

Les limites de vitesse

15

- **Principaux facteurs intervenant dans le choix d'une vitesse par un conducteur : l'aménagement de la route et ses abords immédiats**
 - Le conducteur adapte donc sa vitesse principalement en fonction des caractéristiques de l'environnement routier.
 - Le changement du panneau de limite de vitesse sans aménagement ou autres mesures rendant la limite de vitesse cohérente avec l'environnement routier influence très peu le comportement des conducteurs en matière de vitesse pratiquée.
- **Une incohérence entre la vitesse affichée et l'environnement peut entraîner des problèmes de sécurité**
 - Ceci est principalement attribuable aux différences de vitesse de circulation entre les usagers et à un faux sentiment de sécurité pour certains.



Méthode de détermination des limites de vitesse sur le réseau du Ministère

- Prioriser la sécurité des usagers de la route, notamment les plus vulnérables, en considérant la mobilité durable des personnes et des marchandises;
- Tenir compte du développement local;
- Favoriser des limites de vitesse sécuritaires, crédibles et harmonisées;
- Considérer les activités riveraines et leurs interactions avec la route.

Les initiatives en lien avec la signalisation routière

16

MULTIPLICATION D'INITIATIVES

- **Enjeux de sécurité**
- **Enjeux légaux**

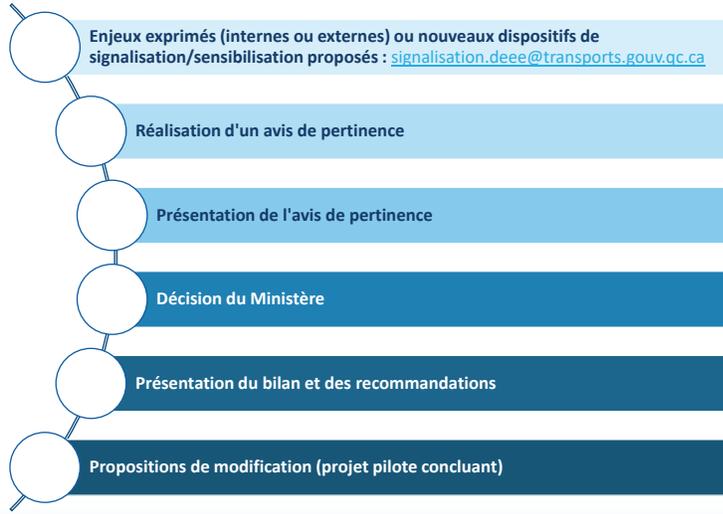
Ces initiatives concernent :

- Les panneaux et l'affichage
- Le marquage
- Les dispositifs lumineux
- Les concepts de circulation



Sources : Google Images, Radio-Canada et Sera signalisation
Non conformités

Le processus pour les projets pilotes



Décision du Ministère :

Favorable

- Retour au demandeur
- Réalisation d'un protocole d'essai, mise en œuvre et suivi du projet pilote (Ministère ou demandeur, le cas échéant)
- Information au comité MTMD-Municipalités.

Défavorable

- Retour au demandeur / Fin du processus
- Information au comité MTMD-Municipalités.

Diffusion de l'information :

- Site internet du Ministère
- Infolettres aux municipalités
- Associations, congrès, comités, etc., le cas échéant



Les demandes en cours d'évaluation

Dispositif	Description	Suivi	Échéancier
<p>Marquage ludique</p> <p>Source: NY Times</p>	Mise en place d'un marquage de différentes couleurs visant à embellir les rues, notamment les passages pour piétons.	Projets en cours au Federal Highway Administration (FHWA) et à l'ATC pour déterminer les enjeux de ce type de marquage et faire des recommandations, le cas échéant	NA
<p>Feu de ralentissement éducatif (FRED)</p> <p>Source: TVA Nouvelle</p>	Feu de circulation placé hors intersection qui demeure au rouge, et qui passe au vert seulement lorsque la vitesse du véhicule détectée est égale ou inférieure à la limite de vitesse affichée	Projet en cours à l'Association des Transports du Canada (ATC) pour faire une revue de littérature et un sondage canadien sur l'utilisation des feux de circulation à des fins de sensibilisation	NA
<p>Sonomètre</p> <p>Source: Journal Accès</p>	Dispositif visant à sensibiliser les conducteurs de véhicules que le niveau sonore émis dépasse un certain seuil	Avis de pertinence complété, sondage de compréhension complété, projet pilote à venir	Automne 2025

Les projets pilotes

19

Projet	Description	Suivi	Échéancier
Marquage visant la modération des vitesses 	Mise en place d'un marquage incitant les conducteurs à ralentir	<ul style="list-style-type: none"> 3 types de marques testées  <ul style="list-style-type: none"> Principal constat : mesures qui ont peu ou pas d'effet sur le comportement des usagers de la route Conclusion : introduction au Tome V (déc. 2023) des limites de vitesse marquées au sol (mesure la plus efficace des 3 testées) 	Projet pilote réalisé en 2021
Chaussée à voie centrale bidirectionnelle (CVCB)  <p>Source: Ouestfrance-auto</p>	Mise en place d'un concept inspiré de la France (chaucidou) où il y a une seule voie centrale avec un espace insuffisant pour permettre le croisement des véhicules. Ainsi, lorsque nécessaire, les automobilistes doivent emprunter les voies pour les cyclistes et les piétons qui se trouvent en bordure de la chaussée.	<ul style="list-style-type: none"> Un arrêté ministériel a été diffusé Actuellement, la Ville de Bromont participe au projet pilote 	Projet pilote en place depuis juillet 2024

