



POLITIQUE SUR LES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION ET SUR LA DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE

Table des matières

Préambule	3
1. Les fondements et valeurs qui soutiennent la présente politique	3
2. Objectifs	3
3. La portée	4
4. Références légales et interprétation	4
5. Définitions	4
5.1. Code de la sécurité routière (C.S.R.)	4
5.2. Norme	4
5.3. Signalisation	4
5.4. Normes de signalisation provinciales	4
5.5. Mesures de modération de la circulation	4
5.6. Requête	5
5.7. Zone de terrain de jeux	5
5.8. Zone scolaire	5
5.9. Chemin Local	5
5.10. Collectrice municipale	5
5.11. Artères	5
5.12. Régional	5
6. Détermination des limites de vitesses	6
6.1. Zones scolaires et zones de terrains de jeux	6
6.2. Limite de vitesse de 30 km/h	7
6.3. Limite de vitesse de 40 km/h	7
6.4. Limite de vitesse de 50 km/h	7
6.5. Limite de vitesse de 70 km/h et 60 km/h	7
7. Critères d'admissibilité pour l'implantation des mesures de modération	8
8. Priorisation des sites	8
9. Mesures de modération de la circulation	9
9.1. Déviations verticales	9
9.1..1. Dos d'âne allongé	9
9.1..2. Coussin ralentisseur (chemins ciblées par les services d'urgence)	9
9.1..3. Intersection surélevée	9
9.2. Balises flexibles de ralentissement	9
9.3. Évaluation d'une nouvelle mesure de modération de la circulation	9
10. Mesures de sensibilisation locale à la vitesse	10
11. Demande de dérogation aux limites de vitesses prévues	10
12. Aspect financier	10
13. Partage des responsabilités	11
14. Révision	11
15. Renseignements	11



16. Personne responsable de la présente politique	11
Annexe 1	12
Critères d’admissibilité à l’implantation de mesures de modération de la circulation	12
Annexe 2	13
Priorisation des sites admissibles à l’implantation de mesures de modération de la circulation	13
Annexe 3	14
Grilles d’évaluations des demandes de dérogation aux limites de vitesses (extrait du <i>Guide de détermination des limites de vitesses</i> du MTQ)	14

PRÉAMBULE

Les chemins de la Municipalité sont considérés sécuritaires et conformes aux normes de conception routière. Toutefois, bon nombre de conducteurs circulent sur nos chemins de façon inappropriée pouvant engendrer un impact négatif sur la sécurité et la qualité de vie des citoyens. Le but des mesures de modération de la circulation est d'augmenter la sécurité au-delà des normes prescrites ainsi que le sentiment de sécurité des citoyens.

Pour permettre d'assurer l'efficacité des mesures de modération, l'accompagnement d'actions policières préventives et répressives devra être ajouté tout comme des campagnes d'information, d'éducation et de sensibilisation à la population.

Il est important également de mentionner que la Municipalité de Chelsea s'est dotée d'un Plan directeur de transport actif et d'un Plan d'action en développement durable et que le Service des travaux publics et des infrastructures désire appliquer cette politique en complémentarité avec ces plans.

1. LES FONDEMENTS ET VALEURS QUI SOUTIENNENT LA PRESENTE POLITIQUE

La Municipalité de Chelsea :

- 1.1. Reconnaît l'importance d'avoir une procédure claire déterminant les mesures de modération de la circulation sur une voie publique s'appliquant à toutes requêtes des citoyens ou des services municipaux visant l'implantation d'une mesure de modération.
- 1.2. Favorise l'équité en matière de traitement des demandes et élimine toute forme de favoritisme ou de discrimination par souci de transparence.
- 1.3. Favoriser un environnement sécuritaire pour le transport actif.

2. OBJECTIFS

- 2.1. Offrir un environnement sécuritaire et paisible aux citoyens;
- 2.2. Assurer un excellent service aux citoyens;
- 2.3. Assurer une transparence dans la prise de décisions;
- 2.4. Assurer la collaboration des citoyens et des services municipaux;
- 2.5. Assurer une gestion efficace de la circulation;
- 2.6. Assurer l'uniformisation et la standardisation des interventions;
- 2.7. Simplifier et standardiser le traitement des requêtes.

3. LA PORTEE

La présente politique s'applique au traitement de toutes les requêtes des citoyens ou des services municipaux visant l'implantation d'une mesure de modération de la circulation sur une voie publique.

4. REFERENCES LEGALES ET INTERPRETATION

La Municipalité de Chelsea désire appliquer la présente politique en respect des dispositions du *Code de la sécurité routière* et des normes de signalisation provinciales.

5. DEFINITIONS

5.1. CODE DE LA SECURITE ROUTIERE (C.S.R.)

- Le *Code de la sécurité routière* régit l'utilisation des véhicules sur les chemins publics et dans les cas mentionnés, sur certains chemins et terrains privés ainsi que la circulation des piétons sur les chemins publics. Tous les gestionnaires de réseaux routiers du Québec et tous les usagers de la route sont tenus de s'y conformer.

5.2. NORME

- Spécification technique ou autre document accessible au public, établi avec la coopération et le consensus ou l'approbation générale de toutes les parties intéressées, fondée sur les résultats conjugués de la science, de la technologie et de l'expérience.

5.3. SIGNALISATION

- Signal lumineux ou sonore, panneau, marque sur la chaussée ou dispositif destiné à interdire, régir, informer ou contrôler la circulation ou le stationnement.

5.4. NORMES DE SIGNALISATION PROVINCIALES

- Manuel normatif et légal ayant force de loi, décrété par l'article 289 du *Code de la sécurité routière* et identifié sous la mention : « Normes – ouvrages routiers – Tome V – signalisation routière – volumes 1 e 2 » et publié par les publications du Québec.

5.5. MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION

- Les techniques de modération de la circulation sont une combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifiant le comportement des conducteurs et améliorant les conditions pour les autres usagers de la rue.

5.6. REQUETE

- o Une requête est une demande nécessitant une intervention opérationnelle d'un ou de plusieurs services. La requête peut être de nature interne, externe, urgente, prioritaire, régulière ou planifiable.

5.7. ZONE DE TERRAIN DE JEUX

- o Section d'un chemin public longeant les limites d'un parc public doté de structures de jeux destinés aux enfants et/ou doté d'un espace non clôturé spécifiquement destiné à la pratique d'un sport ou d'une activité telle que le soccer, le tennis, le basketball, le football, le hockey ou la planche à roulettes et qui est identifiée par une signalisation appropriée.

5.8. ZONE SCOLAIRE

- o Section d'un chemin public longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire et qui est identifié par une signalisation appropriée.

5.9. CHEMIN LOCAL

- o Chemin ayant pour fonction la desserte des propriétés adjacentes. On y retrouve donc très peu ou pas de circulation de transit. Les intersections de ce type de chemin sont généralement gérées par des arrêts. Ces chemins se raccordent aux routes du réseau routier supérieur, aux collectrices municipales et aux chemins locaux.

5.10. COLLECTRICE MUNICIPALE

- o Chemin ayant pour fonction non seulement la desserte des propriétés adjacentes, mais également la circulation de transit. Ces chemins représentent les liens entre les centres ruraux ainsi que les concentrations de population. Ils servent également d'accès aux équipements locaux importants (parcs industriels, aéroports locaux, CLSC, etc.)

