

***Politique de détermination des
limites de vitesse***

Ville de Magog



**Environnement
et
infrastructures
municipales**

Politique de détermination des limites de vitesse

ATTENDU QUE le projet de loi n° 122, *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs*, a été sanctionné le 16 juin 2017;

ATTENDU QUE cette loi donne le pouvoir aux villes et municipalités de déterminer leurs propres limites de vitesse et que, dans ce contexte, la Ville de Magog souhaite se doter d'une politique municipale pour encadrer la détermination des limites de vitesse sur son territoire;

Article 1 Préambule

Le préambule fait partie intégrante de la présente politique.

Article 2 Objectif de la politique

L'objectif de la présente politique est d'assurer une cohérence dans la gestion des demandes de modifications aux limites de vitesse et ainsi :

- Assurer la sécurité des citoyens et des usagers de la route sur l'ensemble du territoire;
- Favoriser la cohérence de la signalisation pour une meilleure compréhension;
- Outiller les élus et la Ville dans le processus décisionnel de détermination des limites de vitesse.

Article 3 Constats

Il est souhaitable de réduire la vitesse pratiquée à certains endroits qui sont problématiques pour diverses raisons. Parmi les consensus de nature à favoriser la cohérence, la Ville reconnaît que :

- La modification « seule » de l'affichage n'a aucun effet tangible sur la vitesse pratiquée;
- La modification de l'environnement physique modifie la conduite et réduit la vitesse pratiquée;
- Des aménagements sont généralement requis pour modifier l'environnement et réduire la vitesse;

- Plutôt que de modifier uniquement l’affichage de la limite de vitesse, il faut que l’environnement soit cohérent avec la vitesse pratiquée souhaitée;
- La vitesse perçue est différente de la vitesse pratiquée. L’impression de vitesse est plus élevée à l’extérieur d’un véhicule et plus élevée lorsque l’environnement immédiat est calme;
- En milieu urbain, deux limites de vitesse devraient être employées : 30 et 50 km/h;
- Les zones à 30 km/h devraient être établies sur des sections/secteurs suffisamment longs;
- L’objectif est d’atteindre une vitesse pratiquée de 30 km/h en milieu scolaire, de loisirs et s’il y a une forte densité de piétons;
- Une limite de 50 km/h convient dans les autres milieux, surtout sur les artères et les collectrices.

Un écart de 20 km/h entre les deux vitesses-type du milieu urbain, soit la vitesse par défaut et la vitesse réduite est recommandé afin d’éliminer le flou qui caractérise des limites établies par tranches de 10 km/h. L’objectif reste de ne pas surcharger la signalisation et de favoriser la cohérence et la compréhension du comportement attendu de la part du conducteur. Des limites de 30, 40 et 50 km/h utilisées de façon contiguë et en enfilade dans un même quartier, dans une même rue ou dans des environnements similaires, portent à confusion et ne sont pas propices à susciter la cohérence.

Trois environnements-clés ont été désignés en tant que secteurs où idéalement, la vitesse pratiquée devrait être réduite au minimum. Ces choix émanent d’une priorisation et se basent sur l’évidence qu’il est impossible de transformer entièrement la ville dans un court laps de temps, que ce soit à court ou moyen terme. Des choix doivent nécessairement être faits et la priorité pour les mesures d’apaisement de la circulation doit être accordée aux zones scolaires, de loisirs (ex. parcs), ainsi qu’aux lieux animés et fortement occupés par les piétons et les cyclistes (ex. artère commerçante, rue principale). Inversement, les artères visent davantage à assurer une fonction d’écoulement du trafic donc la vitesse devrait y être de 50 km/h.

L’ensemble des secteurs résidentiels de Magog, que ceux-ci soient situés en zone de villégiature ou non, sont trop nombreux et trop vastes pour que l’on envisage les convertir tous en zones apaisées. Dans un monde idéal, cela serait souhaitable, mais puisque cela n’est pas réaliste, l’équité envers tous les Magogoises et Magogois suggère plutôt d’opter pour une priorisation objective des aménagements à déployer en fonction des ressources disponibles.

