

Document 3 – Résumé des modifications apportées aux Lignes directrices de 2004 sur la gestion de la circulation locale

Transition des Lignes directrices de 2004 sur la gestion de la circulation locale vers le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers

Le nouveau processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers remplace les Lignes directrices de 2004 sur la gestion de la circulation locale (GCL). Il vise à simplifier la gestion des demandes de modération permanente de la circulation dans les rues où la chaussée ne peut être modifiée dans le cadre d'autres programmes municipaux. Pour en savoir plus sur le nouveau processus, consultez les documents 1 et 4. Le tableau ci-dessous résume les principales différences entre ces deux documents.

Résumé des principales différences entre les Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (2004) et le processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (2019)

Aspect	Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (2004)	Processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (2019)	Principaux changements et justification
Types de rue	Toutes les demandes peuvent être admissibles, quel que soit le type de rue visé	Seules les demandes concernant des rues locales, des routes collectrices et des rues principales de village peuvent être admises	<ul style="list-style-type: none"> • Affectation des ressources aux rues de quartier • Les mesures importantes de modération de la circulation sur les artères et les routes collectrices principales sont trop coûteuses pour le programme de modération de la circulation dans les quartiers et sont parfois inadaptées
Types d'étude	Étude circonscrite	Modération de la circulation locale	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur à l'étude défini • Vise à régler les problèmes liés à la vitesse et au comportement des conducteurs • Ne vise pas à trouver des solutions concernant les débits et l'accès aux routes • Permet de mieux prévoir le calendrier de projet
	Étude exhaustive	Gestion de la circulation dans un quartier	<ul style="list-style-type: none"> • Concentre les changements physiques majeurs dans les « corridors principaux » du secteur à l'étude • Permet de mieux gérer les attentes du public
Antécédents de plaintes	<ul style="list-style-type: none"> • Une demande a plus de chance d'être admise et traitée en priorité s'il existe des antécédents de plaintes 	Les antécédents de plaintes (plaintes déposées directement auprès de la Ville ou données de la police) n'ont aucune influence sur les processus d'admission et de priorisation	<ul style="list-style-type: none"> • La fréquence des plaintes n'est pas nécessairement représentative de la gravité des problèmes de circulation • Les quartiers pour lesquels le nombre de plaintes est habituellement plus bas sont désavantagés, et vice versa • La collecte de données auprès de la police peut prendre beaucoup de temps, ce qui peut accroître considérablement le délai de traitement

Aspect	Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (2004)	Processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (2019)	Principaux changements et justification
Collisions	<ul style="list-style-type: none"> • La demande est admissible si c'est sur une rue où a eu lieu une collision impliquant un usager de la route vulnérable • Les demandes admissibles obtiennent des points de priorisation en fonction du taux de collision 	<p>Pour évaluer et prioriser les demandes, on tient surtout compte des problèmes sous-jacents qui accentuent le risque de collision grave (p. ex., excès de vitesse), et non des collisions comme telles*</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le <u>taux</u> de collision dans les rues de quartier varie grandement, étant donné que pour les rues locales et les routes collectrices, on voit souvent une combinaison d'un faible débit de circulation et d'un petit nombre de collisions. Par conséquent, il suffit d'une ou deux collisions, quels que soient leur type et leur cause, pour fausser les résultats de manière significative • Pour de nombreux types de collision, les mesures de modération de la circulation peuvent ne pas être efficaces • Il est difficile de déterminer à quels endroits des mesures de modération de la circulation seraient utiles à partir du seul taux de collision, car celui-ci ne tient pas compte du type de collision ou de sa cause • L'excès de vitesse, qui constitue un facteur de risque majeur en matière de collisions graves, est déjà pris en compte • Les données sur les collisions ne permettent pas à elles seules de dresser un portrait complet de la situation, car elles ne recensent pas les accidents évités de justesse ni les collisions non signalées

* Les données relatives aux collisions continueront d'être compilées et examinées (tendances, gravité, etc.) en vue de trouver des solutions potentielles, mais elles ne serviront pas à évaluer et à prioriser les demandes.

