l'installation saisonnière.
Limite et restreins les vitesses excessives.	Vibration dans les résidences à proximité lors du passage de véhicules lourds.
Nuisance limitée pour les cyclistes.	Augmentation du bruit de suspension des véhicules.
Coûts faibles d'achat, d'implantation et d'entretien.	Bruits de freinage et d'accélération parfois brusque, en amont et en aval ou entre deux (2) dos d'âne.
Permet d'éviter l'ajout d'un panneau d'arrêt comme mesure de modération et de conserver une certaine fluidité.	Véhicules automobiles et motocyclettes tentant des manœuvres de contournement de façons dangereuses et non réglementaires.
	Inconfort ressenti par les véhicules, même à basse vitesse.
	Utilisation à haut risque par les enfants des dos d'âne et des coussins comme des jeux (tremplins pour planches à roulettes, vélos et mobylettes).
	Risque de report de la circulation vers des rues voisines.
	Gazon endommagé par le passage des véhicules en l'absence de bordure de rue.
	Augmentation de la pollution visuelle due à l'implantation de signalisation, car chaque dos d'âne doit être accompagné de deux (2) panneaux sur chaque côté de la rue.



(Dos d'âne amovible, Ville de Chambly)

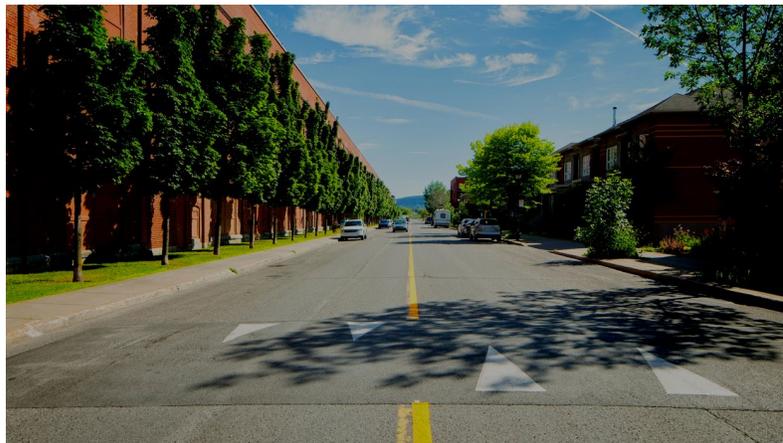
11.2.2 Dos d'âne allongé

Le dos d'âne allongé se distingue du dos d'âne court en forme de bosse. La partie centrale du dos d'âne allongé peut être arrondie ou constituer un plateau. Ils sont utilisés pour réduire la vitesse à des endroits précis, particulièrement près des écoles et des terrains de jeux.

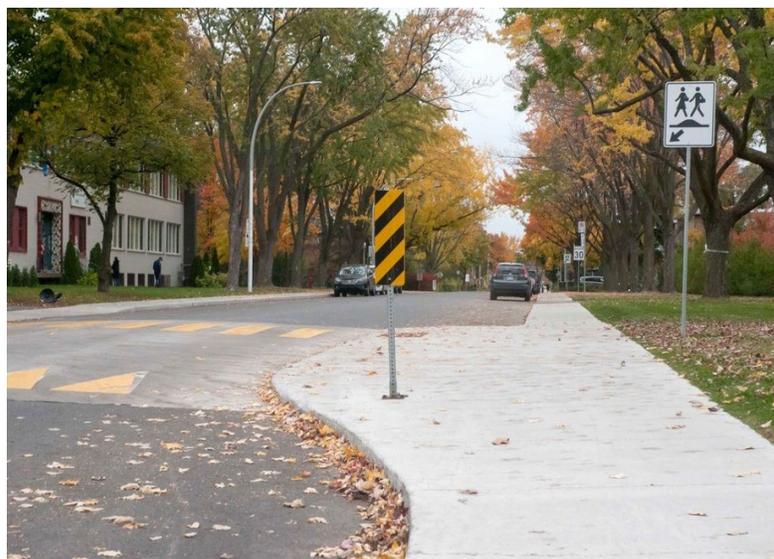
Avant de planifier la construction d'un dos d'âne permanent en asphalte, il est préférable de procéder à la mise en place d'un dos d'âne saisonnier. Cette méthode permet de vérifier si l'emplacement est problématique pour certains résidents ou autres intervenants tels que les services d'urgence et des travaux publics. Si l'emplacement ne cause aucun problème, le dos d'âne sera construit en asphalte l'année suivante.

Avantages	Inconvénients
Efficacité durable, et démontrée, à réduire les vitesses.	Coûts modérés à élevés d'implantation et d'entretien.
Réduction de la vitesse à l'approche du dos d'âne.	Nécessite une planification opérationnelle pour l'installation des modèles saisonniers.
Limite et restreint les vitesses excessives.	Vibration dans les résidences à proximité lors du passage de véhicules lourds.
Nuisance modérée pour les cyclistes.	Augmentation du bruit de suspension des véhicules.
Présent à l'année (si mesure permanente).	Bruits de freinage et d'accélération parfois brusque, en amont et en aval ou entre deux (2) dos d'âne.
Permet d'éviter l'ajout d'un panneau d'arrêt comme mesure de modération et de conserver une certaine fluidité.	Véhicules automobiles, motocyclettes et vélos tentant des manœuvres de contournement de façons dangereuses et non réglementaires.
Peut être converti en traverse surélevée pour piéton si celui-ci est situé à une intersection.	Utilisation à haut risque par les enfants des dos d'âne et des coussins comme des jeux (tremplins pour planches à roulettes, vélos et mobylettes).
Possibilité de modèles amovibles, ce qui permet notamment de résoudre les problèmes de vitesse qui sont rapportés en dehors de la période hivernale.	Risque de report de la circulation vers des rues voisines.
	Gazon endommagé par le passage des véhicules en l'absence de bordure de rue.
	Difficulté des manœuvres et bruits percussifs lors des opérations de déneigement.
	Augmentation du temps de réponse des véhicules d'urgence : jusqu'à dix (10) secondes supplémentaires par dos d'âne.

