



Ville de
MONT-TREMBLANT

*« Ville centre, ouverte sur le monde,
ayant à cœur la qualité de vie
de ses citoyens et ses citoyennes »*

POLITIQUE

DE GESTION DE LA CIRCULATION
ET DE LA SÉCURISATION DES
TRANSPORTS

Table des matières

1. Objectif de la politique	2
2. Fondement de la politique	2
2.1 Le Code de la sécurité routière du Québec	2
2.2 Normes de signalisation provinciale	2
2.3 Règlement relatif au stationnement et à la circulation	3
3. Portée	3
4. Définitions	3
4.1 Code de la sécurité routière du Québec	3
4.2 Signalisation.....	3
4.3 Normes de signalisation.....	3
4.4 Mesures d'atténuation de la circulation et de sécurisation	3
4.5 Requête.....	4
4.6 Vitesse au 85 ^e centile.....	4
5. Détermination des limites de Vitesse	4
5.1 Zones scolaires et zones de parc.....	5
5.2 Limite de vitesse de 30 km/h.....	5
5.3 Limite de vitesse de 40 km/h.....	6
5.4 Limite de vitesse de 50 km/h.....	6
5.5 Limites de vitesse de 70 km/h et 60 km/h	7
6. Traitement des requêtes	8
6.1 Critères d'admissibilité d'une requête ou plainte	8
6.2 Traitement et suivi des requêtes	8
6.3 Juridiction relevant d'un tiers.....	8
6.4 Niveau de service.....	8
6.5 Modification majeure ou implantation d'une mesure d'atténuation	9
6.6 Procédure : traitement d'une requête	9
6.7 Procédure : implantation d'une mesure d'atténuation	9
6.8 Formulaire de requête	9
7. Les étapes du processus décisionnel	10
7.1 Identification de la problématique	10
7.2 Analyse de la situation	10
7.3 Recommandation et implantation.....	11

7.4 Mesures de modération de la circulation.....	12
7.4.1 Marquage au sol	12
7.4.2 Bacs à fleurs	13
7.4.3 Radar pédagogique	13
7.4.4 Borne de protection	13
7.4.5 Saillies de trottoir	13
7.4.6 Ilot central	14
7.4.7 Balise sur la chaussée	14
7.4.8 Intersection surélevée ou traverse surélevée	14
8. Documents de référence	14

POLITIQUE DE GESTION DE LA CIRCULATION ET DE LA SÉCURISATION DES TRANSPORTS

1. Objectif de la politique

L'objectif principal de la Politique de gestion de la circulation et de la sécurisation des transports (ci-après appelée la « politique ») est de structurer et d'encadrer les interventions de la Ville de Mont-Tremblant (ci-après appelée la « Ville ») concernant la prévention et la sensibilisation en matière de sécurité routière et de circulation sur son territoire. Elle vise plus particulièrement à :

- Assurer la sécurité des utilisateurs des réseaux de transport de la Ville ;
- Assurer une transparence et une cohérence dans la prise de décisions ;
- Assurer un partenariat efficace entre les citoyens, les conseillers municipaux, la Sûreté du Québec (ci-après appelée « SQ ») et les différents services municipaux ;
- Assurer une gestion efficace de la circulation ;
- Assurer l'uniformisation et la standardisation des interventions humaines et physiques en circulation, en signalisation et en sécurité routière ;
- Uniformiser le traitement des requêtes de sécurisation des transports.

2. Fondement de la politique

La présente politique vise à concilier les différents types de déplacement, la sécurité des citoyens, peu importe leur âge, et de prendre en compte chaque entité en établissement des relations entre celles-ci. Cette politique s'appuie sur les éléments suivants :

2.1 Le Code de la sécurité routière du Québec

La Ville de Mont-Tremblant respecte les dispositions du *Code de la sécurité routière du Québec*.

2.2 Normes de signalisation provinciale

La Ville de Mont-Tremblant respecte les normes de signalisation provinciales telles qu'édictées dans : « *Normes – ouvrages routiers – Tome V – signalisation routière – volume 1, 2 et 3* ».

2.3 Règlement relatif au stationnement et à la circulation

La Ville de Mont-Tremblant respecte les dispositions du règlement relatif au stationnement et à la circulation.