5.11. ARTERES

- o Chemin ayant pour principale fonction la circulation de transit. Celle-ci se fait sur une longue distance sur ce type de chemin. Les artères ont pour fonction secondaire la desserte des propriétés adjacentes. Il s'agit de liens entre différents quartiers d'une agglomération. Ces liens se raccordent aux routes du réseau routier supérieur géré par le ministère des Transports du Québec, aux artères et aux collectrices municipales.

5.12. REGIONAL

- o Chemin faisant le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5000 à 25 000 habitants) et les agglomérations principales.

6. DETERMINATION DES LIMITES DE VITESSE

La détermination des limites de vitesse a été établie selon les ouvrages de références suivantes :

- *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal* – Ministère des Transports du Québec;
- *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain* – Ministère des Transports du Québec;
- *Code de la sécurité routière*;
- *Guide des aménagements canadiens des rues conviviales*.

Vous trouverez ci-dessous un tableau récapitulatif des limites de vitesse proposées :

Limite de vitesse	Types de chemins	Conditions
30 km/h	Zones scolaires et zones de terrains de jeux sur des rues locales ou des collectrices municipales.	6.1
	Rues résidentielles locales tertiaires.	6.2
40 km/h	Rues locales résidentielles, collectrices municipales où l'activité résidentielle ou commerciale est dense.	6.3
50 km/h	Artères, collectrices municipales, rues locales.	6.4
	Certaines zones scolaires et zones de terrains de jeux.	Voir normes de références
60-70 km/h	Artères, collectrices municipales de 4 voies et plus. Collecteurs.	6.5

Tableau 1 Limites de vitesse proposées selon la classification de chemin

6.1. ZONES SCOLAIRES ET ZONES DE TERRAINS DE JEUX

Une zone scolaire est une section de route longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire. Dans cette zone, la section de route signalisée devrait être d'au moins 100 m de longueur en milieu urbain et d'au moins 200 m de longueur en milieu rural.

Une zone de terrain de jeux est une section d'une route de 50 m ou plus longeant les limites d'installations récréatives publiques utilisées principalement par des enfants.

Ces dernières comprennent des installations extérieures qui peuvent consister en de l'équipement pour le jeu, des terrains pour la pratique de sports, des piscines, des jeux d'eau ou des patinoires, ainsi que des aires de glissade.

6.2. LIMITE DE VITESSE DE 30 KM/H

Une limite de vitesse de 30 km/h peut être analysée dans un contexte où le chemin en question est de nature locale et tertiaire, c'est-à-dire lorsqu'un débit journalier moyen annuel (DJMA) est inférieur à 500 véhicules par jour.

Cette limite de vitesse n'est recommandée que lorsqu'aucune autre mesure, que ce soit l'aménagement, la sensibilisation ou le contrôle n'est prévue. De plus, cette limite devrait être fixée seulement sur des chemins existants qui présentent les caractéristiques suivantes pour être crédible auprès des conducteurs :

- La largeur de roulement est inférieure à 6m (largeur des voies de circulation);
- Le stationnement sur rue est permis et les places sont souvent occupées;
- La distance maximale que doit parcourir un conducteur avant d'atteindre un chemin où la limite de vitesse augmente est de maximum 500 m.

6.3. LIMITE DE VITESSE DE 40 KM/H

La limite de vitesse de 40 km/h est présentement imposée pour les chemins locaux et collecteurs de quartier selon le règlement en vigueur numéro 949-15 relatif à la mise en place des travaux municipaux. Une limite de vitesse de 40 km/h peut être fixée sur des collectrices où l'activité commerciale ou résidentielle est dense.

De plus, pour les chemins existants, cette limite devrait être fixée seulement sur des chemins qui présentent les caractéristiques suivantes pour être crédible auprès des conducteurs :

- Il y a un maximum d'une voie par direction;
- La largeur entre les bordures varie entre environ 8 m et 10 m;
- La distance maximale que doit parcourir un conducteur avant d'atteindre un chemin où la limite de vitesse augmente est, préférentiellement, d'un maximum de 1000 m.

6.4. LIMITE DE VITESSE DE 50 KM/H

Le code de la sécurité routière fixe une limite de vitesse de 50 km/h par défaut en agglomération, sauf pour les autoroutes. Cette limite peut donc être appropriée pour les rues situées en milieu urbain.

6.5. LIMITE DE VITESSE DE 70 KM/H ET 60 KM/H

Une limite de vitesse de 70 km/h ou de 60 km/h peut être envisagée pour les artères, les collectrices municipales de quatre voies et plus ainsi que pour les collecteurs. Cependant, un écart de vitesse de 20 km/h entre les limites de vitesse est fortement recommandé pour favoriser la bonne conduite des usagers. C'est pourquoi une vitesse de 70 km/h est normalement utilisée pour transiger à partir d'une zone de 50 km/h.

7. CRITERES D'ADMISSIBILITE POUR L'IMPLANTATION DES MESURES DE MODERATION

Les critères d'admissibilité pour l'implantation des mesures de modération de la circulation sont décrits à l'**annexe 1**.

La Municipalité de Chelsea respecte ces critères d'admissibilité pour déterminer si un site est apte à recevoir des mesures de modération de la circulation.

À noter que le Service des travaux publics et des infrastructures se réserve le droit de recommander une implantation des mesures de modération dans un secteur ou une analyse prouve qu'un haut risque pour la santé des usagers est présent malgré les critères énoncés à l'annexe 1.

Le tableau suivant résume les critères d'admissibilité liés à la vitesse et les interventions possibles :

<i>Vitesse affichée</i>	30 km/h	40 km/h	50 km/h
	<i>Vitesse pratiquée (V₈₅) *</i>		
<i>Aucune intervention</i>	Moins de 40 km/h	Moins de 50 km/h	Moins de 60 km/h
<i>Mesures de sensibilisation locale à la vitesse</i>	Entre 40 et 45 km/h	Entre 50 et 55 km/h	Entre 60 et 65 km/h
<i>Mesure de modération de la circulation</i>	45 km/h et plus	55 km/h et plus	65 km/h et plus

* La vitesse pratiquée V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules en vitesse libre (non contrainte par la circulation des autres véhicules).

8. PRIORISATION DES SITES

Dépendamment des disponibilités budgétaires, il est possible que plusieurs zones répondant aux critères d'admissibilité ne puissent être réalisées dans la même année. C'est pour cette raison qu'une priorisation des sites se fera annuellement en tenant compte des sites nouvellement admissibles.

La priorisation des sites a pour but de mettre en ordre de priorité, automatiquement, les sites qui répondront aux critères d'admissibilités. De cette façon, les zones de terrain de jeux et de zones scolaires seront automatiquement priorisées par rapport aux autres chemins, et ce, indépendamment du pointage reçu. Voir **Annexe 2**.

9. MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION

9.1. DEVIATIONS VERTICALES

Trois types de mesures de modération de la circulation avec déviation verticale sont acceptés sur les chemins publics :

9.1..1. DOS D'ANE ALLONGE

- Classique (zone scolaire ou de terrain de jeux à 30 km/h)
- Avec plateau (zone à 40 ou 50 km/h)

9.1..2. COUSSIN RALENTISSEUR (CHEMINS CIBLES PAR LES SERVICES D'URGENCE)

- Classique (zone scolaire ou de terrain de jeux à 30 km/h)
- Avec plateau (zone à 40 ou 50 km/h)

9.1..3. INTERSECTION SURELEVEE

9.2. BALISES FLEXIBLES DE RALENTISSEMENT

L'utilisation des balises et bollards flexibles de ralentissement n'est autorisée que lorsque la largeur de la chaussée est suffisante pour que tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, etc.) puissent y circuler en toute sécurité. Une évaluation devra être effectuée pour les chaussées d'une largeur inférieure à 9 mètres de pavage afin de valider la faisabilité.

