

VILLE DE FREDERICTON – PROCÉDURE OPÉRATIONNELLE

PROGRAMME :	MOBILITÉ	PROCÉDURE N° :	TRA-XX-XXX
SERVICE :	GESTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT	VERSION :	1.1
SOUS-SERVICE :		DATE DE PUBLICATION :	AA/MM/JJ
OBJET :	MODÉRATION DE LA CIRCULATION	PAGE :	1 /

1. **BUT** Cette procédure définira des critères précis permettant d'identifier les voies pouvant ou ne pouvant pas faire l'objet d'une modération de la circulation; elle établira un protocole de justification pour déterminer la pertinence et l'adaptation des mesures de modération envisagées; et elle permettra également au comité de mobilité, aux élus de quartier et aux riverains d'exprimer leur avis sur les projets de modération de la circulation à l'étude.

2. DÉFINITIONS

- 2.1 « Vitesse du 85^e centile » signifie la vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle roulent 85 % des véhicules sur une voie de circulation.
- 2.2 « Vitesse du 95^e centile » signifie la vitesse à laquelle ou en dessous de laquelle roulent 95 % des véhicules sur une voie de circulation.
- 2.3 « Travaux d'immobilisation » signifie les projets que la municipalité entreprend pour étendre, améliorer ou restaurer l'infrastructure municipale.
- 2.4 « Directeur » signifie le directeur de l'ingénierie et des opérations.
- 2.5 « Services d'urgence » signifie les services de pompiers, de police, d'ambulance et d'hôpitaux.
- 2.6 « Corridor clé » signifie, dans un document d'analyse et d'évaluation, une rue d'un quartier considérée par le directeur de l'ingénierie et des opérations comme une voie critique pour les véhicules d'urgence qui entrent dans le quartier ou qui en sortent.
- 2.7 « Rue résidentielle » signifie une rue, telle que classée par la municipalité, dans une zone principalement résidentielle, conçue et construite dans le but principal de fournir un accès aux habitations bordant directement la rue.
- 2.8 « Aire scolaire » signifie une aire désignée et signalée comme telle en vertu de la *Loi sur les véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick* 140.1 (1.1).
- 2.9 « Rue collectrice secondaire » signifie une rue, telle que classée par la municipalité, dans une zone principalement résidentielle, conçue et construite autant pour permettre la circulation entrant et sortant de cette zone que pour permettre l'accès aux habitations bordant directement la rue.
- 2.10 « Comité de mobilité » signifie un comité spécial établi par le conseil municipal en vue de faire avancer la réalisation de priorités et d'initiatives de transport.
- 2.11 « Municipalité » signifie la Ville de Fredericton.
- 2.12 « Quartier » signifie un groupe de rues à proximité les unes des autres ou reliées entre elles.
- 2.13 « Personnel » signifie les employés du directeur de l'ingénierie et des opérations.
- 2.14 « Modération de la circulation » signifie une combinaison de mesures essentiellement physiques qui réduisent les effets négatifs de la circulation des véhicules, qui modifient le comportement des conducteurs et qui améliorent les conditions de circulation pour l'ensemble des usagers du réseau routier.
- 2.15 « Analyse justificative de modération de la circulation » signifie un processus utilisé pour évaluer si des mesures de modération de la circulation sont justifiées pour une voie publique. Cette procédure est basée sur le calcul de valeurs de justification afin de choisir et de classer par ordre de priorité les installations routières et de déterminer systématiquement les endroits où des mesures de modération de la circulation sont justifiées.

3. RESPONSABILITÉ

Il incombe au directeur de l'ingénierie et des opérations de veiller au respect de cette procédure.

4. PROCÉDURE

4.1 Application

Cette procédure s'applique uniquement aux rues appartenant à la Ville de Fredericton qui répondent à TOUTES les conditions suivantes :

- 4.1.1 rues à caractère principalement résidentiel ou contenant une aire scolaire;
- 4.1.2 rues classées comme (i) rues résidentielles; (ii) rues collectrices secondaires ou utilisées comme telles, à la discrétion de l'ingénieur;
- 4.1.3 rues dont la limite de vitesse affichée n'est pas supérieure à 50 kilomètres à l'heure;
- 4.1.4 rues reliées à deux autres rues ou plus;
- 4.1.5 rues ne fournissant pas un accès direct aux services d'urgence;
- 4.1.6 rues ne constituant pas un corridor clé pour des interventions des services d'urgence;
- 4.1.7 rues n'ayant pas de pente verticale supérieure à 8 %.