Avantages	Inconvénients
	<p>Dompage occasionné aux véhicules d'urgence lors du rebond sur le dos d'âne.</p>
	<p>Délais additionnels de transport de patients en état critique vers un centre hospitalier.</p>
	<p>Risque d'aggravation des blessures des patients transportés par ambulance.</p>
	<p>Augmentation de la pollution visuelle due à l'implantation de signalisation, car chaque dos d'âne doit être accompagné de deux (2) panneaux sur chaque côté de la rue.</p>



(Ville de Montréal, arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie)



(Ville Mont-Royal)

11.2.3 Coussin berlinois

Un coussin berlinois est un dispositif rectangulaire, de béton ou de caoutchouc, destiné à ralentir la vitesse des automobiles sans gêner les autres usagers de la chaussée. Il permet un impact visuel réduit, permet le passage des vélos et des motocyclettes, permet d'économiser des coûts de construction en fonction de sa taille réduite et ne modifie pas les pentes d'écoulement de l'eau présente sur la chaussée. De plus, sa taille peut être adaptée pour ne pas affecter les véhicules d'urgence, les véhicules lourds et/ou les véhicules de transport en commun.

Cette structure peut être permanente ou temporaire selon le matériel utilisé.

Pour être efficace, ce dispositif nécessite souvent un ensemble d'aménagements adjacents comme des avancées de trottoirs, des refuges pour piétons, des rétrécissements de la chaussée, du mobilier urbain et de l'éclairage.

Le coussin berlinois permanent s'adapte moins bien aux conditions hivernales du Québec puisque la lame droite des camions de déneigement ne peut déloger la neige de chaque côté du dispositif. Cette problématique est similaire à l'orniérage important qui empêche le déneigement au droit des traces de roues des véhicules et formant parfois une surface glacée.

Les coussins berlinois sont notamment utilisés pour faire respecter la vitesse dans les zones à trente kilomètres à l'heure (30 km/h). Son utilisation est inusitée au Canada, particulièrement au Québec.

Avantages	Inconvénients
Efficacité durable, et démontrée, à réduire les vitesses.	Coûts modérés à élevés d'implantation et d'entretien
Réduction de la vitesse à l'approche du dos d'âne.	Nécessite une planification opérationnelle pour l'installation des modèles saisonniers.
Limite et restreint les vitesses excessives.	Vibration dans les résidences à proximité lors du passage de véhicules lourds.
Nuisance limitée pour les cyclistes.	Augmentation du bruit de suspension des véhicules.
Présent à l'année (si mesure permanente).	Bruits de freinage et d'accélération parfois brusque, en amont et en aval ou entre deux (2) dos d'âne.
Possibilité de modèles amovibles, ce qui permet notamment de résoudre les problèmes de vitesse rapportés en dehors de la période hivernale.	Véhicules automobiles, motocyclettes et vélos tentant des manœuvres de contournement de façons dangereuses et non réglementaires.
Peut être converti en traverse surélevée pour piéton si celui-ci est situé à une intersection.	Utilisation à haut risque par les enfants des dos d'âne et des coussins comme des jeux (tremplins pour planches à roulettes, vélos et mobylettes).
Permet d'éviter l'ajout d'un panneau d'arrêt comme mesure de modération et de conserver une certaine fluidité.	Risque de report de la circulation vers des rues voisines.

Avantages	Inconvénients
	Gazon endommagé par le passage des véhicules en l'absence de bordure de rue.
	Difficulté des manœuvres et bruits percussifs lors des opérations de déneigement.
	Augmentation du temps de réponse des véhicules d'urgence : jusqu'à 10 (dix) secondes supplémentaires par dos d'âne.
	Domage occasionné aux véhicules d'urgence lors du rebond sur le dos d'âne.
	Délais additionnels de transport de patients en état critique vers un centre hospitalier.
	Risque d'aggravation des blessures des patients transportés par ambulance.
	Augmentation de la pollution visuelle due à l'implantation de signalisation, car chaque dos d'âne doit être accompagné de deux (2) panneaux sur chaque côté de la rue.



(Coussin berlinois amovible)



(Coussin berlinois permanent — Ville d'Ottawa)

(Voir Annexe B — Critères d'implantation d'un dos d'âne)

11.3 Intersection surélevée

Une intersection surélevée est une intersection où la chaussée a été élevée par rapport au niveau des rues y menant. Le plateau formé par la déviation verticale est souvent fabriqué à l'aide de matériaux texturés et il s'élève jusqu'au niveau des trottoirs ou bordures pour bien indiquer qu'il s'agit d'un espace qui est partagé avec les piétons.

L'installation ou l'intégration d'une telle infrastructure s'incorpore exclusivement à des projets de reconstruction routière majeurs.

Avantages	Inconvénients
Permet de bien délimiter les endroits réservés aux piétons (utilisation de matériaux ou de couleur différente).	Peut nécessiter plus de puisards pour le captage de l'eau.
Force le ralentissement des véhicules dans toutes les directions.	Coût élevé d'exécution, d'implantation et d'entretien.
Permet de conserver une circulation fluide, tout en améliorant la sécurité aux intersections.	



11.4 Balises et délinéateurs

Balise

La balise pour la modération de la circulation est une mesure saisonnière implantée généralement au centre de la chaussée sur les rues à double sens de circulation. D'une hauteur d'environ cent vingt-deux centimètres (122 cm) et d'une largeur de trente centimètres (30 cm), elle représente un obstacle physique sur la rue. Elle réduit l'espace disponible pour circuler et force les automobilistes à mieux diriger leur trajectoire, les incitant du même coup à modérer leur vitesse. Des analyses de vitesses ont permis de constater que cette mesure peut réduire les vitesses moyennes entre quatre (4) et quatorze (14) kilomètres à l'heure. Les balises sont également utilisées pour rappeler certaines obligations aux automobilistes, comme la limite de vitesse, la priorité aux piétons à un passage piéton non protégé ou la présence d'un corridor ou d'une zone scolaire. L'efficacité des balises est déterminée principalement par la largeur de la chaussée, le taux d'occupation de stationnement sur rue ainsi que de l'espacement entre les balises. Contrairement à l'utilisation des dos d'âne, les balises ne ralentissent pas les véhicules d'urgence et incitent les automobilistes à adopter une conduite à vitesse basse et constante minimisant le bruit et la consommation d'énergie.



