



# TRAFFIC CALMING AND SPEED LIMIT POLICY

---

**MUNICIPALITY OF CHELSEA**

100 chemin Old Chelsea, Chelsea QC J9B 1C1

Tel.: 819-827-1124 Fax: 819-827-2672 [www.chelsea.ca](http://www.chelsea.ca)

## Contents

<b>Preamble</b>	<b>3</b>
<b>1. Foundations and values</b>	<b>3</b>
<b>2. Objectives</b>	<b>3</b>
<b>3. Scope of application</b>	<b>4</b>
<b>4. Legal references and interpretation</b>	<b>4</b>
<b>5. Definitions</b>	<b>4</b>
5.1. Highway Safety Code (HSC.)	4
5.2. Standard	4
5.3. Traffic control device	4
5.4. Provincial standards for road signs and signals	4
5.5. Traffic calming measures	4
5.6. Reques	5
5.7. Playground zone	5
5.8. School zone	5
5.9. Neighbourhood collector and local roads	5
5.10. Main collector roads	5
5.11. Arterial roads	5
5.12. Regional roads	5
<b>6. Setting speed limits</b>	<b>6</b>
6.1. School and playground zones	6
6.2. 30 km/h speed limit	7
6.3. 40 km/h speed limit	7
6.4. 50 km/h speed limit	7
6.5. 70 km/h and 60 km/h speed limit	7
<b>7. Traffic calming eligibility requirements</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>8. Location priority</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>9. Traffic calming measures</b>	<b>8</b>
9.1. Vertical deflections	8
9.1..1. Speed humps	9
9.1..2. Speed cushions (roads used by emergency services)	9
9.1..3. Raised intersections	9
9.2. Flexible slowdown bollards	9
9.3. Novel traffic calming measures	9
<b>10. Local speeding awareness</b>	<b>9</b>
<b>11. Request for exemption from established speed limits</b>	<b>10</b>
<b>12. Financial issues</b>	<b>10</b>
<b>13. Shared responsibilities</b>	<b>10</b>
<b>14. Review</b>	<b>10</b>
<b>15. Information</b>	<b>11</b>
<b>16. Responsibility for this policy</b>	<b>11</b>

---

<b>Appendix 1</b>	<b>12</b>
<b>Traffic calming eligibility requirements</b>	<b>12</b>
<b>Appendix 2</b>	<b>13</b>
<b>Ranking eligible traffic calming locations by priority</b>	<b>13</b>
<b>Appendix 3</b>	<b>14</b>
<b>Assessment grids for speed limit exemptions requests (from MTQ's <i>Manual for Setting Speed Limits</i>)</b>	<b>14</b>

## **PREAMBLE**

The Municipality's roads are generally safe and up to road-design standards. There are however many drivers who drive irresponsibly on them, compromising the safety and quality of life of the community. The purpose of traffic calming is to make roads safer than what the standards prescribe and to make people feel safer.

For traffic calming measures to work, they must be accompanied by police action to prevent and suppress unsafe driving as well as by campaigns to inform, educate, and raise awareness.

Please note that the Municipality of Chelsea also has an Active Transportation Master Plan and a Sustainable Development Action Plan. Public Works and Infrastructure will apply this policy in such a way as to complement them.

## **1. FOUNDATIONS AND VALUES**

The Municipality of Chelsea:

- 1.1. Acknowledges the importance of having a clear procedure for making decisions about traffic calming measures; a procedure that applies to all requests, whether from the public or from municipal departments, for traffic calming measures to be applied.
- 1.2. Strives to be fair and transparent in how it handles requests, without favouritism or discrimination of any kind.
- 1.3. Encourages a safe environment for active transportation.

## **2. OBJECTIVES**

- 2.1. Provide a safe and peaceful environment for everyone;
- 2.2. Ensure the highest standards of public service;
- 2.3. Be transparent in how decisions are made;
- 2.4. Ensure municipal departments work with residents as partners;
- 2.5. Manage traffic effectively;
- 2.6. Ensure a standardized and consistent response;
- 2.7. Streamline and standardize how requests are handled.

