



Ville de Mont-Saint-Hilaire

## **Politique de traitement des requêtes concernant la circulation et la sécurité routière**

Septembre 2023 (résolution # 256)

## TABLE DES MATIÈRES

1.	OBJECTIF DE LA POLITIQUE .....	3
2.	PORTÉE DE LA POLITIQUE.....	3
3.	PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	3
3.1.	Principes directeurs.....	3
3.2.	Critères d'admissibilité .....	3
3.3.	Niveau de service.....	4
3.4.	Le traitement des plaintes et des requêtes.....	4
4.	DEMANDE POUR UNE RUE SOUS JURIDICTION DU MTMD .....	4
5.	MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION .....	5
5.1.	Panneau d'arrêt.....	5
5.2.	Déviations verticales .....	5
5.3.	Balises flexibles de ralentissement .....	5
5.4.	Autre mesure de modération de la circulation .....	5
6.	RÔLES ET RESPONSABILITÉS .....	5
6.1.	Responsable de l'administration des requêtes.....	5
6.2.	Comité technique .....	6
6.3.	Services visés pour la mise en place des mesures de modération.....	6
6.4.	Conseil municipal .....	6
6.5.	Direction générale .....	6
7.	ANNEXES.....	6

## 1. OBJECTIF DE LA POLITIQUE

La présente politique a pour objet de :

- a) Assurer la sécurité des citoyens et leur offrir un service de qualité;
- b) Maintenir un équilibre entre sécurité, mobilité et fluidité;
- c) Assurer une gestion efficace et sécuritaire de la circulation et des déplacements;
- d) Établir une uniformisation et une standardisation lors d'interventions en circulation, signalisation, stationnement et sécurité routière;
- e) Décrire la démarche relative au traitement des plaintes et des requêtes provenant de citoyens et concernant la circulation et la sécurité routière;
- f) Assurer un traitement équitable, impartial, uniforme et efficace de toute plainte et requête;
- g) Définir les types de suivis et les étapes appropriées pour tout échange d'information avec les requérants durant le processus de traitement;
- h) Préciser les rôles et responsabilités de l'administration, du comité technique, de la commission sur la mobilité et du conseil municipal dans la prise de décision.

## 2. PORTÉE DE LA POLITIQUE

La présente politique s'applique au traitement de toutes les requêtes de circulation. La gestion de la circulation touche les éléments suivants :

- a) Gestion des réseaux : routier, cyclable, piétonnier;
- b) Gestion de la vitesse;
- c) Gestion de la signalisation et du marquage;
- d) Gestion du stationnement sur rue;
- e) Gestion du « jeu libre » dans la rue.

## 3. PRINCIPES GÉNÉRAUX

### 3.1. Principes directeurs

La présente politique a été élaborée en prenant en considération les principes directeurs suivants :

- a) Tout citoyen qui contacte la Ville afin de lui faire part d'une situation qu'il juge problématique ou dangereuse est en droit d'avoir une voie de communication et des outils mis en place afin de transmettre sa requête et d'être informé de l'évolution de cette dernière;
- b) Toutes les requêtes et les plaintes sont inscrites dans le système centralisé de la Ville et sont dirigées vers les responsables du service concerné afin qu'elles soient traitées;
- c) La procédure doit être facilement accessible et compréhensible, en plus d'être simple d'application;
- d) Toute requête doit être traitée et analysée avec rigueur et confidentialité;
- e) Tout traitement d'une requête doit être uniforme, équitable et sans favoritisme;
- f) Les requêtes servent aussi à l'amélioration de nos services et à se placer en mode de résolution de problèmes collectifs.

### 3.2. Critères d'admissibilité

Une requête concernant la circulation et la sécurité routière est analysée par un responsable attribué au service des travaux publics lorsque qu'un demandeur dépose une requête formelle par écrit. Les problématiques de circulation soulevées par les services policiers, le comité technique, la commission sur la mobilité ou le conseil municipal sont également évaluées selon le même processus. Toutes les requêtes doivent se faire par écrit à l'adresse [ccs@villemsh.ca](mailto:ccs@villemsh.ca).

Pour qu'une requête soit déclarée admissible, la requête doit contenir les informations suivantes/respecter les conditions suivantes :

- a) Être adressée à la Ville;
- b) Comporter le nom du requérant, son adresse et un numéro de téléphone;
- c) Préciser le type de demande;
- d) Préciser la localisation du lieu visé par la demande;
- e) Comporter une description détaillée de la problématique observée incluant des photos, le cas échéant;
- f) Être fondée et être sous la juridiction de la Ville;
- g) Ne pas se rapporter à un litige privé;

- h) Comporter un minimum de cinq signatures incluant l'adresse en appui à la demande<sup>1</sup>;
- i) Ne pas avoir fait l'objet d'une requête similaire au cours des 24 derniers mois<sup>2</sup> et <sup>3</sup>;
- j) Respecter les conditions d'admissibilité présentées aux annexes.

### 3.3. Niveau de service

Toute personne ayant formulé une requête recevra un accusé de réception dans les 2 jours ouvrables 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 de mai à novembre de chaque année afin d'assurer la représentativité des données recueillies. Les décisions rendues par le comité technique et, selon le cas, par la commission sur la mobilité, sur le choix des mesures de modération sont communiquées au(x) citoyen(s) dans un délai raisonnable suivant la date de la décision finale. Les travaux sont effectués pendant la saison estivale.

