

11 mars 2025

**GATINEAU**  
**POUR**  
**LA**  
**VIE**



# Révision des seuils liés à la vitesse - Politique sur les mesures de modération de la circulation

Pour recommandation

Service de la mobilité

---

Comité plénier



# Objectif de la présentation



## Pour recommandation

Obtenir l'orientation du Conseil municipal suite à la recommandation formulée par la Commission sur les Transports, les Déplacements Durables et la Sécurité (CTDDS) d'abaissement des seuils liés à la vitesse de la Politique sur les mesures de modération de la circulation.

# Mise en contexte

- Politique sur les mesures de modération de la circulation (MMC) adoptée en 2004 et amendée en 2012, 2016, 2017 et 2020.
- Vise à déterminer les sites admissibles à l'implantation de MMC.
- Plusieurs critères évalués, dont la vitesse pratiquée.
- Demande reçue d'évaluer l'impact qu'aurait une modification du critère d'admissibilité lié à la vitesse de circulation sur le nombre de sites qualifiés pour l'ajout de MMC.
- Présentations effectuées à la CTDDS en octobre 2023 et avril 2024.
- La recommandation formulée par la CTDDS pourrait avoir des impacts non négligeables, notamment sur les budgets nécessaires, volet non adressé par la Commission.

# Plan de la présentation

01

État de la situation

02

Scénarios - Options

03

Impacts – Enjeux

04

Recommandation

# État de la situation



**GATINEAU**

# Utilité des mesures de modération de la circulation

- Réduire la vitesse de circulation et les risques associés :
  - Réduire les risques d'accidents de la route.
  - Diminuer la gravité en cas d'accident.
- Augmenter la sécurité des usagers de la route.
- Augmenter le sentiment de sécurité des citoyens.

# Efficacité des mesures de modération de la circulation

- Impact positif des MMC sur la vitesse pratiquée.
- Impact limité des MMC sur le bilan de sécurité routière.

	Collisions avec dommage corporel	Collisions avec dommage matériel seulement	Collisions totales	Collisions impliquant un piéton ou un cycliste	Collisions mortelles ou avec blessés graves impliquant un piéton ou un cycliste	Proportion du réseau routier
Artères	68 %	47 %	51 %	59 %	50 %	10 %
Collectrices et locales	32 %	53 %	49 %	41 %	50 %	90 %



# Critères d'admissibilité - Vitesse

La vitesse pratiquée\* doit être d'au moins 15 km/h supérieure à la limite de vitesse affichée.

- Zone de 30 km/h →  $V_{85} \geq 45$  km/h
- Zone de 40 km/h →  $V_{85} \geq 55$  km/h
- Zone de 50 km/h →  $V_{85} \geq 65$  km/h

\* La vitesse pratiquée considérée est celle au 85<sup>e</sup> percentile, c'est-à-dire que 85% des conducteurs circulent à une vitesse inférieure à celle-ci.

**SEUIL**

# Bilan de la Politique sur les MMC

- Plus de 350 sites qualifiés pour l'ajout de MMC.
- $\pm 40\%$  des sites situés en zones scolaires ou terrains de jeux.
- Environ 2 800 balises ou bollards flexibles installés (depuis 2017).
- $\pm 21$  sites identifiés annuellement en moyenne :
  - $\pm 7$  sites en zone 30 km/h.
  - $\pm 14$  sites en zone de 40-50 km/h.
- $\pm 70\%$  des MMC ajoutées sont des balises/bollards flexibles.
  - Représente  $\pm 15\%$  du budget annuel disponible.
- $\pm 30\%$  des MMC ajoutées sont des mesures physiques permanentes.
  - Représente  $\pm 85\%$  du budget annuel disponible.



# Budget

- Budget annuel de 400 000 \$ alloué pour l'ajout de MMC (550 000\$ en 2025).
- Budget annuel actuel réussit difficilement à réaliser l'ensemble des MMC physiques souhaitées.
- Budget annuel de 210 000 \$ actuellement requis pour l'entretien de l'ensemble des balises/bollards.

# Scénarios - Options



**GATINEAU**

# Abaissement du seuil du critère d'admissibilité lié à la vitesse (suite)

## 3 scénarios analysés

- 1) Maximiser le nombre de sites qualifiés pour des MMC :  
→ Seuil à 5 km/h
- 2) Cibler en priorité les zones à plus fortes concentrations d'usagers vulnérables, soit les zones scolaires et de terrains de jeux :  
→ Seuil à 10 km/h en zone 30 km/h (scolaire/terrain de jeux).  
→ Seuil demeure à 15 km/h en zone 40 ou 50 km/h.

# Abaissement du seuil du critère d'admissibilité lié à la vitesse (suite)

## 3 scénarios analysés

3) Seuil basé sur un différentiel entre la vitesse pratiquée et la vitesse affichée et non par un seuil fixe.

→ Seuils fixés à  $\pm 30\%$  supérieur à la limite de vitesse affichée :

- Seuil à 10 km/h en zone 30 km/h (scolaire/terrain de jeux)
- Seuil à 12 km/h en zone 40 km/h
- Seuil à 15 km/h en zone 50 km/h

# Abaissement du seuil du critère d'admissibilité lié à la vitesse (suite)

## Scénario 1

### Seuil à 5 km/h

- Zones 30 km/h → 3 fois plus de sites admissibles
  - ± 22 sites/an au lieu de ± 7 actuellement.
- Zones 40-50 km/h → 9 fois plus de sites admissibles
  - ± 124 sites/an au lieu de ±14 actuellement.
- Globalement → 7 fois plus de sites admissibles
  - ± 146 sites/an au lieu de ± 21 actuellement.