Il s'agit d'une mesure saisonnière étant donné que les installations doivent être retirées pour la période hivernale.

9.3. ÉVALUATION D'UNE NOUVELLE MESURE DE MODERATION DE LA CIRCULATION

Il est possible d'implanter d'autres mesures de modération de la circulation qui ne figurent pas dans cette liste. Cependant, une nouvelle mesure de modération devra être analysée attentivement par le Service des travaux publics et des infrastructures. Par exemple :

- L'ajout de marquage permettant de mieux sensibiliser les usagers ;
 - Exemples : pictogrammes de zones scolaires, lignes axiales, lignes de rives, aménagement de traverses piétonnières, etc.

- Modification de la signalisation existante :
 - Exemples : Ajout de panneaux de limite de vitesse, implantation de nouveaux panneaux de ralentissement permettant de sensibiliser les usagers, etc.
- Aménagement de nouvelles bandes cyclables.
 - Dans un environnement existant permettant l'aménagement de bandes cyclables. Le but étant de créer un environnement où le transport actif est bien établi pour sensibiliser les usagers.

Toute nouvelle mesure de modération n'ayant pas été évaluée pourrait, si jugée nécessaire par le Service des travaux publics et des infrastructures, être implantée comme banc d'essai pour en faire l'évaluation. Une deuxième évaluation sera effectuée suivant les résultats du banc d'essai pour statuer de la mesure de modération.

10. MESURES DE SENSIBILISATION LOCALE A LA VITESSE

Lorsque ce critère d'admissibilité est rencontré, les citoyens du secteur peuvent se mobiliser pour participer à l'élaboration d'une campagne de sensibilisation locale à la vitesse.

Les mesures de sensibilisation locale doivent être prises en charge par les résidents du secteur, avec le centre de services et leur conseiller municipal en accompagnement. Les mesures de sensibilisation locales visent à sensibiliser localement les usagers de la route à adopter un comportement sécuritaire sur les routes. Celles-ci doivent être approuvées par la Municipalité avant d'être déployées sur le terrain.

11. DEMANDE DE DEROGATION AUX LIMITES DE VITESSE PREVUES

Toute demande de dérogation aux limites de vitesse prévues dans cette politique ou par le *Code de sécurité routière* pourra être analysée par le Service des travaux publics et des infrastructures à l'aide des annexes ci-jointes, mais principalement avec l'aide des grilles fournies par le *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal* du MTQ (voir annexe 3). Voici une liste des grilles en question :

- Tableau A : Demande de réduction à 30 km/h en milieu bâti;
- Tableau B : Demande d'augmentation à 70 km/h en milieu bâti;
- Tableau C : Demande de dérogation pour chemins de deux voies en milieu non bâti;
- Tableau D : Demande de dérogation pour chemins de quatre voies contiguës;
- Tableau E : Demande de dérogation pour chemins de quatre voies séparées.

12. ASPECT FINANCIER

Lorsqu'il est justifié d'aménager une mesure de modération de la circulation selon les critères d'admissibilité de la présente politique, les études et les travaux découlant de cette politique seront défrayés par l'ensemble des contribuables de la Municipalité.

Lorsque les critères d'admissibilité ne sont pas atteints, donc qu'une mesure de modération de la circulation n'est pas justifiée, les études et les travaux pouvant découler de cette politique seront défrayés au moyen d'une taxe d'amélioration locale par les résidents de la zone ciblée.

Si des citoyens sont favorables à défrayer les coûts des mesures de modération de la circulation pour un site qui ne répond pas aux critères d'admissibilité liés à la circulation, l'utilisation de balises et bollards flexibles de ralentissement ne pourra être envisagée comme mesures potentielles pouvant être implantées pour ce site. Seules des mesures physiques permanentes pourront être utilisées.

13. PARTAGE DES RESPONSABILITES

Dans le cadre d'une analyse de requête visant l'implantation d'une mesure de modération de la circulation sur une voie publique, les responsabilités sont partagées entre le Service des travaux publics et des infrastructures, le Service de police et le Service des communications.

14. REVISION

Compte tenu des changements et de l'évolution dans ce domaine, la présente politique sera révisée pour une période maximale ne dépassant pas les vingt-quatre (24) mois. Cette politique restera en vigueur jusqu'à l'adoption, par résolution, de sa mise à jour.

15. RENSEIGNEMENTS

Pour tous renseignements supplémentaires concernant cette politique, veuillez communiquer avec la personne responsable du Service des travaux publics et des infrastructures.

16. PERSONNE RESPONSABLE DE LA PRESENTE POLITIQUE

La direction générale, ou toute personne qu'elle désignera à cette fin est responsable de l'application de la présente politique.

Me John-David McFaul
Directeur général et Secrétaire-trésorier

Caryl Green
Mairesse

ANNEXE 1
CRITERES D'ADMISSIBILITE A L'IMPLANTATION DE MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION

Critères	Description du critère	Condition
A) Environnement routier	Limite de vitesse affichée	La limite de vitesse affichée doit être inférieure ou égale à 50 km/h.
	Classification routière	Le chemin doit être considéré comme un chemin local ou une collectrice.
	Courbe verticale	La pente du chemin ne doit pas être supérieure à 8 %.
	Courbe horizontale	Une mesure de modération ne doit pas être aménagée dans une courbe ou à l'approche de celle-ci si un risque pour la sécurité des usagers est présent, outre les balises et bollards flexibles.
B) Circulation	Vitesse de circulation	<p>Le 85^e percentile de la vitesse pratiquée doit être d'au moins 15 km/h de plus que la limite de vitesse affichée.</p> <p>En présence d'une courbe serrée avec distance de visibilité d'arrêt inférieure aux Normes, l'ajout de balises flexibles de ralentissement est possible si le 85^e percentile de la vitesse pratiquée est d'au moins 10 km/h de plus que la limite de vitesse affichée.</p> <p>Une campagne de sensibilisation locale à la vitesse est possible lorsque le 85^e percentile de la vitesse pratiquée est d'au moins 10 km/h de plus que la limite de vitesse affichée.</p>
	Débit de circulation	<p>Le débit doit être supérieur ou égal à 400 véhicules par jour.</p> <p>Le débit doit être supérieur ou égal à 200 véhicules par jour si la vitesse pratiquée au 85^e percentile est de 20 km/h de plus que la limite de vitesse affichée.</p> <p>Ce critère n'est pas appliqué si la vitesse pratiquée au 85^e percentile est de 25 km/h de plus que la limite de vitesse affichée.</p>
Divers	Service d'urgence et routes importantes	Aucune déviation verticale (type dos-d'âne allongé) ne devra être aménagée sur une route principale des services d'urgences, sur une artère, une collectrice commerciale et industrielle ou une route d'importance pour le transport en commun.

