



SAINT JOHN

# VILLE DE SAINT JOHN POLITIQUE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

VERSION : 1.0  
Le 10 avril 2012



---

**« Partage des rues par les piétons, les cyclistes et les automobilistes »**

**TABLE DES MATIÈRES**

INTRODUCTION.....	3
BUT ULTIME DE LA POLITIQUE.....	3
OBJECTIFS DE LA POLITIQUE .....	3
PRINCIPE DIRECTEUR .....	4
PROCESSUS RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION.....	4
RÉPONDRE AUX ATTENTES DE LA COLLECTIVITÉ RELATIVEMENT À UNE UTILISATION ÉQUILIBRÉE DES RUES DE LA VILLE .....	5
RESPECTER LA POLITIQUE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION .....	5
METTRE EN ŒUVRE UNE PLANIFICATION DU TRANSPORT PROACTIVE.....	6
CRÉER DES OCCASIONS POUR UN ÉVENTUEL PLAN D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION.....	6
MESURER LA VITESSE ET LE DÉBIT DE CIRCULATION.....	6
ÉTABLIR L'ORDRE DE PRIORITÉ DES PLANS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION .....	7
DÉTERMINER LE TEMPS NÉCESSAIRE POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT.....	8
ÉLABORER DES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION .....	9
SOLLICITER DES AVIS AUPRÈS DES SERVICES D'URGENCE ET DE TRANSPORT EN COMMUN .....	15
ORGANISER UNE RÉUNION DE QUARTIER.....	15
METTRE AU POINT LE PLAN AVEC LES OPINIONS DU QUARTIER .....	16
LE CONSEIL COMMUNAL ENVISAGE L'APPROBATION DU PLAN LÀ OÙ C'EST NÉCESSAIRE .....	16
METTRE LE PLAN EN ŒUVRE .....	16
MESURER LE RENDEMENT DU PLAN.....	16
METTRE À JOUR LA POLITIQUE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION .....	17

## INTRODUCTION

Les rues de quartier ont deux fonctions. En premier lieu, elles permettent aux véhicules de circuler vers et depuis les domiciles. Certaines rues sont désignées artères ou rues collectrices et elles ont pour objectif d'absorber les volumes élevés de circulation routière, même si pour cela, elles doivent parfois couper un quartier en deux. D'autres rues désignées rues locales absorbent un volume restreint de véhicules. En second lieu, de nombreuses rues font partie intégrante d'un quartier et permettent aux enfants et aux familles en général de circuler en vélo ou à pied ou bien de mener d'autres activités communautaires. Bien que ces deux fonctions assurées par les rues puissent parfois entrer en conflit, elles doivent en définitive être respectées. C'est pourquoi il peut parfois s'avérer nécessaire de prendre de mesures destinées à retrouver un équilibre adéquat, et ce, grâce à la mise en place d'une politique générale d'apaisement de la circulation dans la Ville de Saint John et d'un plan précis visant l'apaisement de la circulation dans un quartier donné.

Conformément à la définition donnée par l'Institute of Transportation Engineers, l'**apaisement de la circulation** consiste en une « *combinaison de mesures principalement physiques visant à atténuer les effets nuisibles de l'utilisation de l'automobile, de modifier le comportement des conducteurs et d'améliorer l'environnement des utilisateurs non motorisés.* »

## BUT ULTIME DE LA POLITIQUE

Le but ultime de la présente politique d'apaisement de la circulation est le suivant : réduire la vitesse de circulation des véhicules dans les rues de la ville pour qu'ils respectent les limitations de vitesse affichées sur les panneaux de signalisation et réduire le volume de circulation dans une rue locale à 1 000 véhicules par jour ou moins, et ce, afin de rendre la collectivité plus sûre et de renforcer la sécurité des usagers de la route.

## OBJECTIFS DE LA POLITIQUE

Le but ultime de la présente politique d'apaisement de la circulation est soutenu par les objectifs suivants :

1. Envisager un plan d'apaisement de la circulation lorsqu'il est prouvé, mesures à l'appui, que la vitesse des véhicules est excessive, lorsque les volumes de circulation sont supérieurs aux niveaux généralement acceptables pour une rue de quartier ou en cas de conflit potentiel entre les piétons et les automobilistes.
2. Faire de la mise en œuvre des plans d'apaisement de la circulation une priorité à l'aide des critères définis par la présente politique tout en étant conscient que la demande relative à de tels plans pourrait dépasser les ressources disponibles.