### 3.4. Le traitement des plaintes et des requêtes

Toutes les requêtes sont traitées par ordre d'entrée dans le système central de la Ville. Des organigrammes décisionnels pour le processus de traitement des requêtes sont présentés en annexes. Par conséquent, la Ville utilise ces organigrammes décisionnels pour le traitement 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 :

- a) Réception de la requête écrite et inscription de celle-ci dans le système centralisé de la Ville;
- b) Transmission d'un accusé réception au requérant dans les deux jours ouvrables;
- c) Analyse de la recevabilité et de l'admissibilité de la requête :
  - o Si elle est recevable, celle-ci sera analysée et traitée par le comité technique;
  - o Si la demande est irrecevable, le requérant en est avisé, le motif du refus est expliqué et la requête est fermée au système central.
- d) Analyse de la requête jugée recevable en fonction des grilles d'analyse prévues à cette fin (organigrammes décisionnels), et ce, afin de supporter la prise de décision. Toute demande autre concernant la circulation et la sécurité routière sera analysée, et ce, au cas par cas, par le comité technique :
  - o Intervention pour l'implantation de mesures de modération de la circulation (annexe 1);
  - o Intervention pour l'implantation et le suivi d'une traverse piétonnière (annexe 2);
  - o Intervention pour l'implantation de panneaux d'arrêts à toutes les approches (annexe 3);
  - o Intervention pour l'implantation de mesures relatives au stationnement (annexe 4);
  - o Intervention pour l'approbation du « jeu libre » dans la rue (annexe 5).<sup>4</sup>
- e) Prise de décision sur la requête par le comité technique. Le requérant sera avisé de la décision prise dans un délai raisonnable<sup>5</sup>. Dans le cas où la requête est rejetée, celle-ci est fermée au système central;
- f) Le choix de la mesure appropriée est effectué par le comité;
- g) La Ville procède à la modification de la réglementation et/ou à la planification des travaux requis pour la mise en place de la mesure;
- h) Les interventions seront priorisées à la discrétion du comité technique et tiendra compte de la capacité budgétaire de la Ville;
- i) Lorsque les travaux sont complétés, le service des travaux publics pourra fermer la requête au système central.

## 4. DEMANDE POUR UNE RUE SOUS JURIDICTION DU MTMD

Le comité technique pourra, à sa discrétion, présenter une demande au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour une rue sous sa juridiction. Cependant, il est à noter que la Ville n'a aucun pouvoir décisionnel relatif à ces demandes et que la décision finale revient au MTMD.

<sup>1</sup> Les signatures en appui à la demande doivent être celles de citoyens habitant sur le tronçon de rue concerné, habitant des résidences différentes et dont l'adresse et le numéro de téléphone où ils peuvent être joints sont indiqués. S'il y a moins de cinq résidences sur le tronçon concerné par la requête, le nombre de signatures doit être égal ou supérieur à la majorité de celles-ci.

<sup>2</sup> Le citoyen sera avisé si sa demande a déjà été analysée et rejetée par la Ville ou si une même demande est déjà en traitement.

<sup>3</sup> Une requête pourrait être considérée, même si celle-ci a fait l'objet d'une requête similaire dans les 24 derniers mois, si des faits nouveaux sont présentés.

<sup>4</sup> Complémentaire à l'application du règlement 919-22 Règlement modifiant le règlement numéro 919 concernant la circulation et la sécurité publique dans la ville de Mont-Saint-Hilaire afin de modifier l'annexe « E » relative au stationnement et au stationnement avec vignette, et d'ajouter des dispositions relatives au jeu libre dans la rue.

<sup>5</sup> Il est à noter que certaines analyses techniques requises afin de supporter la prise de décision pourraient nécessiter l'intervention d'une firme externe, ce qui pourrait avoir un impact sur le délai pour la prise de décision.

## 5. MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION

Le comité technique dispose de différents types de mesure de modération de la circulation qu'elle peut décider de mettre en place et qui peuvent être implantées sur un site donné pour réduire les effets négatifs à l'égard de la circulation.

Le comité technique se basera sur différents guides et publications relatives au développement, l'expérimentation et l'implantation durables de mesures de modération de la circulation, lors du choix et de l'élaboration des mesures de modération de la circulation. Les mesures de modération de la circulation mises en place doivent être adaptées afin de favoriser et de sécuriser les modes de transport actifs.

Une mesure de modération de la circulation **ne doit pas** être aménagée dans une courbe ou à l'approche de celle-ci si un risque pour la sécurité des usagers est présent, **outre les balises et bollards flexibles**.

De plus, si un report de la circulation sur les rues adjacentes est anticipé, celui-ci devra être pris en compte dans l'analyse par le comité technique.

### 5.1. Panneau d'arrêt

Le panneau d'arrêt n'est pas autorisé selon le Tome V – Signalisation routière, rédigé par le MTQ, pour résoudre une problématique de vitesse élevée, et donc, l'utilisation de ce dispositif de contrôle de la circulation n'est pas autorisée comme mesure de modération de la circulation. Cette signalisation peut toutefois être recommandée dans une étude technique pour contrôler la circulation à une intersection.

### 5.2. Déviations verticales

Les déviations verticales ne sont autorisées que sur les routes avec une limite de vitesse affichée de 40 km/h et moins.

Trois types de mesures de modération de la circulation avec déviation verticale sont acceptés sur les chemins publics soit :

- a) Dos d'âne allongé (uniquement dans les zones scolaires ainsi que les parcs et terrains de jeux);
- b) Coussin ralentisseur;
- c) Intersection surélevée.

Aucune déviation verticale ne devra être aménagée sur une route provinciale, sur une artère, une collectrice principale, une route principale des services d'urgence ou une route d'importance pour le transport en commun.