### 3. SCOPE OF APPLICATION

This policy applies to the treatment of any request relating to traffic calming measures on public roads, whether it comes from the community or from a municipal department.

### 4. LEGAL REFERENCES AND INTERPRETATION

The Municipality of Chelsea applies this policy within the framework of the *Highway Safety Code* and the provincial standards for traffic control devices.

### 5. DEFINITIONS

#### 5.1. HIGHWAY SAFETY CODE (HSC)

- The *Highway Safety Code* governs the use of vehicles on public highways and, in specified cases, on certain private roads and lands, and pedestrian, cyclist and other road user traffic on public highways. All Québec road system managers and users are required to comply with it.

#### 5.2. STANDARD

- A Technical Specification, or other document, available to the public and drafted with the cooperation and agreement or approval of all interested parties based on the combined findings of science, technology, and experience.

#### 5.3. TRAFFIC CONTROL DEVICE

- Sign, visible or audible signal, pavement marking or other device to prohibit, regulate, or control traffic flow or parking, or to provide information.

#### 5.4. PROVINCIAL STANDARDS FOR ROAD SIGNS AND SIGNALS

- The traffic control standards manual, specifically *Volume V: Traffic Control Devices*, Parts 1 and 2, issued by Les Publications du Québec, has the force of law, as per Section 289 of the *Highway Safety Code*.

#### 5.5. TRAFFIC CALMING MEASURES

- Traffic calming is based on a combination of physical, tangible measures, to mitigate the negative effects of motor vehicle use, modify driver behaviour, and improve conditions for other road users.

## **5.6. REQUEST**

- A request is an application for an operational response from a municipal department or departments. Requests may be internal, external, urgent, high-priority, regular, or for planning.

## **5.7. PLAYGROUND ZONE**

- Section of a public road that borders on a public park with play structures for children or an unfenced area for a specific sport or activity such as soccer, tennis, basketball, football, hockey, or skateboarding and identified by the requisite signs.

## **5.8. SCHOOL ZONE**

- Section of a public road that borders on the grounds of an institution of education and that is marked by the requisite traffic control devices.

## **5.9. NEIGHBOURHOOD COLLECTOR OR LOCAL ROADS**

- Roads serving to connect local residential properties characterized by route contours, stops, low speeds, and local traffic that make them unsuitable for through traffic. Neighbourhood collector and local roads may be urban or rural depending on whether they are inside or outside the urban perimeter.

## **5.10. MAIN COLLECTOR ROAD**

- Roads that carry traffic to and from neighbourhood collectors. They serve both to connect residential properties and to carry traffic between local and arterial roads.

## **5.11. ARTERIAL ROADS**

- Roads mainly carrying through traffic. Traffic continues for greater distances on such roads. Arterial roads have the secondary function of connecting adjacent properties. They serve to link the different parts of a population centre together. They connect to the highways of the main highway system operated by Ministère des Transports du Québec and the arterial and collector roads in municipalities.

## **5.12. REGIONAL ROADS**

- Roads that connect secondary population centres (generally a population of 5,000 to 25,000) with urban agglomerations.

## 6. SPEED LIMITS

Speed limits are determined with reference to the following materials:

- Ministère des Transports du Québec, *Manual for Setting Speed Limits on Municipal Road Networks*;
- *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain* (Speed management on urban roads), Ministère des Transports du Québec;
- *Highway Safety Code*;
- *Canadian Guide to Neighbourhood Traffic Calming*.

The table below summarizes the proposed speed limits:

Speed limit	Road type	Conditions
30 km/h	School and playground zones by local or neighbourhood collector roads	6.1
	Local residential roads	6.2
40 km/h	Local residential roads and neighbourhood collector roads with dense residential or commercial activity	6.3
50 km/h	Arterial, main collector, and local roads	6.4
	Some school and playground zones	See standards in the reference materials
60–70 km/h	Arterial roads and main collectors with 4 or more lanes Collector roads	6.5

Table 1: Proposed speed limits by road class

### 6.1. SCHOOL AND PLAYGROUND ZONES

A school zone is a section of road that borders on the grounds of an institution of primary or secondary education. The length of road marked off for a school zone should be at least 100 m in urban areas and at least 200 m in rural areas.

