



Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal



Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal

La détermination des limites de vitesse constitue une démarche essentielle pour garantir une vitesse de circulation appropriée et, plus largement, pour améliorer la sécurité routière. Il est donc important de bien connaître les aspects techniques et juridiques qui interviennent dans la gestion des limites de vitesse.

Ce document synthèse concerne plus particulièrement le réseau routier municipal. Il s'adresse aux élus, aux gestionnaires et au personnel technique des municipalités, du ministère des Transports du Québec et des firmes de consultants.

Il a pour objectifs de :

- faciliter les décisions en matière de détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal;
- préciser les modalités d'application de la réglementation en la matière;
- permettre aux intervenants de partager la même information;
- favoriser la cohérence des pratiques dans les différentes municipalités du Québec, tout en considérant les caractéristiques de chaque milieu.

Le document présente des exemples de situations types correspondant à chaque limite de vitesse, pour aider les intervenants à orienter rapidement leurs décisions. Le *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal*¹ fournit des indications plus détaillées pour déterminer la limite de vitesse la plus appropriée en fonction du milieu environnant.

1. Ministère des Transports du Québec, *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal*, 2002, 68 pages (document en révision)

Contexte

À la suite du dépôt par la Table québécoise de la sécurité routière (TOSR) de son premier rapport de recommandations, en juillet 2007, la ministre des Transports a annoncé six actions gouvernementales prioritaires concernant la vitesse excessive, l'alcool au volant, le projet pilote de cinémomètres photographiques et de caméras aux feux rouges, le téléphone cellulaire, les limiteurs de vitesse pour certains véhicules lourds et l'accès graduel à la conduite.

Ces mesures ont par la suite été introduites dans le projet de loi n° 42 modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, sanctionné le 21 décembre 2007 par l'Assemblée nationale. Le projet de loi introduit également de nouvelles dispositions concernant la réglementation des limites de vitesse sur le réseau routier municipal.

Ainsi, une municipalité qui adopte un règlement pour modifier une limite de vitesse sur un chemin public sous sa responsabilité n'est plus tenue de le faire approuver par le ministre des Transports. Depuis le 21 décembre 2007, elle doit transmettre le règlement au ministre dans un délai de 15 jours suivant son adoption, accompagné d'un plan d'information et de signalisation. À moins d'un désaveu publié dans la *Gazette officielle du Québec*, le règlement entre en vigueur 90 jours après son adoption (article 626 du Code de la sécurité routière).

Modification de la limite de vitesse de 50 km/h à 30 km/h ou 40 km/h dans un ensemble de rues (quartier)

Une telle modification pourrait être envisagée dans les conditions suivantes :

- Il s'agit d'un ensemble de rues homogènes comprises à l'intérieur d'un secteur généralement urbain, dont les caractéristiques correspondent aux situations types décrites dans le tableau.
- Des actions visant le respect de la vitesse devraient être mises en œuvre à l'intérieur du quartier lorsque nécessaire.
- Une signalisation indique la limite de vitesse aux entrées du secteur².

2. Selon les normes de signalisation routière (*Tome V – Signalisation*).

Exemples de situations types



90 km/h



80 km/h

Vitesses en milieu rural, variant selon la géométrie de la route

Milieu

En milieu non bâti (hors agglomération)

Catégories de chemins

Artères
Collectrices municipales
Notamment : rangs asphaltés

Usages et fonctions

Circulation motorisée prépondérante
Transit
Accès directs occasionnels

Caractéristiques géométriques

Deux voies et plus³
Géométrie confortable

Deux voies et plus³
Contraintes de géométrie (voies étroites, courbes prononcées, relief...)

Si présence significative de cyclistes : prise en considération et aménagements adéquats

Vitesse pratiquée

Autres conditions

Pour une étude plus détaillée

Voir les tableaux C, D et E du guide⁴

Signalisation de la limite de vitesse

À chaque changement de limite de vitesse
Rappels : à des intervalles d'au plus 15 km

Actions visant le respect des limites de vitesse

Contrôle policier
Éducation des conducteurs

3. Nombre de voies dans les deux directions

4. Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal, op.cit.