### 5.3. Balises flexibles de ralentissement

L'utilisation des balises et bollards flexibles de ralentissement n'est autorisée que lorsque la largeur de la chaussée est suffisante pour que tous les modes (automobilistes, cyclistes, piétons, etc.) puissent y circuler en toute sécurité.

Les balises et bollards flexibles utilisés sur la chaussée doivent être retirés pour la période hivernale. Il s'agit donc d'une mesure saisonnière.

### 5.4. Autre mesure de modération de la circulation

Il est possible d'implanter une mesure de modération de la circulation autre que celles présentées. Cependant, cette dernière devra être analysée attentivement par le comité technique. Toute mesure de modération de la circulation qui n'a pas déjà été évaluée sur le terrain pourrait, si jugée nécessaire, devoir être implantée comme banc d'essai afin d'en évaluer son efficacité et ses performances.

À la suite de la réalisation du banc d'essai, une évaluation sera effectuée par le comité technique pour statuer sur cette mesure de modération de la circulation.

## 6. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

### 6.1. Responsable de l'administration des requêtes

- a) Recevoir les requêtes, les analyser et transmettre les requêtes recevables au comité technique aux fins d'évaluation;
- b) Communiquer avec le demandeur aux différentes étapes du processus;
- c) Gérer et faire le suivi des requêtes ouvertes au système centralisé de la Ville;
- d) Fermer la requête au système centralisé de la Ville, à la suite de la mise en place des mesures;
- e) Gérer et mettre à jour le tableau de suivi aux fins de suivi et de reddition de comptes auprès du conseil municipal.

## 6.2. Comité technique<sup>6</sup>

- a) Procéder à l'évaluation des requêtes par l'entremise des organigrammes décisionnels pour le traitement des requêtes;
- b) Procéder à la demande d'analyse technique, le cas échéant ;
- c) Approuver ou rejeter les requêtes en matière de circulation et de sécurité routière, conformément aux lois et règlements applicables, et à la présente politique ;
- d) Communiquer les mesures à mettre en place au service concerné ;
- e) Prioriser les travaux à effectuer ;
- f) Faire le suivi de la mise en place des mesures ;
- g) Faire une reddition de compte au conseil municipal, par l'entremise du tableau de suivi remis à chaque réunion de la commission de mobilité ;
- h) Lorsqu'il le juge approprié, demander l'approbation du conseil municipal, par résolution ;
- i) Faire le suivi auprès du Service des communications pour les messages clés à communiquer aux citoyens ;
- j) Contribuer à la rédaction d'un rapport annuel faisant la synthèse des demandes et activités du comité.

## 6.3. Services visés pour la mise en place des mesures de modération

- a) Mise en place des mesures attribuables à son service (Travaux publics et Ingénierie);
- b) Mettre à jour les requêtes dans le système centralisé de la Ville en fonction des travaux effectués (tous les services).

## 6.4. Conseil municipal

- a) Approbation des budgets pour les interventions ;
- b) Faire une vigie des activités du comité technique ;
- c) Reçoit les rapports de reddition de compte ;
- d) Adopte, évalue et tient à jour la Politique de traitement des requêtes concernant la circulation et la sécurité routière.
- e) Lorsqu'il le juge approprié, révisé et approuve, par résolution, toute modification à l'égard de la circulation et la sécurité routière, qu'elle soit visée ou non par la Politique.

## 6.5. Direction générale

S'assure de l'application de celle-ci et du bon fonctionnement du processus de traitement des requêtes concernant la circulation et la sécurité routière par l'entremise de son comité technique.

## 7. ANNEXES

Annexe 1 « Intervention pour l'implantation de mesures de modération de la circulation »

Annexe 2 « Intervention pour l'implantation et le suivi d'une traverse piétonnière »

Annexe 3 « Intervention pour l'implantation de panneaux d'arrêts à toutes les approches »

