



**SAINT
BASILE**

Sécurité sur le réseau routier municipal



Gestion de la vitesse sur le réseau routier

L'enjeu de la vitesse sur nos routes est important : reconnue comme l'un des principaux facteurs contribuant aux collisions de la route et à leur gravité, la vitesse influence également la qualité de vie et fait régulièrement l'objet de plaintes de la part des citoyens. Dans la détermination d'une limite de vitesse il faut tenir compte du milieu et du comportement des conducteurs. La signalisation doit être adaptée à la réalité, pour rallier l'adhésion de la majorité des conducteurs.

Une signalisation incohérente qui n'est pas respectée nuit à la crédibilité de la signalisation en général. Si les conducteurs considèrent comme inappropriée ou irréaliste une limite de vitesse sur une rue donnée, ils seront portés à douter de la validité d'une limite de vitesse identique et pleinement justifiée sur une rue voisine. Par conséquent, il est important que la crédibilité de la signalisation des limites de vitesse soit assurée partout.¹

Dans ce contexte, une stratégie globale de gestion de la sécurité routière s'avère essentielle sur le territoire de Ville de Saint-Basile.

Sécurité routière

« La sécurité routière n'est pas seulement une responsabilité individuelle, mais aussi une priorité collective pour notre Ville de Saint-Basile. »

Martial Leclerc
Conseiller municipal

« Prioriser la sécurité routière est essentiel pour le bien-être de notre communauté, et nous devons travailler ensemble afin d'améliorer la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes sur nos routes. »

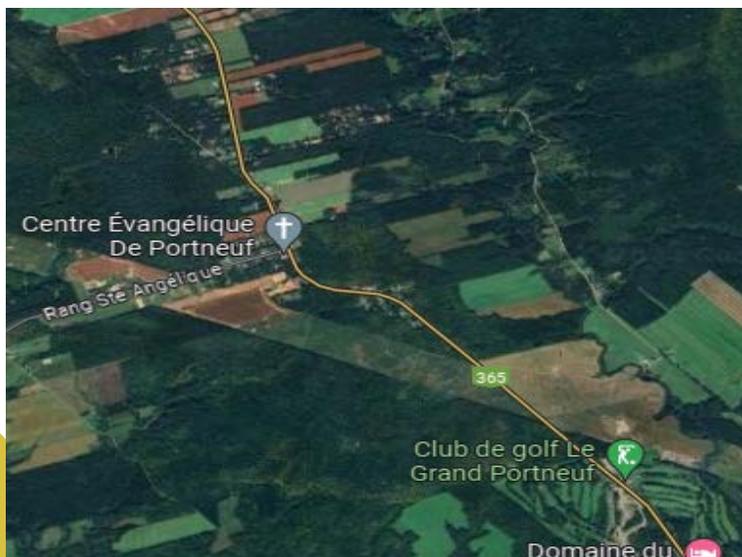
Bertrand Thibaudeau
Conseiller municipal

N.B : Cette démarche ne peut actuellement s'appliquer au réseau routier géré par le Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec :



Le boulevard du Centenaire, depuis l'intersection rue Ste-Angélique/rue Ste-Anne, jusqu'à la route Delage →

Grand rang, route 365 ↓



Objectifs

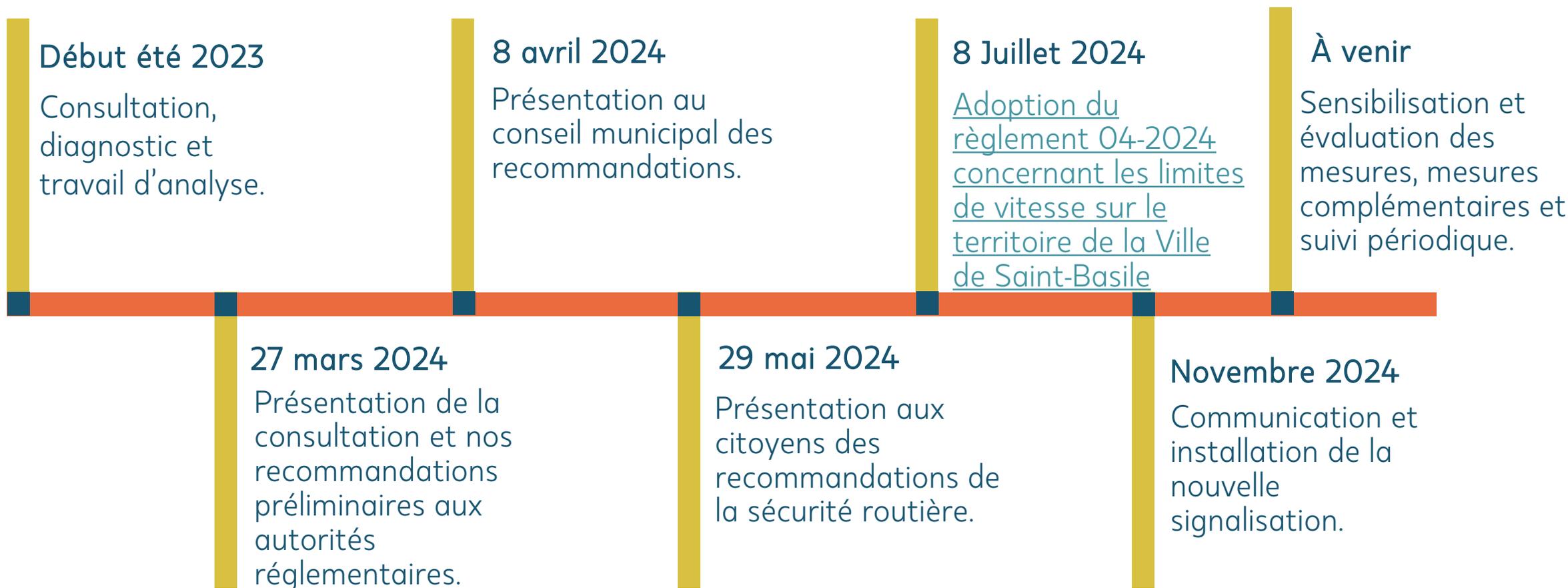
L'objectif de cette démarche est d'assurer une cohérence dans la gestion des demandes de modifications aux limites de vitesse et ainsi atteindre les objectifs suivants:

- Encourager des vitesses pratiquées sécuritaires;
- Favoriser les déplacements actifs, collectifs et alternatifs, et améliorer leur sécurité ainsi que le sentiment de sécurité;
- Préserver la fonction de circulation motorisée sur les artères et les collectrices;
- Assurer un meilleur partage de l'espace et de la route ;
- Éviter une gestion à la pièce.