Délinéateur

Le délinéateur est une mesure saisonnière généralement implantée à côté des balises afin de créer un obstacle additionnel pour mieux canaliser et apaiser la circulation dans les rues sans bordure, excessivement larges ou à sens unique. Les délinéateurs peuvent être également utilisés pour délimiter les sentiers sur la chaussée réservée aux transports actifs (cyclistes et piétons). La largeur des délinéateurs est de dix centimètres (10 cm) et sa hauteur est semblable à celle des balises.

Avantages	Inconvénients
Sentiment de sécurité en renforçant la séparation visuelle entre la voie motorisée et la voie cyclable.	Mesure saisonnière.
Coûts modérés d'implantation et d'entretien (selon la distance à couvrir).	Nécessite une planification opérationnelle pour une installation saisonnière.
	Risques de conflits générés par les bandes bidirectionnelles à l'approche des intersections.
	Difficulté de passage pour les véhicules de matières résiduelles et balayeur de rues.



11.5 Modification des vitesses

La modification d'une limite de vitesse est généralement précédée d'une analyse des comportements généraux des usagers.

Avantages	Inconvénients
Impact immédiat lors de l'implantation.	Risque de déplacement d'une problématique ailleurs sur les rues avoisinantes.
Faible coût d'implantation et d'entretien.	Effet d'habitude dans le temps et perte d'impact sur le comportement souhaité.
	Augmentation de la frustration des citoyens ne résidant pas sur la rue concernée.

11.6 Panneau de signalisation

L'ajout de panneaux de signalisation est évalué en fonction des normes établies par le ministère des Transports du Québec.

Avantages	Inconvénients
Impact immédiat lors de l'implantation.	Risque de déplacement d'une problématique ailleurs sur les rues avoisinantes.
Faible coût d'implantation et d'entretien.	Pollution visuelle.
	Effet d'habituance dans le temps et perte d'impact sur le comportement souhaité.



11.7 Panneau d'arrêt

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 panneaux d'arrêt sont mis en place pour établir un mode de gestion et de différents mouvements de la circulation, selon les différents volumes de circulation. Ils favorisent la cohabitation des différents véhicules. La mise en place d'un arrêt ne peut, en aucun temps, être une mesure utilisée dans un contexte de ralentissement de la circulation.

(Voir Annexe C — Critères d'implantation d'un panneau d'arrêt)

11.8 Saillie de trottoir

La saillie de trottoir (aussi nommée avancée de trottoir) est une intrusion horizontale de la bordure sur la chaussée ayant pour résultat de rétrécir un tronçon de la route. La bordure est en saillie sur un côté ou des deux côtés de la chaussée, afin d'en réduire la largeur, à aussi peu que six mètres (6 m), pour une route bidirectionnelle à deux (2) voies. Cette mesure a pour but de réduire la vitesse des véhicules, de réduire les distances de traversée pour les piétons, d'accroître la visibilité des piétons et d'empêcher le stationnement près d'une intersection.

Avantages	Inconvénients
Réduire la vitesse des véhicules.	Coût élevé d'implantation et d'entretien, particulièrement les aménagements végétalisés.
Réduire les distances de traversée pour les piétons.	Difficile à implanter de manière rétroactive à la suite de la conception et construction d'une nouvelle rue.
Accroître la visibilité des piétons.	
Empêcher le stationnement près d'une intersection.	



11.9 Stationnement

L'interdiction de stationnement sur rue est évaluée selon différents facteurs :

- La largeur des rues.
- La largeur des véhicules qui y circulent.
- Des aménagements.
- De la présence de trottoirs.
- De pistes cyclables et de corridors scolaires.

Avantages	Inconvénients
Permet une circulation fluide des véhicules.	Coûts faibles à modérés d'implantation et d'entretien (liés au marquage saisonnier souvent associé à l'implantation de la mesure).
Facilite la circulation pour les véhicules d'urgence et les véhicules de services (camion de collecte ou de déneigement).	Réduit le nombre de véhicules pouvant se stationner sur la rue (un [1] seul côté au lieu de deux [2]).
Améliore la visibilité et le sens de sécurité le long des trottoirs.	Insatisfaction des résidents ayant plusieurs véhicules ou accueillant de la visite.
Permet l'implantation de pistes cyclables dans l'emprise de rue située entre les bordures.	Augmentation possible de la vitesse.
Permet un meilleur mouvement des véhicules dans les courbes.	Augmentation de la pollution visuelle par la multiplication de panneaux.
Permet un meilleur ramassage de la neige en hiver.	

(Voir Annexe D — Critères d'implantation des zones d'interdiction de stationnement)



11.10 Surveillance policière

La surveillance policière est une intervention efficace, mais ponctuelle, pour le contrôle des excès de vitesse, ainsi que pour le non-respect de la réglementation municipale en générale.

Avantages	Inconvénients
Sentiment de sécurité renforcé.	Mobilisation limitée dans le temps.
Impact immédiat et dissuasif quant aux comportements déviants.	Mesures ponctuelles.
Aucun coût affecté à la surveillance policière.	

12. PLAINTES ET REQUÊTES

Les résidents peuvent adresser à la Ville toute demande d'étude pour la mise en place de mesures de mitigations relatives à la vitesse, à la conception routière, à la signalisation ou au débit véhiculaire.

La présente section établit le processus de dépôt et de traitement des requêtes.

12.1 Critères d'admissibilités

Une requête de vitesse et de circulation est analysée lorsque le demandeur remplit le formulaire de requête et de pétition disponible sur le site Internet de la Ville. Les problématiques de circulation soulevées par les services policiers, le comité de circulation, les services municipaux ou un membre du conseil sont également évaluées selon le même processus.

Toutes les plaintes doivent se faire par écrit sous forme de requête et être signées. Elles doivent être transmises à l'un ou l'autre des endroits suivants pour être traitées :

- 1) Mairie
- 2) Par courriel à l'adresse : tp@villesblg.ca
- 3) Par Internet à l'adresse : villesblg.ca/requetes en remplissant le formulaire de plainte et requête en ligne.

Pour qu'une requête soit déclarée admissible, le requérant doit respecter les conditions suivantes :

- Être adressée à la Ville.
- Comporter le nom du requérant, son adresse et un numéro de téléphone permettant de le joindre le jour.
- Préciser le type de demande.
- Préciser la localisation du lieu visé par la demande (rue, adresse civique, intersection).