3. Portée

La présente politique s'applique au traitement de toutes les requêtes en matière de sécurité des utilisateurs des réseaux de transports publics, de circulation et de stationnement sur le territoire de la Ville.

4. Définitions

4.1 Code de la sécurité routière du Québec

Le Code de la sécurité routière du Québec établit les règles relatives à la sécurité routière, à l'immatriculation des véhicules routiers et aux permis et licences dont l'administration relève de la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi qu'au contrôle du transport routier des personnes et marchandises.

4.2 Signalisation

Tous signaux lumineux ou sonores, panneaux, marques sur la chaussée ou autres dispositifs destinés à interdire, régir, informer ou contrôler la circulation ou le stationnement.

4.3 Normes de signalisation

Manuel normatif et légal ayant force de loi, décrété par l'article 289 du *Code de la sécurité routière du Québec* et identifié sous la mention : « *Normes – ouvrages routiers – Tome V – signalisation routière – volumes 1, 2 et 3* » et publié par les Publications du Québec.

4.4 Mesures d'atténuation de la circulation et de sécurisation

Mesures d'atténuation de la circulation contribuant à contrôler et assurer une circulation fluide et sécuritaire pour tous les usagers de la route. Les mesures de modération de la circulation se définissent comme des mesures physiques qui permettent de réduire les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles tout en modifiant le comportement des conducteurs et améliorant les conditions pour les autres usagers de la voie publique.

4.5 Requête

Demande nécessitant une analyse ou une intervention, d'un ou plusieurs services municipaux, de nature interne, externe, urgente, prioritaire, régulière ou planifiable.

4.6 Vitesse au 85^e centile

Vitesse au 85^e centile est la vitesse réelle d'opération en fonction de la géométrie de la route, mais aussi des conditions climatiques, de l'état de la surface de roulement, de l'état physique du conducteur et de la condition du véhicule. Le 85^e centile de la vitesse est un indicateur statistique lié à la vitesse pratiquée ; il correspond à la valeur en deçà de laquelle 85 % des véhicules circulent et il est calculé en fonction d'une distribution des vitesses.

5. Détermination des limites de Vitesse

La détermination des limites de vitesse a été établie selon les ouvrages de références suivantes et peut évoluer selon les normes en vigueur et les guides de référence et d'aménagement :

- 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.

Voici un tableau récapitulatif des limites de vitesses proposées selon le guide de la gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain du ministère des Transports du Québec :

Limite de vitesse	Type de rues	Conditions
30 km/h	Zones scolaires et zones de parc sur des rues locales ou des collectrices municipales	5.1
	Rues résidentielles locales tertiaires	5.2

40 km/h	Rues locales résidentielles, collectrices municipales où l'activité résidentielle ou commerciale est dense	5.3
50 km/h	Artères, collectrices municipales, rues locales	5.4
60-70 km/h	Artères, collectrices municipales de 4 voies et plus, collecteurs	5.5
Situations particulières exceptions potentielles	–	

Toutefois, des situations particulières peuvent justifier la mise en place des limites de vitesse autres que celles prévues selon les critères du tableau de la détermination de la vitesse ci-dessus. Le Conseil se réserve le droit de modifier les limites de vitesses en ce sens. (vitesse à la baisse)

Les limites de vitesses imposées sur tous les chemins publics de la Ville de Mont-Tremblant sont énumérées à l'annexe 16 du règlement relatif au stationnement et à la circulation.

5.1 Zones scolaires et zones de parc

Une zone scolaire est une section de rue longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire.

Une zone de parc est une section d'une route 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.

5.2 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 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 pas efficace. De plus, cette limite devrait être fixée seulement sur des chemins existants qui présentent les caractéristiques suivantes pour être crédibles auprès des conducteurs :

- La largeur de roulement, à savoir la largeur des voies de circulation, excluant le stationnement ou l'accotement, est inférieur à 6 m ;
- Le stationnement sur la rue est permis d'un côté, voire des deux côtés, et les places sont très souvent occupées ;
- La distance maximale que peut avoir à parcourir un conducteur avant d'atteindre une rue où la limite de vitesse est de 40 km/h ou 50 km/h est inférieur à 1 km.