Démarche d'intervention

- Diagnostic de la sécurité routière ;
- Élaborer et adopter un plan d'intervention en matière de gestion de la vitesse, en consultation avec les autorités réglementaires, sûreté du Québec, les citoyens et les usagers ;
- Adopter un règlement
- Implantation des mesures d'intervention adoptées, des aménagements et de la signalisation ;
- Sensibiliser les usagers ;
- Évaluer les effets sur les vitesses pratiquées ;
- Mise en œuvre de mesures complémentaires ;
- Suivi périodique.

Chronologie de la démarche



Démarche globale

L'enjeu de la vitesse sur le territoire est important cependant, l'affichage d'une vitesse autorisée est la somme de variables complexes en interaction.

Les variables 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 individuelle.

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.

Règles décisionnelles

Parmi les facteurs identifiés qui influent la vitesse proposée, la ville porte une attention particulière aux commentaires des citoyens et aux éléments suivants :

- ✓ Le volume de véhicules et de véhicules lourds;
- ✓ Le volume de piétons et la présence d'enfants;
- ✓ Les accidents de la route;
- ✓ La visibilité;
- ✓ La largeur de chaussée et le nombre de voies;
- ✓ Les courbes et les pentes;
- ✓ La densité d'habitations;
- ✓ L'utilisation;
- ✓ La présence de stationnements;
- ✓ Le bruit.

Les limites de vitesse actuelles



Présentation des recommandations



Constats

La ville reconnaît que :

- Une limite de 15 km/h convient aux stationnements publics ;
- Une limite de 30 km/h convient en milieu scolaire où il y a une forte présence de jeunes enfants;
- Une limite de 40 km/h convient au cœur du village où l'activité résidentielle ou commerciale est dense ;
- Une limite de 50 km/h convient aux rues locales, artères et zone avec peu d'intersections ;
- Une limite de 60, 70 ou 80 km/h convient aux grandes artères, en milieu rural et aux routes collectrices municipales ;
- La modification « seule » de l'affichage n'intervient pas dans une démarche globale;

Rang St-Georges

Limite actuelle : 80km/h

Nouvelle limite : 60 km/h

Les principaux facteurs de décision :

Les courbes, la largeur de chaussée, la densité d'habitations et l'utilisation récréative.



Chemin de la Station

Prolongement de la section de 50km/h

- 1.5 km à l'ouest
- 1.5 km à l'est

Les principaux facteurs de décision :

La densité d'habitations ainsi que la cohérence avec les routes collectrices.



Rang St-Jacques

Prolongement de la section de 50km/h

- 1 km à l'est

Les principaux facteurs de décision :

Les courbes ainsi que la cohérence avec les routes collectrices.