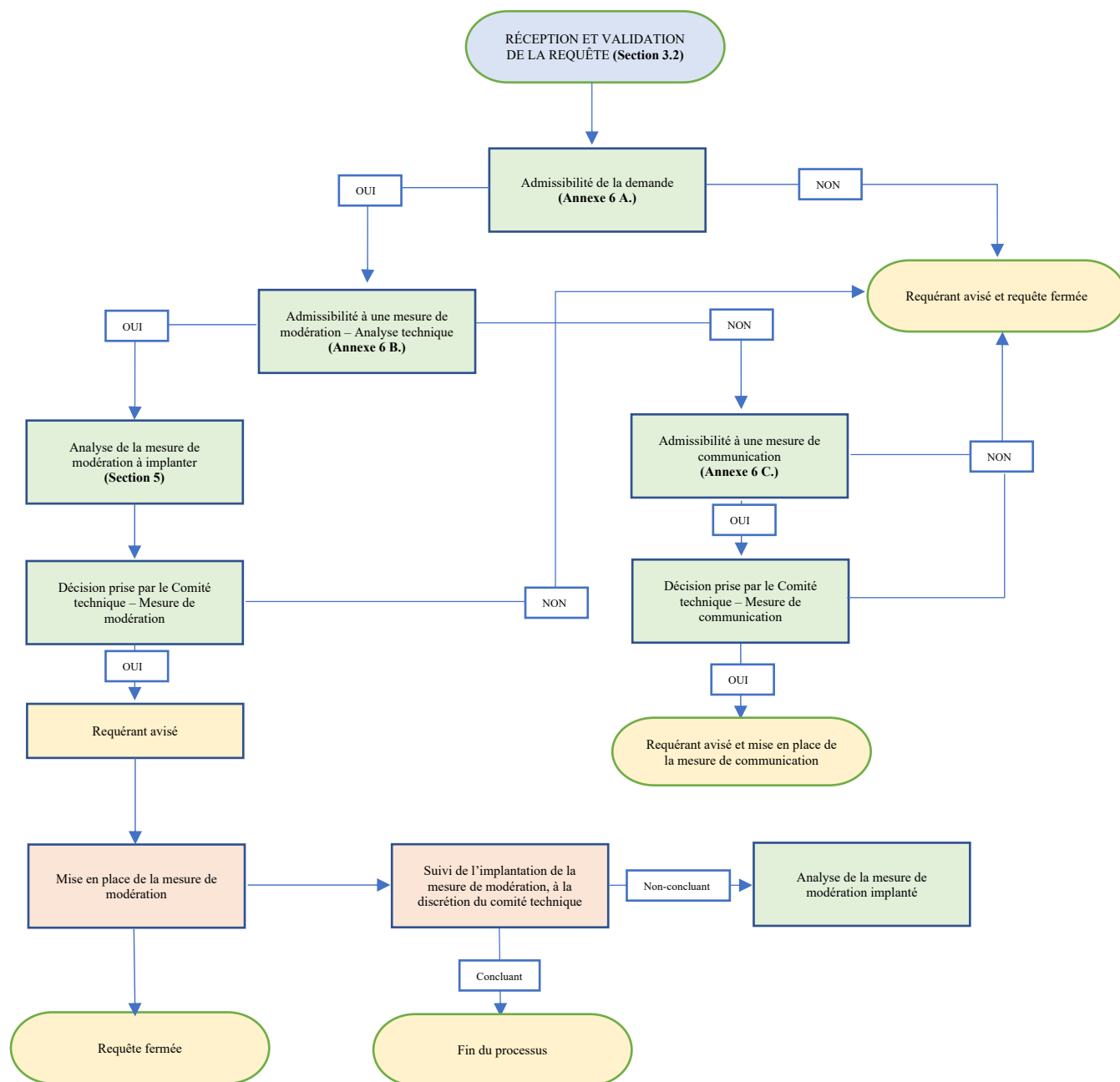
Annexe 4 « Intervention pour l'implantation de mesures relatives au stationnement »

Annexe 5 « Intervention pour l'approbation du « jeu libre » dans la rue »

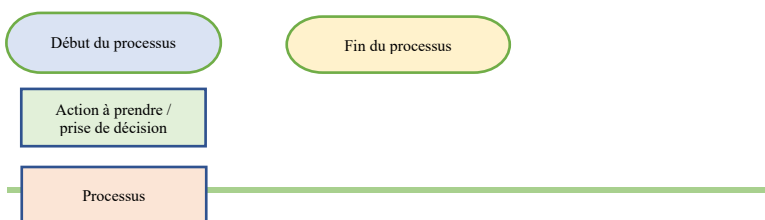
Annexe 6 « Critères d'admissibilité à l'implantation de mesures de modération de la circulation »