70 km/h



60 km/h

Vitesses correspondant à des zones de transition

En milieu bâti ou non (dans une agglomération ou non)

En milieu mixte
Bâti : inconstant, asymétrique

Artères
Collectrices municipales

Notamment : chemins en gravier⁵

Circulation motorisée prépondérante
Transit sur une distance limitée
Présence possible de piétons et cyclistes

Notamment :
- Transition entre le milieu rural ou une autoroute et le milieu urbain
- Traversée d'un hameau en milieu rural
- Zone avec peu d'intersections ou d'accès directs en milieu urbain

Deux voies et plus⁶

Quatre voies et plus⁶

Si présence significative de piétons ou cyclistes : prise en considération et aménagements adéquats

La vitesse pratiquée (centile 85) doit être inférieure à la limite de vitesse envisagée plus 10 km/h⁷

Longueur de la zone de vitesse supérieure à 500 m

Voir les tableaux B, C, D et E du guide⁸

À chaque changement de limite de vitesse
Rappels : à des intervalles d'au plus 15 km

Contrôle policier
Éducation des conducteurs
Synchronisation des feux de circulation

5. Selon l'article 328 du Code de la sécurité routière (L.R.O., c. C-24.2).

6. Nombre de voies dans les deux directions

7. La vitesse correspondant au centile 85 des vitesses observées doit être inférieure à la limite de vitesse envisagée plus une valeur de 10 km/h. Si ce n'est pas le cas, il est probable que l'environnement routier ne corresponde pas à cette limite de vitesse. L'environnement routier ou les conditions de circulation devraient être ajustés en conséquence.

8. Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal, op.cit.



50 km/h



40 km/h



30 km/h

Vitesses en milieu urbain, variant selon l'importance de la vie locale

En milieu bâti (dans une agglomération)	En milieu bâti (dans une agglomération), en secteur résidentiel particulièrement	
Artères Collectrices municipales Rues locales	Rues locales, principalement résidentielles	
		Devant l'accès à une école, à un terrain de jeux
Circulation motorisée, de transit et locale Présence de piétons et cyclistes Présence possible de transport en commun par autobus Notamment : traversée d'agglomération	Vie locale prépondérante Présence de piétons et cyclistes	
Deux voies et plus ⁹ Sur les artères et collectrices municipales : trottoirs	Pas plus de deux voies ⁹ Pas plus d'une voie de circulation si sens unique	
		Perspective et dégagements latéraux restreints
La vitesse pratiquée (centile 85) doit être inférieure à la limite de vitesse envisagée plus 10 km/h ¹⁰		
Longueur de la zone de vitesse supérieure à 500 m En traversée d'agglomération : longueur de la zone à limiter au secteur bâti	Distance de parcours inférieure à 1 km ¹¹	
	Limite non contiguë à une limite de 70 km/h ou plus sur un même axe	Limite non contiguë à une limite de 60 km/h ou plus sur un même axe
Voir les tableaux D et E du guide ¹²		Voir le tableau A du guide ¹²
À l'approche de l'agglomération À chaque changement de limite de vitesse	À chaque changement de limite de vitesse	
Contrôle policier Éducation des conducteurs		
Synchronisation des feux de circulation		
Aménagements modérateurs de la vitesse		

9. Nombre de voies dans les deux directions

10. La vitesse correspondant au centile 85 des vitesses observées doit être inférieure à la limite de vitesse envisagée plus une valeur de 10 km/h. Si ce n'est pas le cas, il est probable que l'environnement routier ne corresponde pas à cette limite de vitesse. L'environnement routier ou les conditions de circulation devraient être ajustés en conséquence.

11. Distance maximale que peut avoir à parcourir un conducteur avant d'atteindre une rue où la limite de vitesse est de 50 km/h ou plus.

12. Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal, op.cit.

Quelques principes de base

Crédibilité de la signalisation

Les limites de vitesse doivent être cohérentes avec l'environnement routier. Lorsque nécessaire, l'environnement routier (caractéristiques de la route et de ses abords) doit être modifié de façon que la limite de vitesse lui corresponde.

Abaisser une limite de vitesse généralement bien respectée sans aménager la rue en conséquence ne fera pas nécessairement ralentir les conducteurs...

Harmonisation des exigences à l'égard des conducteurs

Les conducteurs développent un ensemble d'automatismes qui facilitent la tâche de conduite. Établir les mêmes limites de vitesses dans des environnements routiers semblables aide les conducteurs à comprendre plus facilement le comportement souhaité, ce qui contribue à l'amélioration de la sécurité.

En particulier, il importe de maintenir une logique dans la limitation des vitesses le long d'un parcours routier, pour éviter aux conducteurs les surprises qui pourraient se traduire par des erreurs de conduite.

Uniformisation intermunicipale des limites de vitesse

De façon souhaitable, la limite de vitesse correspondant à un environnement routier donné dans une municipalité devrait être la même dans les environnements semblables dans les autres municipalités.

Prise en compte des usagers vulnérables et des activités riveraines

En milieu urbain, lorsque des activités riveraines soutenues se traduisent notamment par la présence de nombreux piétons et cyclistes, des limites de vitesse plus basses contribuent à une amélioration de la sécurité routière si elles sont cohérentes avec l'environnement routier et respectées par les conducteurs.

Efficacité du contrôle policier

La limite de vitesse devrait être cohérente avec l'environnement routier pour favoriser un contrôle policier efficace et crédible.

Importance de l'éducation des conducteurs

Parmi les facteurs qui influencent sur le choix d'une vitesse de circulation par les conducteurs, les valeurs et les attitudes jouent un rôle non négligeable. Valoriser le respect des limites de vitesse favorisera une meilleure sécurité routière.

Classification du réseau routier municipal

Artères

- Circulation de transit sur une longue distance (fonction prépondérante).
- Desserte des propriétés adjacentes (fonction secondaire).
- Chaussée comprenant souvent quatre voies de circulation et plus.
- Liens entre différents quartiers d'une agglomération.
- Intersections gérées par des feux de circulation.
- En milieu urbain : circuits d'autobus principaux.
- Stationnement sur rue généralement interdit.
- En milieu urbain : axe du réseau de camionnage (si défini).
- Raccordement aux autoroutes, aux routes du réseau routier supérieur géré par le ministère des Transports du Québec, aux artères et aux collectrices municipales.

Collectrices municipales

- Circulation de transit et desserte des propriétés adjacentes.
- Liens entre les centres ruraux (petites agglomérations de moins de 5 000 habitants), ainsi qu'entre des concentrations de population et le centre rural le plus proche.
- Accès aux équipements locaux importants (parcs industriels, aéroports locaux, CLSC, etc.)
- Intersections gérées par des feux de circulation ou des arrêts.
- En milieu urbain : circuits d'autobus.
- Stationnement sur rue généralement permis.
- Axe du réseau de camionnage (si défini).
- Routes à double vocation permanente.
- Chemins en gravier.
- Raccordement aux routes du réseau routier supérieur géré par le ministère des Transports du Québec, aux artères, aux collectrices municipales et aux rues locales.

Rues locales

- Desserte des propriétés adjacentes.
- Très peu de circulation de transit.
- Intersections gérées par des arrêts.
- En milieu urbain : pas de circuit d'autobus, sauf exception.
- Stationnement sur rue permis.
- Raccordement aux routes collectrices du réseau routier supérieur, aux collectrices municipales et aux rues locales uniquement.