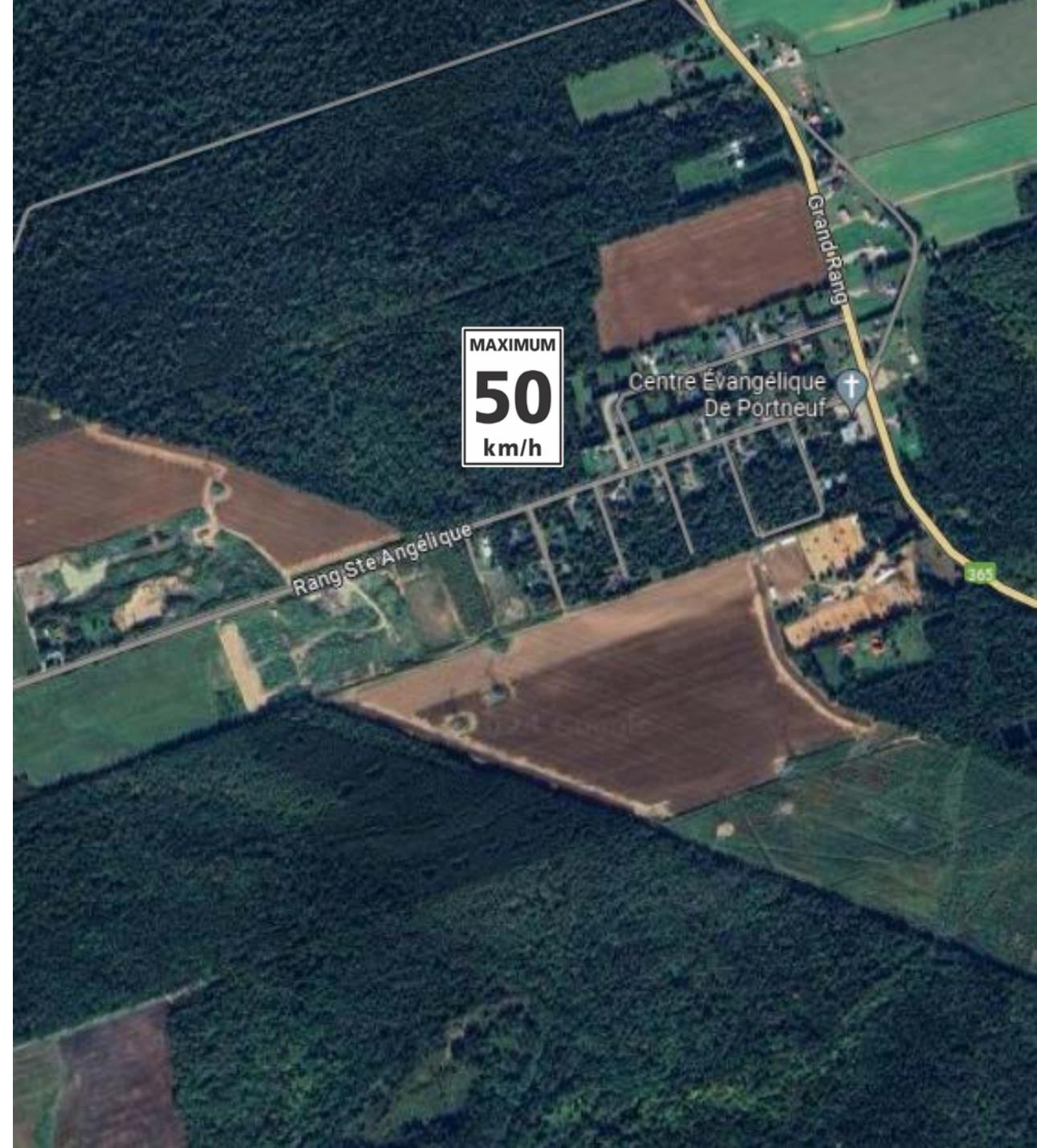
Rang Ste-Angélique

1 km du rang Ste-Angélique jusqu'à l'intersection du Grand Rang.

Limite actuelle : 80km/h

Nouvelle limite : 50 km/h

Le principal facteur de décision;
La densité d'habitations



Rang Ste-Angélique

Prolongement de la section de 50km/h
Env. 400 mètres sur le rang Ste-Angélique

Limite actuelle : 80km/h

Nouvelle limite : 50 km/h

Le principal facteur de décision;
La densité d'habitations, les courbes



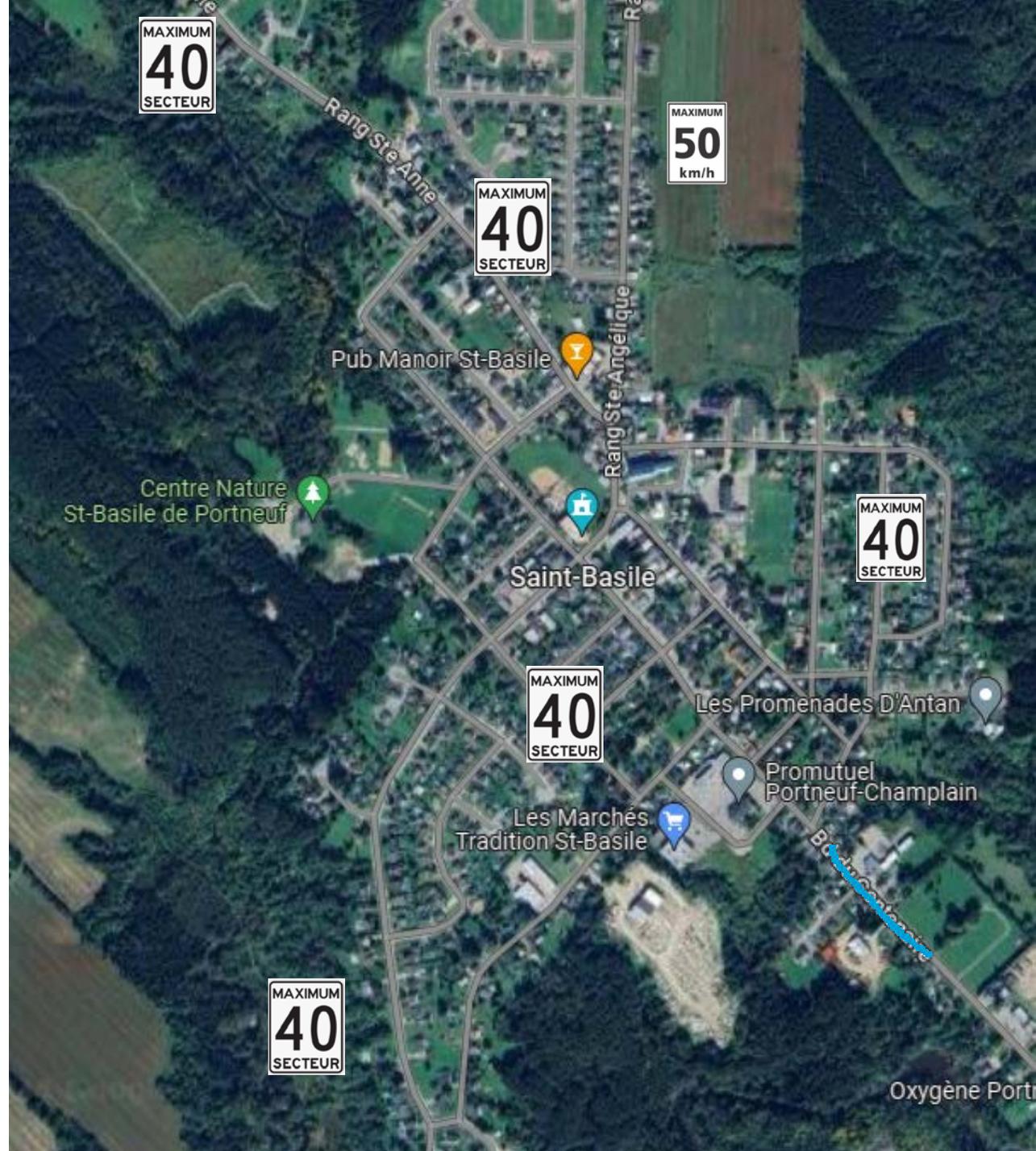
Cœur du Village

Limite de 40 km/h appliquée à l'ensemble du village.