<sup>6</sup> Le comité technique est composé de fonctionnaires municipaux représentant les différents services de la Ville.

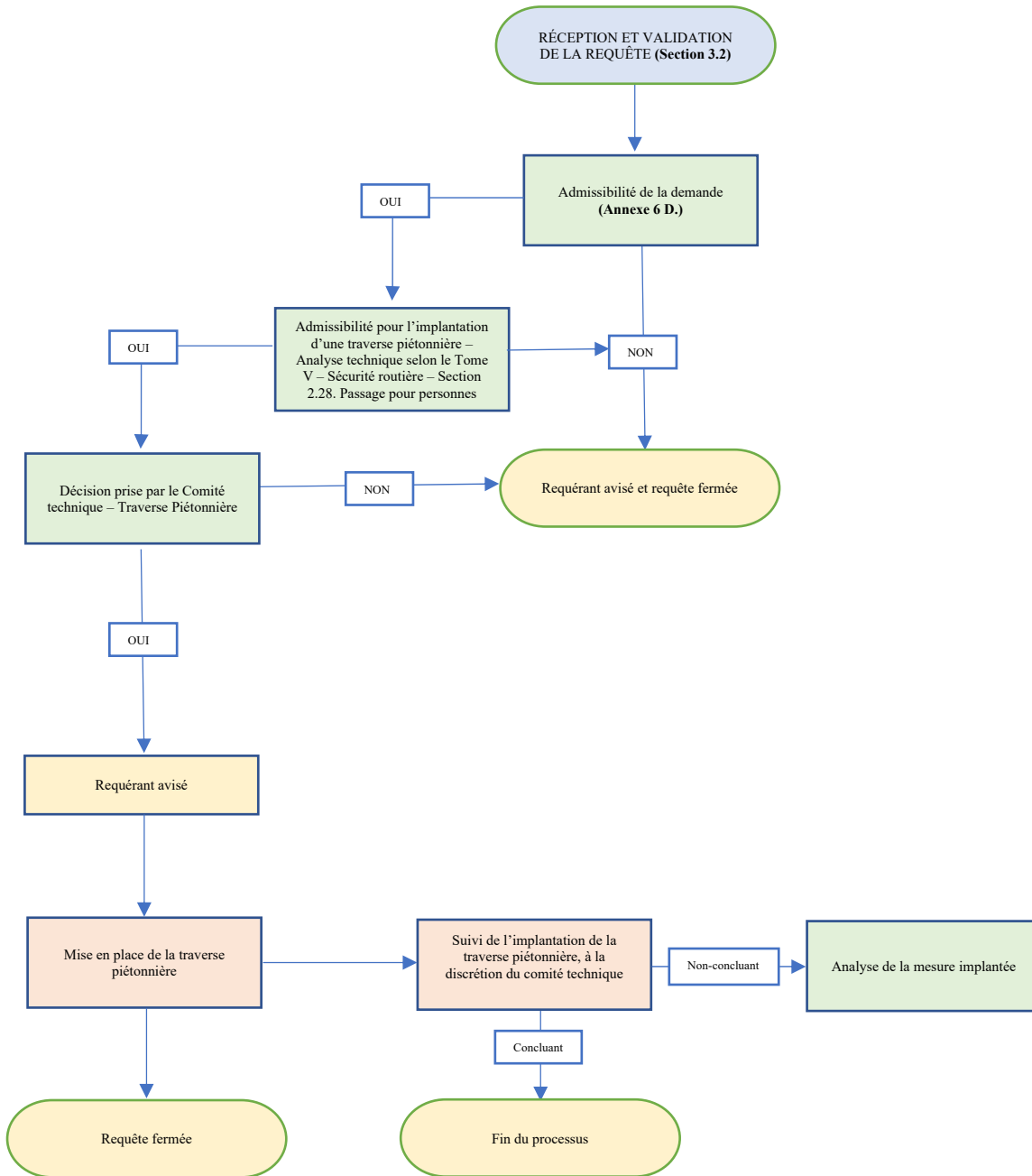
## Annexe 1 – Intervention pour l’implantation de mesures de modération de la circulation



