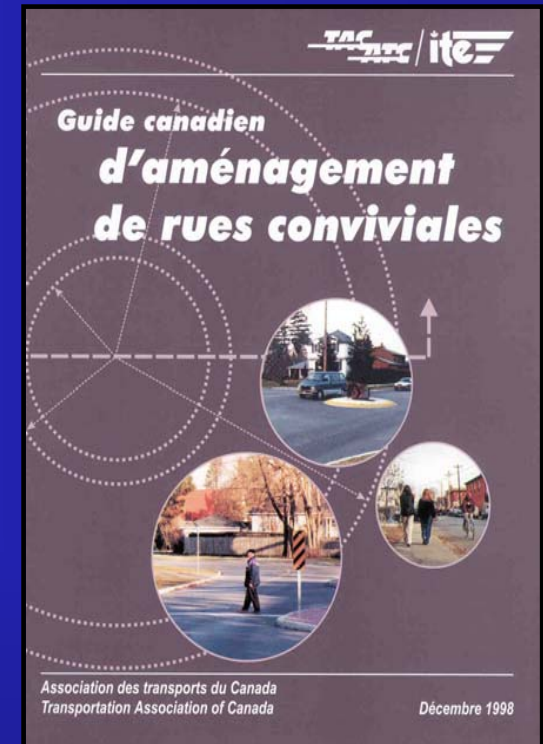


Les limites de vitesse en milieu municipal



Carol Hébert, ing., coordonnateur circulation et signalisation, Service d'ingénierie, Ville de Gatineau

Plan de la présentation

Contexte

1 - Guide de détermination des limites de vitesse sur le réseau municipal :

- Objectifs, principes, exemples.

2 - Méthodes de réduction de la vitesse :

- Guide sur l'aménagement de rues conviviales et étude de cas.



Contexte

- Décalage important entre les vitesses affichées et les vitesses pratiquées au Québec.
- Respect de la limite de 50 km/h dans les agglomérations par seulement 23 % des conducteurs.
- Rues résidentielles sont perçues comme désagréables ou non-sécuritaires pour les enfants, piétons et cyclistes.

1 : Le Guide



- Méthode d'analyse simplifiée pour déterminer les limites de vitesse sur les chemins municipaux.
- Recueil d'informations techniques résultant de recherches et d'analyses sur le comportement des conducteurs et des attentes des citoyens.

Pourquoi :

- **Pour le ministère des Transports du Québec qui est responsable de la gestion des limites de vitesses sur tout le territoire**
 - Simplification, uniformisation et accélération du mécanisme de traitement des demandes d'approbation des limites de vitesses en provenance des municipalités.

Pourquoi :

Pour les municipalités

- Méconnaissance de la législation → approbation obligatoire par le ministère
- Requêtes fréquentes des citoyens pour abaisser les limites pour des raisons de sécurité → demandes d'approbation soumises au ministère sans autre forme d'analyse
- Méconnaissance de la problématique
 - ▶ Syndrome du panneau magique

Objectif

- **Améliorer la sécurité de tous les usagers de la route**
 - sécurité routière déficiente si la limite de vitesse n'est pas conforme
 - La limite de vitesse devrait :
 - ▶ viser l'adéquation entre le comportement du conducteur et le milieu qu'il traverse;
 - ▶ représenter, sous certaines conditions, le point d'équilibre raisonnable entre la mobilité et la sécurité.

Principes

- Crédibilité de la signalisation
 - ▶ adaptée à la réalité et aux conditions du milieu
- Harmonisation des exigences à l'égard des conducteurs
- Uniformisation inter-municipale des limites de vitesse

La méthode

- **Utilisation de grilles d'évaluation pour 3 situations**
 - Diminution de 50 km/h à 30 km/h en milieu bâti
 - Augmentation de 50 km/h à 70 km/h en milieu bâti
 - Diminution de 90 km/h à 80 km/h, 70 km/h ou 50 km/h en milieu non bâti

La méthode

- 8 critères par fiche
- Dérogation pertinente si 6 des 8 critères sont respectés