Limite actuelle : 50 km/h

Nouvelle limite : 40 km/h

* *Pour assurer une cohérence, le Rang Ste-Angélique demeure à 50km/h, car il est une continuité de la zone du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec à 50km/h.*



Rue Hardy

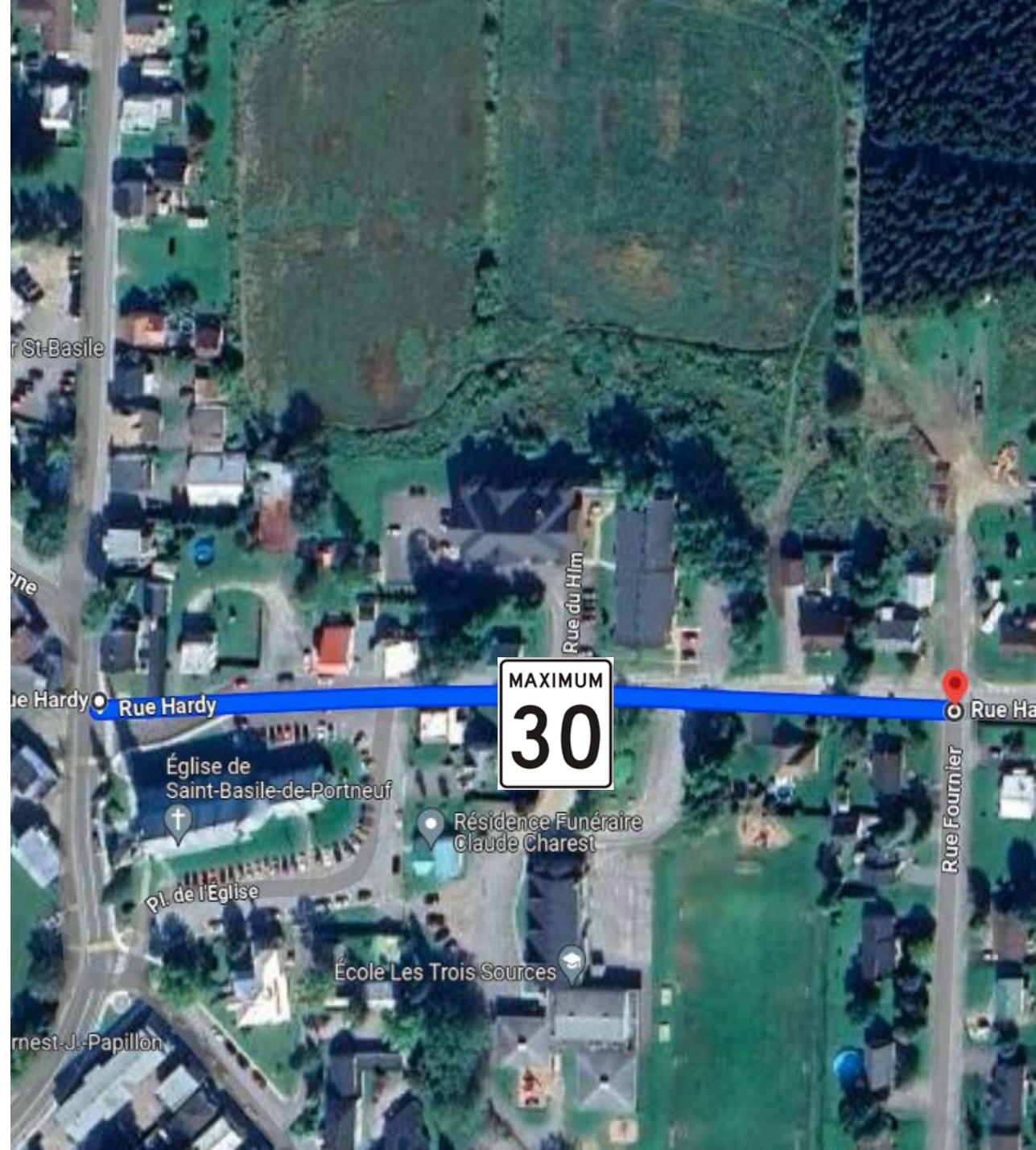
Zone scolaire

Limite actuelle : 50 km/h

Nouvelle limite : 30 km/h

Les principaux facteurs de décision;

La zone scolaire, le volume de piétons et la présence d'enfants.



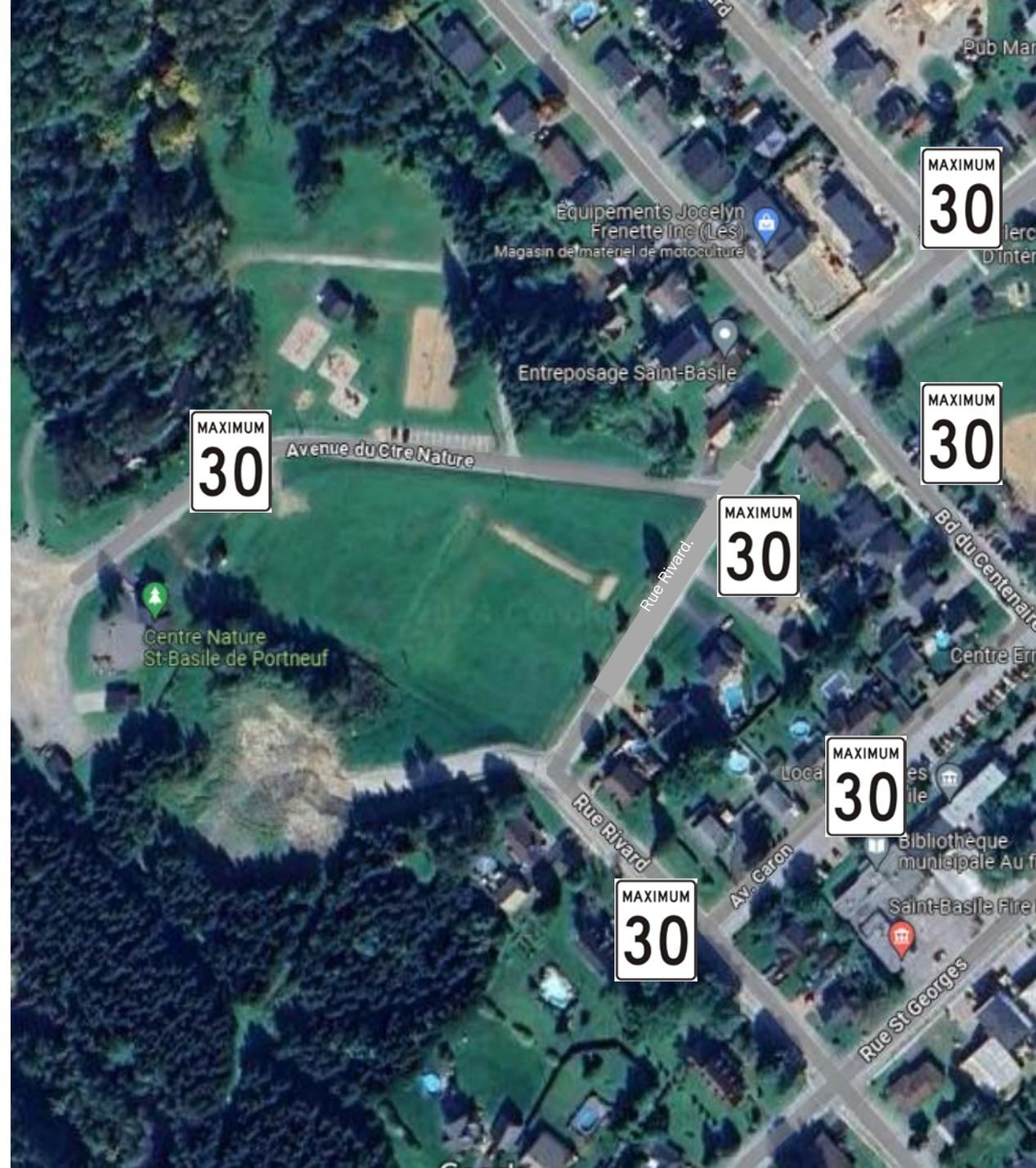
Av du Ctre Nature, Rivard, av du parc, bd Centenaire et av Caron