La Ville reconnaît les bonnes pratiques détaillées dans les guides canadiens et américains en matière de détermination des limites de vitesse, plus particulièrement aux éléments énoncés

dans les normes de conception routière¹ et dans le guide² du ministère des Transports. Ainsi, parmi les éléments les plus influents sur la vitesse pratiquée, hormis la présence policière qui ne peut être assurée en tout temps, il y a :

- Réduction de la largeur de la chaussée;
- Réduction du dégagement visuel latéral;
- Saillie et avancée de trottoir;
- Marquage / lignes de rive;
- Chicane et déport de chaussée;
- Îlots centraux;
- Dos d'âne allongé;
- Balise piétonnière, bollard;
- Passage piéton surélevé ou texturé;
- Carrefour giratoire;
- Aménagement paysager et mobilier urbain.

Il est recommandé qu'à l'intérieur de la Commission de l'environnement et des infrastructures municipales (Commission EIM), chargée d'analyser les demandes de modification de limite de vitesse, un policier soit présent, ainsi que le conseiller du secteur où une demande a été déposée. À défaut d'être décisionnelle, cette entité analyserait les demandes citoyennes et ferait des recommandations éclairées au Conseil, lesquelles seraient basées sur la Politique de détermination des limites de vitesse. La Commission EIM pourrait aussi servir à appuyer les demandes faites au ministère des Transports sur le territoire de la ville de Magog (ex. : réduction de 90 à 70 km/h dans certains secteurs).

Article 4 Méthode de détermination des limites de vitesse

L'affichage d'une vitesse autorisée est la somme de variables complexes en interaction, qui font intervenir la géométrie routière, les aménagements et les conditions de circulation. La vitesse autorisée ne peut pas être basée sur un souhait ou une volonté quelconque. La fixation d'une limite de vitesse doit s'appuyer sur des principes de sécurité routière éprouvés et qui tiennent compte de la globalité du milieu dans lequel la zone s'inscrit. Les limites de vitesse doivent être harmonisées, cohérentes et bien comprises par tous les automobilistes et l'ensemble des usagers vulnérables.

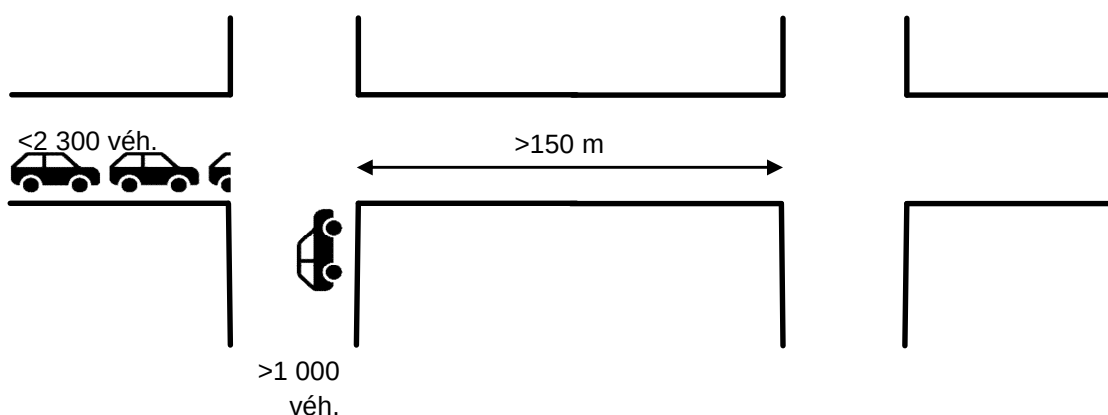
¹ MTMDET (2014). Normes. Ouvrages routiers.

² MTMDET (2015) Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain.