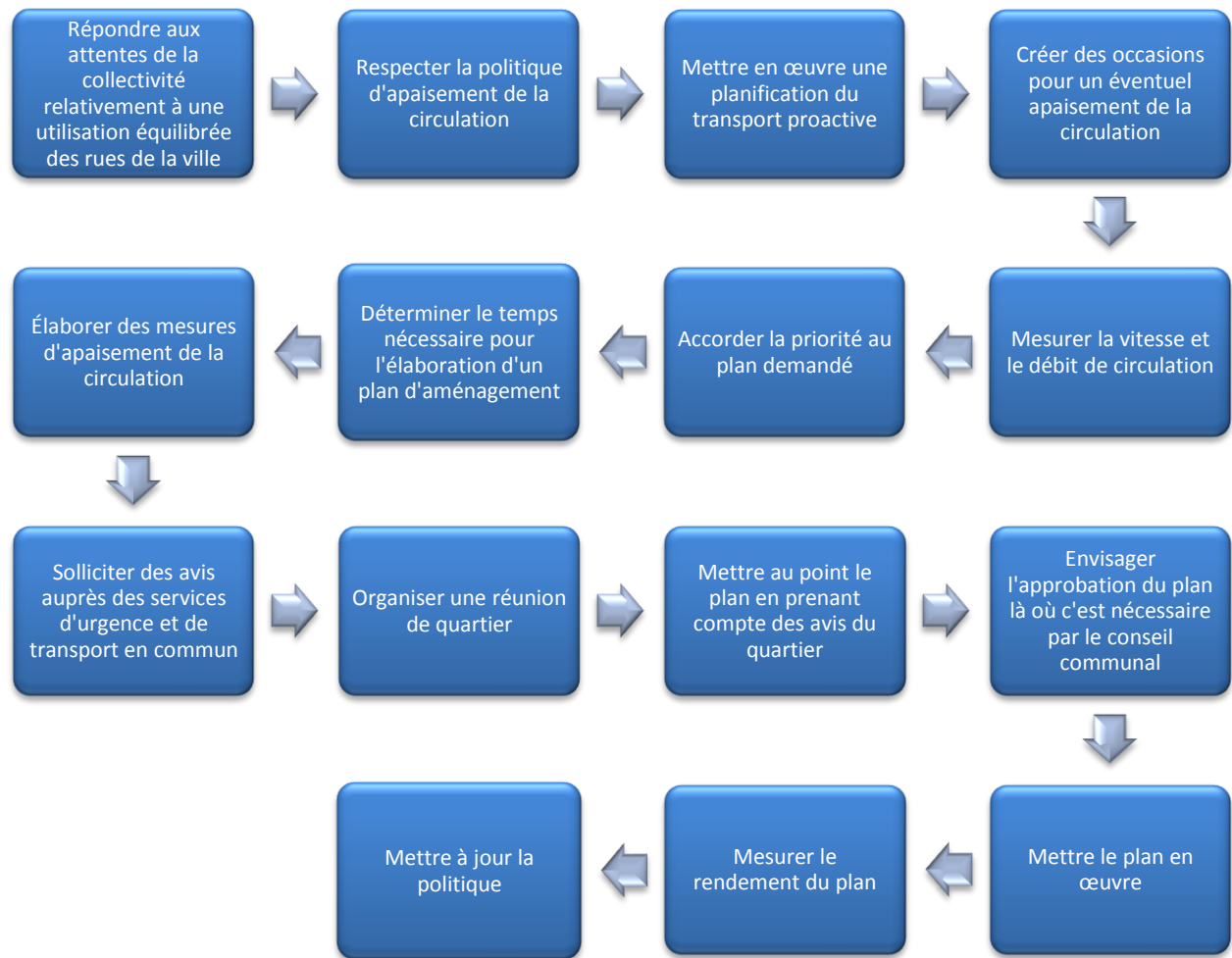
3. Coordonner la mise en œuvre des plans d'apaisement de la circulation conjointement avec le processus de planification des quartiers détaillé dans le PlanSJ ou les projets d'immobilisations préétablis dans la mesure du possible.
4. S'assurer que le quartier dans son ensemble donne son avis sur le plan d'apaisement de la circulation.
5. Obtenir la rétroaction de la Commission des transports de Saint John et des trois services d'urgence relativement au plan d'apaisement de la circulation.
6. Se baser sur un jugement technique éclairé et sur les meilleures pratiques de l'industrie comme c'est le cas dans le « Guide canadien d'aménagement de rues conviviales » de l'Association des transports du Canada pour mettre en œuvre des mesures destinées à apaiser la circulation (décrites plus loin dans le document) et qui feront partie d'un plan général.
7. Installer des panneaux d'arrêt toutes directions aux intersections où il y a des problèmes de collision et où des occasions d'amélioration de la circulation existent, ainsi qu'aux endroits où l'installation de tels panneaux d'arrêt toutes directions est justifiée sur la base du jugement et des critères techniques éclairés. Toutefois, ces panneaux ne doivent pas être envisagés comme une solution au problème lié à la vitesse de circulation.
8. Mesurer l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation afin d'améliorer continuellement la présente politique et les plans futurs.