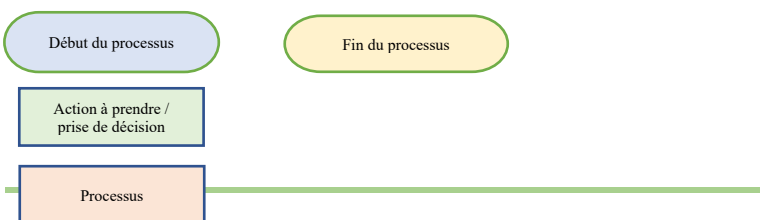
### Légende



## Annexe 2 – Intervention pour l’implantation et le suivi d’une traverse piétonnière

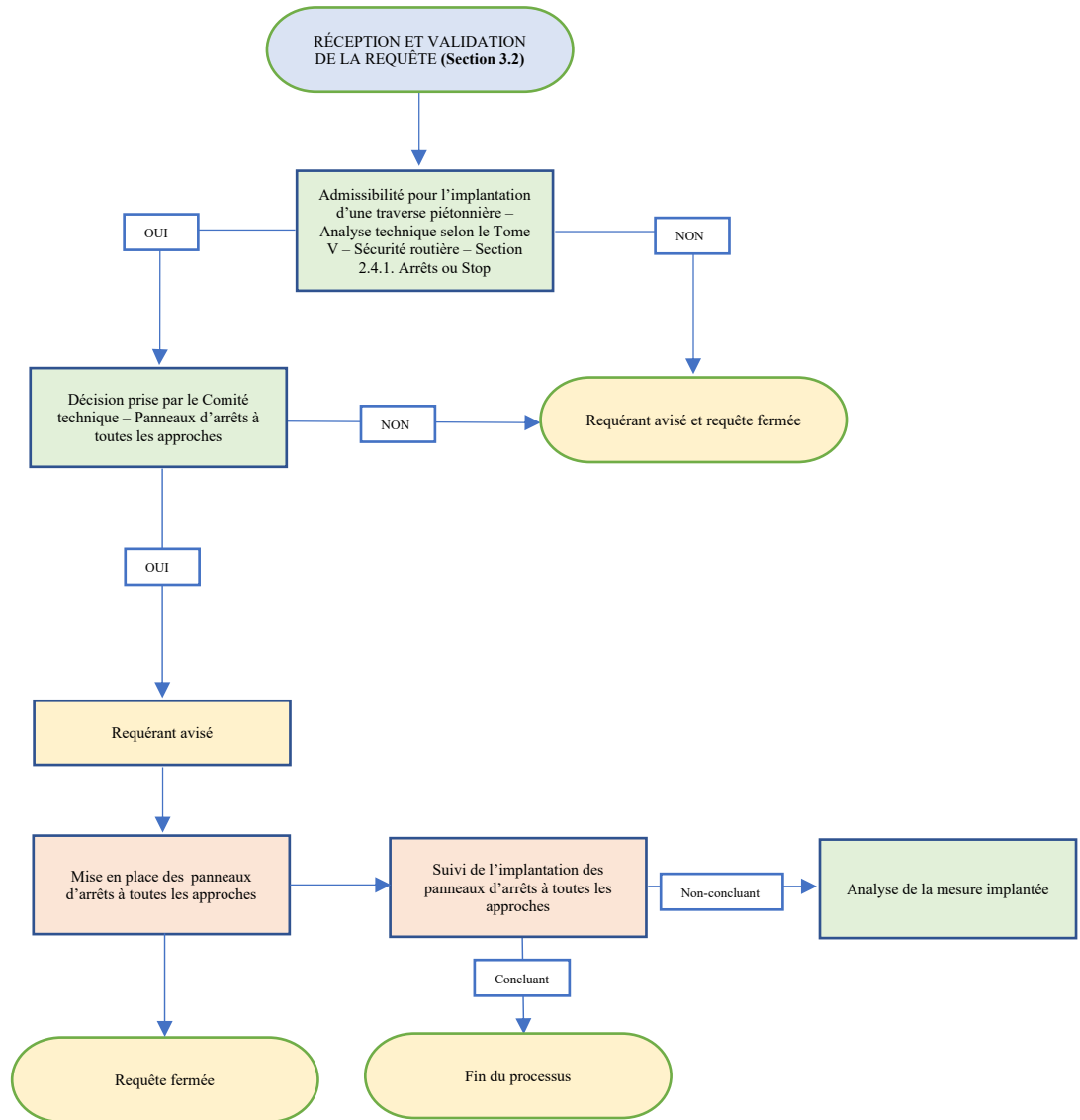


### Légende

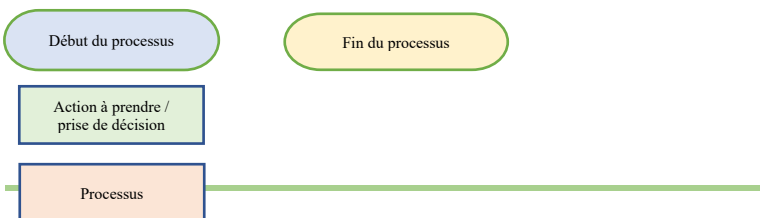




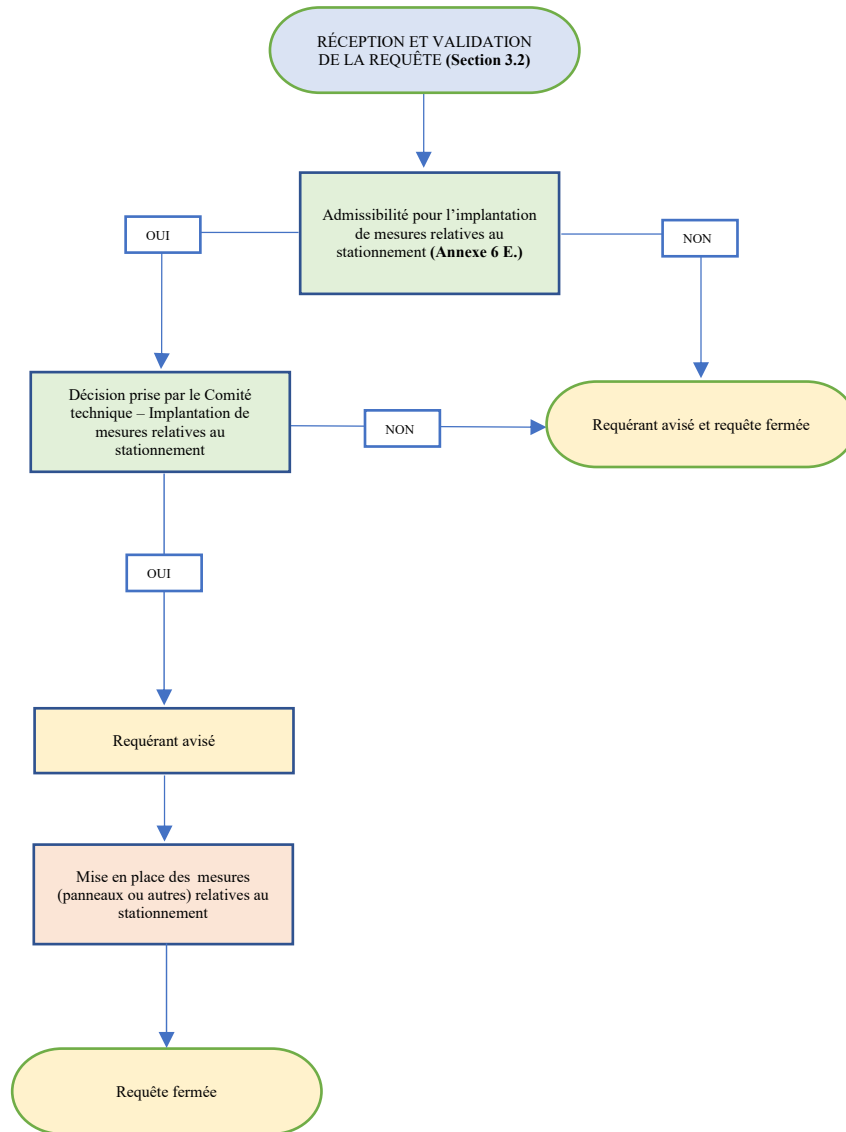
### Annexe 3 – Intervention pour l’implantation de panneaux d’arrêts à toutes les approches