5.3 Limite de vitesse de 40 km/h

Une limite de 40 km/h peut être fixée sur des rues locales résidentielles ou sur des rues 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 crédibles 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 ;

5.4 Limite de vitesse de 50 km/h

Le *Code de la sécurité* routière fixe une limite de vitesse de 50 km/h en agglomération, sauf sur les autoroutes. En général, cette limite peut être considérée appropriée pour les rues situées en milieu urbain.

Dans le cadre d'une harmonisation des limites de vitesse dans l'ensemble de la municipalité ou de l'agglomération, une limite de 50 km/h sera privilégiée sur des rues où les débits de circulation

sont plus élevés et où la circulation motorisée est prépondérante par rapport à la vie locale.

Ces rues sont généralement des artères ou des collectrices. Cette limite de vitesse, associée à une gestion de la circulation, permet d'optimiser les vitesses d'opération pour le transport collectif ou le transport de marchandise.

5.5 Limites de vitesse de 70 km/h et 60 km/h

Une limite de vitesse de 70 km/h peut être envisagée lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- Il s'agit d'artères ou de collectrices municipales qui comptent quatre voies ou plus, séparées ou non, soit de collecteurs, c'est-à-dire de chaussées unidirectionnelles à accès limité, adjacentes à des chaussées d'autoroute ;
- La circulation motorisée est prépondérante et comprend du transit, des autobus et des véhicules lourds. Cependant, la vie locale est peu présente, ce qui se traduit généralement par un faible nombre de piétons et d'animation urbaine ;
- Les intersections et les accès directs sont très peu fréquents.

Il est souhaitable de fixer une limite de 50 km/h ou de 70 km/h, plutôt qu'une limite de 60 km/h puisque dans cette gamme de vitesse, un écart de 10 km/h n'est pas suffisant pour être bien perçu par les conducteurs. Un écart de 20 km/h entre les limites de vitesse aide les conducteurs à mieux différencier et à adapter leur comportement en conséquence.

Dans cette perspective, la limite de vitesse de 60 km/h devrait être réservée à des situations particulières. Elle peut ainsi être fixée dans des conditions semblables à celles qui s'appliquent à la limite de 70 km/h, mais de façon moins homogène (bâti inconstant ou asymétrique, mixité de fonctions commerciales, résidentielles et industrielles, etc.)

6. Traitement des requêtes

6.1 Critères d'admissibilité d'une requête ou plainte

Pour être reçue, une demande ou une plainte :

- Doit être formulée par une personne dûment identifiée (nom, adresse, numéro de téléphone)
- Doit référer à une localisation sur le territoire ou dans l'emprise de la Ville ;
- Doit référer à une rue, route, chemin etc. sous la juridiction de la Ville.

6.2 Traitement et suivi des requêtes

Dans le traitement et le suivi des requêtes en matière de sécurité des utilisateurs des réseaux de transports publics, de circulation et de stationnement sur le territoire de la Ville ou dans le cadre d'un processus d'implantation de mesures d'atténuation de la circulation, les responsabilités sont partagées entre les différents services de la Ville, le comité de mobilité durable et la SQ.

6.3 Juridiction relevant d'un tiers

Il peut survenir des situations où la Ville n'a pas l'autorité pour intervenir. C'est le cas notamment où la responsabilité d'intervention relève d'un tiers. Par exemple, le ministère des Transports du Québec lorsqu'il s'agit d'une route numérotée ou un propriétaire privé.

6.4 Niveau de service

Afin d'offrir un service efficace, la Ville fait part, par le biais d'un de ses représentants, de ses recommandations ou de son plan d'action à la personne ayant formulé une requête recevable dans un délai maximal de sept (7) jours suivant la réception de la requête.

Sur réception, la requête est analysée afin de déterminer la première action à prendre et, s'il y a lieu, est soumise au comité de mobilité durable afin qu'une recommandation soit émise au Conseil.

Lorsqu'il s'agit d'une infraction au Code de sécurité routière, le citoyen sera référé au formulaire de requête d'un citoyen ou d'un intervenant municipal de la SQ.

Une fois toutes les analyses, études complétées et les actions prises ou recommandations faites, une communication est envoyée au citoyen, par le biais d'un représentant de la Ville, l'informant du traitement accordé à sa requête et des recommandations et du plan d'action qui s'ensuivent.