## **PRINCIPE DIRECTEUR**

Tous les quartiers qui demandent la mise œuvre de plans d'apaisement de la circulation doivent être traités de manière juste, équitable et transparente, et ce, grâce à l'application uniforme d'une **politique d'apaisement de la circulation**.

## **PROCESSUS RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION**

Chaque plan d'apaisement de la circulation suivra le même processus, à savoir :



Le reste du présent document de politique décrit chacune des étapes de ce processus.

## RÉPONDRE AUX ATTENTES DE LA COLLECTIVITÉ RELATIVEMENT À UNE UTILISATION ÉQUILIBRÉE DES RUES DE LA VILLE

Grâce à la présente politique ainsi qu'à l'étude et à l'élaboration de chacun des plans d'apaisement de circulation, les attentes de la collectivité relativement à une utilisation équilibrée des rues de la ville et la compréhension qu'elle en a sont respectées.

## RESPECTER LA POLITIQUE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Ainsi, lorsque des préoccupations sont soulevées relativement à la vitesse de circulation excessive des véhicules, au débit de circulation où à l'éventuelle apparition de conflits entre les piétons et les automobilistes, la présente politique d'apaisement de la circulation représente une solution cohérente et équitable pour enquêter sur de telles préoccupations et les apaiser.

---

## METTRE EN ŒUVRE UNE PLANIFICATION DU TRANSPORT PROACTIVE

En matière d'apaisement de la circulation, les mesures les plus efficaces consistent à adopter une approche proactive dès les premières étapes de planification d'un projet résidentiel ou de tout autre projet d'aménagement. Grâce à une planification et à une conception efficaces, les problèmes éventuels liés à la vitesse ou au débit de circulation des véhicules peuvent être évités avant que la construction de lotissements ou de quartiers ne débute. À cet égard, un plan d'aménagement qui définit le lien étroit qui existe entre l'aménagement des terres et le réseau de transport joue un rôle clé. À cette fin :

*Il est vital, à titre de politique, que les problèmes éventuels liés à la vitesse ou au débit de circulation des véhicules soient pris en compte et atténués au stade de planification d'un projet résidentiel ou de tout autre projet d'aménagement.*

## CRÉER DES OCCASIONS POUR UN ÉVENTUEL PLAN D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Parfois, la planification proactive de l'aménagement des terres n'est pas suffisamment poussée et nécessite qu'un plan d'apaisement de la circulation soit établi. L'établissement d'un tel plan peut être déclenché dans quatre cas, chacun étant documenté dans le système de demande de travaux de la Ville :

1. Demande exprimée par le citoyen d'un quartier.
2. Intégration au sein d'un plan général de quartier résultant du plan municipal de la Ville (PlanSJ).
3. Intégration dans un projet d'immobilisations prévu.
4. Demande du Service de police de Saint John.

## MESURER LA VITESSE ET LE DÉBIT DE CIRCULATION

Quelle que soit la façon dont un éventuel plan d'apaisement de la circulation est déclenché, l'allocation de ressources permettant d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'apaisement de la circulation doit être justifiée par des données factuelles démontrant une vitesse ou un débit excessifs de la circulation. Les rues sont conçues pour absorber un certain débit de circulation routière et si les véhicules peuvent atteindre la limitation de vitesse affichée, ils ne doivent pas la dépasser. L'allocation de ressources en l'absence de problème démontré constitue une entrave à la résolution des vrais problèmes.