A playground zone is a section of road at least 50 m in length that borders public recreational facilities used primarily by children.

Examples of playground zones include such outdoor facilities as parks, play structures, sports fields, swimming pools, water parks, skating rinks, and toboggan and related slopes.

## 6.2. 30 KM/H SPEED LIMIT

A 30 km/h speed limit may be set for local roads, defined as roads with an annual average daily traffic (AADT) of less than 500 vehicles a day.

This speed limit is only recommended when other measures (such as engineering, awareness, or monitoring) are not applied. A 30 km/h speed limit should only be posted on existing roads that meet the following criteria, otherwise drivers are unlikely to obey the speed limit:

- Rolling width (width of traffic lanes) of less than 6 m
- People are allowed to park on the street and there are often parked cars.
- The distance for a driver to get to a road with a higher speed limit is no more than 500 m.

## 6.3. 40 KM/H SPEED LIMIT

A speed limit of 40 km/h is currently in place on local roads and neighbourhood collectors under By-Law 949-15 on municipal works. A 40 km/h speed limit may also be set for collector roads in areas of dense commercial or residential activity.

A 40 km/h speed limit should only be posted on existing roads that meet the following criteria, otherwise drivers are unlikely to obey the speed limit:

- There is no more than one lane in either direction.
- The width of the roadway is between 8 m and 10 m.
- Preferably, the distance for a driver to get to a road with a higher speed limit is no more than 1,000 m.

## 6.4. 50 KM/H SPEED LIMIT

The Highway Safety Code sets 50 km/h as the default speed limit for built-up areas except on autoroutes. A 50 km/h speed limit may therefore be appropriate for most urban roads.

## 6.5. 60 KM/H OR 70 KM/H SPEED LIMIT

A 60 km/h or 70 km/h speed limit may be considered for arterial and main collector roads. A difference of 20 km/h between speed limits is strongly recommended as a way to encourage better driving. That's why 70 km/h is generally used as the next step up from a 50 km/h zone.

# 7. TRAFFIC CALMING ELIGIBILITY REQUIREMENTS

The Traffic Calming Eligibility Requirements are described in **Appendix 1**.

The Municipality of Chelsea shall examine the eligibility requirements to determine whether a given site is suitable for traffic calming measure(s).

Note that Public Works and Infrastructure reserves the right to recommend traffic calming in areas where analysis indicates a high risk for people's health and safety irrespective of the requirements in Appendix 1.

The following table summarizes the requirements relating to speed and possible actions:

Posted speed limit  Type of action	30 km/h	40 km/h	50 km/h
	Actual speed (85th percentile)*		
No action	Under 40 km/h	Under 50 km/h	Under 60 km/h
Local speeding awareness	40 to 45 km/h	50 to 55 km/h	60 to 65 km/h
Traffic calming measure	45 km/h and over	55 km/h and over	65 km/h and over

\* The actual speed of the 85th percentile is the maximum speed that 85% of free-flowing traffic (not blocked by other vehicles) is going.

## 8. LOCATION PRIORITY

It is possible that some eligible areas may not get traffic calming in a given year, depending on the budget. In these situations, locations will be ranked in order of priority annually, with new eligible locations included.

Locations are assigned priority rankings to make sure that all eligible locations are automatically given due consideration. Playground and school zones are automatically assigned a higher priority than other locations, independently of their point score. See **Appendix 2**.

## 9. TRAFFIC CALMING MEASURES

### 9.1. VERTICAL DEFLECTIONS

There are three traffic calming measures based on vertical deflection permitted for use on public roads:

**9.1..1. SPEED HUMPS**

- Standard (30 km/h limit for school and playground zones)
- Speed table cushion (40 to 50 km/h zones)

**9.1..2. SPEED CUSHIONS (ROADS USED BY EMERGENCY SERVICES)**

- Standard (30 km/h limit for school and playground zones)
- Speed table cushion (40 to 50 km/h zones)

**9.1..3. RAISED INTERSECTIONS****9.2. FLEXIBLE SLOWDOWN BOLLARDS**

The use of flexible slowdown bollards and markers is only permitted if there is enough rolling width for all road users (motorists, cyclists, pedestrians etc.) to use the road safely. Roads with a paved surface less than 9 m wide are subject to a mandatory feasibility assessment.