6.5 Modification majeure ou implantation d'une mesure d'atténuation

Dans un premier temps, la Ville peut procéder à une campagne de communication pour sensibiliser les citoyens concernant le secteur problématique. La forme de communication peut être faite de différentes façons soit faire de la publicité sur les différentes plateformes ; médias sociaux, site internet de la Ville, panneaux d'affichage numérique, etc... La distribution de dépliants peut également se faire dans le secteur concerné.

Lorsque pertinent, une demande de surveillance policière accrue ponctuelle pourra être déposée à la SQ.

6.6 Procédure : traitement d'une requête

Un organigramme de la procédure à suivre pour le traitement d'une requête intitulé « Cheminement des requêtes » est présenté à l'annexe 1.

6.7 Procédure : implantation d'une mesure d'atténuation

Un organigramme de la procédure à suivre dans le cas de l'implantation d'une mesure d'atténuation intitulé « Évaluation selon les critères de sélection des mesures d'atténuation » est présenté à l'annexe 2.

6.8 Formulaire de requête

Un formulaire est mis à la disposition des résidents pour faciliter la rédaction est présenté à l'annexe 3.

7. Les étapes du processus décisionnel

Cette politique permettra d'avoir une démarche d'évaluation systématique et identique pour chacune des problématiques soulevées. Voici en quoi consiste cette démarche :

- Identification de la problématique ;
- Analyse de la situation ;
- Élaboration d'un plan d'intervention, si nécessaire ;
- Implantation des mesures d'intervention adoptées ;
- Évaluation des effets des mesures ;
- Mise en œuvre de mesures complémentaires ;
- Suivi périodique.

7.1 Identification de la problématique

Elle consiste à l'identification de la problématique proprement dite, qu'il s'agisse d'une plainte de la part d'un citoyen ou d'une problématique identifiée par la SQ, un membre du conseil ou un membre de l'administration municipale.

Chaque requête citoyenne devra être faite par le biais du formulaire de requête en annexe afin d'être considérée recevable.

7.2 Analyse de la situation

Elle consiste à faire l'évaluation de la zone problématique et de la nécessité d'intervenir.

Parfois, un secteur développé il y a longtemps avec des caractéristiques et des besoins qui ont changé au fil du temps peut nécessiter des ajustements pour concilier normes et nouvelle réalité avec les objectifs d'apaisement.

Lorsque les critères de recevabilité sont rencontrés, la situation du secteur problématique est analysée préliminairement afin d'établir si la situation répond aux critères pour entamer la démarche de détermination de mesure à mettre en place.

Le cas échéant, la situation sera présentée au comité afin de bien comprendre la requête. Cette présentation permettra également de mieux comprendre l'environnement, le secteur avoisinant et les contraintes à considérer afin d'analyser la requête :

- Type de secteur (résidentiel, commercial, industriel, institutionnels) ;
- Panneaux de signalisation du secteur ;
- Présence d'obstacles particuliers ;
- Géométrie générale de l'environnement (bordures, trottoirs, fossés, condition de la surface de roulement) ;
- Présence de contraintes particulières (écoles, garderies, bâtiments commerciaux, véhicules lourds) ;
- Positionnement pour l'installation de l'analyseur de vitesse (au besoin).

Dans tous les cas, l'analyseur de vitesse sera installé afin de connaître exactement la vitesse, le débit, le type de véhicule sur un ou plusieurs tronçons de rue du secteur.

En fonction des résultats obtenus lors de la cueillette de données ainsi que des résultats de l'analyseur de vitesse, le comité de mobilité durable sera en mesure de déterminer s'il y a un réel besoin d'implanter une mesure d'atténuation de la circulation.

Dans le cas où il n'y a aucun avantage à implanter une mesure, le processus prend fin, les citoyens concernés sont informés et la requête est fermée.

7.3 Recommandation et implantation

Lorsqu'il y a nécessité d'intervention, la recommandation consiste à faire l'étude de justification et de faisabilité laquelle sera préparée par le Service des travaux publics pour analyse par le Comité de mobilité durable. Celui-ci fera ensuite une recommandation au conseil municipal.