Il faut effectuer, au nom de l'ingénieur de la circulation, une analyse de la circulation en utilisant du matériel spécialisé pour pouvoir mesurer la vitesse et le débit de la circulation routière. Les résultats de cette analyse doivent être analysés et au moins un des trois critères suivants doit être respecté :

*Lorsque dans un quartier, la vitesse de circulation des véhicules soulève des préoccupations, la vitesse moyenne des véhicules doit être inférieure de 2 km/h au plus à la <sup>1</sup>limitation de vitesse actuellement affichée pour que le plan soit étudié plus en détail.*

---

<sup>1</sup> En fonction de ce que détermine l'ingénieur de la circulation, la pertinence de la limitation de vitesse affichée peut être revue lorsque la vitesse des véhicules est au cœur des préoccupations. On fera alors référence au

*Lorsque dans un quartier, le débit de circulation des véhicules dans une rue locale soulève des préoccupations, il faut qu'il y ait en moyenne plus de 1 000 véhicules par jour pendant la durée de l'analyse de la circulation pour que le plan soit étudié plus en détail. On n'envisagera pas la mise en place de plans d'apaisement de la circulation pour les rues collectrices ou les artères lorsque les préoccupations sont liées à la circulation routière. En effet, ces rues sont censées répondre à des débits de circulation plus importants, y compris la circulation de transit.*

*Lorsque dans un quartier, des conflits éventuels entre les automobilistes et les piétons soulèvent des préoccupations, les conditions suivantes doivent être remplies pour que le plan soit étudié plus en détail : la rue ne doit pas avoir de trottoirs; elle doit être classée comme rue locale et (1) la vitesse moyenne des véhicules doit être inférieure de 5 km/h au plus à la limitation de vitesse actuellement affichée ou (2) il doit y avoir en moyenne plus de 500 véhicules par jour pendant la durée de l'analyse de la circulation.*

Le citoyen à l'origine de la demande, le personnel d'urbanisme (dans le cadre d'un plan de quartier), le coordonnateur du projet d'immobilisations ou le service de police (en fonction des moyens par lesquels l'occasion éventuelle a été déclenchée) doit être informé des résultats de l'analyse, notamment si ces derniers indiquent que compte tenu des critères définis ci-dessus, on passerait à l'étape suivante du plan dans le cadre du présent processus.

## ÉTABLIR L'ORDRE DE PRIORITÉ DES PLANS D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le nombre de plans d'apaisement de la circulation requis pour réduire la vitesse et le débit excessifs de la circulation est souvent plus élevé que le nombre de plans pouvant réellement être conçus et mis en œuvre en l'espace d'un an compte tenu des ressources actuelles. Il faut avoir recours à des critères pour établir l'ordre de priorité des plans et mettre d'abord en œuvre ceux qui sont les plus importants. Les critères et le système de points qui figurent à la page suivante servent à pondérer et à établir l'ordre de priorité des plans en cours.

CRITÈRES	PONDÉRATION
La rue se trouve à l'intérieur d'une zone d'intensification des quartiers, telle qu'elle est définie par le plan municipal.	0 ou 1

« Guide canadien d'aménagement de rues conviviales » de l'Association des transports du Canada dans ce cas précis si une limitation de vitesse plus appropriée que celle qui est actuellement affichée est justifiée. Lorsque les résultats d'une telle analyse aboutissent à une modification recommandée de la limitation de vitesse affichée, la nouvelle limitation de vitesse appropriée sera retenue à la place de la limitation de vitesse en vigueur dans le cadre de l'examen des vitesses. La nouvelle limitation de vitesse sera considérée comme faisant partie du plan d'apaisement de la circulation et elle donnera lieu à une recommandation de la part du personnel visant à modifier l'Arrêté relatif à la circulation (la recommandation devant faire l'objet d'un examen par le conseil communal). Étant donné qu'un examen de la limitation de vitesse requiert la mobilisation de nombreuses ressources en matière d'ingénierie de la circulation, il serait effectué à la discrétion de l'ingénieur de la circulation.