- Comporter une description détaillée de la problématique observée incluant des croquis et/ou des photos (si requis).
- Être fondée.
- Être sous la juridiction de la Ville.
- Ne pas se rapporter à un litige privé.
- Ne pas être portée devant les tribunaux.
- Doit être accompagné d'un formulaire de pétition, incluant l'adresse, en appui à la requête*.

* Les signatures (formulaire de pétition) en appui à la requête doivent être celles de gens qui habitent sur le tronçon de rue concerné, qui habitent des résidences différentes et dont l'adresse et le numéro de téléphone où ils peuvent être joints le jour sont indiqués (formulaire disponible sur demande au Service des travaux publics). Les modalités entourant ce registre sont précisées à l'article 13.

12.2 Cas déjà traité ou en progrès

Les critères d'admissibilités énoncés à l'article 12.1 sont applicables dès l'adoption de la présente politique.

Toute requête déjà traitée avant l'entrée en vigueur de la présente politique, et pour laquelle une nouvelle évaluation est souhaitée, devra être soumise à nouveau dans le respect du processus décrit dans la présente politique.

Toute requête déposée et non traitée avant l'entrée en vigueur de la présente politique sera priorisée par le Service des travaux publics et analysée selon le processus décrit dans la présente politique.

12.3 Niveau de service

Toute personne ayant formulé une requête, complète et conforme, sera contactée dans un délai maximal de six (6) semaines à la suite du dépôt de sa requête. Lorsque la requête nécessite une évaluation, des observations pourront être menées sur les lieux et un comptage pourra être planifié. Les comptages sont réalisés entre les mois de mai et juin et entre les mois de septembre et novembre de chaque année, afin d'assurer la représentativité des données recueillies.

L'analyse des dossiers ainsi que les présentations et les recommandations au comité de circulation sont effectuées au fur et à mesure de l'achèvement des études selon le calendrier des séances adopté par ledit comité. Les décisions rendues par le comité et, selon le cas, par le conseil municipal, sur le choix des mesures de modération annuelles sont communiquées aux citoyens trois (3) mois après la date de la décision finale. Les travaux sont effectués pendant la saison estivale.

12.4 Traitement des plaintes et requêtes

Toutes les requêtes sont traitées par ordre d'entrée dans le système central de la Ville de Saint-Basile-le-Grand. Toutefois, la Ville se réserve le droit de modifier la priorité des différentes demandes, par mesure de sécurité ou en raison des priorités établies par le Service des travaux publics et le comité de circulation. Le diagramme de processus décisionnel de traitement des requêtes est présenté à l'**Annexe A**. Par conséquent, la Ville de Saint-Basile-le-Grand utilise ce logigramme pour le traitement de ses plaintes et de ses requêtes concernant la circulation.

Afin d'assurer une gestion harmonisée et un suivi dans les meilleurs délais, toute requête adressée à la Ville reçoit le traitement suivant :

- Réception de la requête écrite et inscription de celle-ci dans le système centralisé de la Ville.
- Analyse préliminaire et évaluation du bien-fondé de la demande.
- Transmission d'un accusé réception au requérant dans les six jours ouvrables en précisant le temps estimé du délai d'analyse.
- Analyse de la recevabilité et de l'admissibilité de la requête :
 - Si elle est recevable, le Service des travaux publics évalue la pertinence de la demande, sa priorité, les enjeux et leur connaissance du secteur, son acceptabilité, le milieu de vie ou tout autre commentaire utile à la prise de décision.
 - Si elle est irrecevable, le requérant en est avisé. Celui-ci peut entreprendre un processus de pétition (se référer à l'article 13). La Ville pourrait également recourir, selon le contexte, au processus de consultation.
- Le Service des travaux publics peut consulter les citoyens du milieu et prioriser certaines requêtes par rapport aux autres.
- Préparation d'une recommandation administrative par le Service des travaux publics à la suite de l'analyse technique de la requête jugée recevable. La recommandation est adressée au comité de circulation pour analyse et recommandation au conseil municipal.
- Adoption d'une recommandation favorable ou défavorable par le comité de circulation à l'égard de la requête.
- Inscription de la recommandation du comité de circulation au conseil municipal, suivant l'adoption du procès-verbal de la réunion.
- Décision des membres du conseil municipal sur la requête déposée. Cette décision est finale et sans appel. Le conseil municipal peut retourner le dossier au comité de circulation pour exiger un complément d'information nécessaire à sa prise de décision.
 - Si le conseil municipal approuve la recommandation du comité de circulation, la Ville procède à la modification de la réglementation et à la planification des travaux requis. Le Service des travaux publics fait ensuite le lien avec le plaignant et l'informe de la conclusion du comité.
 - Si le conseil municipal n'approuve pas la recommandation du comité de circulation, le Service des travaux publics en informe le plaignant.
- Le Service des travaux publics confirmera par écrit le règlement de la requête au requérant.
- Le Service des travaux publics complétera et classera le dossier et inclura la requête ou la plainte dans les statistiques de la Ville.

Une demande est jugée recevable lorsque les critères d'implantation d'une mesure de modération proposée répondent aux différentes conditions et aspects techniques de la présente politique. Une demande irrecevable peut, entre autres, correspondre à l'implantation d'une mesure de modération à des emplacements qui nécessiteront un processus de consultation et d'intervention différent ou bien que l'objet de la demande ne puisse être réalisée selon des motifs techniques, administratifs ou législatifs.

Plainte non fondée

Dans le cas d'une plainte non fondée, le plaignant sera avisé dans un délai maximal de dix (10) jours ouvrables que sa plainte est jugée non recevable.

13. CHEMINEMENT D'UNE REQUÊTE RÉCLAMANT L'INSTALLATION DE MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION OU DE MODIFICATION RELATIVE À LA SIGNALISATION ET AU MARQUAGE

Chaque demande est traitée selon le diagramme de processus décisionnel de traitement des requêtes présentées à l'**Annexe A**. Afin de déposer une demande d'analyse de requête et d'installation de mesures de modération de la circulation, veuillez lire attentivement la procédure suivante :

13.1 Étape 1 — Déposer une requête

Le citoyen demandeur doit remplir un formulaire de demande de mesures de modération. Cette demande doit être accompagnée d'un formulaire de signatures comprenant la signature de citoyens résidant sur le tronçon de rue où la problématique a été soulevée.