ANNEXE 2
PRIORISATION DES SITES ADMISSIBLES A L'IMPLANTATION DE MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION

Critères	Indicateur	Pointage maximum
1) Vitesse de circulation	2,5 points pour chaque km/h au 85 ^e percentile supérieur au seuil d'admissibilité de la Politique.	35
2) Débit de circulation	1 point pour chaque tranche de 300 véhicules/jour.	15
3) Collisions	Dans les 5 dernières années, 5 points pour chaque accident impliquant un usager vulnérable (Ex. : piétons, cyclistes).	15
4) Générateurs de piétons	7.5 points pour chaque générateur de piétons présent à proximité (+ou- 200m) du site à l'étude (Centre pour personnes âgées, garderie, centre communautaire, église, etc.) Les commerces ne sont pas considérés comme des générateurs de piétons. Les écoles et terrains de jeux sont exclus des générateurs de piétons pour les sites situés dans une zone scolaire ou de terrains de jeux. *	15
5) Absence de trottoir	10 points s'il s'agit d'une rue collectrice qui n'a pas de trottoir continu 5 points s'il s'agit d'un chemin local qui n'a pas de trottoir continu	10
6) Présence de cyclistes	5 points s'il y a présence d'un lien cyclable officiel sur la chaussée longeant la rue ciblée (bande cyclable, chaussée désignée, etc.)	5
7) Facilités pour piétons	5 points s'il y a présence d'un corridor de sécurité écolier ou d'une traverse piétonnière,	5

* Les zones scolaires et les zones de terrain de jeux sont priorisées automatiquement par rapport aux autres chemins, et ce, indépendamment du pointage obtenu.



ANNEXE 3
GRILLES D'ÉVALUATIONS DES DEMANDES DE DEROGATION AUX LIMITES DE VITESSE (EXTRAIT
DU GUIDE DE DETERMINATION DES LIMITES DE VITESSE DU MTQ)

TABLEAUX ET ANNEXES

DESCRIPTION DES CRITÈRES DU TABLEAU A POUR CHEMINS D'AU PLUS DEUX VOIES DE CIRCULATION

➔ NOMBRE DE VOIES DE CIRCULATION

Le nombre de voies de circulation correspond au nombre total de voies de circulation d'un chemin public.

➔ LARGEUR DE LA SURFACE PAVÉE

En milieu bâti (dans une agglomération), il peut s'agir d'un chemin public où le stationnement est permis au moins d'un côté. Si, en milieu bâti (dans une agglomération), le stationnement est interdit, le barème est fixé à moins de 6 m ou 6 m et plus. La largeur considérée est celle des voies de circulation et de l'espace réservé au stationnement (généralement entre les bordures ou les trottoirs).

NOTE : • En milieu bâti (dans une agglomération), la surface pavée inclut les bandes cyclables si elles ne sont pas séparées des voies de circulation par une bordure continue.

- En milieu bâti (dans une agglomération), la marge de 8,5 m figurant au barème **avec stationnement** suppose que deux véhicules sont rarement stationnés au même niveau, de chaque côté des voies de circulation.

On doit utiliser le barème **avec stationnement** lorsque les espaces de stationnement sont couramment utilisés et que le taux de friction ou de contrainte est effectif.

Lorsque les espaces de stationnement sont peu ou pas utilisés, la largeur de 8,5 m inscrite au barème est trop large, et l'on doit se reporter au barème **sans stationnement**.

- Quand l'utilisation réelle des espaces de stationnement (dont la largeur se situe généralement entre 2,0 m et 2,5 m par allée de stationnement) interfère avec la circulation au point de la confiner à une largeur de moins de 3,0 m par voie de circulation, un critère supplémentaire est satisfait (c'est-à-dire qu'il faut satisfaire six critères sur neuf plutôt que six sur huit).

➔ DISTANCE DE PERSPECTIVE VISUELLE (Dpv)

Il s'agit de la distance jusqu'où un conducteur peut apercevoir, sans obstacle visuel, un véhicule qui circule devant lui sur le chemin. Cette distance varie en fonction des courbes verticales ou horizontales.

NOTE : Si cette distance est trop variable, on utilise la plus courte.

➔ LONGUEUR DE LA ZONE HOMOGÈNE (Lzh)

La longueur de la zone homogène correspond à la longueur de la zone à l'étude ayant des propriétés physiques semblables sur tout son parcours : nombre de voies de circulation, largeur de la chaussée, débit de circulation, densité d'accès, dégagement visuel latéral, présence de trottoirs ou de fossés, etc.

En milieu bâti (dans une agglomération), un conducteur ne doit pas avoir à parcourir plus de 500 m à 30 km/h pour atteindre un chemin public où la vitesse est de 50 km/h et plus.

➔ DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL (DJMA)

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) est le volume quotidien normal de circulation sur le chemin public (voir l'annexe VI, sur les méthodes de calcul).

➔ HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

La **rue locale** en milieu bâti (dans une agglomération) a pour fonction unique de fournir un accès aux propriétés riveraines. La circulation de transit y est donc pratiquement inexistante.

La **collectrice municipale** sert à la fois pour l'accès aux propriétés et pour la circulation de transit. Dans le tableau A, l'expression « collectrice municipale » englobe les voies publiques généralement appelées « locales de distribution » et « semi-collectrices ».

Les **artères** sont destinées à la circulation de transit sur une plus longue distance, même si elles sont aussi utilisées pour desservir les propriétés adjacentes.

➔ NOMBRE D'ACCÈS PAR KILOMÈTRE (Na/km)

Les catégories liées au nombre d'accès par kilomètre (Na/km) se divisent ainsi : accès résidentiels de cinq logements et moins; accès commerciaux, y compris les accès résidentiels de six logements et plus; accès industriels et institutionnels; accès principal de ferme avec bâtiments; et intersections de rues ou ruelles (pour chaque approche transversale).

NOTE : On donne les valeurs pondérées suivantes :

A - accès résidentiels desservant 5 logements et moins	= 1,0 ;
B - accès résidentiels desservant 6 logements et plus	= 1,5 ;
B - accès de commerces, industriels et institutionnels	= 1,5 ;
B - accès principal de ferme avec bâtiments	= 1,5 ;
B - intersections de rues ou ruelles (pour chaque approche transversale)	= 1,5 .

On pondère le nombre d'accès à 1 km comme suit :

$$\text{Na/km} = \frac{A + 1,5 B}{\text{Longueur en km}} \quad \text{où : } A = \text{nombre total d'accès de catégorie A} \\ B = \text{nombre total d'accès de catégorie B}$$

➔ DÉGAGEMENT VISUEL LATÉRAL (Dvl)

Le dégagement visuel latéral (Dvl) comprend la largeur de la surface pavée depuis la ligne du centre de la chaussée, la surface généralement gazonnée (banquette) entre la voie et le trottoir (s'il y en a un), le trottoir, le reste de l'emprise et la marge de recul des bâtiments.

NOTE : • Si la végétation de la banquette ou de la marge de recul est dense et très haute, cela constitue un obstacle visuel à considérer.

- Un stationnement latéral ayant un taux d'occupation élevé constitue également un obstacle visuel à considérer.

➔ TOTAL

Le total correspond à la somme des réponses affirmatives (**oui**) pour chacune des dérogations possibles.

NOTE : Pour chaque dérogation de vitesse possible, au moins six critères ou plus doivent être satisfaits.