Aspect	Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (2004)	Processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (2019)	Principaux changements et justification
Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> • La vitesse du 85^e centile (50 km/h) ou la vitesse du 95^e centile (60 km/h) est l'un des critères servant à évaluer et à prioriser les demandes 	<ul style="list-style-type: none"> • La vitesse moyenne (45 km/h) ou la vitesse du 85^e centile (55 km/h) est l'un des critères servant à évaluer les demandes • Les rues locales et les routes collectrices reçoivent un nombre de points de priorisation différent pour la vitesse du 85^e centile et celle du 95^e centile 	<ul style="list-style-type: none"> • La modification des critères aura une incidence sur le nombre de demandes admissibles • Le processus de priorisation privilégie les rues locales, ce qui permettra d'examiner davantage de rues
Débit de circulation total	Des seuils minimaux de débit de circulation sont utilisés pour évaluer et prioriser les demandes	Pour être admissible, une demande n'a pas besoin de satisfaire à des seuils minimaux de débit de circulation	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les études sur la modération de la circulation locale, le critère de débit de circulation automobile a été supprimé, car ces études visent à trouver des solutions pour inciter les automobilistes à adopter une vitesse et un comportement appropriés, et non pas à faciliter l'accès aux routes • Étant donné que les caractéristiques des rues locales et des routes collectrices diffèrent grandement d'un endroit à l'autre dans la ville, il est difficile de déterminer un seuil de débit de circulation total approprié qui repose simplement sur le type de route

Aspect	Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (2004)	Processus d'étude sur la modulation de la circulation dans les quartiers (2019)	Principaux changements et justification
Débit de la circulation de transit	<ul style="list-style-type: none"> Le débit de la circulation de transit est l'un des critères d'admissibilité des demandes Plus le débit de circulation de transit est élevé, plus la demande a des chances d'être traitée en priorité 	<ul style="list-style-type: none"> Pour être admissible, une demande d'étude sur la modulation de la circulation locale n'a pas besoin de satisfaire à des seuils minimaux de débit de la circulation de transit Pour être admissible, une demande d'étude sur la gestion de la circulation dans un quartier doit satisfaire à des seuils minimaux de débit de la circulation de transit 	<ul style="list-style-type: none"> Les études sur la modulation de la circulation locale ne viseront pas à régler les problèmes de débits et d'accès aux routes, ce qui garantira des délais plus courts et plus prévisibles pour le traitement des demandes simples et la réalisation des études connexes La quantification des débits de circulation de transit et les efforts pour en arriver à des solutions faisant consensus afin de régler les problèmes de débits et d'accès a de tout temps nécessité d'importantes ressources; désormais, ce processus sera réservé aux études sur la gestion de la circulation dans les quartiers, dont la portée est plus grande.
Utilisations du sol	La présence d'écoles et de parcs est prise en compte dans l'admission et la priorisation des demandes, mais pas la présence d'établissements pour personnes âgées ou de services de garde d'enfants	<ul style="list-style-type: none"> Les rues où se trouvent des établissements pour personnes âgées ou des services de garde d'enfants (en plus des écoles et des parcs) ont plus de chances d'être admises et d'obtenir des points de priorisation 	<ul style="list-style-type: none"> L'ajout de ces éléments permet de prioriser les demandes portant sur des rues où le nombre d'utilisateurs de la route vulnérables est susceptible d'être plus élevé

Aspect	Lignes directrices sur la gestion de la circulation locale (2004)	Processus d'étude sur la modération de la circulation dans les quartiers (2019)	Principaux changements et justification
Installations pour piétons	Seul le nombre de trottoirs dans la rue visée est pris en compte en fonction du type de rue	Le nombre de trottoirs et les installations pour piétons (espacement moyen entre les passages pour piétons) sont pris en compte dans la priorisation des demandes	<ul style="list-style-type: none"> • Tient davantage compte de la sécurité et du confort des piétons
Installations cyclables	Pas pris en compte	Les demandes sont priorisées en fonction des lacunes entourant les installations cyclables (d'après les données relatives au débit et à la vitesse dans la rue visée)	<ul style="list-style-type: none"> • Tient compte de la sécurité et du confort des cyclistes
Équité	Pas prise en compte	Les demandes admissibles reçoivent des points de priorisation si le secteur visé se trouve dans un quartier défavorisé	<ul style="list-style-type: none"> • L'ajout de cet élément permet d'uniformiser les règles du jeu pour les rues situées dans des quartiers défavorisés lors du processus de priorisation
Étendue des avantages	Pas prise en compte	Les demandes admissibles reçoivent des points de priorisation en fonction du contexte d'aménagement du secteur	<ul style="list-style-type: none"> • En général, plus le projet profite à un nombre élevé de personnes à proximité immédiate de la rue, plus la demande reçoit des points de priorisation afin de garantir un rendement élevé des ressources déployées