



La Pêche

PROCÉDURE

MESURE D'ATTÉNUATION DE LA VITESSE

5 AVRIL 2022
MUNICIPALITÉ DE LA PÊCHE
SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS





TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	3
Critères d'admissibilités.....	3
Cheminement et création d'une requête	4
Analyse de requêtes.....	4
Diagramme de processus décisionnel	7



Introduction

Chaque année, la Municipalité de la Pêche reçoit plusieurs requêtes en lien avec la gestion de la circulation : réduction de la limite de vitesse, ajout de signalisation, installation de dos d'âne, installation de balise flexible (bollard) centrale, etc.

Plusieurs municipalités ont mis en place des procédures et politiques afin d'encadrer et alimenter le processus décisionnel à ce sujet. Le Service des travaux publics a parcouru les politiques de gestion de la circulation d'autres municipalités afin d'établir la procédure ci-jointe pour le traitement des requêtes en lien avec la gestion de la circulation.

Cette procédure renforce ainsi un des principes directeurs de la planification stratégique au niveau de la qualité de vie des citoyens et le bien-être de la communauté. La qualité de vie étant un objectif central du plan stratégique et de la vision de développement.

Critères d'admissibilités

À la suite d'analyse du territoire, deux critères majeurs d'admissibilités sont ressortis du lot soit :

1. Chemin en gravier

L'installation de dispositifs physiques sur la chaussée des chemins en gravier n'étant pas vraiment envisageable, les interventions sur ces chemins devront se porter sur des mesures de sensibilisation ou encore des mesures hors chaussée (aménagement visant le rétrécissement des perspectives visuelles).

2. Limite de vitesse affichée

L'installation de dispositifs physiques sur des chemins où la vitesse affichée est de 50km/h ou plus ou encore où la vitesse pratiquée (85e percentile¹) est de 70km/h ou plus ne doit pas être envisagée pour des raisons de sécurité.

¹L'évaluation de la vitesse pratiquée dans un secteur utilise, entre autres, une mesure appelée le centile 85. C'est la vitesse à laquelle 85% des automobilistes adhèrent. Selon le MTQ, des relevés de vitesse effectués en 2010 ont permis de constater que :

- Le centile 85 est de 52km/h dans les rues dont la limite est de 50 km/h.
- Le centile 85 est de 50km/h dans les rues dont la limite est de 40 km/h.



Cheminement et création d'une requête

Une requête devra être enregistrée dans le système informatisé. Celle-ci portera un numéro d'identification unique qui sera communiqué au plaignant pour permettre le suivi de l'avancement de la requête.

L'identification de la problématique débute avec le soulèvement d'une plainte ou d'une problématique identifiée de la part d'un citoyen, par le corps de police, un membre du conseil ou un membre de l'administration municipale.

Cette méthodologie permet d'accumuler une banque de données qui permettra de mieux répondre aux demandes et par le fait même nous permettra d'obtenir un portrait complet des plaintes, de leur localisation, et ce au fil des ans.

La consignation des requêtes se fera dans une liste, laquelle sera analysée au printemps afin de pouvoir mettre en place les mesures appropriées avant l'été (entre le dégel et la fin des classes). Au besoin, les mesures qui ne peuvent être mises en place faute de budget seront retenues et prises en compte lors de l'élaboration du budget pour l'année suivante.

Lorsque la requête vise la mise en place de signalisation dont l'installation peut être justifiée sans d'autres analyses, un bon de travail sera créé et l'installation planifiée. Exemple : panneaux cul-de-sac et panneau de limite de vitesse manquant.

Analyse de requête

Une analyse sera entreprise afin de vérifier si la requête est recevable :

1. Demande de modification de la limite de vitesse

La méthode simplifiée selon la grille du MTQ sera utilisée. Si une modification de la vitesse semble justifiée, l'analyse sera complétée par la prise de données sur le terrain (constater la vitesse pratiquée). En cas de doute, la méthode plus exhaustive (encore selon la grille du MTQ) sera utilisée afin de finaliser l'analyse. Si, à la suite des analyses, la limite de vitesse doit être modifiée, une recommandation sera présentée au conseil en ce sens (modification du règlement).



2. Demande d'ajout de dispositifs physiques

La prise de données sera effectuée sur le terrain pour des fins de validation. Au besoin, l'analyse de limite de vitesse sera aussi effectuée.

Dans tous les cas où une modification de la réglementation (vitesse) ou l'installation d'un dispositif physique semble justifiée, la gradation suivante sera mise en place jusqu'à ce que l'enjeu à l'origine de la requête soit réglé :

- 1.1** Installation temporaire d'un radar pédagogique – accompagnée d'une demande de surveillance accrue auprès de la sûreté de la MRC (mesures de sensibilisation).
- 2.1** Installation de signalisation, y compris les balises flexibles (mesures de sensibilisation).
- 3.1** Modifications temporaires de la chaussée, installation de dos d'âne amovible (mesures physiques).
- 4.1** Modifications permanentes : installation de dos d'âne, saillies de trottoir (bordures en rive), etc. (mesures physiques).