Bollards are a seasonal measure only and are removed for the winter.

**9.3. NOVEL TRAFFIC CALMING MEASURES**

Other traffic calming measures not listed in this policy may also be considered. However, new measures must first be evaluated by Public Works and Infrastructure. Various measures include:

- Road-surface markings to raise user awareness
  - Examples: pictograms in school zones, directional dividing lines, edge lines, pedestrian crossings;
- Changes to existing traffic control devices:
  - Examples: adding a speed limit sign, new slowdown signs to raise user awareness;
- New bike lanes
  - In places where bike lanes are possible for purposes of laying the groundwork for active transportation and raising user awareness.

Any new traffic calming measure may, at the discretion of Public Works and Infrastructure, be implemented on a trial basis, for assessment. A second assessment may be required depending on trial results to inform a decision regarding the measure.

**10. LOCAL SPEEDING AWARENESS**

When this eligibility requirement is met, area residents may join together to develop a local speeding awareness campaign.

Local awareness initiatives will be the responsibility of area residents, with the support of Public Works and Infrastructure and their Municipal Councillor. Local awareness initiatives aim to inform and remind users of local roads to be safe on their local roads and streets. Actions do need to be approved by the Municipality before implementation.

## 11. REQUEST FOR EXEMPTION FROM ESTABLISHED SPEED LIMITS

Requests for exemptions from the speed limits given in this policy or the *Highway Safety Code* are subject to analysis by Public Works and Infrastructure, primarily in reference to the grids in MTQ's *Manual for Setting Speed Limits on Municipal Road Networks* (see Appendix 3) as well as the appendices to this policy. Here is a list of those grids:

- Table A: Request to lower a speed limit to 30 km/h in a built-up area
- Table B: Request to raise a speed limit to 70 km/h in a built-up area
- Table C: Request for an exemption for two-lane roads outside a built-up area
- Table D: Request for an exemption for roads with four joined lanes
- Table E: Request for an exemption for roads with four separated lanes

## 12. FINANCIAL CONSIDERATIONS

When a traffic calming measure is approved under the eligibility requirements of this policy, the cost of studies and construction under this policy will be covered by the Municipality.

When the eligibility requirements are not fulfilled and a traffic calming measure is therefore not approved, the cost of studies and any construction under this policy will be covered through a special local improvements tax on residents of the area involved.

If the residents agree to pay for traffic calming measures in a location that does not fulfil the traffic requirements, only permanent physical measures may be used. The use of flexible slowdown bollards and markers will not be considered among the potential traffic calming measures.

## 13. SHARED RESPONSIBILITIES

Responsibility for processing requests for traffic calming measures on public roads is shared between Public Works and Infrastructure, the Police Department, and Communication Services.

## 14. REVIEW

To keep pace with changes in the field, this policy will be reviewed at least every twenty-four (24) months. This policy will remain in force until Council passes a resolution adopting its update.

**15. INFORMATION**

For further information on this policy, please contact the Director of Public Works and Infrastructure.

**16. RESPONSIBILITY FOR THIS POLICY**

The Director General's Office, or any person it may designate for that purpose, is responsible for the application of this policy.