4.1 Arrêt obligatoire

L'arrêt obligatoire n'est pas une mesure de modération de vitesse. Les normes de signalisation stipulent que « le panneau « Arrêt » ne doit pas être utilisé à la seule fin de faire ralentir la circulation » (Ministère des Transports, Tome V. Chap. 2.4, p. 2.). L'arrêt doit absolument être installé sur la route secondaire. Il ne peut être installé à toutes les approches que lorsque cinq conditions sont remplies, dont deux qui sont illustrées ci-dessous :

- Le prochain arrêt est éloigné d'au moins 150 m;
- Le volume de circulation de la route majeure/mineure équivaut à un ratio $\leq 2,3 : 1$



4.2 Présence policière

Les policiers connaissent très bien le territoire, les problématiques de vitesse et ils sont les premiers appelés à aller vérifier la vitesse pratiquée lorsqu'un citoyen loge une plainte pour vitesse excessive à la ville. Toutefois, le rôle des policiers est beaucoup plus large et ceux-ci ne peuvent consacrer trop de temps à la seule tâche de surveiller le bien-fondé d'une plainte. En ce sens, la présence policière, bien qu'ayant un effet dissuasif sur la vitesse des conducteurs, ne peut être envisagée comme outil « permanent » de répression pour agir sur la vitesse.

Les policiers peuvent aller vérifier la présence ou l'absence d'une problématique de vitesse, mais les solutions à des problèmes constatés de vitesse doivent passer par des mesures physiques et durables à long terme, qui n'impliqueront pas les policiers sur une base courante.

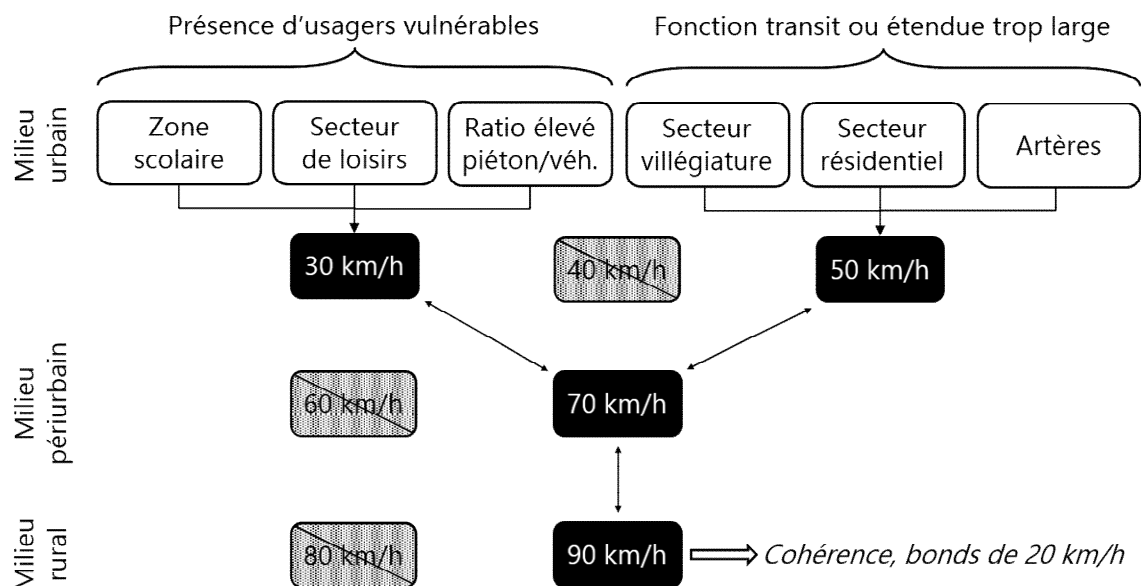
Les radars pédagogiques sont des équipements qui affichent la vitesse pratiquée en temps réel et qui envoient aux conducteurs des alertes de respects ou de non-respect de la limite de vitesse. Ces outils sont efficaces à court terme et leur déploiement sur le territoire à des endroits stratégiques et alternés rapidement, sur une grande diversité de sites, pourrait avoir un effet intéressant sur les vitesses pratiquées. Ces appareils seraient encore plus efficaces s'ils permettaient aux autorités de compiler des données. Une cartographie des vitesses pratiquées est utile pour planifier des interventions sur le réseau.