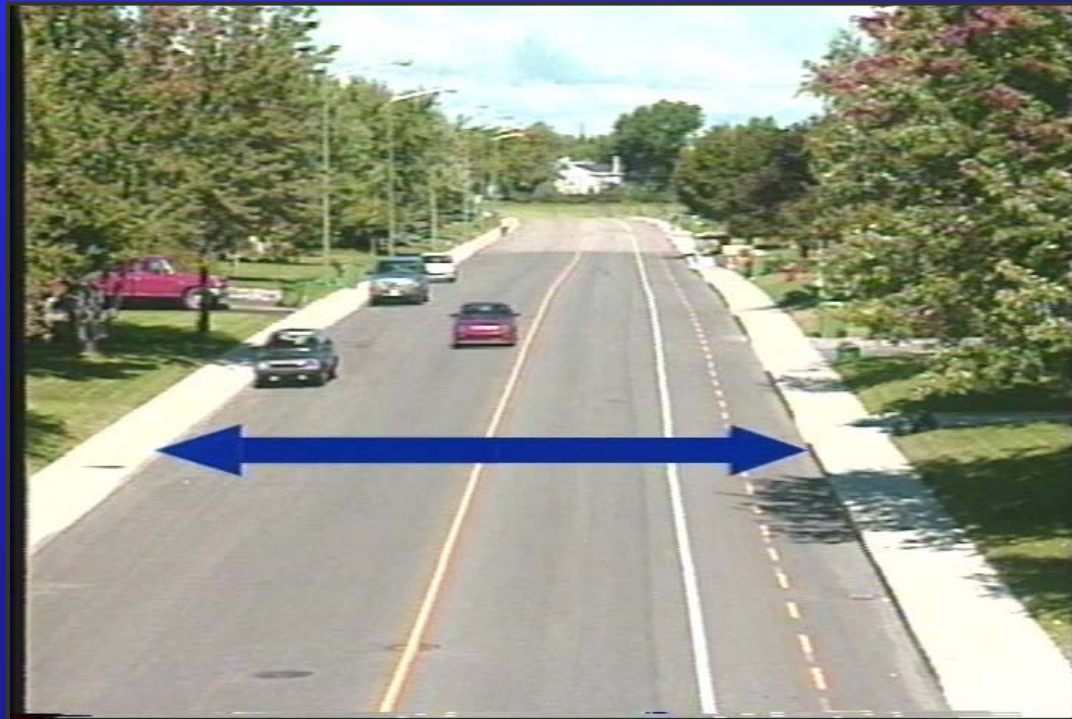
TABLEAU A			
Dérogation à l'article 328 du CSR, recommandée si six critères ou plus sont satisfaits			
EN MILIEU BÂTI (dans une agglomération)			
VITESSE PRÉVUE À L'ARTICLE 328 DU CSR			(50 km/h)
DÉROGATION À			30 km/h ⁽¹⁾
CRITÈRES	BARÈMES		RÉPONSES
Nombre de voies de circulation	1	(sens unique)	non
	2	(sens unique)	non
	2	(chemin bidirectionnel)	oui
Largeur de la surface pavée	sans stationnement	< 6 m ≥ 6 m	oui non
	avec stationnement	< 8,5 m ≥ 8,5 m	oui ⁽²⁾ non ⁽²⁾
Distance de perspective visuelle (Dpv)	Dpv	< 100 m	oui
	Dpv	≥ 100 m	non
Longueur de la zone homogène (Lzh)	Lzh	< 500 m (seulement s'il s'agit de la longueur totale du chemin)	oui
	Lzh	≥ 500 m	non
Débit (DJMA)	DJMA	< 2 000	oui
	DJMA	≥ 2 000	non
Hiérarchie routière	locale		oui
	collectrice		non
	artère		non
Nombre d'accès/km (Na/km)	Na/km	< 20	non
	Na/km	≥ 20	oui
Dégagement visuel latéral	(à partir de	< 5 m	oui
	la ligne axiale)	≥ 5 m	non
TOTAL			

(1) Un conducteur ne doit pas avoir à parcourir plus de 500 mètres à 30 km/h pour atteindre un chemin public où la vitesse est de 50 km/h et plus. Pour réduire la limite de vitesse à 30 km/h quand moins de six critères sont satisfaits, la municipalité doit installer des aménagements pour amener les automobilistes à respecter cette limite.