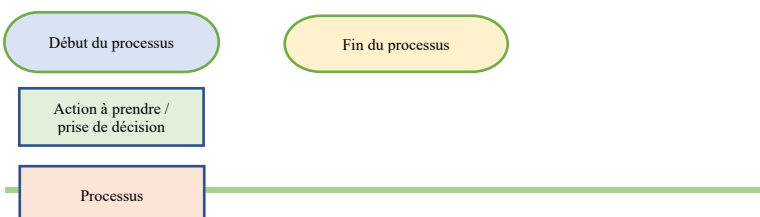
#### Légende



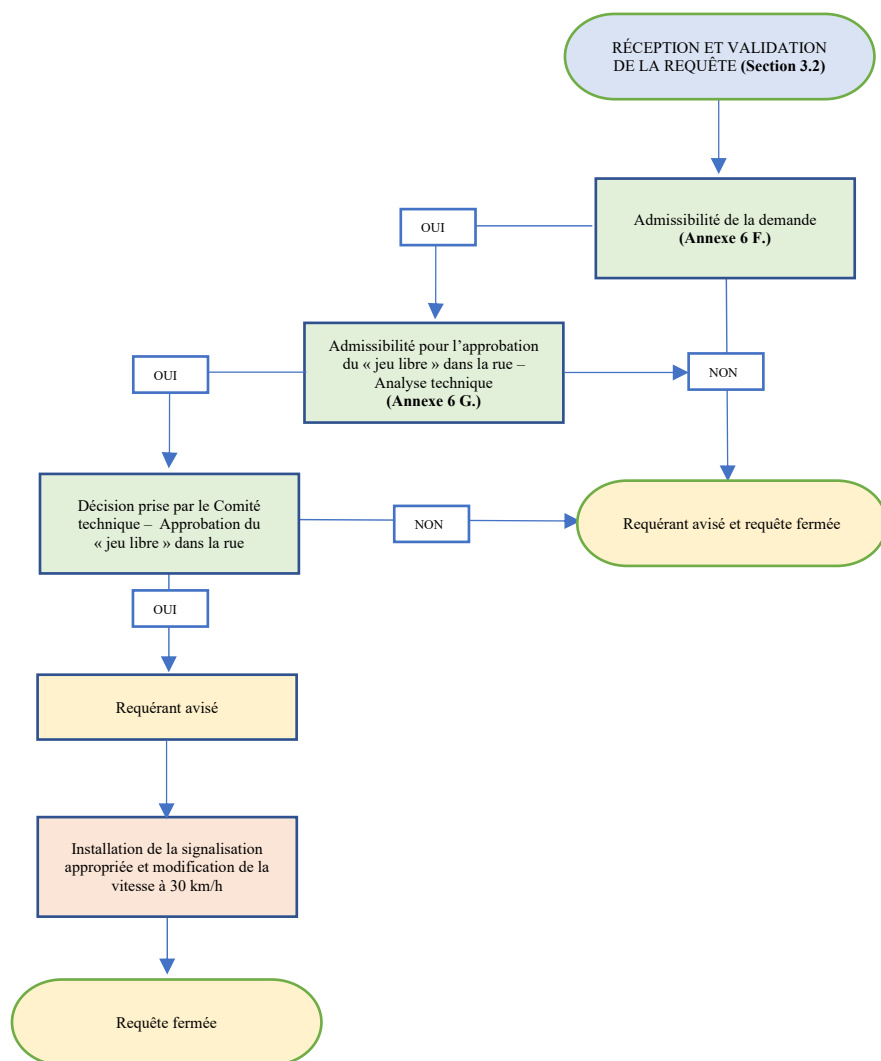
## Annexe 4 – Intervention pour l’implantation de mesures relatives au stationnement



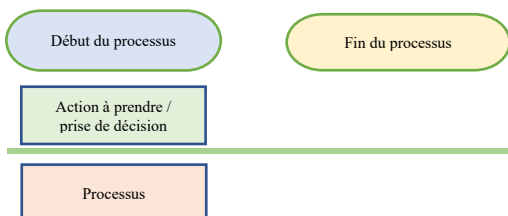
### Légende



## Annexe 5 – Intervention pour l’approbation du « jeu libre » dans la rue



### Légende



## Annexe 6 – Critères d’admissibilité

### Mesures de modération de la circulation

#### A. Critères d’admissibilité de la demande

Critère <sup>7</sup>	Description du critère	Condition
Environnement routier	Limite de vitesse affichée	La limite de vitesse affichée doit être inférieure ou égale à 50 km/h pour qu’une rue puisse recevoir des mesures de modération de la circulation.
	Surface de roulement	La surface de roulement doit être recouverte de pavage.
	Hiérarchie routière	La rue doit être considérée comme une rue locale ou une collectrice.
	Courbe verticale (pente)	La pente de la route ne doit pas être supérieure à 8 %. Si la rue présente une pente supérieure à 8% sur une partie de la longueur admissible, des mesures de modération de la circulation pourraient alors être implantées mais le type d’aménagement devra être soigneusement choisi en considérant la sécurité des usagers dans la section en pente.

#### B. Critères de l’analyse technique

Critère <sup>8</sup>	Description du critère	Condition
Circulation	Vitesse de circulation	Le 85e percentile de la vitesse pratiquée doit être au moins supérieurs à la limite de vitesse affichée selon l’annexe 6 C. ci-dessous.  Une campagne d’information locale à la vitesse est possible lorsque le 85e percentile de la vitesse pratiquée est supérieurs à la limite de vitesse affichée.
	Débit de circulation	Le débit doit être supérieur ou égal à 200 véhicules par jour.

#### C. Critères d’admissibilité liés à la vitesse et les interventions possibles

Intervention requise	Vitesse affichée		
	30 km/h	40 km/h	50 km/h
	Vitesse pratiquée (V <sub>85</sub> )		
Aucune intervention	Moins de 40 km/h	Moins de 50 km/h	Moins de 65 km/h
Avis à la régie de police et/ou mesure d’information locale concernant la vitesse.	40 km/h et plus	Plus de 50 km/h	Plus de 65 km/h
Mesures de modération de la circulation <sup>9</sup>	40 km/h et plus	60 km/h et plus	70 km/h et plus

<sup>7</sup> L’ensemble des critères doit être rencontré pour qu’un site soit admissible à l’implantation de mesures de modération de la circulation.

<sup>8</sup> L’ensemble des critères doit être rencontré pour qu’un site soit admissible à l’implantation de mesures de modération de la circulation.

<sup>9</sup> En présence d’une courbe serrée avec distance de visibilité d’arrêt inférieure aux Normes, l’ajout de balises et bollards flexibles de ralentissement est possible si le 85<sup>e</sup> percentile de la vitesse pratiquée à l’approche de la courbe est d’au moins 10 km/h supérieurs à la limite de vitesse affichée.