4.3 Examen du site et règle décisionnelle

Parmi les facteurs identifiés dans la littérature et jugés influents sur la vitesse pratiquée par le comité, il y a les suivants :

- Visibilité;
- Dégagement latéral (bâti, obstacles);
- Largeur de chaussée et nombre de voies;
- Courbes horizontales et verticales, pentes;
- Densité habitation/km ou accès/km;
- Stationnement;
- Volume de véhicules;
- Volume de piétons;
- Longueur de la section;
- Jugement de l'ingénieur.

Pour déterminer une limite de vitesse optimale, il faut tout d'abord établir qu'elle est la vitesse souhaitée, laquelle est fonction des objectifs et des grandes orientations politiques de la ville. Quatre limites de vitesse autorisée dominantes sont identifiées : 30, 50, 70 et 90 km/h. Bien que sur certaines routes gérées par le ministère des Transports l'affichage est de 80 km/h, l'objectif de la ville est de simplifier l'affichage pour le rendre plus cohérent et lisible sur les routes qu'elle gère :



Définitions retenues pour Magog

Périurbain : Extérieur du périmètre d'urbanisation (≥ 1 accès/100 m)

Rural : Extérieur du périmètre d'urbanisation (< 1 accès/100 m)

Définitions du ministère des Transports

Urbain : Milieu où la vitesse affichée équivaut à 50 km/h

Périurbain : Milieu où la vitesse affichée équivaut à 70 km/h

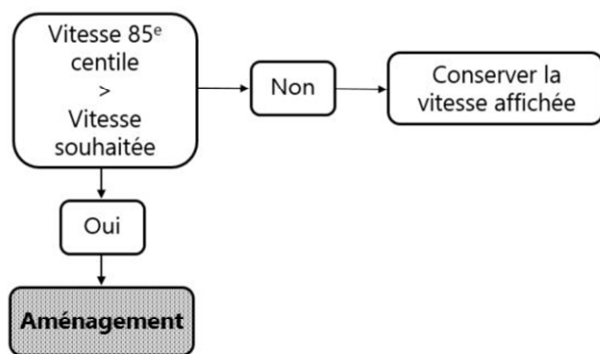
Rural : Milieu où la vitesse affichée équivaut à 80-90 km/h

Une fois que la vitesse souhaitée est clairement établie par l'appareil municipal, il importe de vérifier si les vitesses souhaitées sont en phase avec les vitesses affichées. Cette étape exige de la Ville qu'elle regarde les secteurs qui pourraient faire l'objet d'un examen, d'une vérification de l'adéquation entre les vitesses souhaitées, affichées et pratiquées. Autrement dit, la Ville devrait identifier tous les secteurs qui, en fonction des objectifs établis de vitesse réduite, doivent faire l'objet d'un diagnostic de vitesse.

D'une part, il faut vérifier si la vitesse affichée est bien de 30 km/h dans les endroits où elle devrait l'être. D'autre part, il faut s'assurer que la vitesse pratiquée dans les zones où le 30 km/h a été ciblé avoisine effectivement les 30 km/h. À défaut de quoi, des mesures d'apaisement doivent être envisagées.

Cette planification et la vérification de l'adéquation entre les vitesses souhaitées, affichées et pratiquées est une tâche que la Ville fait déjà depuis plusieurs années, mais elle devra être adaptée en fonction des nouveaux objectifs d'apaisement de la circulation que la Ville se donne par le présent document. Cette planification pourra se faire à plus ou moins court terme, soit d'ici 2020.