(2) Quand l'utilisation réelle des places de stationnement (dont la largeur se situe généralement entre 2 m et 2,5 m par allée de stationnement) inter-fère avec la circulation au point de la confiner à une largeur de moins de 3 m par voie de circulation, un critère supplémentaire est satisfait. (C'est-à-dire qu'il faut satisfaire 6 critères sur 9 plutôt que 6 sur 8).

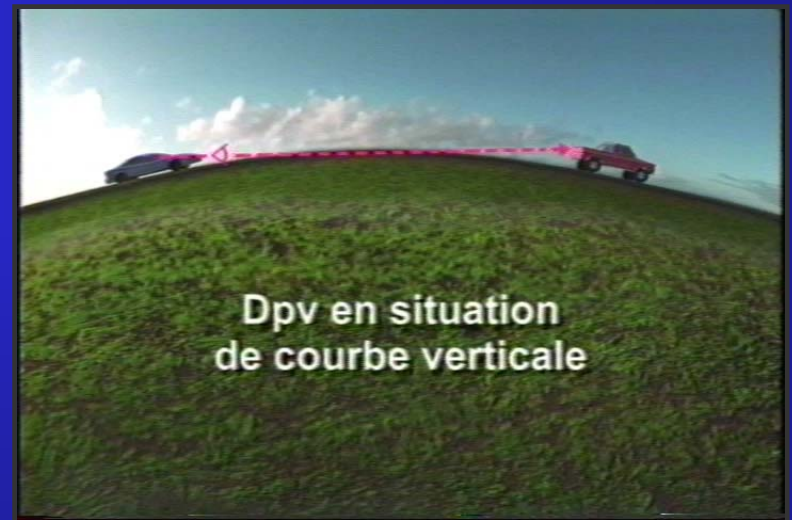
Les critères

- **Nombre de voies de circulation**
 - Nombre total des voies (2 directions)
- **Largeur de la surface pavée**