Dans la rue, il n'y a pas de trottoir qui sépare physiquement les piétons des véhicules.	0 ou 1
La distance de visibilité d'arrêt à partir de laquelle les automobilistes peuvent apercevoir les piétons aux passages pour piétons marqués ou non marqués peut être ramenée à des niveaux acceptables conformément à la limitation de vitesse affichée.	0 ou 1
La rue ne dispose d'aucune piste cyclable peinte et d'aucun sentier distinct pour les vélos séparant les cyclistes des véhicules.	0 ou 1
La rue se trouve à une distance de marche de 500 mètres d'une garderie, d'un jardin d'enfants, d'une école élémentaire ou d'une école secondaire.	0 ou 2
La rue se trouve à une distance de marche de 500 mètres d'un parc, d'un lieu de culte, d'un hôpital ou d'un centre communautaire.	0 ou 2
En moyenne, la vitesse des véhicules mesurée dépasse d'au moins 5 km/h la limitation de vitesse pendant la durée de l'analyse de la circulation.	0 ou 1
On dénombre plus de 1 500 véhicules par jour sur une rue locale pendant la durée de l'analyse de la circulation.	0 ou 1
<b>TOTAL</b>	/10

## DÉTERMINER LE TEMPS NÉCESSAIRE POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT

Le temps nécessaire à l'élaboration d'un plan d'apaisement de la circulation dépendra des priorités de ce dernier par rapport à celles des autres plans, de la volonté d'un quartier de financer le projet d'apaisement de la circulation ainsi que du calendrier d'un projet d'immobilisations prévu ou d'un plan général de quartier dans le cadre du PlanSJ.

Un groupe de voisinage peut, à ses frais, faire appel à un ingénieur-conseil pour élaborer un plan d'apaisement de la circulation conformément à la présente politique. L'ingénieur de la circulation de Saint John doit prendre en compte cette option dans le cadre de la présente politique si le groupe de voisinage choisit cette solution.

Un plan d'apaisement de la circulation pour une rue dont la réfection est prévue dans le cadre d'un projet d'immobilisations sera élaboré et mis en œuvre au fur et à mesure de l'avancement du projet d'immobilisations.



Un plan d'apaisement de la circulation au sein d'une zone concernée par un plan de quartier futur requiert la coordination avec l'équipe du PlanSJ :

*Si l'élaboration d'un plan d'apaisement de la circulation doit avoir lieu dans les 10 ans qui suivent l'achèvement d'un plan de quartier plus vaste, il faut instaurer un volet à court terme et un volet à long terme pour le plan d'apaisement de la circulation. Le volet à court terme du plan d'apaisement de la circulation privilégiant des investissements mineurs et moins coûteux doit être élaboré et mis en œuvre dans des délais déterminés par les priorités du plan en fonction de celles des autres plans d'apaisement de la circulation et par la disposition du groupe de voisinage à réaliser les investissements. Le volet à long terme faisant état d'investissements plus importants doit être élaboré et mis en œuvre conjointement avec l'achèvement du plan de quartier.*

*Si l'élaboration d'un plan d'apaisement de la circulation ne doit pas avoir lieu dans les 10 ans qui suivent l'achèvement d'un plan de quartier plus vaste, c'est le plan d'apaisement de la circulation (volet à court terme et volet à long terme) dans son intégralité qui doit être élaboré et mis en œuvre dans des délais déterminés par les priorités du plan en fonction de celles des autres plans d'apaisement de la circulation et par la disposition du groupe de voisinage à réaliser les investissements.*

Dans tous les autres cas, les plans d'apaisement de la circulation doivent être élaborés et mis en œuvre dans des délais déterminés par les priorités du plan en fonction de celles des autres plans d'apaisement de la circulation.

## **ÉLABORER DES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION**

Au moment d'élaborer le plan d'apaisement de la circulation, des mesures d'apaisement de la circulation pour les rues seront mises en place par l'ingénieur de la circulation, section de l'ingénierie et des investissements (dans le cas d'un projet d'immobilisations préétabli) ou par un ingénieur-conseil engagé par un groupe local. Les mesures seront spécialement adaptées aux problèmes propres à chaque quartier. En fonction de l'efficacité documentée, des mesures physiques d'apaisement de la circulation seront incorporées dans la plupart des plans d'apaisement de la circulation et d'autres mesures, telles que les améliorations à la signalisation, seront prises. Malgré le large éventail de mesures physiques et d'autres mesures, y compris celles détaillées dans le guide de l'Association des transports du Canada, on accordera généralement la priorité aux mesures suivantes :

---

**Application des limitations de vitesse** Le service de police fait appliquer les limitations de vitesse et les autres règlements en matière de circulation. En règle générale, on accorde la priorité à l'application de la loi le long des artères plus fréquentées, ce qui limite les ressources disponibles pour les rues de quartier. L'application des limitations de vitesse est considérée comme une solution à court terme.