4.2 Lancement d'évaluations de modération de la circulation dans les rues municipales

Des demandes d'évaluation de modération de la circulation dans une rue peuvent être faites par les personnes suivantes :

- 4.2.1 Riverains de la rue ou de la section de rue où des mesures de modération de la circulation sont demandées;
- 4.2.2 Conseillers municipaux au nom d'un ou de plusieurs riverains d'une rue ou d'un quartier où des mesures de modération de la circulation sont demandées;

4.3 Validation des demandes

- 4.3.1 Dès réception d'une demande, le personnel doit entreprendre une procédure de validation visant déterminer si la rue faisant l'objet de la demande est admissible à des mesures de modération de la circulation selon les conditions énoncées dans la présente politique;
- 4.3.2 Si à l'issue de la procédure de validation, il est déterminé que la rue ne remplit pas les conditions énoncées, le demandeur en est informé et le processus est considéré comme achevé.
- 4.3.3 Si la demande est validée, une évaluation est effectuée par le personnel.

4.4 Évaluations

- 4.4.1 Les lieux exacts d'infraction sont déterminés avec l'aide de la personne plaignante.
- 4.4.2 Une évaluation préliminaire des excès de vitesse est effectuée avec la police, laquelle visera à déterminer la cause principale du problème qui semble la plus probable et à trouver des solutions possibles à court terme pour faire respecter la loi.
- 4.4.3 L'aire du projet est définie en fonction du réseau routier environnant et de ses connexions.
- 4.4.4 Examen des données existantes de vitesse et de volume de circulation. S'il n'existe pas de données récentes répondant aux besoins de la demande, des appareils de collecte de données sont installés à des endroits propices dans l'aire du projet, de manière à ce que les données obtenues fournissent une indication représentative des conditions de circulation typiques. Ces appareils doivent être laissés en place pour collecter des données en continu pendant au moins 48 heures.
 - 4.4.4.1 Si la vitesse du 85^e centile constatée dans le cadre de l'évaluation est supérieure ou égale à 50 km/h, la priorité du projet est établie et une procédure de justification est lancée en fonction de cette priorité.
 - 4.4.4.2 Si la vitesse du 85^e percentile constatée dans le cadre de l'évaluation est inférieure à 50 km/h, l'aire du projet ne peut pas faire l'objet d'un examen plus approfondi pour d'éventuelles mesures de modération de la circulation. La personne à l'origine de la demande en est informée et la procédure est considérée comme achevée.
 - 4.4.4.3 Les demandes de réévaluation d'une aire de projet ayant échoué une première évaluation seront examinées uniquement si :
 - 4.4.4.3.1 trois années se sont écoulées depuis la première évaluation;
 - ou

4.4.4.3.2 le personnel détermine que les caractéristiques de la rue ont considérablement évolué.

4.5 Processus de justification et classement des projets

Lorsqu'une évaluation est positive, le personnel classe le projet en fonction des critères énoncés dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 – Points de priorité pour le classement des projets de modération du trafic

Facteur	Points et critères	Maximum de points
Vitesse du 85 ^e centile	2 points par km/h au-dessus de 45 km/h	20
Sources de piétons	Présence d'écoles, de parcs, autres, (5 points pour chaque source de piétons)	15
Débit journalier moyen (DJM)	Rue collectrice (max. 10) (1 point pour chaque tranche de 500 passages après les premiers 500 passages); rue locale (1 point pour chaque tranche de 200 passages après les premiers 200 passages)	10
Collisions	Points pour chaque collision signalée impliquant un usager de la route vulnérable (5 points en cas de blessure, 10 points en cas d'accident mortel). 2 points pour chaque collision signalée impliquant un véhicule motorisé et ayant causé uniquement des dommages matériels	10
Trottoirs	Absence de trottoir 10 points, trottoir d'un seul côté 5 points, trottoir présent des deux côtés 0 point	10
Vitesse du 95 ^e centile	5 points par tranche de 5 km/h au-dessus de 55 km/h	5
Voie cyclable	(peinte 3 points; aucune 5 points; séparée 0 point)	5