# Abaissement du seuil du critère d'admissibilité lié à la vitesse (suite)

## Scénario 2

### Seuils à 10 km/h en zone 30 km/h et 15 km/h en zone 40-50 km/h

- Zones 30 km/h → 2 fois plus de sites admissibles
  - ± 15 sites/an au lieu de ± 7 actuellement.
- Globalement → 40% plus de sites admissibles
  - ± 29 sites/an au lieu de ± 21 actuellement.

# Abaissement du seuil du critère d'admissibilité lié à la vitesse (suite)

## Scénario 3

### Seuils fixés à 30% supérieur à la limite de vitesse affichée

- Zones 30 km/h → 2 fois plus de sites admissibles
  - ± 15 sites/an au lieu de ± 7 actuellement.
- Zones 40-50 km/h → 2,5 fois plus de sites admissibles
  - ± 31 sites/an au lieu de ± 14 actuellement.
- Globalement → 2,2 fois plus de sites admissibles
  - ± 46 sites/an au lieu de ± 21 actuellement.

# Abaissement du seuil du critère d'admissibilité lié à la vitesse (suite)

Résumé des impacts annuels des 3 scénarios :

Scénario	Seuils	Impact annuel p/r à actuellement		
		30 km/h	40-50 km/h	Global
1	5 km/h	↑ 3 X	↑ 9 X	↑ 7 X
2	10 km/h → Zones 30 km/h 15 km/h → Zones 40-50 km/h	↑ 2 X	-	↑ 40%
3	10 km/h → Zones 30 km/h 12 km/h → Zones 40 km/h 15 → Zones 50 km/h	↑ 2 X	↑ 2,5 X	↑ 2,2 X



# Abaissement du seuil du critère d'admissibilité lié à la vitesse (suite)

Et si on adoptait un de ces scénarios, combien de nouveaux sites seraient admissibles en considérant l'ensemble des relevés effectués au cours des 3 dernières années ?

Scénario	Seuils	Nouveaux sites admissibles
1	5 km/h	388
2	10 km/h → Zones 30 km/h 15 km/h → Zones 40-50 km/h	24
3	10 km/h → Zones 30 km/h 12 km/h → Zones 40 km/h 15 → Zones 50 km/h	84



# Impacts et enjeux



**GATINEAU**

# Impacts et enjeux

## Les budgets



- Budget annuel actuel de 400 000 \$ pour l'ajout de MMC (550 000\$ en 2025).
- Budget annuel à bonifier si modification à la baisse des seuils liés à la vitesse.
- Budget spécial requis si modification à la baisse des seuils liés à la vitesse et qu'on souhaite réaliser les nouveaux sites qualifiés par les relevés passés.
- Budget annuel à bonifier si diminution de l'utilisation des balises/bollards et augmentation du nombre de mesure physique.
- Budget annuel des TP pour l'entretien des balises/bollards à bonifier si augmentation du nombre d'installation.

# Impacts et enjeux

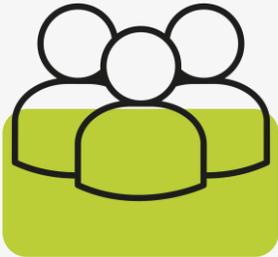
## Les budgets



- Budget annuel anticipé pour chacun des scénarios sera à préciser mais de façon très préliminaire et basé sur les ratios d'implantation actuelle ( $\pm 70\%$  balises/bollards vs  $\pm 30\%$  mesures physiques), on estime sommairement les besoins à :
  - Scénario 1 →  $\pm 2,5$  M\$
  - Scénario 2 →  $\pm 0,75$  M\$
  - Scénario 3 →  $\pm 1,2$  M\$

# Impacts et enjeux

## La capacité de réalisation



- Projets MMC généralement de faible envergure, mais importante charge de travail associée considérant la grande quantité de site.
- Capacité de réalisation limitée du Service de la mobilité et du Service des infrastructures pour la réalisation de projets (carnet de commande chargé et ressources humaines limitées).
- Importante charge de travail pour le Service des travaux publics pour la gestion et le suivi du contrat annuel d'entretien des balises/bollards.

# Impacts et enjeux

## Échéancier / Contrats



- Augmentation potentielle de la période nécessaire à l'installation/désinstallation des balises/bollards au printemps et à l'automne.
- Risque élevé de ne pas être en mesure de réaliser l'entièreté des sites à chaque année si le nombre de site est très élevé.
- Contrats d'ajout (Mobilité) et d'entretien (Travaux publics) des balises/bollards devront être revus.

# Recommendations



**GATINEAU**

# Recommandation de la CTDDS

## CTDDS-2024-02

La Commission sur les transports, les déplacements durables et la sécurité, lors de sa séance régulière du 11 avril 2024, a recommandé au conseil municipal d'adopter le scénario 1 soit l'abaissement du seuil à 5 km/h quant au critère d'admissibilité lié à la vitesse.

# Recommandation

Le comité exécutif recommande

## CP-MOB-2025-001

Mandater l'administration afin d'évaluer les impacts financiers, opérationnels et sur la capacité de réalisation des services de donner suite à la recommandation de la CTDDS et de venir présenter le tout dans le cadre de l'exercice budgétaire 2026.