---

**Occasions d'utilisation des terrains** Dans certains cas, les déplacements de véhicules dans le cadre d'une utilisation des terres à proximité d'une rue de quartier auront une influence sur les caractéristiques de la circulation sur cette rue. Une collaboration sera alors établie avec les urbanistes de la Ville pour définir les occasions permettant de modifier l'utilisation des terres.

---

**Améliorations au réseau de transport** Lorsque le débit de circulation de transit dans les rues de quartier est trop important, il peut être dévié vers les artères ou les rues collectrices si les automobilistes estiment que l'itinéraire proposé est plus court, grâce notamment aux améliorations apportées au débit de circulation.

---

**Dos d'âne allongé** Les dos d'âne allongés sont semblables aux dos d'âne, mais ils sont plus larges en raison des variations de vitesse sur les rues et ils permettent de réduire efficacement la vitesse des véhicules. Un véhicule qui passe sur un dos d'âne subit un léger basculement et revient sur la route, procurant ainsi une impression de vitesse aux automobilistes qui roulent trop vite. Des variations peuvent être apportées aux dos d'âne allongés en fonction du type de rue et des situations. Toutefois, elles ne doivent pas avoir de répercussions négatives sur la vitesse des véhicules d'urgence.



---

**Passages pour piétons surélevés** Si les passages pour piétons surélevés sont semblables aux dos d'âne allongés, ils permettent à la fois de ralentir la vitesse des véhicules et d'améliorer la visibilité des piétons auprès des automobilistes.



---

**Rétrécissement des rues**

Le fait de rétrécir une rue rapproche les éléments situés le long de la route tels que les courbes, les trottoirs, les arbres, etc., ainsi que les véhicules en sens inverse, plus près des automobilistes, réduisant ainsi le champ de vision latéral des automobilistes et obligeant ces derniers à ralentir. Cette mesure peut s'avérer coûteuse.



---

**Carrefour giratoire ou rond-point**

Les carrefours giratoires et les ronds-points sont des intersections circulaires que les véhicules empruntent dans le sens anti-horaire pour arriver à la rue souhaitée. Ils peuvent améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité à une intersection. Ils obligent les véhicules à ralentir tandis qu'ils en font le tour. Les carrefours giratoires étant plus petits, ils peuvent être installés dans une intersection existante et s'avérer moins coûteux. Toutefois, les carrefours giratoires et les ronds-points représentent les solutions les plus coûteuses.



---

**Lignes peintes en blanc/jaune**

Les lignes peintes en blanc ou en jaune sur une rue représentent une solution moins coûteuse que le rétrécissement de rue. Les lignes blanches qui longent le bord de la rue et la ligne jaune au centre de la rue rétrécissent les voies de circulation des véhicules. L'espace qui sépare le bord de la rue de la ligne blanche peut être utilisé comme voie cyclable si ce type d'installation est jugée appropriée.



---

**Barrière demi-chaussée**

Par barrière demi-chaussée, on entend le fait de modifier une rue pour la faire passer de deux voies de circulation à une seule voie. En outre, des changements physiques doivent souvent être apportés à l'une des extrémités de la rue. Cette mesure permet de réduire le nombre de véhicules en circulation dans une rue.



---

**Modification de la limite de vitesse affichée** Les limitations de vitesse doivent refléter les caractéristiques physiques de la rue et l'utilisation éventuelle par les autres usagers de la route tels que les cyclistes ou les piétons. Dans certains cas, la limitation de vitesse affichée sera revue en fonction du « Guide canadien d'aménagement de rues conviviales » de l'Association des transports du Canada. Le conseil communal devrait alors tenir compte des changements recommandés par le personnel municipal au cas par cas.

***Le changement suivant doit être apporté à l'Arrêté relatif à la circulation étant donné que certaines rues locales justifient qu'une limitation de vitesse affichée de 30 km/h ou de 40 km/h vienne remplacer les limitations de vitesse actuelles de 50 km/h et plus : ajouter les paragraphes 3 et 4 à l'article 18 et ajouter l'Annexe M-3 (limitations de vitesse de 30 km/h) ainsi que l'Annexe M-4 (limitations de vitesse de 40 km/h)***

---

**Panneaux d'affichage de la vitesse**

Les panneaux d'affichage électronique qui mesurent et affichent la vitesse des véhicules fournissent une indication visuelle aux automobilistes (en complément de leur compteur de vitesse) lorsque ces derniers dépassent la limitation de vitesse affichée. Bien qu'ils puissent être installés de façon provisoire ou permanente, ces panneaux coûtent cher.