L'autre mode de gestion imposé à la Ville, qui origine des demandes citoyennes et qui n'est pas nécessairement liée à la planification d'un réseau cohérent, consiste à gérer les plaintes de vitesse. Cette gestion des perceptions implique les élus, les policiers et la Ville. Lorsqu'il y a une plainte, la première étape consiste à mesurer l'écart entre la vitesse affichée et la vitesse réellement pratiquée sur la rue ou dans le secteur visé. Cet examen permet de vérifier si, a priori, il y a réellement occurrence de vitesse excessive. À ce stade, la Ville relaye la plainte du citoyen aux autorités policières, qui vont sur le terrain relever les vitesses, lorsque les ressources disponibles le permettent. En l'absence de problématique de vitesse, la plainte est jugée non fondée. Si un problème est constaté, les policiers en informent la Ville, qui peut alors procéder à une analyse plus détaillée des vitesses pratiquées, par exemple avec des outils de comptage. Si ces relevés démontrent que la vitesse du conducteur 85^e centile excède de 10 km/h la vitesse affichée, c'est qu'il y a un problème de vitesse et que des correctifs doivent être réfléchis et déployés. Des mesures de correction peuvent être envisagées, peu importe la limite de vitesse affichée. Ainsi, un problème de vitesse excessive dans une zone à 50 km/h peut justifier des interventions qui ramèneraient la vitesse pratiquée à un niveau acceptable, comme le résume ce schéma :



La dernière variante à la saine gestion des limites de vitesse est liée aux cas d'exception et aux conditions particulières, où une configuration routière très spécifique ou un élément de l'environnement routier viennent justifier une limite de vitesse différente et inférieure à 50 km/h.



Par exemple, l'aménagement d'une zone de rencontre ou d'une zone à priorité piétonne, aussi appelée rue partagée, pourrait justifier l'affichage d'une vitesse limitée à 20 km/h. De tels environnements sont des exceptions, que le Code de la sécurité routière vient baliser, et qui doivent aussi répondre à des critères bien précis afin d'assurer la sécurité de tous les usagers.

Les autres situations exceptionnelles et admissibles à une réduction de vitesse réfèrent aux rues conçues par le passé ou dans le futur avec un design qui limite naturellement la vitesse des conducteurs (ex. rue ancienne très étroite, végétation abondante et envahissante limitant au minimum la visibilité). Ces endroits peuvent conserver un affichage de 30 km/h, car la vitesse pratiquée est déjà de 30 km/h, sans que les policiers aient à y intervenir.

En aucun cas, la ville ne pourra cautionner la modification d'une limite de vitesse si cette limite est indûment basse compte tenu des caractéristiques de la rue. La vitesse affichée est un élément fondamental pour l'équilibre entre les différentes fonctions des milieux (circulation vs vie locale) et des recommandations basées sur les meilleures pratiques viennent baliser ce qui peut être fait ou non. Modifier une limite à la baisse, sans que des mesures d'apaisement soient intégrées, est un geste qui peut avoir un impact ait sur la sécurité des usagers vulnérables. Toute décision à cet égard devrait être validée par l'ingénieur en chef et la Commission EIM.