N.B. Le tableau A a été conçu en fonction des caractéristiques habituelles des rues municipales au Québec en milieu bâti (dans une agglomération). Dans certains cas exceptionnels, l'aménagement de la rue est tel qu'un seul critère est suffisamment contraignant pour imposer à lui seul la limite de 30 km/h; par exemple, dans une rue où se succèdent une série de courbes horizontales prononcées, le conducteur ne pourra rouler de manière sécuritaire à une vitesse supérieure. Dans des cas semblables, il est souhaitable de procéder à une vérification de la vitesse pratiquée.

Toute modification de limite de vitesse à 30 km/h sur des chemins de plus de deux voies de circulation est à proscrire.

Pour réduire la limite de vitesse à 30 km/h quand moins de six critères sont satisfaits, la municipalité doit installer un type d'aménagement approprié pour amener les automobilistes à respecter cette limite.

TABLEAU A POUR CHEMINS D'AU PLUS DEUX VOIES DE CIRCULATION

Dérogation à l'article 328 du CSR, recommandée si
six critères ou plus sont satisfaits

EN MILIEU BÂTI

(dans une agglomération)

VITESSE PRÉVUE À L'ARTICLE 328 DU CSR		(50 km/h)
DÉROGATION À		30 km/h ⁽¹⁾
CRITÈRES	BARÈMES	RÉPONSES
Nombre de voies de circulation	1 (sens unique)	non
	2 (sens unique)	non
	2 (chemin bidirectionnel)	oui
Largeur de la surface pavée	sans stationnement < 6 m	oui
	stationnement ≥ 6 m	non
	avec stationnement < 8,5 m	oui ⁽²⁾
	stationnement ≥ 8,5 m	non ⁽²⁾
Distance de perspective visuelle (Dpv)	Dpv < 100 m	oui
	Dpv ≥ 100 m	non
Longueur de la zone homogène (Lzh)	Lzh < 500 m (seulement s'il s'agit de la longueur totale du chemin)	oui
	Lzh ≥ 500 m	non
Débit (DJMA)	DJMA < 2 000	oui
	DJMA ≥ 2 000	non
Hiérarchie routière	rue locale	oui
	collectrice municipale	non
	artère	non
Nombre d'accès/km (Na/km)	Na/km < 20	non
	Na/km ≥ 20	oui
Dégagement visuel latéral (Dvl) (à partir de la ligne axiale)	Dvl < 5 m	oui
	Dvl ≥ 5 m	non
TOTAL		

- (1) Un conducteur ne doit pas avoir à parcourir plus de 500 m à 30 km/h pour atteindre un chemin public où la vitesse est de 50 km/h et plus. Pour réduire la limite de vitesse à 30 km/h quand moins de six critères sont satisfaits, la municipalité doit installer un type d'aménagement approprié pour amener les automobilistes à respecter cette limite.
- (2) Quand l'utilisation réelle des espaces de stationnement (dont la largeur se situe généralement entre 2,0 m et 2,5 m par allée de stationnement) interfère avec la circulation au point de la confiner à une largeur de moins de 3,0 m par voie de circulation, un critère supplémentaire est satisfait (c'est-à-dire qu'il faut satisfaire à six critères sur neuf plutôt que six sur huit).

DESCRIPTION DES CRITÈRES DU TABLEAU B POUR CHEMINS D'AU PLUS DEUX VOIES DE CIRCULATION

➔ NOMBRE DE VOIES DE CIRCULATION

Le nombre de voies de circulation correspond au nombre total de voies de circulation d'un chemin public.

➔ LARGEUR DE LA SURFACE PAVÉE

En milieu bâti (dans une agglomération), il peut s'agir d'un chemin public où le stationnement est permis au moins d'un côté. Si, en milieu bâti (dans une agglomération), le stationnement est interdit, le barème est fixé à moins de 6 m ou 6 m et plus. La largeur considérée est celle des voies de circulation et de l'espace réservé au stationnement (généralement entre les bordures ou les trottoirs).

NOTE : • En milieu bâti (dans une agglomération), la surface pavée inclut les bandes cyclables si elles ne sont pas séparées des voies de circulation par une bordure continue.

- En milieu bâti (dans une agglomération), la marge de 8,5 m figurant au barème **avec stationnement** suppose que deux véhicules sont rarement stationnés au même niveau, de chaque côté des voies de circulation.

On doit utiliser le barème **avec stationnement** lorsque les espaces de stationnement sont couramment utilisés et que le taux de friction ou de contrainte est effectif.

Lorsque les espaces de stationnement sont peu ou pas utilisés, la largeur de 8,5 m inscrite au barème est trop large, et l'on doit se reporter au barème **sans stationnement**.

➔ DISTANCE DE PERSPECTIVE VISUELLE (Dpv)

La distance de perspective visuelle (Dpv) est la distance jusqu'où un conducteur peut apercevoir, sans obstacle visuel, un véhicule qui circule devant lui sur le chemin. Cette distance varie en fonction des courbes verticales ou horizontales.

NOTE : Si cette distance est trop variable, on utilise la plus courte.

➔ LONGUEUR DE LA ZONE HOMOGÈNE (Lzh)

La longueur de la zone homogène (Lzh) correspond à la longueur de la zone à l'étude ayant des propriétés physiques semblables sur tout son parcours : nombre de voies de circulation, largeur de la chaussée, débit de circulation, densité d'accès, dégagement visuel latéral, présence de trottoirs ou de fossés, etc.

➔ DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL (DJMA)

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) est le volume quotidien normal de circulation sur le chemin public (voir l'annexe VI, sur les méthodes de calcul).

➔ HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

La **rue locale** en milieu bâti (dans une agglomération) a pour fonction unique de fournir un accès aux propriétés riveraines. La circulation de transit y est donc pratiquement inexistante.

La **collectrice municipale** sert à la fois pour l'accès aux propriétés et pour la circulation de transit. Dans le tableau B, l'expression « collectrice municipale » englobe les voies publiques généralement appelées « locales de distribution » et « semi-collectrices ».

Les **artères** sont destinées à la circulation de transit sur une plus longue distance, même si elles sont aussi utilisées pour desservir les propriétés adjacentes.

➔ NOMBRE D'ACCÈS PAR KILOMÈTRE (Na/km)

Les catégories liées au nombre d'accès par kilomètre (Na/km) se divisent ainsi : accès résidentiels de cinq logements et moins; accès commerciaux, y compris les accès résidentiels de six logements et plus; accès industriels et institutionnels; accès principal de ferme avec bâtiments; et intersections de rues ou ruelles (pour chaque approche transversale).

NOTE : On donne les valeurs pondérées suivantes :

A - accès résidentiels desservant 5 logements et moins	= 1,0 ;
B - accès résidentiels desservant 6 logements et plus	= 1,5 ;
B - accès de commerces, industriels et institutionnels	= 1,5 ;
B - accès principal de ferme avec bâtiments	= 1,5 ;
B - intersections de rues ou ruelles (pour chaque approche transversale)	= 1,5 .

On pondère le nombre d'accès à 1 km comme suit :

$$\text{Na/km} = \frac{A + 1,5 B}{\text{Longueur en km}} \quad \text{où : } A = \text{nombre total d'accès de catégorie A} \\ B = \text{nombre total d'accès de catégorie B}$$

➔ DÉGAGEMENT VISUEL LATÉRAL (Dvl)

Le dégagement visuel latéral (Dvl) comprend la largeur de la surface pavée depuis la ligne du centre de la chaussée, la surface généralement gazonnée (banquette) entre la voie et le trottoir (s'il y en a un), le trottoir, le reste de l'emprise et la marge de recul des bâtiments.