Les critères

- **Distance de perspective visuelle**

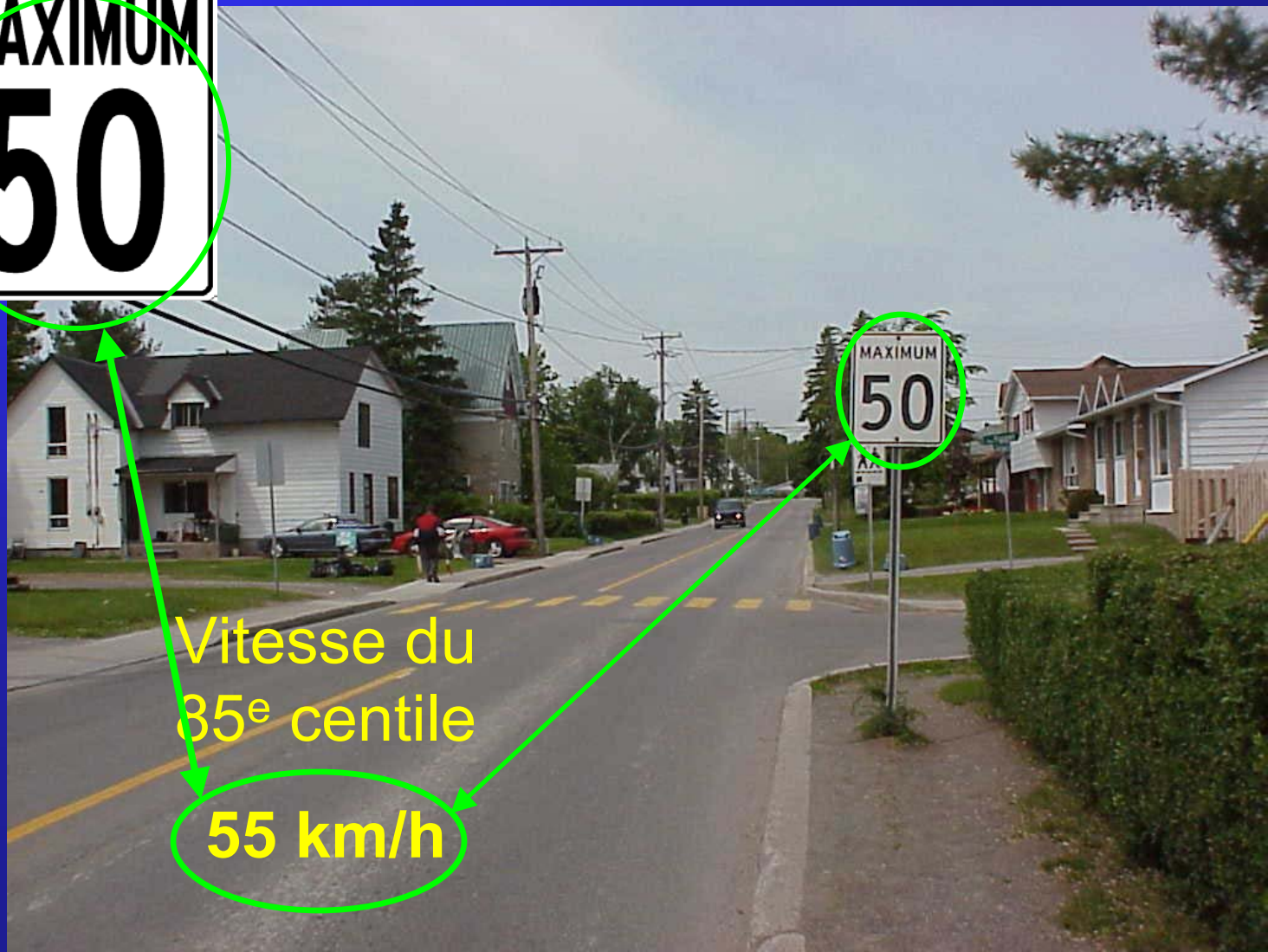


Les critères

- **Hiérarchie routière**
 - Locale, collectrice ou artère
- **Nombre d'accès au km**
 - Formule simple : Total des accès pondérés / longueur de la route
- **Dégagement visuel latéral**
- **Longueur de la zone homogène**
- **DJMA**