## Implantation d'une traverse piétonnière

### D. Critères d'admissibilité de la demande

Critère <sup>10</sup>	Description du critère	Condition
Environnement routier	Limite de vitesse affichée	La limite de vitesse affichée doit être inférieure ou égale à 70 km/h.
	Hierarchie routière	La rue doit être considérée comme une rue locale ou une collectrice.
	Environnement	Emplacement à un minimum de 100 mètres du panneau d'arrêt ou du feu de circulation le plus proche.

## Implantation de mesures relatives au stationnement

### E. Critères d'admissibilité de la demande

Nature de la requête	Caractéristiques de la rue	Conditions (Largeur (m))
Stationnement interdit – 2 côtés	Rue avec bordures – Secteur Vieux village <sup>11</sup>	Rue à sens unique < 5.5 m. ou Rue < 6 m.
	Rue avec bordures – Autres secteurs	Rue à sens unique < 5.5 m. ou Rue < 6.5 m.
	Rue avec bordures – Rond-point <sup>12</sup>	Analyse au cas par cas par le comité technique.
	Rue avec bordures – Dans les courbes	
	Rue sans bordure	
Stationnement interdit – 1 côté	Rue avec bordures – Secteur Vieux village	Rue à sens unique ≥ 5.5 m. et < 6 m. ou Rue ≥ 6 m. et < 8 m.
	Rue avec bordures – Autres secteurs	Rue à sens unique ≥ 5.5 m. et < 6.5 m. ou Rue ≥ 6.5 m. et < 8.5 m.
	Rue avec bordures – Rond-point	Analyse au cas par cas par le comité technique.
	Rue avec bordures – Dans les courbes	
	Rue sans bordure	
Stationnement permis – 2 côtés	Rue avec bordures – Secteur Vieux village	Rue ≥ 8 m.
	Rue avec bordures – Autres secteurs	Rue ≥ 8.5 m.
	Rue avec bordures – Rond-point	Analyse au cas par cas par le comité technique.
	Rue avec bordures – Dans les courbes	
	Rue sans bordure	

**Le secteur du Vieux village est caractérisé par une conception d'époque faisant en sorte que les critères ont dû être adaptés à la réalité.**

\* Toute demande relative à une interdiction de stationnement sur rue permettant l'accès à des installations populaires (i.e., périphérie de la montagne, jeux d'eau ou parc multisports) sera analysée par le comité technique, et ce, au cas par cas, afin d'évaluer l'impact du stationnement des usagers sur la quiétude des citoyens.

\*\* Il est interdit de se stationner à un minimum de cinq (5) mètres des entrées et sorties de parcs et espaces verts municipaux.

\*\*\* Il est interdit de se stationner à tout autre endroit prévu par le Code de sécurité routière.

<sup>10</sup> L'ensemble des critères doit être rencontré pour qu'un site soit admissible à l'implantation d'une traverse piétonnière.

<sup>11</sup> Secteur Vieux village correspond aux rue Desautels, Saint-Henri, Brodeur, Ste-Anne, St-Charles, St-Hyppolyte et Provencher

<sup>12</sup> Espace de virage dans une rue sans-issue.

## Approbation du « jeu libre » dans la rue

### F. Critères d'admissibilité de la demande

Critère <sup>13</sup>	Description du critère	Condition
Environnement routier	Limite de vitesse affichée	La limite de vitesse affichée doit être inférieure ou égale à 40 km/h.
	Hiérarchie routière	La rue doit être considérée comme une rue locale et se situer dans une zone résidentielle.
		La rue n'est pas une rue collectrice, une artère, un boulevard, une voie de transit ou une route du ministère des Transports et de la Mobilité durable.
	Environnement	La rue n'est pas située dans une zone scolaire ou sur une rue adjacente à un parc.
		La rue ne doit pas être utilisée par un service de transport en commun.
	Courbe ou pente	La section de la rue où le jeu libre est permis ne doit pas avoir de courbe
La section de la rue où le jeu libre est permis doit se situer à plus de 25 mètres d'une intersection ou d'une courbe.		
Pour les rues ayant une pente, cette dernière ne peut pas excéder 8 %.		
Longueur	La section de rue identifiée ne peut avoir une longueur inférieure à 75 mètres.	
Autre(s)	Demande et approbation	La demande afin de désigner une rue où le jeu libre est permis doit provenir d'un résident de cette rue et doit être appuyé par plus du deux tiers (2/3) des résidents de la rue qui doivent être en accord avec la désignation de rue où le jeu libre est permis.

### G. Critères de l'analyse techniques

Critère <sup>14</sup>	Description du critère	Condition
Circulation	Débit de circulation	Le débit doit être inférieur à 500 véhicules par jour.
	Visibilité	Il y a une bonne visibilité sur la rue.

**Note à ajouter : nombre signatures, adresses distinctes, tronçon de rue, etc...**  
**, mesure : aviser la police**

<sup>13</sup>L'ensemble des critères doit être rencontré pour qu'une rue soit admissible au « jeu libre ».

<sup>14</sup>L'ensemble des critères doit être rencontré pour qu'une rue soit admissible au « jeu libre ». Les signatures en appui à la demande doivent être celles de citoyens habitant sur le tronçon de rue concerné, habitant des résidences différentes et dont l'adresse et le numéro de téléphone où ils peuvent être joints sont indiqués. S'il y a moins de cinq résidences sur le tronçon concerné par la requête, le nombre de signatures doit être égal ou supérieur à la majorité de celles-ci.