Le citoyen devra présenter une pétition comportant soixante-quinze pour cent (75 %) de signataires des résidences, ou établissements d'affaires de ladite rue, et cent pour cent (100 %) de signataires des six (6) résidences (ou immeubles à logements) se trouvant à la hauteur, de part et d'autre, de l'emplacement potentiel du ralentisseur (une [1] personne par adresse civique) *. Dans le cas où il n'y aurait pas de résidence sur le tronçon de rue concerné par la demande, le processus de consultation prévaut. Le formulaire admissible est fourni sur le site Internet de la Ville. Une requête est automatiquement rejetée si toutes les signatures requises ne sont pas obtenues selon les dispositions précitées.

Un demandeur ne résidant pas dans le secteur visé par une demande de modération peut amorcer le processus. Toutefois, sa signature ne peut être retenue comme valide dans le formulaire de pétition.

*Le Service des travaux publics pourra déterminer la zone ou le tronçon afin d'obtenir un portrait représentatif des signataires de la pétition.

Consultation

Certains sites d'implantation de mesures de modération de la circulation pourraient nécessiter une démarche consultative auprès des citoyens (ex. implantation d'une mesure sur une rue collectrice, une zone scolaire ou dans un secteur n'ayant pas un seuil requis de riverain habilité à signer le registre de pétition). La Ville déterminera les modalités pertinentes à l'exercice, ainsi que les partenaires qui seront habilités à collaborer au processus. Lors de ces consultations, un taux significatif de participation et d'acceptabilité des personnes concernées sera exigé (supérieur à cinquante-cinq pour cent [55 %]).

13.1.1 Requête relative à l'enlèvement d'une mesure de modération

Le citoyen doit présenter, en même temps que la demande d'enlèvement, une pétition signée par les riverains, selon la même formule que présentée à l'article précédent. La pétition doit inclure le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des signataires. Toute demande reçue à l'intérieur d'une période de deux (2) ans suivant l'implantation d'une mesure de modération sera systématiquement rejetée.

Une requête sera considérée comme fermée si la documentation envoyée au citoyen, par la Ville, n'est pas reçue dans un délai de trois (3) mois suivants l'envoi.

13.2 Étape 2 — Cueillette de données et priorisation de la demande

À cette étape, la Ville procèdera à la recherche des données disponibles (relevés de vitesses, débits, accidents) et de l'historique des mesures de modération implantées dans le secteur. Cette étape sera suivie d'une évaluation des données nécessaires pour entamer l'analyse à l'aide des outils disponibles (radar pédagogique, analyseurs de trafic, caméra, etc.). Selon les résultats de l'évaluation, la Ville pourrait programmer des analyses de cueillette de données.

L'étude de circulation qui sera effectuée par la Ville, pour faire suite à la demande, viendra confirmer ou infirmer la nécessité d'installer une mesure de modération et déterminer sa localisation finale.

13.2.1 Délais de traitement

La cueillette de données par le biais d'outils tels que les radars pédagogiques, analyseurs de trafic, caméra, etc., peuvent être requis aux fins d'évaluation. Certaines observations physiques ne peuvent être effectuées que durant certaines périodes de l'année. Ainsi, selon la période de l'année à laquelle la requête est soumise, un délai de six (6) à douze (12) mois est à prévoir pour effectuer les études et analyses requises. En moyenne, l'évaluation complète d'une demande, hors saison hivernale, prend approximativement six (6) mois à traiter avant d'être soumise au comité de circulation.

13.3 Étape 3 — Analyse de la demande

Si les données de circulation indiquent qu'une intervention est requise, ou qu'une mesure existante doit être remplacée par une autre plus adaptée, le Service des travaux publics déterminera le type d'intervention ou de mesures de modération à implanter (marquage, balises, afficheurs de vitesse, dos d'âne, opérations policières par la Régie, etc.).

Pour chaque requête recevable, le Service des travaux publics produit un rapport d'analyse technique qui est déposé au comité de circulation.

Le Service des travaux publics identifie une ou des solutions possibles pour la soumettre en consultation au comité de circulation. Plusieurs mesures de modération peuvent s'offrir en fonction des résultats des critères analysés, n'allant d'aucune intervention, en passant par la sensibilisation et jusqu'à la mise en place d'interventions physiques.

Le comité consulte les observations et recommandations du Service des travaux publics. Le comité adopte les recommandations proposées ou en émet d'autres. Le comité transmet aux membres du conseil municipal ses recommandations concernant la ou les mesures à mettre en place. Le conseil seul a le pouvoir d'entériner ou de rejeter, en tout ou en partie, une ou plusieurs demandes de modération. Le conseil peut également exiger de nouvelles études ou proposer différentes mesures de modération. Lorsqu'une demande de modération est rejetée, soit par le Service des travaux publics, le comité de circulation ou le conseil, les nouvelles demandes sont systématiquement rejetées pour une période de deux (2) ans avant qu'une demande de réévaluation puisse être à nouveau soumise.

Toute demande peut aussi faire l'objet d'un rejet immédiat si des travaux sont prévus à l'intérieur d'une période de deux (2) ans selon le plan de réfections des infrastructures.

Le tableau suivant servira de référence afin de déterminer le type d'intervention à faire.

V85 (Vitesse affichée) *	70 km/h	50 km/h	40 km/h	30 km/h
Aucune intervention	Moins de 85 km/h	Moins de 60 km/h	Moins de 50 km/h	Moins de 40 km/h
Intervention de sensibilisation	Entre 85 et 90 km/h	Entre 60 et 65 km/h	Entre 50 et 55 km/h	Entre 40 et 45 km/h
Intervention physique	90 km/h et plus	65 km/h et plus	55 km/h et plus	45 km/h et plus

* Le V85 est la vitesse à laquelle 85 % des véhicules circulent à la vitesse affichée ou moins.

Dans les cas où aucune intervention n'est jugée nécessaire, un suivi auprès de la personne qui a signalé la problématique et l'intervention sera consigné dans le gestionnaire de requête aux fins de statistiques.