**Panneaux indiquant une zone d'école**

En 2007, la province du Nouveau-Brunswick a modifié la *Loi sur les véhicules à moteur* pour que les montants des amendes délivrées pour non-respect de la limitation de vitesse dans une zone d'école clairement indiquée entre 7 h 30



et 16 h soient doublés. Dans une municipalité, la vitesse est également limitée à 50 km/h pour une zone d'école entre ces heures-là, et ce, quelle que soit la limitation de vitesse qui est affichée sur la portion de la rue qui se trouve à l'extérieur de la zone. Ces pénalités ont pour but de dissuader les automobilistes de faire des excès de vitesse dans les zones d'école où se trouvent de jeunes enfants. Pour qu'une zone d'école soit clairement indiquée, des panneaux affichant « Zone d'école » et « Fin de zone d'école » sur fond fluorescent jaune-vert doivent être installés. Ces zones doivent également figurer dans l'*Arrêté relatif à la circulation* de la municipalité. Le cas échéant, un abaissement de la limitation de vitesse pour la zone d'école pourra également être envisagé. Le conseil communal devrait alors tenir compte des changements recommandés par le personnel municipal au cas par cas.

L'Association des transports du Canada a mis en place des lignes directrices qui serviront à établir l'emplacement des zones d'école.

***Il faut modifier l'Arrêté relatif à la circulation comme suit : modifier l'article 23 et ajouter l'Annexe S (zones d'école) et l'Annexe S-1 (zones d'école dans lesquelles la vitesse est limitée à 40 km/h).***

---

***Panneaux plus lumineux pour le signalement des passages pour piétons***

Les panneaux fluorescents qui signalent la présence d'un passage pour piétons remplacent les panneaux standard dans les zones d'école et à certains passages pour piétons où la circulation est plus dense. Ces panneaux peuvent être installés aux passages pour piétons qui font partie du plan d'apaisement de la circulation dans un nombre restreint de cas uniquement, à savoir lorsque l'on doit faire prendre davantage conscience aux automobilistes de la présence d'un passage pour piéton.



---

***Feux pour piétons ou feux de circulation***

Les feux qui donnent une priorité claire aux piétons et aux automobilistes sont suggérés dans certains exemples décrits dans des lignes directrices de l'Association des transports du Canada (ATC). Ils pourraient être pris en compte dans le cadre d'un plan global d'apaisement de la circulation.



---

***Intersections avec panneaux d'arrêts dans toutes les directions***

L'installation de panneaux d'arrêt à l'approche d'intersections peut être efficace dans les endroits où il y a eu des collisions associées à des véhicules tournant et là où l'installation de panneaux est justifiée sur la base du jugement et des critères techniques. L'amélioration de la circulation est possible dans certains cas. Un autre guide de l'Association des transports du Canada<sup>2</sup> apporte une justification dans de telles situations. Les intersections avec panneaux d'arrêts dans toutes les directions **ne seront pas** considérées comme une solution au problème de vitesse de circulation en raison de leur inefficacité prouvée.



---

<sup>2</sup> Manuel canadien de la signalisation routière

## **SOLLICITER DES AVIS AUPRÈS DES SERVICES D'URGENCE ET DE TRANSPORT EN COMMUN**

Des mesures physiques d'apaisement de la circulation qui ralentissent la circulation routière peuvent également ralentir la vitesse et les délais d'intervention des véhicules des services d'urgence. Elles peuvent aussi avoir des répercussions sur les véhicules de transport en commun. Les mesures d'apaisement de la circulation proposées doivent être remises aux services d'urgence (incendie, police et ambulance) ainsi qu'au service de transport en commun afin d'obtenir leur avis sur les changements potentiels apportés aux mesures proposées sur la base des commentaires reçus. Certaines mesures, telles que des dos d'âne allongés avec des pistes de roues ouvertes pour les gros véhicules d'urgence, peuvent être envisagées par exemple. Finalement, la sécurité globale du voisinage doit être prise en compte en cherchant l'équilibre entre le besoin de ralentir la vitesse des véhicules et le besoin des services d'urgence d'intervenir dans un délai acceptable en cas d'incident et de respecter les exigences opérationnelles de la Commission des transports de Saint John.