---

John-David McFaul  
Director General and Secretary-Treasurer

---

Caryl Green  
Mayor

## APPENDIX 1

### TRAFFIC CALMING ELIGIBILITY REQUIREMENTS

Criteria	Respecting	Requirement
A) Road environment	Posted speed limit	The posted speed limit must be no more than 50 km/h.
	Road class	The road must be classed as a local or collector road.
	Vertical curve	The grade of the road may not exceed 8%.
	Horizontal curve	Traffic calming measures may not be applied on, or on the approach to, a curve that constitutes a safety risk for road users, with the exception of flexible bollards or markers.
B) Traffic	Speed of traffic	<p>The 85th percentile for actual speed must be at least 15 km/h above the posted speed limit.</p> <p>Near a tight curve with a sight stopping distance shorter than standard, flexible bollards may be used if the 85th percentile for actual speed is at least 10 km/h above the posted speed limit.</p> <p>A local speeding awareness campaign may be undertaken if the 85th percentile for actual speed is at least 10 km/h above the posted speed limit.</p>
	Traffic flow	<p>Traffic flow must be at least 400 vehicles per day.</p> <p>Flow must be at least 200 vehicles a day if the actual speed of the 85th percentile is 20 km/h over the posted speed limit.</p> <p>The minimum traffic flow is not applied if the actual speed of the 85th percentile is 25 km/h above the posted speed limit.</p>
Miscellaneous	Emergency and other important routes	Vertical deflections (speed bumps, speed humps, etc.) may not be put on roads serving as main emergency routes; arterial roads; commercial and industrial collector roads; or on main public transit routes.

## APPENDIX 2

### RANKING ELIGIBLE TRAFFIC CALMING LOCATIONS BY PRIORITY

Respecting	Indicators	Maximum score
1) Speed of traffic	2.5 points per km/h when the 85th percentile is above the policy's eligibility threshold.	35
2) Traffic flow	1 point per 300 vehicles/day.	15
3) Collisions	5 points for every accident involving a vulnerable user (e.g., pedestrians, cyclists, large wildlife).	15
4) Pedestrian traffic	7.5 points for each source of pedestrian traffic near (+ or - 200 m) the location (seniors' centre, daycare, community centre, church, etc.) Businesses are not considered sources of pedestrian traffic. Schools and playgrounds are not counted as sources of pedestrian traffic points for locations inside school or playground zones.*	15
5) Lack of sidewalk	10 points for a collector road without a continuous sidewalk on either side 5 points for any other road without a continuous sidewalk.	10
6) Cyclists present	5 points for an official bicycle notice on the road surface (bike lane, designated bike route, etc.)	5
7) Pedestrian facilities	5 points for a school safety corridor or crosswalk.	5

\*Playground and school zones are automatically assigned a higher priority than other locations, independently of their point score.

**APPENDIX 3**  
**ASSESSMENT GRIDS FOR SPEED LIMIT EXEMPTION REQUESTS (EXCERPT FROM MTQ**  
***MANUAL FOR SETTING SPEED LIMITS*)**

# TABLEAUX ET ANNEXES

# DESCRIPTION DES CRITERES 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 :

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

## ➔ 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.**

**40** 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 <sup>(1)</sup>
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 ≥ 6 m	oui non
	avec stationnement	< 8,5 m ≥ 8,5 m	oui <sup>(2)</sup> non <sup>(2)</sup>
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 qu'à 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.

# TABLEAU B 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		70 km/h <sup>(1)</sup>
CRITÈRES	BARÈMES	RÉPONSES
Nombre de voies de circulation	1 (sens unique)	oui
	2 (sens unique)	oui
	2 (chemin bidirectionnel)	oui
Largeur de la surface pavée	sans stationnement < 6 m	non
	stationnement ≥ 6 m	oui
	avec stationnement < 8,5 m	non
	stationnement ≥ 8,5 m	oui
Distance de perspective visuelle (Dpv)	Dpv < 150 m	non
	Dpv ≥ 150 m	oui
Longueur de la zone homogène (Lzh)	Lzh < 1 Km (seulement s'il s'agit de la longueur totale du chemin)	non
	Lzh ≥ 1 Km	oui
Débit (DJMA)	DJMA < 10 000	non
	DJMA ≥ 10 000	oui
Hiérarchie routière	rue locale	non
	collectrice municipale	non
	artère	oui
Nombre d'accès/km (Na/km)	Na/km < 40	oui
	Na/km ≥ 40	non
Dégagement visuel latéral (Dvl) (à partir de la ligne axiale)	Dvl < 5 m	non
	Dvl ≥ 5 m	oui
TOTAL		

(1) Pour augmenter la limite de vitesse à 70 km/h, la municipalité doit effectuer une étude de vitesse et respecter au moins six des 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 :