Les projets pilotes

20

Dispositif	Description	Suivi	Échéancier
Signalisation de stationnement dynamique  <p>Source: Courrier Laval</p>	Panneaux permettant de modifier les heures où le stationnement est interdit, notamment pour des opérations d'entretien tout au long de l'année.	<ul style="list-style-type: none"> Un arrêté ministériel est présentement en élaboration Le projet est travaillé avec la collaboration de la Ville de Laval 	Projet pilote prévu en 2025
Dalles lumineuses à LEDs  <p>Source: Flowellbycolas</p>	Mise en place de dalles lumineuses à LEDs pour augmenter la visibilité de certains types de marquage, notamment les passages pour piétons.	<ul style="list-style-type: none"> Le projet est travaillé avec la collaboration de la Ville de Candiac 	Projet pilote en place depuis août 2024

Documents disponibles

Détermination des limites de vitesse sur le réseau routier du Ministère
Les faits

FÉVRIER 2025

LIMITES DE VITESSE

Une des sphères de la sécurité routière

CONSIDÉRATIONS

- Usagers vulnérables
- Environnement routier
- Crédibilité et uniformité
- Temps de déplacement
- Type de milieu traversé

PRINCIPES SOUS-TENDANT LA DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE

- Les principaux facteurs intervenant dans le choix d'une vitesse par un conducteur sont liés à l'aménagement de la route et de ses abords immédiats. Les conducteurs adaptent donc leur vitesse principalement en fonction des caractéristiques de l'environnement routier.
- Le changement du panneau de limite de vitesse (modification de cette limite de vitesse), sans aménagement ou autres mesures modifiant la limite de vitesse cohérente avec l'environnement routier, ni opération de contrôle, influence très peu le comportement des conducteurs en matière de vitesse pratiquée.
- Un changement de limite de vitesse, accompagné d'un changement physique dans l'environnement routier (substitution des terrains adjacents, présence de trottoir, coupure de milieu), favorise le respect de cette limite et le rend davantage crédible. À défaut de l'être, elle pourrait occasionner une perte de crédibilité des limites de vitesse en général.
- Établir les mêmes limites de vitesse dans des environnements semblables aide les conducteurs à comprendre et à adopter plus rapidement une vitesse sécuritaire, ce qui contribue à l'amélioration de la sécurité.
- Une incohérence entre la vitesse affichée et l'environnement peut entraîner des problèmes de sécurité routière, attribuables principalement aux différences de vitesse de circulation entre les usagers et à un faux sentiment de sécurité chez certains d'entre eux.

ENCADREMENT LÉGAL DES LIMITES DE VITESSE

Code de la sécurité routière (CSR) et Tome V Signalisation routière de la collection des Normes - Ouvrages routiers :

CSR – art. 299
Devoir de la municipalité de signaler une limite de vitesse déterminée par règlement, différente de celle prévue à l'article 328.

CSR – art. 328
Limites de vitesse – par défaut :
• 100 km/h max. et 60 km/h max. sur les autoroutes.
• 90 km/h sur les chemins à surface en béton ou enrobé bitumeux.
• 70 km/h sur les chemins en gravier.
• 50 km/h dans une agglomération, sauf sur les autoroutes.

CSR – art. 329
Pouvoir du ministre de modifier les limites de vitesse.

CSR – art. 491
Interdiction pour un enfant de moins de 12 ans, de circuler à bicyclette sur un chemin public où la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h, sauf s'il est accompagné d'un adulte ou s'il emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée (avec séparation physique).

CSR – art. 626 (4)
Possibilité pour une municipalité de modifier une limite de vitesse sur les chemins publics dont l'entretien est sous sa responsabilité.

Normes de signalisation routière (Tome V) / Prescription
La limite de vitesse doit toujours être indiquée par un nombre dont le dernier chiffre est « 0 ».

RÉFLEXIONS ET APPROCHE D'INTERVENTION

Méthode de détermination des limites de vitesse sur le réseau du Ministère

- Prioriser la sécurité des usagers de la route, notamment les plus vulnérables, en considérant la mobilité durable des personnes et des marchandises;
- Tenir compte du développement local;
- Favoriser des limites de vitesse sécuritaires, crédibles et harmonisées;
- Considérer les activités rivales et leurs interactions avec la route.

DEMARCHE DE TRAITEMENT DES DEMANDES MUNICIPALES (SUITE EN PAGE 2)

Votre gouvernement

Québec

Renseignements

Pour toute demande d'avis technique en matière de signalisation routière, vous pouvez écrire à la Direction de l'encadrement et de l'expertise en exploitation à l'adresse suivante:
Signalisation.deee@transport.gouv.qc.ca