Réglementation

Une municipalité peut fixer la limite de vitesse sur le réseau routier dont elle a la responsabilité. Un règlement municipal sur les limites de vitesse, et la signalisation qui en découle, ne sont en vigueur, et ne peuvent notamment servir à établir des contraventions, que si les dispositions du Code de la sécurité routière ont été respectées. En résumé :

- La municipalité doit avoir adopté un règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, une ordonnance (article 626 du Code de la sécurité routière).
- Une ordonnance ou un règlement adopté avant le 21 décembre 2007 doit avoir été approuvé par le ministre des Transports.
- Une ordonnance ou un règlement adopté après le 21 décembre 2007 doit avoir été transmis au ministre, dans un délai de 15 jours suivant son adoption, accompagné d'un plan d'information et de signalisation.
- Le plan d'information décrit une ou des activités, qui permettent de diffuser l'information à la population visée, autres que celles qui incombent déjà aux municipalités en vertu des lois qui les régissent. Les municipalités sont en effet déjà tenues d'afficher un avis au bureau de la municipalité et de publier cet avis dans un journal diffusé sur leur territoire, afin d'informer les citoyens d'un projet de règlement et de la possibilité de le consulter au bureau de la municipalité.

Exemples d'activités pouvant être incluses dans le plan d'information :

- l'installation de panneaux ou panoneaux « Nouvelle signalisation » D-40-8 ou D-40-P-2;
 - un article dans un journal local, présentant ou expliquant le contenu du règlement;
 - une annonce sur le site Internet de la municipalité;
 - une campagne d'information et de sensibilisation.
- Le plan de signalisation peut consister en une carte du réseau routier de la municipalité ou d'une partie de celle-ci, montrant les rues ou les secteurs de rues concernés par la modification et illustrant la localisation des panneaux de signalisation prévus pour indiquer les nouvelles limites de vitesse (référence : collection Normes – Ouvrages routiers, *Tome V – Signalisation routière*).
 - La signalisation de limite de vitesse ne doit être installée qu'à l'entrée en vigueur du règlement, qui survient 90 jours après son adoption à moins d'avoir fait l'objet d'un avis de désaveu du ministre publié à la *Gazette officielle du Québec*.
 - Des conditions particulières s'appliquent si la municipalité a conclu avec le ministre une entente en vertu de l'article 628.1 du Code de la sécurité routière.

Modification d'une limite de vitesse

Des étapes à ne pas négliger :

- Établir une classification du réseau routier
- Analyser de concert avec les services techniques, corps policiers, etc.
- Consulter les usagers et les riverains
- Après décision, informer les usagers et les riverains
- Compléter la procédure réglementaire
- Le cas échéant, effectuer les aménagements nécessaires, et installer la signalisation au moment de l'entrée en vigueur du règlement
- Après mise en œuvre, effectuer un suivi : contrôle policier, relevés de vitesse, etc.



Renseignements et documentation

Pour obtenir des conseils, communiquez avec la direction territoriale du ministère des Transports de votre région, dont vous trouverez les coordonnées dans la section Régions du site Web du Ministère au www.mtq.gouv.qc.ca. Pour une information à jour sur la sécurité routière en milieu municipal et pour consulter les publications ci-dessous, rendez-vous à la section Partenaires. Vous pouvez également les consulter au Centre de documentation, dont les coordonnées se trouvent dans la section Documentation et publications.

Ministère des Transports du Québec, *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal*, 2002, 68 p.

Ministère des Transports du Québec, *Guide à l'intention des municipalités - Pour la détermination et l'enregistrement des limites de vitesse légale temporaire dans les zones de travaux sur le réseau routier municipal*, 2004, 15 p. et annexes.

Ministère des Transports du Québec, *La gestion des corridors routiers - Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations - Document d'information et de sensibilisation*, 1997, 128 p.

Ministère des Transports du Québec, collection Normes – Ouvrages routiers, *Tome V – Signalisation routière*. En vente aux Publications du Québec à l'adresse www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca.

Association des transports du Canada, *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*, 1998. En vente sur le site de l'Association au www.tac-atc.ca.