NOTE : • Si la végétation de la banquette ou de la marge de recul est dense et très haute, cela constitue un obstacle visuel à considérer.

- Un stationnement latéral ayant un taux d'occupation élevé constitue également un obstacle visuel à considérer.

➔ TOTAL

Le total correspond à la somme des réponses affirmatives (**oui**) pour chacune des dérogations possibles.

NOTE : Pour chaque dérogation de vitesse possible, au moins six critères ou plus doivent être satisfaits.

N.B. Pour augmenter la limite de vitesse à 70 km/h, la municipalité doit effectuer une étude de vitesse et respecter au moins six critères.

DESCRIPTION DES CRITÈRES DU TABLEAU C POUR CHEMINS D'AU PLUS DEUX VOIES DE CIRCULATION

➔ NOMBRE DE VOIES DE CIRCULATION

Le nombre de voies de circulation correspond au nombre total de voies de circulation d'un chemin public.

➔ LARGEUR DE LA SURFACE PAVÉE

En milieu non bâti (hors agglomération), pour établir la largeur de la surface pavée on considère la largeur des voies de circulation et des accotements pavés, s'il y en a.

➔ DISTANCE DE PERSPECTIVE VISUELLE (Dpv)

La distance de perspective visuelle (Dpv) est la distance jusqu'où un conducteur peut apercevoir, sans obstacle visuel, un véhicule qui circule devant lui sur le chemin. Cette distance varie en fonction des courbes verticales ou horizontales.

NOTE : Si cette distance est trop variable, on utilise la plus courte.

➔ LONGUEUR DE LA ZONE HOMOGÈNE (Lzh)

La longueur de la zone homogène (Lzh) correspond à la longueur de la zone à l'étude ayant des propriétés physiques semblables sur tout son parcours : nombre de voies de circulation, largeur de la chaussée, débit de circulation, densité d'accès, dégagement visuel latéral, présence de trottoirs ou de fossés, etc.

➔ DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL (DJMA)

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) est le volume quotidien normal de circulation sur le chemin public (voir l'annexe VI, sur les méthodes de calcul).

➔ HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

La **rue locale** en milieu non bâti (hors agglomération) a pour fonction unique de fournir un accès aux propriétés riveraines. La circulation de transit y est donc pratiquement inexistante.

La **collectrice municipale** sert à la fois pour l'accès aux propriétés et pour la circulation de transit. Dans le tableau C, l'expression « collectrice municipale » englobe les voies publiques généralement appelées « locales de distribution » et « semi-collectrices ».

Les **artères** sont destinées à la circulation de transit sur une plus longue distance, même si elles sont aussi utilisées pour desservir les propriétés adjacentes.

➔ NOMBRE D'ACCÈS PAR KILOMÈTRE (Na/km)

Les catégories liées au nombre d'accès par kilomètre (Na/km) se divisent ainsi : accès résidentiels de cinq logements et moins; accès commerciaux, y compris les accès résidentiels de six logements et plus; accès industriels et institutionnels; accès principal de ferme avec bâtiments; et intersections de rues ou ruelles (pour chaque approche transversale).

NOTE : On donne les valeurs pondérées suivantes :

A - accès résidentiels desservant 5 logements et moins	= 1,0 ;
B - accès résidentiels desservant 6 logements et plus	= 1,5 ;
B - accès de commerces, industriels et institutionnels	= 1,5 ;
B - accès principal de ferme avec bâtiments	= 1,5 ;
B - intersections de rues ou ruelles (pour chaque approche transversale)	= 1,5 .

On pondère le nombre d'accès à 1 km comme suit :

$$\text{Na/km} = \frac{A + 1,5 B}{\text{Longueur en km}} \quad \text{où : } A = \text{nombre total d'accès de catégorie A} \\ B = \text{nombre total d'accès de catégorie B}$$

➔ DÉGAGEMENT VISUEL LATÉRAL (Dvl)

Le dégagement visuel latéral (Dvl) comprend la largeur de la surface pavée depuis la ligne du centre de la chaussée, la surface généralement gazonnée (banquette) entre la voie et le trottoir (s'il y en a un), le trottoir, le reste de l'emprise et la marge de recul des bâtiments.

NOTE : • Si la végétation de la banquette ou de la marge de recul est dense et très haute, cela constitue un obstacle visuel à considérer.

• Un stationnement latéral ayant un taux d'occupation élevé constitue également un obstacle visuel à considérer.

➔ TOTAL

Le total correspond à la somme des réponses affirmatives (**oui**) pour chacune des dérogations possibles.

NOTE : • Pour chaque dérogation de vitesse possible, au moins six critères ou plus doivent être satisfaits.

• En milieu non bâti (hors agglomération), il faut faire l'analyse du site en fonction des trois limites de vitesse dérogatoires possibles (50, 70 et 80 km/h) et choisir celle pour laquelle le plus grand nombre de critères sont satisfaits.

N.B. Le tableau C n'est pas conçu pour justifier à lui seul une hausse de la limite de vitesse en milieu non bâti (hors agglomération). Il faut être vigilant avant d'augmenter la vitesse en milieu non bâti (hors agglomération), lorsque au moins six critères le justifient. On doit vérifier si la géométrie de la route se prête à cette augmentation de la limite de vitesse (rayons de courbure, carrefours, etc.) et s'assurer de modifier la signalisation en conséquence.

TABLEAU C POUR CHEMINS D'AU PLUS DEUX VOIES DE CIRCULATION

Dérogação à l'article 328 du CSR, recommandée si
six critères ou plus sont satisfaits

EN MILIEU NON BÂTI

(hors agglomération)

VITESSE PRÉVUE À L'ARTICLE 328 DU CSR		(90 km/h routes pavées)		
DÉROGATIONS À		50 km/h	70 km/h	80 km/h
CRITÈRES	BARÈMES	RÉPONSES		
Nombre de voies de circulation	2 (chemin bidirectionnel)	oui	oui	oui
Largeur de la surface pavée	< 6,5 m	oui	oui	non
	≥ 6,5 m	non	oui	oui
Distance de perspective visuelle (Dpv)	Dpv < 100 m	E S ⁽¹⁾	E S ⁽¹⁾	E S ⁽¹⁾
	100 m ≤ Dpv < 150 m	oui	E S ⁽¹⁾	E S ⁽¹⁾
	150 m ≤ Dpv < 200 m	non	oui	non
	Dpv ≥ 200 m	non	oui	oui
Longueur de la zone homogène (Lzh)	Lzh < 500 m (seulement s'il s'agit de la longueur totale du chemin)	oui	non	non
	500 m ≤ Lzh < 1 km	oui	oui	non
	Lzh ≥ 1 km	Utilisation de la procédure du MTQ⁽²⁾		
Débit (DJMA)	DJMA < 2 000	oui	oui	oui
	2 000 ≤ DJMA < 10 000	oui	oui	oui
	DJMA ≥ 10 000	non	oui	oui
Hiérarchie routière	rue locale	oui	oui	non
	collectrice municipale	oui	oui	oui
	artère	non	oui	oui
Nombre d'accès/km (Na/km)	Na/km < 20	non	non	oui
	20 ≤ Na/km < 40	oui	oui	oui
	Na/km ≥ 40	E S ⁽¹⁾	E S ⁽¹⁾	E S ⁽¹⁾
Dégagement visuel latéral (Dvl) (à partir de la ligne axiale)	Dvl < 5 m	oui	oui	non
	Dvl ≥ 5 m	non	oui	oui
TOTAL				

(1) En milieu non bâti (hors agglomération), une telle situation ne devrait pas exister logiquement. Une étude de sécurité (ES) doit en pareil cas être réalisée. Une telle étude de sécurité doit se dérouler suivant les règles de l'art et porter, selon la nature du problème, sur l'analyse des éléments normatifs de la géométrie de la route, de l'environnement routier, de la circulation, du comportement des usagers, etc.