Adéquation



Vitesse du
85^e centile

55 km/h

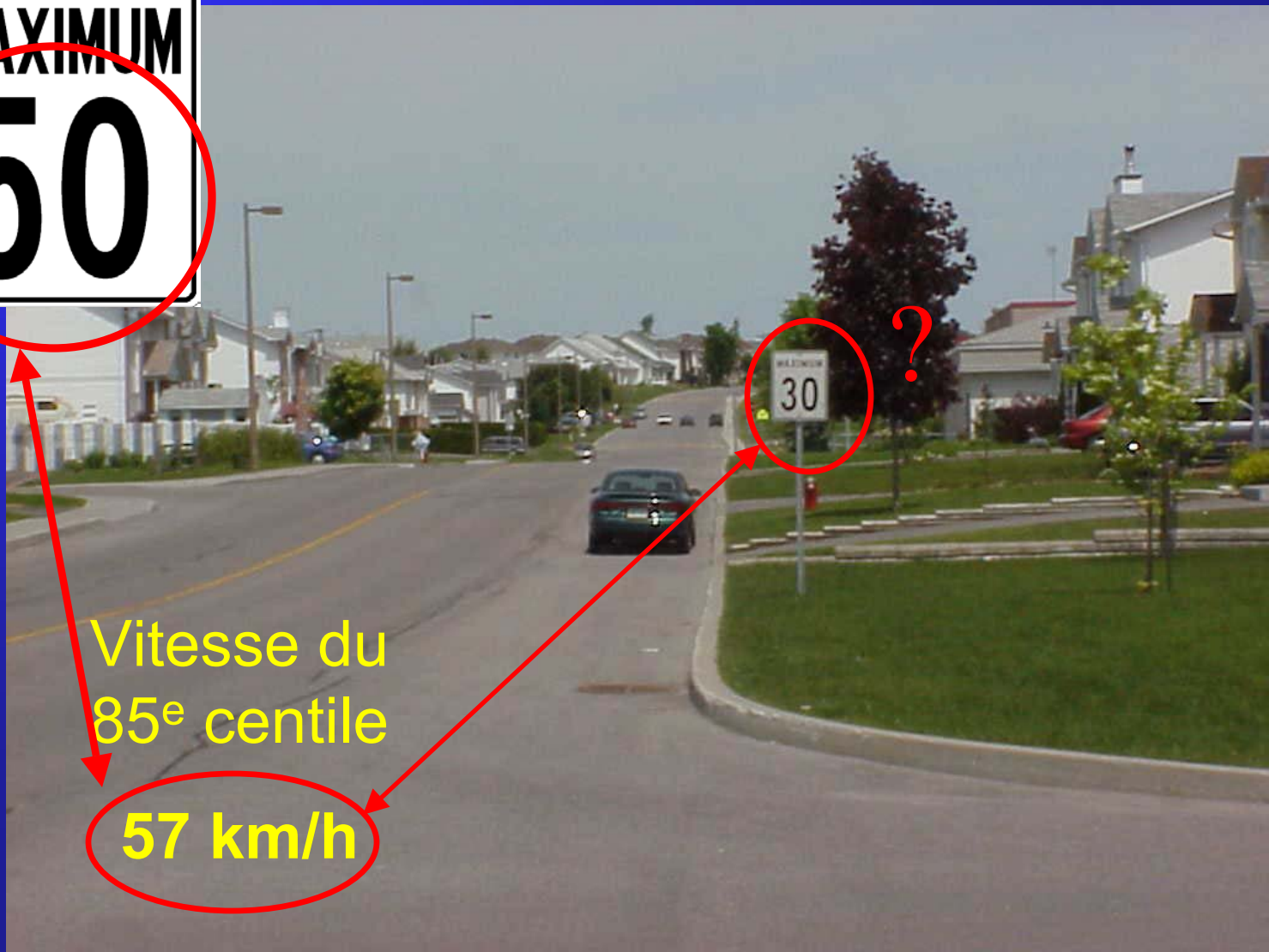


Inadéquation



Vitesse du
85^e centile

57 km/h

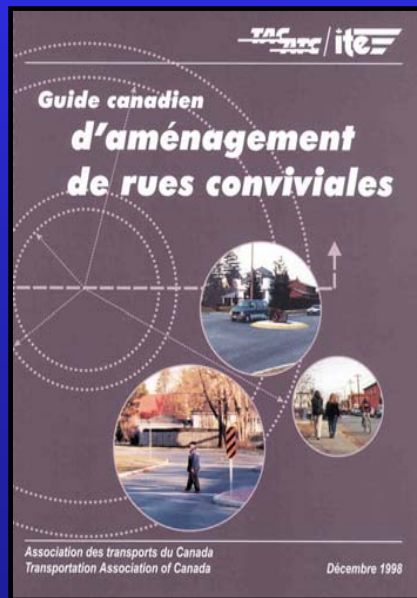


2 : Méthodes de réduction des vitesses

- **Réaménagement du chemin**
 - Adéquation entre la vitesse affichée et la lecture de la route
- **Signalisation**
 - Utilisation abusive des panneaux d'arrêt
 - Synchronisation des feux de circulation
- **Campagnes d'information**
- **Planification et contrôle**
 - Schéma d'aménagement
 - Règlements municipaux
 - Surveillance policière

Méthodes auto-exécutoires de réduction de la vitesse

- **Guide canadien d'aménagement de rues conviviales**



- Basé sur l'expérience de villes canadiennes avec des conditions similaires (Ottawa, Toronto, etc.)
- Propose un cheminement *gagnant*