Limite actuelle : 50 km/h

Nouvelle limite : 30 km/h

Les principaux facteurs de décision;

Le volume de piétons, zone récréative, la
densité d'habitation.



Place de l'église

Nouvelle limite : 15 km/h

Les principaux facteurs de décision;
Le volume de piétons et la présence
d'enfants, présence de stationnement.



Rang Saint-Joseph

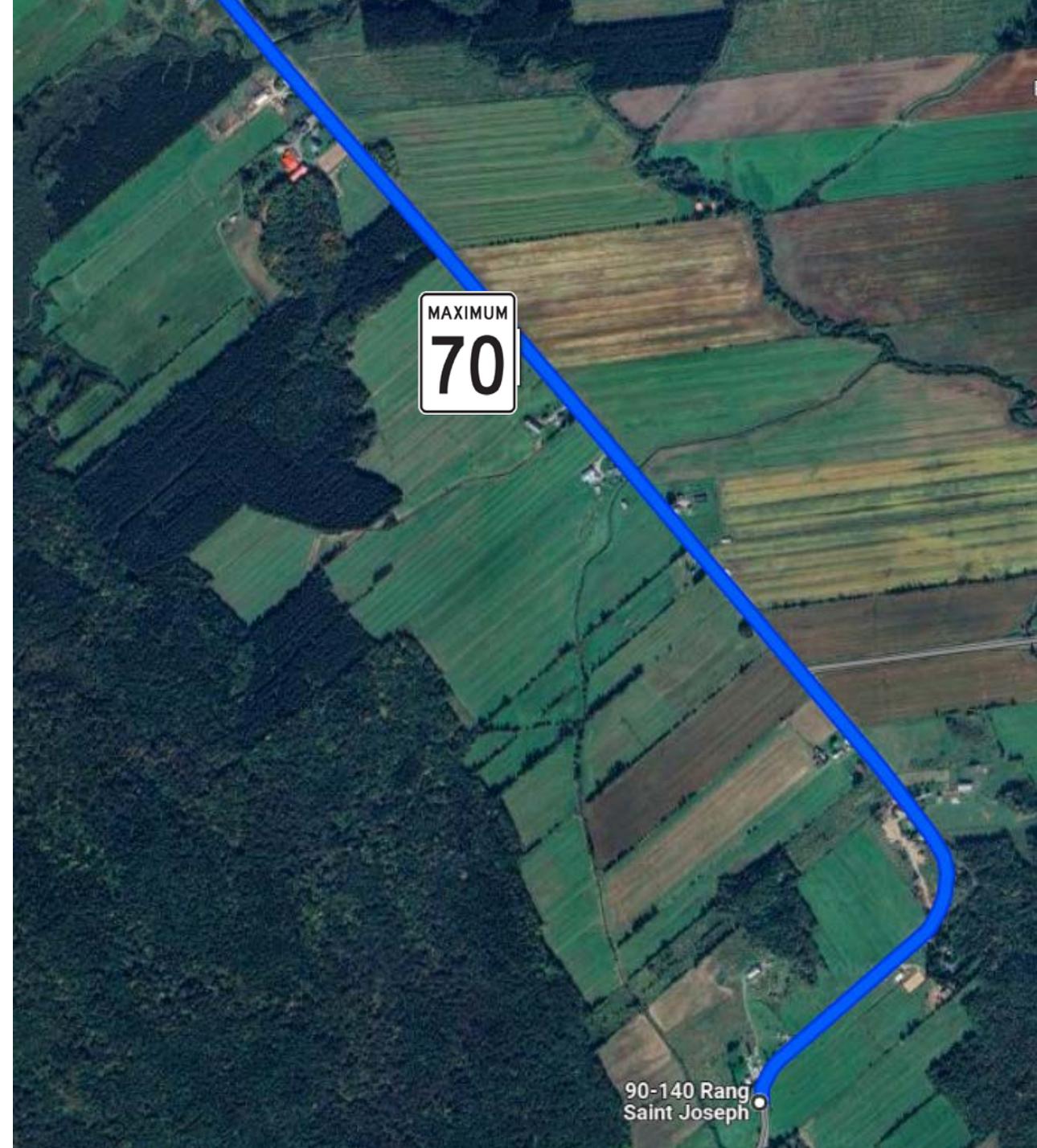
Prolongement de la section de 70km/h

Limite actuelle : 80km/h