Note importante :

Il est à noter que dans certains cas, bien que les critères de justification soient satisfaits, il peut s'avérer impossible de mettre en place des balises, des dos d'âne ou des coussins en raison de la configuration des lieux. Dans ces cas, une analyse spécifique devra être effectuée afin de trouver des solutions adaptées. Le Guide canadien de modération de la circulation offre plusieurs pistes de solution qui pourraient être analysées.

13.4 Étape 4 — Délai d'exécution et d'implantation des mesures de modération

13.4.1 Dos d'âne et coussin

La construction de dos d'âne permanent est soumise aux contraintes du marché, ainsi qu'aux ententes contractuelles, et doit satisfaire à tout processus d'approvisionnement édicté par la Ville. Le délai d'implantation sera tributaire de la coordination avec les différents fournisseurs et services de la Ville.

13.4.2 Nouvelle signalisation (prescription)

À la suite de l'adoption du conseil, la mise en place d'une nouvelle signalisation prescriptive ne peut s'effectuer à moins d'un (1) mois de préavis.

13.4.3 Ajout ou modification au marquage sur chaussée

Le marquage permanent est soumis aux contraintes du marché, ainsi qu'aux ententes contractuelles, et doit satisfaire à tout processus d'approvisionnement édicté par la Ville. Le délai d'implantation sera tributaire de la coordination avec les différents fournisseurs de la Ville.

13.4.4 Balises et délinéateurs

La mise en place de balises et délinéateurs est soumise aux contraintes du marché, ainsi qu'aux ententes contractuelles, et doit satisfaire à tout processus d'approvisionnement édicté par la Ville. Le délai d'implantation sera tributaire de la coordination avec les différents fournisseurs de la Ville.

Après son adoption, puisqu'il s'agit de mesures saisonnières, l'installation de ce type d'équipement pourrait être reportée de quelques mois selon l'évaluation du Service des travaux publics.