Objectifs des mesures de modération de la circulation

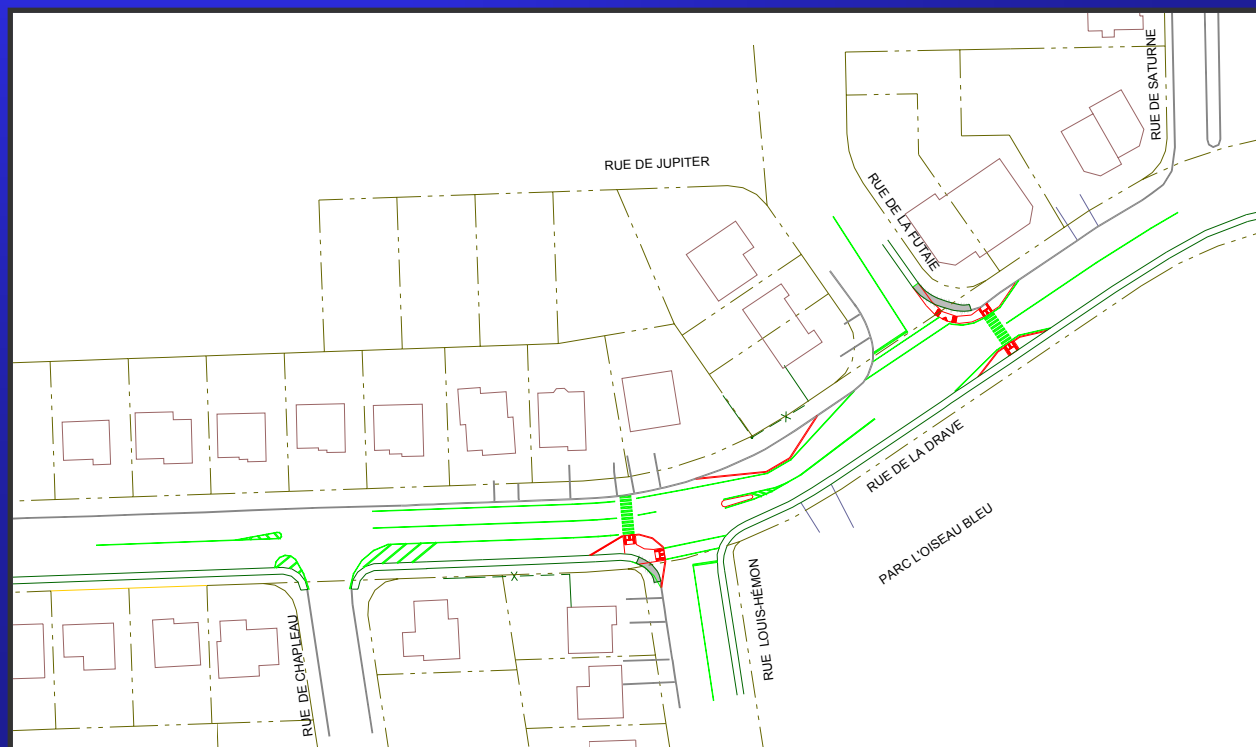
- Réduire la vitesse
- Dissuader la circulation de transit
- Minimiser les conflits entre les usagers
- Rendre un quartier plus convivial





Expérience pilote – rue de la Drave, Gatineau

- Principes fondamentaux
 - Rencontre des citoyens (consultation pour s'assurer de répondre aux attentes)
 - Solutions auto-exécutoires



Emplacement de l'expérience pilote – rue de la Drave, Gatineau



Expérience pilote – rue de la Drave, Gatineau



Avant



Après

Évolution des vitesses



Avant : vitesse 85^e
centile = 55 km/h



Après : vitesse 85^e
centile = 44 km/h

Meilleure adéquation !

Étude de cas - avant / après

Résultats sans aménagement

Ville de Montréal – tel que présenté au 32^e colloque de l'AQTR.

Zone de 50 km/h vers zone de 40 km/h

Avant	Après
48.7 km/h	50.8 km/h

Ministère des Transports du Québec

Zone de 90 km/h vers zone de 70 km/h

Avant	Après
97.7 km/h	95.5 km/h

Conclusion

- Merci de votre attention!
- Questions ?