(2) Les critères inscrits au tableau C ne s'appliquent pas à des chemins de 1 km de longueur ou plus en milieu non bâti (hors agglomération). En lieu et place du tableau C, il faut impérativement utiliser la *Procédure de détermination de limite de vitesse sur le réseau routier supérieur du MTQ* présentée à l'annexe V, qui comprend les facteurs pertinents quant à l'analyse de ce type de chemin et qui est conçue pour fournir la réponse appropriée.

DESCRIPTION DES CRITÈRES DES TABLEAUX D ET E POUR CHEMINS À QUATRE VOIES (contiguës et séparées)

Un chemin à quatre voies contiguës est constitué de quatre voies de circulation qui se côtoient, les deux sens de circulation n'étant séparés que par la signalisation horizontale (marquage). Un chemin à quatre voies séparées comprend un terre-plein, avec ou sans bordures, qui sépare les deux voies de circulation d'une direction des deux voies en sens inverse. L'utilisation des tableaux D et E implique, en milieu bâti (dans une agglomération), l'analyse des deux limites de vitesse inscrites, soit 50 km/h et 70 km/h et, en milieu non bâti (hors agglomération), des trois limites de vitesse inscrites : 50 km/h, 70 km/h et 90 km/h.

➔ VITESSE PRATIQUÉE

La vitesse pratiquée est la vitesse réelle d'opération en fonction de la géométrie de la route, mais aussi des conditions climatiques, de l'état de la surface de roulement, de l'état physique du conducteur et de la condition du véhicule. La méthode à suivre pour obtenir la vitesse pratiquée des usagers à la valeur du 85^e centile est décrite au point 3 de l'annexe V.

NOTE : Après l'étude de vitesse, si l'écart de vitesse relevé au 85^e centile excède de 15 km/h ou plus la vitesse déterminée par le résultat d'analyse, une étude de sécurité doit être effectuée. L'étude de sécurité doit se dérouler suivant les règles de l'art et porter, selon la nature du problème, sur l'analyse des éléments normatifs de la géométrie de la route, y compris les distances de visibilité, de l'environnement routier, de la circulation, du comportement des usagers, etc.

➔ LARGEUR DE LA SURFACE PAVÉE

En milieu bâti (dans une agglomération), la surface pavée peut être un chemin public où le stationnement est permis au moins d'un côté. La largeur considérée est celle des voies de circulation et de l'espace réservé au stationnement, s'il y en a un (généralement entre les bordures ou les trottoirs).

NOTE : En milieu bâti (dans une agglomération), la surface pavée inclut les bandes cyclables si elles ne sont pas séparées des voies de circulation par une bordure continue permanente. On doit utiliser le barème **avec stationnement** lorsque les espaces de stationnement sont couramment utilisés et que le taux de friction ou de contrainte est effectif. Lorsque les espaces de stationnement sont peu ou pas utilisés, on doit se reporter au barème **sans stationnement**. En milieu non bâti (hors agglomération), on considère la largeur des voies de circulation et des accotements pavés, s'il y en a.

➔ HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

La **rue locale** a pour fonction unique de fournir un accès aux propriétés riveraines. La circulation de transit y est donc pratiquement inexistante.

La **collectrice municipale** sert à la fois pour l'accès aux propriétés et pour la circulation de transit. Dans les tableaux D et E, l'expression « collectrice municipale » englobe les voies publiques généralement appelées « locales de distribution » et « semi-collectrices ».

Les **artères** sont destinées à la circulation de transit sur une plus longue distance, même si elles sont aussi utilisées pour desservir les propriétés adjacentes.

Le **réseau régional** fait le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) et entre celles-ci et les agglomérations principales.

Le **réseau national** rassemble essentiellement les routes interrégionales et celles qui relient entre elles les agglomérations principales (généralement plus de 25 000 habitants).

Le barème **autres** comprend :

- les artères sur le réseau routier municipal;
- les routes collectrices de la classification fonctionnelle, sur le réseau routier du ministère des Transports du Québec;
- les routes régionales de la classification fonctionnelle, sur le réseau routier du ministère des Transports du Québec;
- les routes nationales de la classification fonctionnelle, sur le réseau routier du ministère des Transports du Québec.

➔ NOMBRE D'ACCÈS PAR KILOMÈTRE (Na/km)

Les catégories liées au nombre d'accès par kilomètre (Na/km) se divisent ainsi :

A - accès résidentiels desservant 5 logements et moins	= 1,0 ;
B - accès résidentiels desservant 6 logements et plus	= 1,5 ;
B - accès commerciaux, industriels et institutionnels	= 1,5 ;
B - accès principal de fermes avec bâtiments	= 1,5 ;
B - intersections de rues ou ruelles (pour chaque approche transversale)	= 1,5 .

Le nombre pondéré d'accès par kilomètre se calcule ainsi :

$$\text{Na/km} = \frac{A + 1,5 B}{\text{Longueur en km}} \quad \text{où : } A = \text{nombre total d'accès de catégorie A} \\ B = \text{nombre total d'accès de catégorie B}$$

➔ DÉGAGEMENT VISUEL LATÉRAL (Dvl)

Le dégagement visuel latéral (Dvl) comprend la largeur de la surface pavée depuis la ligne de rive de la chaussée, la surface généralement gazonnée (banquette) entre la voie et le trottoir (s'il y en a un), le trottoir même, le reste de l'emprise et la marge de recul des bâtiments.

NOTE : Si la végétation de la banquette ou de la marge de recul est dense et très haute, soit environ 1 m et plus par rapport à la chaussée, cela constitue un obstacle visuel à considérer. Un stationnement latéral ayant un taux d'occupation élevé constitue également un obstacle visuel à considérer.

➔ TOTAL

La limite de vitesse doit représenter, sous certaines conditions, le point d'équilibre raisonnable entre mobilité et sécurité. Le total correspond à la somme des réponses affirmatives (**oui**) pour chacune des colonnes de vitesse inscrites au tableau. On choisit celle pour laquelle le plus grand nombre de critères sont satisfaits.

NOTE : Pour chaque dérogation de vitesse possible, au moins quatre critères sur cinq doivent être satisfaits. Lorsque le résultat d'analyse ne totalise pas au moins quatre critères satisfaits sur cinq, une étude plus approfondie doit être effectuée, avant d'afficher une nouvelle limite de vitesse, en vue de définir la nature exacte de la problématique et d'apporter le correctif pertinent. Lorsque le résultat d'analyse comporte deux totaux égaux d'au moins quatre critères sur cinq, on doit favoriser la vitesse du tableau qui se rapproche le plus du résultat obtenu du 85^e centile inscrit au barème **Vitesse pratiquée**.