À l'instar d'autre municipalité, une attention particulière sera apportée aux sections de chemin à proximité des parcs, écoles, garderies.

La détermination des mesures tiendra aussi compte de différents facteurs tels que la circulation des véhicules d'urgence, le déneigement – de même que l'écart entre la vitesse pratiquée et la vitesse affichée.



Type d'intervention	Vitesse affichée		
	30 km/h	40 km/h	50 km/h
Aucune intervention	Moins de 30 km/h	Moins de 30 km/h	Moins de 30 km/h
Mesures de sensibilisation locale à la vitesse possible	Plus de 30 km/h	Plus de 40 km/h	Plus de 50 km/h
Mesures physiques de modération de la circulation *	45 km/h et plus	55 km/h et plus	65 km/h et plus
	Vitesse pratiquée (V85**)		

(Source : Ville de Gatineau, Mesures de modération de la circulation, 2021)

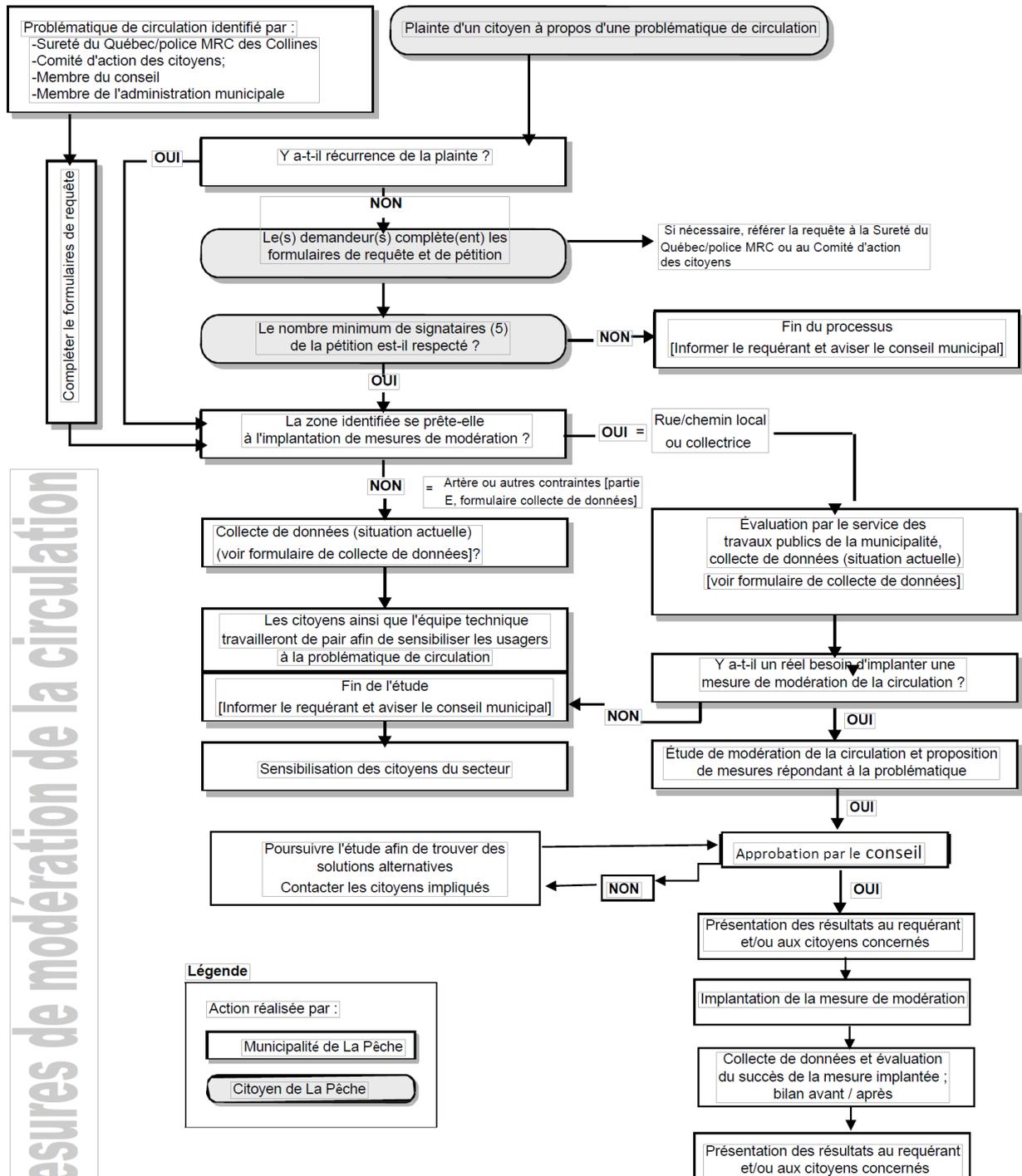
** : V85 = Vitesse pratiquée au 85e centile - la plus grande vitesse pratiquée dans le groupe des véhicules empruntant cette voie de circulation, à l'intérieur de 85% des véhicules les plus lents y circulant.



Diagramme du processus décisionnel



Diagramme de processus décisionnel



Document source et adapté : Diagramme de la ville de Saint-Lazare.