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

## ➔ 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

Dérogation 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 ≥ 6,5 m	oui non	oui oui	non oui
Distance de perspective visuelle (Dpv)	Dpv < 100 m 100 m ≤ Dpv < 150 m 150 m ≤ Dpv < 200 m Dpv ≥ 200 m	E S <sup>(1)</sup> oui non non	E S <sup>(1)</sup> E S <sup>(1)</sup> oui oui	E S <sup>(1)</sup> E S <sup>(1)</sup> non oui
Longueur de la zone homogène (Lzh)	Lzh < 500 m (seulement s'il s'agit de la longueur totale du chemin) 500 m ≤ Lzh < 1 km Lzh ≥ 1 km	oui oui Utilisation de la procédure du MTQ <sup>(2)</sup>	non oui	non non
Débit (DJMA)	DJMA < 2 000 2 000 ≤ DJMA < 10 000 DJMA ≥ 10 000	oui oui non	oui oui oui	oui oui oui
Hierarchie routière	rue locale collectrice municipale artère	oui oui non	oui oui oui	non oui oui
Nombre d'accès/km (Na/km)	Na/km < 20 20 ≤ Na/km < 40 Na/km ≥ 40	non oui E S <sup>(1)</sup>	non oui E S <sup>(1)</sup>	oui oui E S <sup>(1)</sup>
Dégagement visuel latéral (Dvl) (à partir de la ligne axiale)	Dvl < 5 m Dvl ≥ 5 m	oui non	oui oui	non 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<sup>e</sup> centile est décrite au point 3 de l'annexe V.

**NOTE :** Après l'étude de vitesse, si l'écart de vitesse relevé au 85<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 B<sup>22</sup>. 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 <sub>85</sub> < 65 km/h			oui	non	oui	non	non
	65 ≤ C <sub>85</sub> < 85			non	oui	non	oui	non
	C <sub>85</sub> ≥ 85 km/h			non	oui	non	non	oui
Largeur de la surface pavée <sup>(1)</sup>	Entre bordures et/ou trottoirs	sans stationnement	≤ 15,0 m	oui	non	oui	oui	non
			> 15,0 m	non	oui	non	non	oui
		avec stationnement	≤ 19,0 m	oui	non	N.A.	N.A.	N.A.
		> 19,0 m	non	oui	N.A.	N.A.	N.A.	
	Sans bordures ni trottoirs	sans accotements pavés	≤ 14,0 m	N.A.	N.A.	oui	oui	non
			> 14,0 m	N.A.	N.A.	non	non	oui
avec accotements pavés		≤ 16,0 m	oui	non	oui	oui	non	
	> 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 <sup>(2)</sup> (Na/km)	20 ≤	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 <sup>(3)</sup> (Dvl) (à partir de la ligne de rive)	Dvl	≤	5,0 m	oui	non	oui	non	non
		>	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

Dérogation 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 <sub>85</sub> < 65 km/h		oui	non	oui	non	non	
	65 ≤ C <sub>85</sub> < 85		non	oui	non	oui	non	
	C <sub>85</sub> ≥ 85 km/h		non	oui	non	non	oui	
Largeur de la surface pavée <sup>(1)</sup>	Entre bordures et/ou trottoirs	sans stationnement ≤ 8,0 m	oui	non	oui	oui	non	
		> 8,0 m	non	oui	non	non	oui	
		avec stationnement ≤ 10,0 m	oui	non	N.A.	N.A.	N.A.	
	> 10,0 m	non	oui	N.A.	N.A.	N.A.		
	Sans bordures ni trottoirs	sans accotements pavés ≤ 7,0 m	N.A.	N.A.	oui	oui	non	
		> 7,0 m	N.A.	N.A.	non	non	oui	
avec accotements pavés ≤ 9,0 m		oui	non	oui	oui	non		
> 9,0 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 <sup>(2)</sup> (Na/km)	20 ≤	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 <sup>(3)</sup> (Dvl) (à partir de la ligne de rive)	Dvl	≤ 5,0 m	oui	non	oui	non	non	
		> 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 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.