## **ORGANISER UNE RÉUNION DE QUARTIER**

Une réunion de quartier sera présidée conjointement par l'ingénieur de la circulation (ou son remplaçant) et le citoyen ayant soulevé la préoccupation initiale (ou son remplaçant), et le maintien de l'ordre sera assuré par le Service de police de Saint John. Les principaux objectifs de la réunion seront :

1. mettre les résidents du quartier au courant de la *politique d'apaisement de la circulation* ainsi que des avantages et des limites des plans et des mesures d'apaisement de la circulation;
2. clarifier les préoccupations du quartier;
3. passer en revue les mesures d'apaisement de la circulation avec les résidents du quartier afin de s'assurer qu'elles règlent les préoccupations dans la mesure du possible, solliciter le soutien à l'endroit des mesures prévues ou obtenir des suggestions pour d'autres mesures.

Dans le cas d'un projet d'immobilisations approuvé, la réunion de quartier sera coordonnée par le coordonnateur de projet dans le cadre d'une réunion de projet plus large. Dans le cas où un plan d'apaisement de la circulation serait élaboré grâce au financement d'un groupe du quartier, l'ingénieur-conseil coordonnera la réunion avec les résidents du quartier et l'ingénieur de la circulation municipal. Dans le cas où la mise en œuvre du plan d'apaisement de la circulation interviendrait pendant les dix années du plan de quartier envisagé, la question des mesures d'apaisement de la circulation plus importantes et coûteuses (phases à long terme) sera abordée au cours des réunions communautaires visant le plan de quartier.

## **METTRE AU POINT LE PLAN AVEC LES OPINIONS DU QUARTIER**

L'ingénieur de la circulation, le coordonnateur du projet d'immobilisations ou l'expert-conseil étudieront les modifications apportées au plan ou aux mesures d'apaisement de la circulation en s'appuyant, dans la mesure du possible, sur les opinions émises lors de la réunion du quartier.

## **LE CONSEIL COMMUNAL ENVISAGE L'APPROBATION DU PLAN LÀ OÙ C'EST NÉCESSAIRE**

Certains plans d'apaisement de la circulation, y compris des mesures moins coûteuses au cours de la période à court terme d'un plan, peuvent être mis en œuvre à l'intérieur de la portée du budget d'exploitation. Dans ce cas, le personnel municipal organisera l'exécution du plan. Des mesures physiques isolées telles que les dos d'âne allongés, les passages pour piétons surélevés et les lignes peintes ainsi que l'affichage des limites de vitesse, les panneaux d'affichage électronique de la vitesse et les panneaux indiquant une zone d'école s'inscrivent souvent dans la portée du budget d'exploitation.

Dans d'autres cas, lorsque le plan de quartier est en dehors de la portée du budget d'exploitation, le personnel municipal présentera le plan au conseil communal aux fins d'approbation, y compris les ressources requises pour la mise en œuvre du plan au cours d'une année future du budget d'immobilisations ou d'exploitation lié au transport.

Des mesures d'apaisement de la circulation plus coûteuses (phase à long terme) à intégrer à un plan de quartier seront conformes au procédé d'approbation du plan de quartier.

## **METTRE LE PLAN EN ŒUVRE**

Les mesures d'apaisement de la circulation sont mises en œuvre dans un quartier lorsque le plan est approuvé ou qu'un niveau approprié de ressources est disponible.

## **MESURER LE RENDEMENT DU PLAN**

La mesure du rendement des plans d'apaisement de la circulation mis en œuvre est essentielle à la réussite et pour apprendre à améliorer continuellement les plans futurs, mais aussi aux mises à jour de la *politique d'apaisement de la circulation*. Les mesures de rendement clés à prendre en compte sont les suivantes :

1. la comparaison de la vitesse et du débit de circulation des véhicules avant et après la mise en œuvre;
2. le coût lié à la conception et à l'installation d'un plan mis en œuvre.



## **METTRE À JOUR LA POLITIQUE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION**

La présente politique représente un document évolutif, qui doit être mis à jour d'après les leçons apprises lors de l'élaboration d'un plan d'apaisement de la circulation ou d'autres plans stratégiques tels que le plan municipal ou le plan stratégique en matière de transport. De telles mises à jour amélioreront de manière continue la présente politique et les plans qui en découleront. Les mises à jour de la politique recommandées seront présentées au conseil communal pour qu'il les examine.