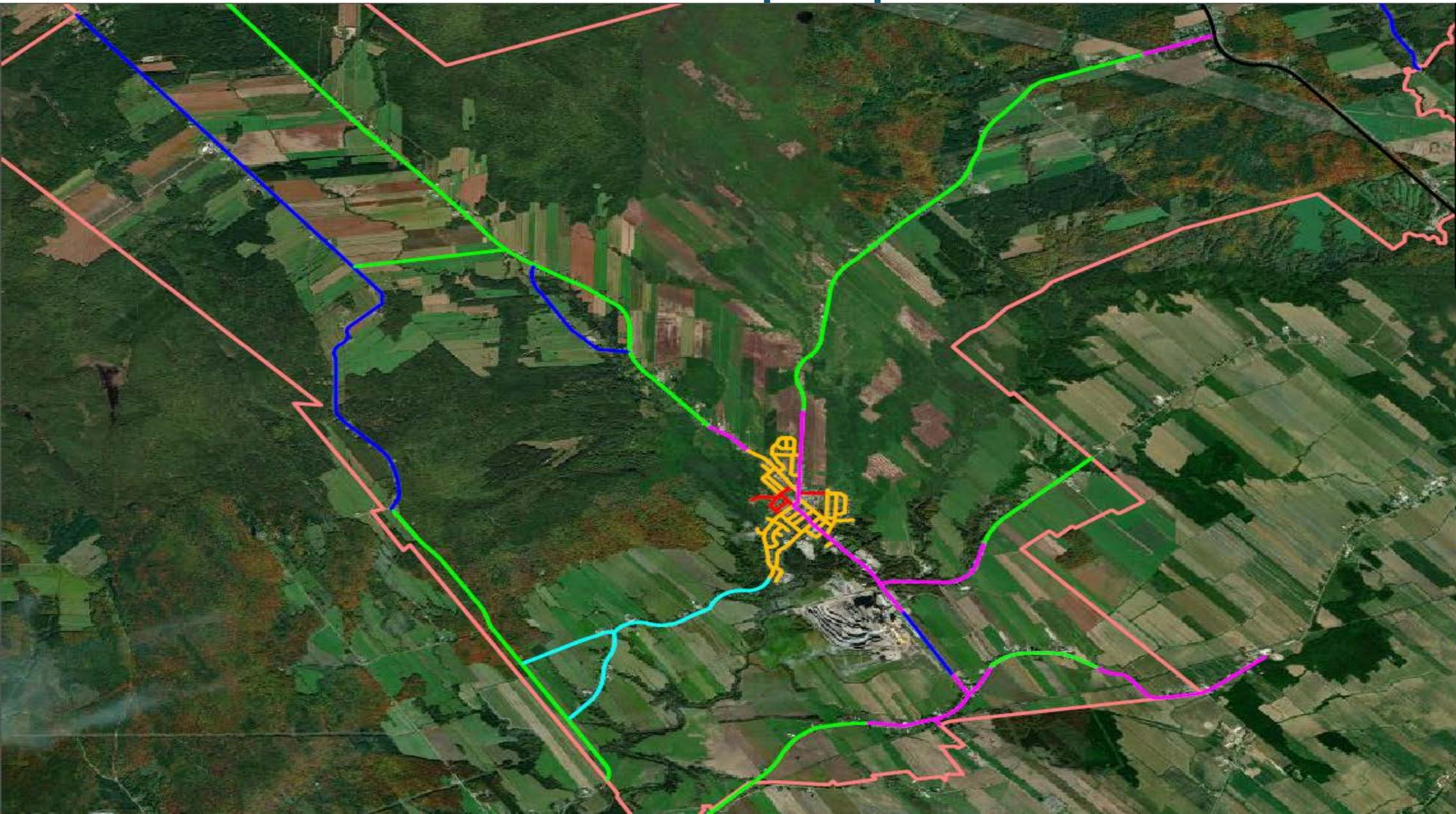
Nouvelle limite : 70 km/h

Les principaux facteurs de décision :

Courbe, l'utilisation agricole et l'utilisation récréative.



Les limites de vitesse proposées



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE 2024

VITESSES
PROPOSÉES

-  30 KM/H
-  40 KM/H
-  50 KM/H
-  60 KM/H
-  70 KM/H
-  80 KM/H
-  90 KM/H
-  LIMITE TERRITORIALES

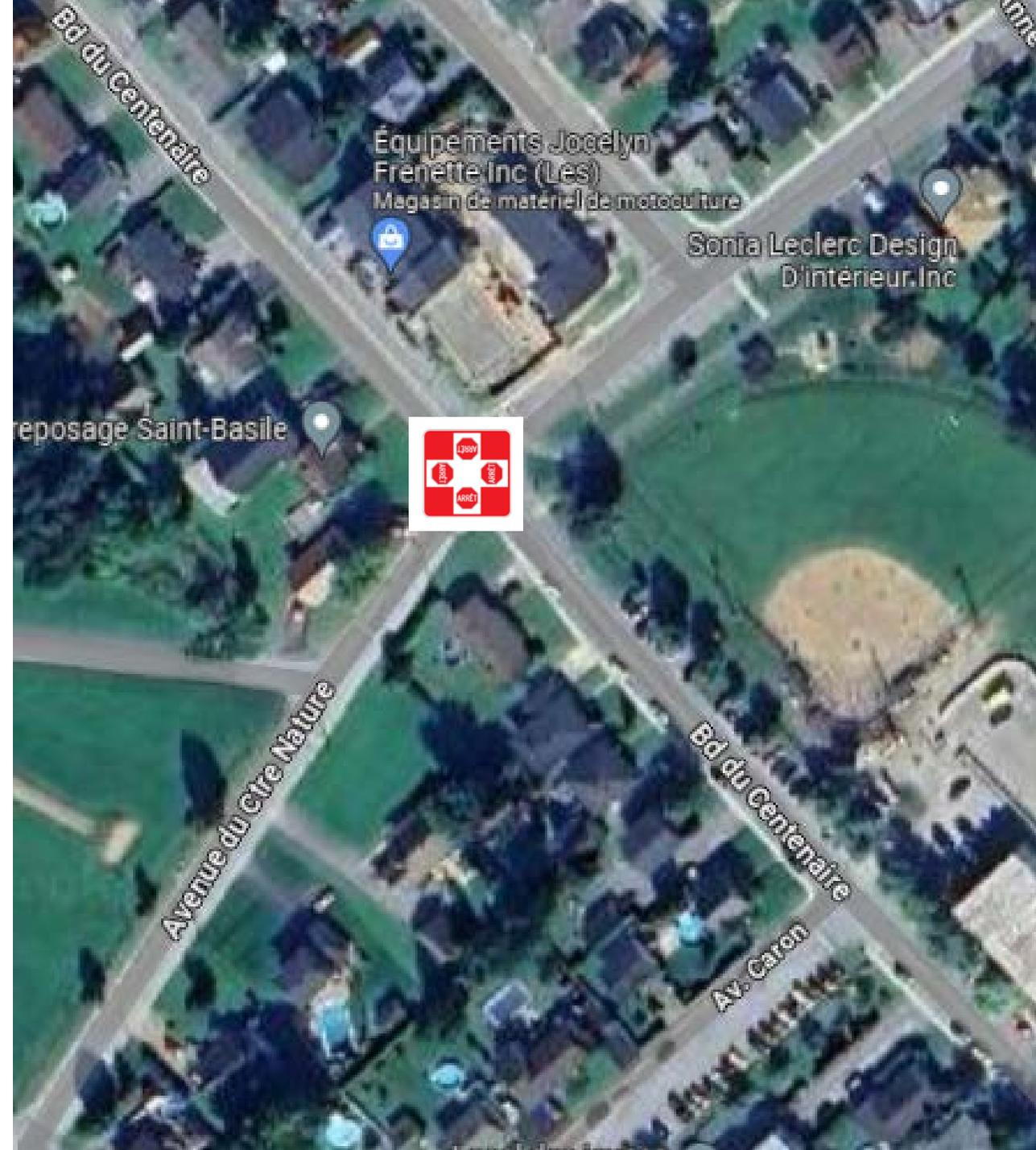
Autres mesures d'atténuation de la vitesse