- 4.5.1 La note de classement sera égale à la somme des points attribués en fonction des critères du tableau 1.
- 4.5.2 Tous les projets validés seront inscrits sur une liste de priorités en fonction de leur note de classement. Ce classement sera rendu public sur le site Web de la Ville de Fredericton.
- 4.5.3 Les projets dont la note de classement est inférieure à 10 points ne figureront pas sur la liste de priorités. Dans ce cas, la personne à l'origine de la demande est informée et la procédure est considérée comme achevée.
- 4.5.4 Si un des 20 premiers projets de la liste peut être combiné avec des travaux d'immobilisation déjà programmés, ce projet sera considéré comme prioritaire.
- 4.5.5 Dans la mesure du possible, les rues de quartier parallèles ou de substitution situées à proximité d'une rue faisant l'objet de mesures de modération seront traitées ensemble afin d'éviter les retombées négatives ailleurs dans le voisinage.
- 4.5.6 Dès l'approbation du budget annuel d'immobilisations de la municipalité, le personnel établira une liste de travaux proposés et déterminera les mesures de modération de la circulation dont l'installation sera envisagée.
- 4.5.7 Le personnel préparera un plan de modération de la circulation et une estimation des coûts pour chaque projet figurant sur la liste annuelle de travaux, en tenant compte des caractéristiques physiques de chaque rue.
- 4.5.8 Lors de l'élaboration des plans de modération de la circulation, le personnel consultera le service d'incendie, la police, les services d'entretien des rues et le service de transport en commun afin de recueillir leurs avis et de recenser les problèmes potentiels en fonction de leurs besoins opérationnels.
- 4.5.9 Le personnel devra soumettre les plans de modération de la circulation au comité de mobilité avant sa réunion de février.

- 4.5.10 Lorsque le comité de mobilité approuve un plan de modération de la circulation, le personnel doit ensuite organiser sa réalisation au cours de l'année civile.
- 4.5.11 Les mesures de modération de la circulation approuvées par le comité de mobilité seront communiquées aux riverains des rues concernées par le biais d'un envoi postal leur indiquant également comment ils peuvent donner leur avis sur le projet.
- 4.5.12 Le directeur peut ordonner l'installation de toute mesure de modération de la circulation indépendamment de cette politique si, à son avis, de telles mesures sont nécessaires pour résoudre un problème de sécurité urgent.

4.6 Examen et évaluation

- 4.6.1 Au plus tôt un mois après l'installation de mesures de modération de la circulation dans une rue, le personnel devra recueillir de nouvelles données sur la circulation afin de déterminer l'efficacité de ces mesures.
- 4.6.2 Si les résultats de la collecte de données indiquent qu'une réduction de la vitesse des véhicules a été obtenue, aucune autre action n'est requise et le processus prend fin.
- 4.6.3 Après l'achèvement d'une procédure conformément au paragraphe 1, toute demande ultérieure de mise en œuvre de nouvelles mesures de modération de la circulation sera considérée comme une nouvelle demande.
- 4.6.4 Si les résultats de la collecte de données indiquent qu'une réduction suffisante de la vitesse des véhicules n'a pas été obtenue, le personnel pourra envisager d'autres mesures. Si aucune mesure convenable n'est trouvée, le personnel peut contacter la police pour discuter de moyens appropriés pour faire respecter la loi, ce qui met fin à la procédure.

4.7 Retrait de mesures de modération de la circulation

- 4.7.1 Le directeur peut ordonner le retrait de toute mesure de modération de la circulation si, à son avis, l'installation de ces mesures a entraîné un problème opérationnel ou de sécurité n'ayant pas été prévu lors de l'élaboration du plan de modération de la circulation réalisé dans le cadre de la présente politique.
- 4.7.2 Si le personnel reçoit une demande de retrait de mesures de modération de la circulation installées dans une rue à la suite d'un projet réalisé dans le cadre de la présente politique, ce retrait pourra être envisagé uniquement :
 - 4.7.2.1 Après réception d'une pétition de retrait des mesures de modération signée par au moins 75 % des adresses municipales situées dans l'aire de projet initiale; ou
 - 4.7.2.2 Si les mesures de modération de la circulation sont enlevées d'une rue.
- 4.7.3 Aucune nouvelle demande de modération de la circulation ne sera prise en considération pour la rue en cause pendant au moins dix années.

5. DOCUMENTS CONNEXES

5.1 Politique MOB-POL-021 sur le contrôle des débits de circulation

6. MODIFICATIONS DE LA PROCÉDURE :

N° de version	Date de publication	Description des modifications
1.1	AA/MM/JJ	Première version de cette procédure.

AUTORISATION : À REMPLIR PAR LE COORDINATEUR OU LA COORDINATRICE DE LA QUALITÉ
DOCUMENT PRODUIT PAR : TYSON AUBIE, KATHY EDWARDS

ÉVALUATION PAR DES PAIRS : INSÉRER ICI LE NOM DES PAIRS ÉVALUATEURS

ÉVALUATION DE QUALITÉ PAR : INSÉRER ICI LE NOM DES PAIRS ÉVALUATEURS DE QUALITÉ

APPROUVÉ PAR : DIRECTEUR (INSÉRER ICI LE NOM ET LE TITRE)