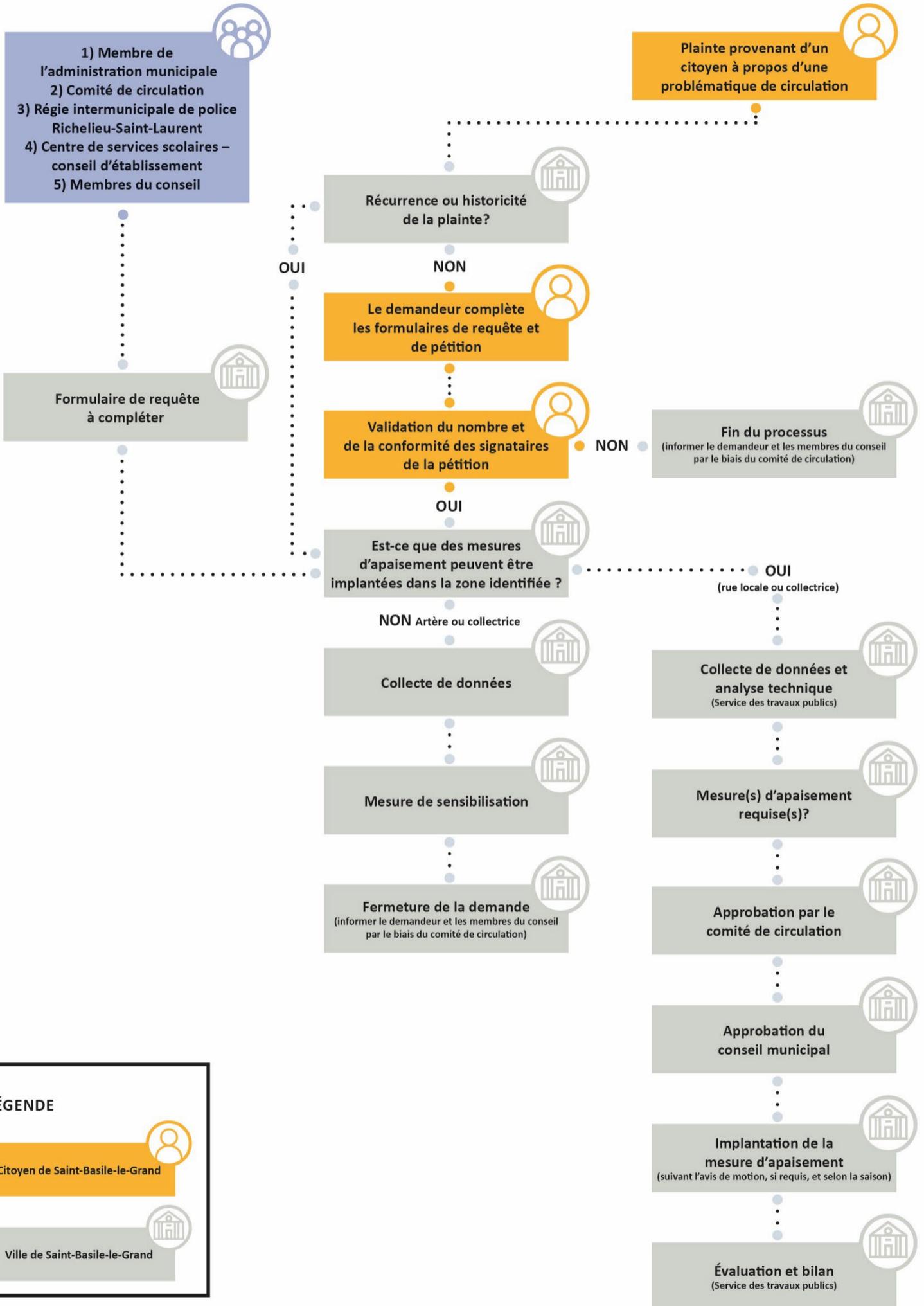
BIBLIOGRAPHIE

- Association des transports du Canada (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*.
- Association mondiale de la route | World Road Association (2003). *Manuel de sécurité routière*. Route2 Market.
- Association québécoise du transport et des routes (2008, novembre). *Savoir composer avec les limites de vitesse*. Direction de la Sécurité dans les transports de l'AQTR. [communication par affiche]. Conférence présentée le 27 novembre 2008 au centre Sheraton de Montréal.
- Bellefleur, Olivier et Gagnon, François (2011). *Apaisement de la circulation urbaine et santé : revue de littérature*. Centre de collaboration nationale sur les politiques et la santé. 167 p.
- Cândido, Ronaldo L. & al. (2017, avril). *Saillie de trottoir et dos d'âne à Montréal : effet sur le nombre de blessés aux intersections*. Association québécoise des transports. Conférence et présentation dans le cadre du 52^e congrès et du Salon des transports : prochain arrêt. 2017.
- Direction du laboratoire des chaussées (2002, juin). *Effet de l'évolution technologique des équipements de comptage sur la variation de la circulation de 1986 à 2000*. Bulletin d'information technique, vol. 7, no 6.
- Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification (2018). *Transporter le Québec vers la modernité — Politique de mobilité durable : 2030*. Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification. Publications du Québec. 54 pages.
- Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification (2018). *Transporter le Québec vers la modernité — Plan d'action 2018-2023*. Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification. Publications du Québec. 120 pages.
- Direction régionale de santé publique (DRSP) du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal (2017). *Vers une amélioration de la sécurité routière pour tous*. Mémoire présenté à la consultation publique La sécurité routière : ça nous concerne tous !
- Canada's community of transportation professionals (2018, février). *Canadian guide to traffic calming, 2nd edition*. Transportation Association of Canada. 196 pages.
- Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (2010). *Guide des coussins et plateaux*. 75 pages.
- Crevier, Clyde (2007). *Les aménagements en modération de la circulation, étude et applications* (Doctoral dissertation, École de technologie supérieure).
- Institut national de santé publique (2011, novembre). *Mesures d'apaisement de la circulation*. Québec.
- LeJeune, Étienne (2020, mai). *Tout savoir sur les ralentisseurs !* Contentieux du permis de conduire. Repéré à : <https://lejeune-avocat.fr/tout-savoir-sur-les-ralentisseurs/> [consulté le 3 février 2022].
- Lesage, Dominique (2015, février). *Environnement bâti favorable au transport actif sécuritaire*. CSSS Pierre-Boucher.

- Ministère des Transports du Québec (2011, avril). *Fiche d'information technique : dos d'âne allongés et coussins*. Direction de la sécurité en transport, service de l'expertise et du soutien technique en sécurité. Info DST, fiche.
- Ministère des Transports du Québec (2011, avril). *Fiche d'information technique : la modération de la circulation*. Direction de la sécurité en transport, service de l'expertise et du soutien technique en sécurité. Info DST, fiche.
- Ministère des Transports du Québec (2008, novembre). *Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal*. Québec.
- Ministère des Transports du Québec (1997). *La gestion des corridors routiers — Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations*. Document d'information et de sensibilisation. 128 p.
- Ministère des Transports du Québec (2021). *Normes – Ouvrages routiers, Tome V — Signalisation routière*. Publications du Québec.
- Ministère des Transports du Québec (2002). *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation*. Direction des communications.
- Municipalité de Chelsea (2020, juin). *Politique sur les mesures de modération de la circulation et sur la détermination de vitesse*. Services des travaux publics et des infrastructures.
- Municipalité de St-Amable (2016, février). *Une politique de gestion de la circulation pour un meilleur équilibre entre un sentiment de sécurité accru et les besoins des usagers*. Direction générale.
- Municipalité de Saint-Félix-de-Valois (2016, février). *Politique d'apaisement de la circulation*. Direction de l'urbanisme.
- Pharand, Geneviève (2019, 31 mai). *La vision zéro, qu'est-ce que ça veut dire ?* [communication par affiche] Congrès AÉMQ 2019, Montréal, Québec, Canada.
- Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (2010). *Guide méthodologique : Enquêtes de circulation*. Bagnaux. France.
- Ville d'Otterburn Park (2020, janvier). *Politique de gestion de la circulation : mesures de modération de la circulation en lien avec le processus de traitement des demandes*. Service des travaux publics.
- Ville de Carignan (2019, juillet). *Politique de gestion de la circulation*. Direction générale.
- Ville de Gatineau (2012, septembre). *Mesures de modération de la vitesse*. Politique municipale. Service des infrastructures.
- Ville de Gatineau (2018, septembre). *Mesures de modération de la circulation*. Présentation en plénier. Service des infrastructures.
- Ville de Laval (2021). *Mesures d'apaisement de la circulation*.
<https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/mesures-apaisement-circulation.aspx>
- Ville de Mont-Royal (2005, mai). *Directive sur l'aménagement des dos d'âne allongés dans les rues résidentielles*. Révision, avril 2015.
- Ville de Montréal (2017, septembre). *Aménagements piétons universellement accessibles : guide d'aménagement durable des rues de Montréal, fascicule 5*. Direction des transports.

- Ville de Montréal (2013, mars). *Mesures d'apaisement de la circulation en arrondissement*. Ville de Montréal, Arrondissement Ahuntsic-Cartierville.
- Ville de Montréal (2014). *Ralentisseurs (dos d'âne), normes et procédures pour l'implantation de ralentisseurs*. Direction des travaux publics, division de la circulation et de l'inspection du domaine public. Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie.
- Ville de Saint-Lin–Laurentides (2018, septembre). *Politique de circulation*. SLL-2018-01 — 1^{re} édition.
- Ville de St-Lazare (2008, mars). *Matrice décisionnelle de traitements des plaintes des résidents & Boîte à outil*. Genivar.
- Ville de Sainte-Julie (2007). *La promotion de la marche comme mode de déplacement*.
- Ville de Saint-Lambert (2008). *Ralentissez ! À Saint-Lambert on roule à maximum 30*. Direction des communications.
- Ville de Saint-Lambert (« ca » 2019). *Politique pour l'ajout d'un dos d'âne allongé*. Direction des travaux publics.
- Ville de Saint-Lambert (« ca » 2019). *Politique pour l'ajout d'une balise centrale flexible*. Direction des travaux publics.
- Ville de Vaudreuil-Dorion (« ca » 2018). *Politique d'installation de mesures de modération de la circulation*. Politique. Comité de circulation.

Problématique de circulation identifiée par :



LÉGENDE

Citoyen de Saint-Basile-le-Grand

Ville de Saint-Basile-le-Grand

Site d'implantation recommandé :

- Rue locale peu utilisée par les véhicules d'urgence sans circulation de transit.
- Rue sans circuit d'autobus ou avec circuit d'autobus non résidentiel ni de réseau de camionnage.
- Rue sans courbe ou pente prononcée.
- Zone scolaire, autour des parcs.