Plusieurs mesures d'atténuation peuvent s'offrir en fonction des résultats des critères analysés, n'allant d'aucune intervention, en passant par la sensibilisation, la surveillance policière accrue et jusqu'à la mise en place d'interventions physiques temporaires ou permanentes.

7.4 Mesures de modération de la circulation

Cette section présente les mesures de modération de la circulation qui peuvent être envisagées par le comité de mobilité durable. Le comité peut recommander d'autres mesures de modération de la circulation qui ne sont pas énumérées au présent article et peut également recommander une combinaison de mesures. Lorsque la situation s'avère trop complexe pour la mise en place de mesures simples, une étude pourra être menée pour déterminer si un réaménagement majeur doit être prévu.

Notez que les panneaux d'arrêt ne sont pas destinés à être utilisés comme dispositifs de contrôle de la vitesse, car ils ne constituent pas un moyen efficace de gestion de la vitesse. Un nombre excessif de panneaux d'arrêt, en particulier ceux qui ne sont pas justifiés, entraîne un manque de respect pour les panneaux d'arrêt et pour les autres dispositifs de contrôle.

Bien qu'elle ne soit pas mentionnée dans les types des mesures de modération de la circulation, l'application de la loi par la présence policière est un moyen efficace de faire respecter la limite de vitesse affichée par les automobilistes. Les contrôles effectués par la SQ sont continuellement en vigueur dans toute la Ville.

7.4.1 Marquage au sol

Le marquage au sol permet d'identifier les traverses piétonnières et les lignes d'arrêt. Les lignes longitudinales délimitent les voies de circulation. Par des symboles, des mots, des chiffres et le hachurage peints sur la chaussée, on peut facilement repérer les zones critiques ou afficher les limites de vitesse. Il s'agit d'une mesure qui doit être reproduite périodiquement.

La disposition du marquage doit dans tous les cas être conforme aux normes applicables.

7.4.2 Bacs à fleurs

Aménagements ponctuels consistant en un décalage de l'axe de la chaussée qui entraîne une rupture d'alignement et une réduction de la chaussée. Il s'agit d'une mesure 3 saisons qui sera retirée durant l'hiver.

7.4.3 Radar pédagogique

Dispositif électronique installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse respectant la limite de vitesse. Le dispositif permet de relever la vitesse des véhicules et de projeter ladite vitesse sur un écran.

L'idée est de sensibiliser les conducteurs à leur propre vitesse et les inciter à ralentir si celle-ci dépasse la limite imposée.

7.4.4 Borne de protection

Borne généralement rigide et fixe servant à empêcher l'accès des automobilistes aux zones réservées aux piétons et aux cyclistes, ou à rétrécir la largeur de voie de circulation afin d'apaiser la circulation.

7.4.5 Saillies de trottoir

La saillie de trottoir réduit la largeur de la chaussée en prolongeant le trottoir. Souvent présente aux intersections, elle peut aussi être aménagée entre deux intersections. Elle comporte plusieurs avantages :

- Réduit la distance de traversée des piétons ;
- Incite le conducteur à ralentir lors d'un virage et à céder le passage au piéton ;
- Offre une meilleure visibilité réciproque ;
- Empêche le stationnement à moins de 5m des intersections ;
- Possibilité de la végétaliser et de l'utiliser comme filtre pluvial.

7.4.6 Ilot central

L'ilot central est un aménagement au centre de la chaussée, servant à réduire la largeur de voie circulaire dans les voies de circulation.

7.4.7 Balise sur la chaussée

Les balises sont des éléments appartenant à la signalisation verticale, et indiquant aux usagers la présence d'aménagements de routes.

7.4.8 Intersection surélevée ou traverse 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. La dénivellation a pour but de signaler aux automobilistes qu'ils entrent dans une zone où la vitesse doit être ralentie.

8. Documents de référence

Pour préparer cette politique, plusieurs documents ont été consultés dont :

- Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain : ministère des Transports du Québec ;
- Normes-ouvrages routiers-Tome V- signalisation routière – volume 1,2 et 3
- Code de sécurité routière ;
- Règlement la Ville relatif au stationnement et à la circulation.



Ville de
MONT-TREMBLANT

*« Ville centre, ouverte sur le monde,
ayant à cœur la qualité de vie
de ses citoyens et ses citoyennes. »*