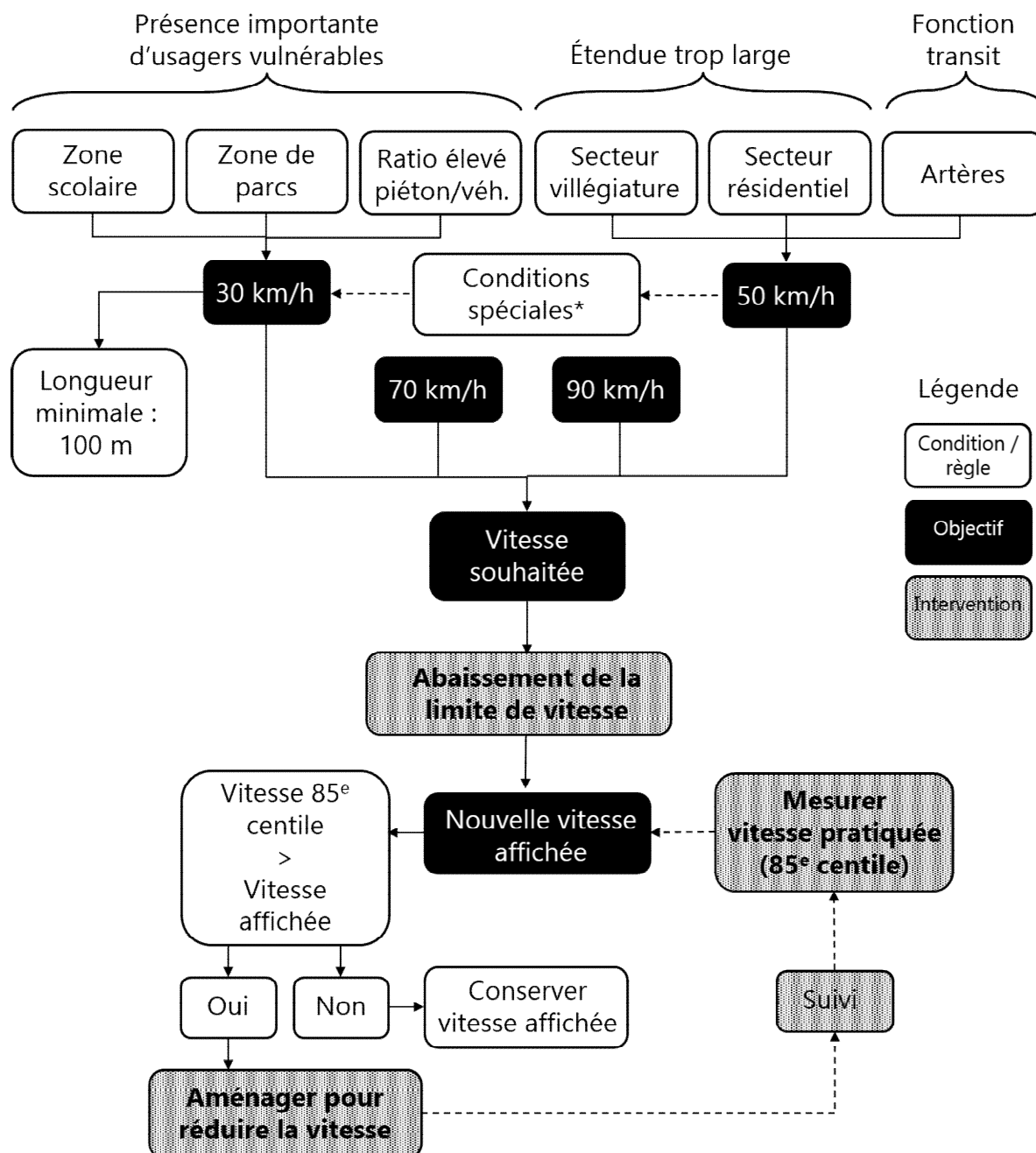
L'organigramme décisionnel complet est en annexe (page suivante).

Article 6 Entrée en vigueur

La présente politique entre en vigueur conformément à la loi.

ANNEXE

Modèle de détermination des limites de vitesse de Magog





*Conditions spéciales, telles que :

- Visibilité : <60 m (basé sur la distance de visibilité d'arrêt);
- Dégagement latéral réduit (<10 m);
- Largeur de chaussée <6 m pour 2 voies (sans stationnement);
- Largeur de chaussée <9 m pour 2 voies (avec stationnement sur rue utilisé >80 % de chaque côté);
- Courbes horizontales et verticales importantes, pentes raides;
- Nombre d'accès/km (>55/km);
- Recommandation de la Commission EIM.