Critères d'implantation :

Aucun dos d'âne 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 ministère des Transports du Québec.
 - Sur une route intermunicipale.
 - Sur toute rue collectrice principale, artérielle ou rurale.
2. Critères liés à la géométrie :
 - Sur une voie dont la pente est supérieure à quatre pour cent (4 %) et à plus de cinquante (50) mètres de cette pente.
 - À moins de quinze (15) mètres d'une courbe.
 - En face d'une entrée charretière, d'une borne d'incendie ou de boîte postale communautaire.
3. Critères liés à la sécurité :
 - Sur une voie ou une portion de voie non éclairée.
 - Là où l'on retrouve une bande ou une piste cyclable.

Étapes préalables pour l'implantation :

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

- Le dos d'âne allongé doit être situé à un minimum de cinquante (50) mètres en amont d'un panneau d'arrêt.
- Une distance minimale de cent (100) mètres doit être maintenue et possible entre deux (2) dos d'âne.
- Son orientation doit être perpendiculaire au sens de la circulation.
- Il doit être visible de loin, de jour comme de nuit.
- Il ne doit pas modifier l'écoulement de l'eau.

- La sécurité des cyclistes et des piétons ne doit pas être compromise.
- Ne seront considérées comme recevables que soixante-quinze pour cent (75 %) de signataires des résidences, ou établissements d'affaires de ladite rue, et cent pour cent (100 %) de signataires des six (6) résidences (ou immeubles à logements) se trouvant à la hauteur, de part et d'autre, de l'emplacement potentiel du ralentisseur (une personne par adresse civique). Dans le cas où il n'y aurait pas de résidence sur le tronçon de rue concerné par la demande, le processus de consultation prévaut.

ANNEXE C — CRITÈRES D'IMPLANTATION D'UN PANNEAU D'ARRÊT

- Le panneau « arrêt » ne doit pas être utilisé à la seule fin de faire ralentir la circulation (art. 2.4, Tome V, ch.2).
- Le rapport du débit de la route la plus achalandée sur celui de la route secondaire est inférieur ou égal à deux virgule trois (2,3).
- La vitesse pratiquée au quatre-vingt-cinquième (85^e) centile sur chacune des approches du carrefour est inférieure à soixante-dix (70) km/h.
- Il n'y a pas, sur la route la plus achalandée, de feux de circulation à moins de deux cent cinquante (250) mètres ni de panneau « arrêt » à moins de cent cinquante (150) mètres de part et d'autre du carrefour ;
- Il faut que l'arrêt et le stationnement soient interdits, en bordure de chacune des approches de l'intersection (voir Tableau 2.28-1, Tome V), lorsqu'il y a un risque qu'à l'approche d'un carrefour, un véhicule arrêté ou stationné bloque la vue d'un éventuel panneau « arrêt » à droite et qu'il soit impossible d'installer un signal avancé d'arrêt et également impossible de placer un panneau « arrêt » à gauche lorsque la circulation s'effectue dans le même sens.

Lorsque toutes ces conditions sont respectées, l'installation de panneaux « arrêt » sur chacune des approches est justifiée dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

1. Lorsque le taux d'accidents est supérieur au taux critique d'accidents pour les intersections de même type et que, pour la majorité des accidents (plus de cinquante pour cent [50 %]), l'installation de panneaux « arrêt » dans toutes les directions est susceptible d'améliorer la sécurité (collision à angle droit ou collision impliquant un véhicule qui effectue une manœuvre de virage, à l'exception des collisions arrière dans ce dernier cas).

Ou

Lorsqu'il y a, sur une période de trois (3) ans et plus, plus de quatre (4) accidents en moyenne par année, susceptibles d'être évités par l'installation de panneaux « arrêt » sur chacune des approches.

2. Lorsque le débit total moyen de véhicules entrant à l'intersection est d'au moins cinq cents (500) véhicules par heure, pour une tranche de huit (8) heures d'une journée représentative de la moyenne annuelle et que, pour cette même tranche de huit (8) heures, le débit moyen combiné de véhicules et de piétons en provenance de la route secondaire est d'au moins deux cents (200) unités par heure, avec des retards moyens d'au moins trente (30) secondes par véhicule pendant l'heure de pointe.

Lorsque plus de soixante pour cent (60 %) des véhicules entrant dans l'intersection effectuent une manœuvre de virage, les débits sont réduits de vingt pour cent (20 %). Cette réduction des débits est cumulative à la précédente si tel est le cas.

3. Lorsque le conducteur d'un véhicule arrêté à l'une des approches est incapable de voir un véhicule sur la route transversale à une distance équivalente à celle parcourue par ce véhicule à la vitesse affichée pendant huit (8) secondes.

Il devrait être interdit de stationner aux endroits suivants :

- Du côté de la rue où l'on retrouve une piste cyclable, seulement si elle est sur la chaussée. Cette restriction devrait se limiter à la période du 1^{er} avril au 15 novembre si la piste n'est pas utilisée l'hiver à d'autres fins.
- À une distance de quinze (15) mètres de chaque côté d'une courbe de soixante (60) degrés ou 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.
- Dans les cercles de virage aménagés ou non (cul-de-sac).
- Du côté de la rue où l'on retrouve un trottoir parallèle à une voie de circulation des zones scolaires.
- À moins de cinq (5) mètres d'une intersection, dans le but de permettre le dégagement visuel.
- À cinq (5) mètres de chaque côté des passages piétonniers et traverses de rue.
- Près des entrées et sorties de parcs et espaces verts municipaux.
- Dans les endroits indiqués par des panneaux spécifiques tels qu'un passage de véhicules d'incendie, zone de débarcadère, etc.
- Dans un débarcadère pour autobus scolaire durant les heures d'école.
- À une distance minimale de trois (3) mètres de chaque côté d'une borne d'incendie.
- À une distance minimale de cinq (5) mètres de chaque côté d'un abribus.

Une interdiction de stationnement ne peut être demandée à des fins personnelles exclusivement. Toutefois, en fonction de l'usage, une demande peut s'avérer recevable après analyse du Service des travaux publics et du comité de circulation.