N.B. *Toute modification de limite de vitesse à 30 km/h sur des chemins à quatre voies de circulation et plus est à proscrire. Les tableaux D et E ne sont pas conçus pour justifier à eux seuls une hausse de la limite de vitesse en milieu non bâti (hors agglomération). Il faut être vigilant avant d'augmenter la vitesse dans ce milieu lorsque au moins quatre critères le justifient. On doit vérifier si la géométrie de la route se prête à cette augmentation de la limite de vitesse (rayons de courbure, carrefours, etc.) et s'assurer de modifier la signalisation en conséquence. L'aménagement du territoire, le cadre bâti et l'activité riveraine sont compris implicitement dans les critères **Nombre d'accès par kilomètre**, **Dégagement visuel latéral** et **Hiérarchie routière**. Les mouvements des véhicules sont reconnus comme étant en écoulement libre, puisqu'ils sont effectués et relevés selon les niveaux de service A ou B². Dans le cas de chemins à haut niveau de congestion réparti sur l'ensemble de la journée, par exemple de cinq à sept heures continues, les relevés pourraient être effectués durant une période de temps, le jour, où le niveau de service se rapproche le plus du niveau B.*

TABLEAU D

TABLEAU DE DÉTERMINATION DE LIMITE DE VITESSE POUR CHEMINS À QUATRE (4) VOIES CONTIGUËS SEULEMENT

Dérogação à l'article 328 du CSR,
recommandée si quatre critères ou plus sont satisfaits

VITESSE PRÉVUE À L'ARTICLE 328 DU CSR		Milieu bâti (50 km/h)		Milieu non-bâti (90 km/h)			
DÉROGATIONS À		50 km/h	70 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h	
CRITÈRES	BARÈMES	EN AGGLOMÉRATION		HORS AGGLOMÉRATION			
Vitesse pratiquée	$C_{85} < 65$ km/h	oui	non	oui	non	non	
	$65 \leq C_{85} < 85$	non	oui	non	oui	non	
	$C_{85} \geq 85$ km/h	non	oui	non	non	oui	
Largeur de la surface pavée ⁽¹⁾	Entre bordures et/ou trottoirs	sans stationnement $\leq 15,0$ m	oui	non	oui	oui	non
		stationnement $> 15,0$ m	non	oui	non	non	oui
	Sans bordures ni trottoirs	avec stationnement $\leq 19,0$ m	oui	non	N.A.	N.A.	N.A.
		stationnement $> 19,0$ m	non	oui	N.A.	N.A.	N.A.
	Sans bordures ni trottoirs	sans accotements pavés $\leq 14,0$ m	N.A.	N.A.	oui	oui	non
		accotements pavés $> 14,0$ m	N.A.	N.A.	non	non	oui
	avec accotements pavés $\leq 16,0$ m	oui	non	oui	oui	non	
	accotements pavés $> 16,0$ m	non	oui	non	non	oui	
Hiérarchie routière	rue locale	oui	non	oui	oui	non	
	collectrice municipale	oui	oui	non	oui	oui	
	autres	oui	oui	non	non	oui	
Nombre d'accès/km ⁽²⁾ (Na/km)	$20 \leq$ Na/km < 20	N.A.	N.A.	non	oui	oui	
	Na/km < 40	oui	oui	non	oui	non	
	Na/km ≥ 40	oui	non	N.A.	N.A.	N.A.	
Dégagement visuel latéral ⁽³⁾ (Dvl) (à partir de la ligne de rive)	Dvl $\leq 5,0$ m	oui	non	oui	non	non	
	Dvl $> 5,0$ m	non	oui	non	oui	oui	
TOTAL							

(1) Les valeurs inscrites au barème du critère **Largeur de la surface pavée** s'appliquent pour l'ensemble des deux sens de la circulation traités globalement.

(2) Le critère **Nombre d'accès/km** comptabilise le total des accès relevé des deux côtés de la chaussée.

(3) Si la végétation de la banquette ou de la marge de recul est dense et très haute, cela constitue un obstacle visuel à considérer. De même en est-il d'un stationnement latéral ayant un taux d'occupation élevé. La hauteur de l'obstacle visuel doit être d'au moins 1 m au-dessus de la surface de la chaussée.

N.A. Une telle situation ne devrait pas exister théoriquement.

TABLEAU E

TABLEAU DE DÉTERMINATION DE LIMITE DE VITESSE POUR CHEMINS À QUATRE (4) VOIES SÉPARÉES SEULEMENT

Dérogação à l'article 328 du CSR,
recommandée si quatre critères ou plus sont satisfaits

VITESSE PRÉVUE À L'ARTICLE 328 DU CSR		Milieu bâti (50 km/h)		Milieu non-bâti (90 km/h)			
DÉROGATIONS À		50 km/h	70 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h	
CRITÈRES		BARÈMES		EN AGGLOMÉRATION		HORS AGGLOMÉRATION	
Vitesse pratiquée	$C_{85} < 65$ km/h	oui	non	oui	non	non	
	$65 \leq C_{85} < 85$	non	oui	non	oui	non	
	$C_{85} \geq 85$ km/h	non	oui	non	non	oui	
Largeur de la surface pavée ⁽¹⁾	Entre bordures et/ou trottoirs	sans stationnement $\leq 8,0$ m	oui	non	oui	oui	non
		stationnement $> 8,0$ m	non	oui	non	non	oui
		avec stationnement $\leq 10,0$ m	oui	non	N.A.	N.A.	N.A.
	Sans bordures ni trottoirs	stationnement $> 10,0$ m	non	oui	N.A.	N.A.	N.A.
		sans accotements pavés $\leq 7,0$ m	N.A.	N.A.	oui	oui	non
		accotements pavés $> 7,0$ m	N.A.	N.A.	non	non	oui
Hiérarchie routière	avec accotements pavés $\leq 9,0$ m	oui	non	oui	oui	non	
	accotements pavés $> 9,0$ m	non	oui	non	non	oui	
	rue locale	oui	non	oui	oui	non	
Nombre d'accès/km ⁽²⁾ (Na/km)	collectrice municipale	oui	oui	non	oui	oui	
	autres	oui	oui	non	non	oui	
	$20 \leq$ Na/km < 20	N.A.	N.A.	non	oui	oui	
Dégagement visuel latéral ⁽³⁾ (Dvl) (à partir de la ligne de rive)	Na/km < 40	oui	oui	non	oui	non	
	Na/km ≥ 40	oui	non	N.A.	N.A.	N.A.	
	Dvl $\leq 5,0$ m	oui	non	oui	non	non	
TOTAL	Dvl $> 5,0$ m	non	oui	non	oui	oui	

- (1) Les valeurs inscrites au barème du critère **Largeur de la surface pavée** s'appliquent pour chacun des deux sens de la circulation traités indépendamment.
La valeur la plus restrictive entre les deux côtés du chemin doit être retenue pour l'application au tableau.
- (2) Le critère **Nombre d'accès/km** comptabilise les accès relevés du côté droit de la chaussée ainsi que les ouvertures du côté gauche dans le terre-plein central.
- (3) Si la végétation de la banquette ou de la marge de recul est dense et très haute, cela constitue un obstacle visuel à considérer. De même en est-il d'un stationnement latéral ayant un taux d'occupation élevé. La hauteur de l'obstacle visuel doit être d'au moins 1 m au-dessus de la surface de la chaussée. La moyenne de dégagement visuel latéral la plus restrictive entre les deux côtés du chemin doit être retenue pour l'application au tableau.
- N.A. Une telle situation ne devrait pas exister théoriquement.