Bd du Centenaire, Av du parc et rue Rivard

- Arrêt obligatoire aux quatre (4) intersections
- Marquage blanc des traverses piétonnes

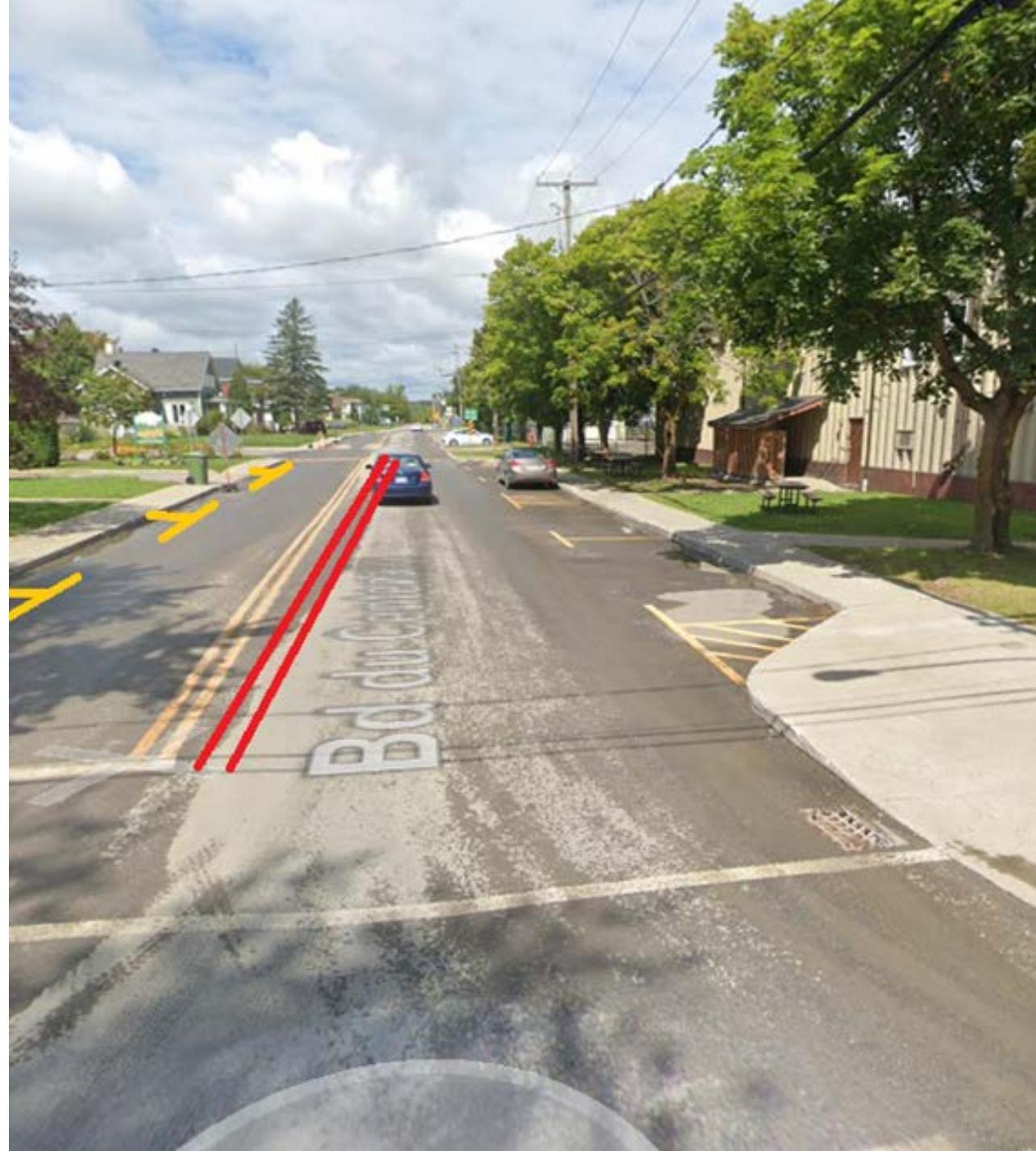
Actions réalisées – été 2024



Bd du Centenaire

Réaménagement section du centre communautaire

- Créer trois (3) zones de stationnement à gauche – Action réalisée été 2024
- Marquer les lignes jaunes continue interdiction de stationner devant l'arrêt – Action réalisée été 2024
- Déplacer ligne double centrale vers la droite – À venir



Bd du Centenaire

- Repositionner la traverse piétonne
- Installer une signalisation lumineuse
- Retirer l'espace de stationnement
- Prolongement du trottoir jusqu'au stationnement du terrain de balle

À venir



Rue Hardy et Place de l'église

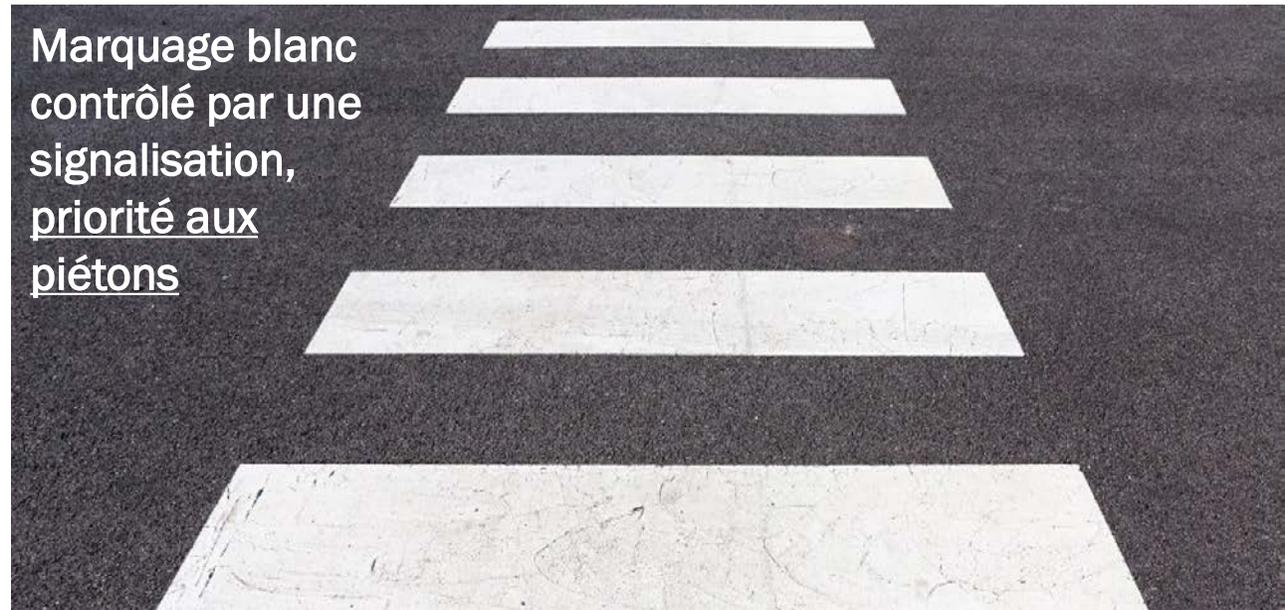
- Ajouter deux traverses piétonnes
- Ajout affiche lumineuse : zone scolaire

À venir

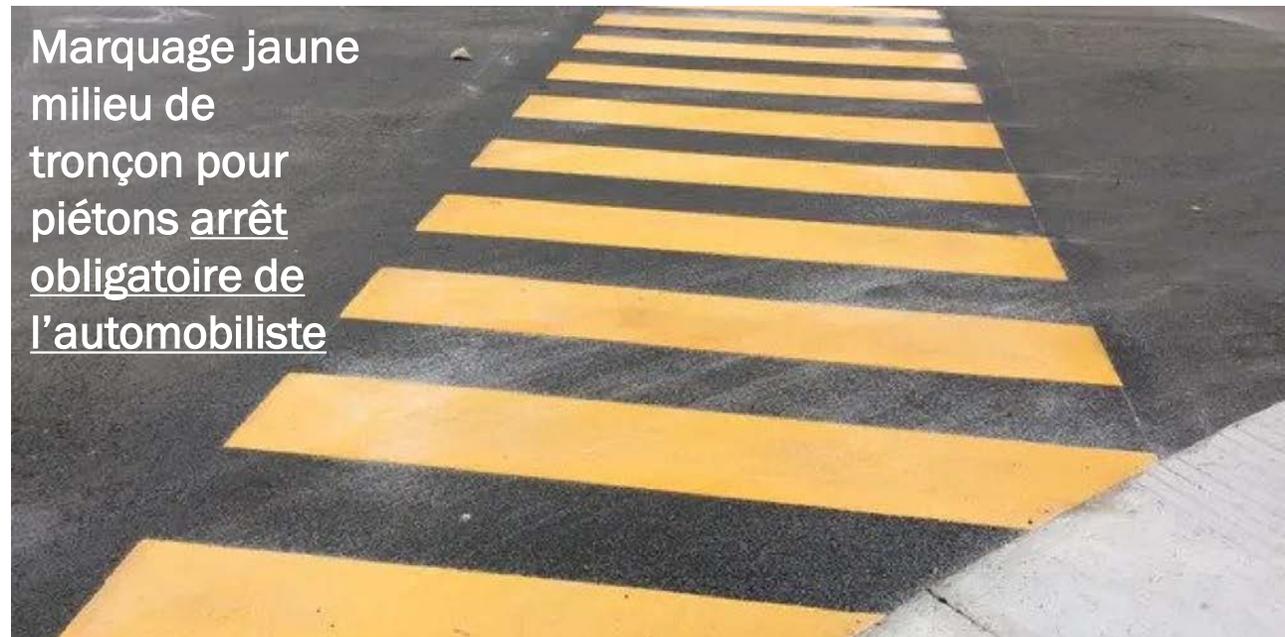


Rappel : Passages pour piétons

Le piéton a la priorité sur les conducteurs et les cyclistes, qui doivent s'immobiliser pour le laisser passer, une fois qu'il s'est engagé sur les bandes jaunes ou blanches ou qu'il a manifesté clairement son intention de le faire.



Marquage blanc
contrôlé par une
signalisation,
priorité aux
piétons



Marquage jaune
milieu de
tronçon pour
piétons arrêt
obligatoire de
l'automobiliste

Prochaines étapes

- Sensibilisation
- Maximiser la présence policière
- Évaluation des mesures

N.B : Une deuxième phase de modification pourra s'orchestrer selon les développements avec le Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec.



Références

- Ministère des Transports du Québec (2015). Gestion de la Vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain [Guide à l'intention des municipalités - Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain \(gouv.qc.ca\)](#)
- Site Ministère des Transport et de la mobilité durable, modification d'une limite de vitesse sur le réseau routier municipal



Merci !

Un immense merci aux citoyens pour votre participation à la consultation ainsi de votre présence à la séance de travail !

