

# POLITIQUE DE CIRCULATION

---

**GUIDE DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION  
JANVIER 2026**

# TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION .....	2
2. OBJECTIF .....	2
3. DÉFINITIONS .....	3
4. DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE .....	4
4.1. Zones scolaires et zones de terrains de jeux .....	4
4.2. Limite de vitesse de 30 km/h .....	4
4.3. Limite de vitesse de 40 km/h .....	5
4.4. Limite de vitesse de 50 km/h .....	5
5. COLLECTE DE DONNÉES.....	5
6. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ .....	6
6.1. Vitesse pratiquée.....	6
6.2. Site .....	6
7. ESSAI .....	8
8. MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION RETENUES.....	9
8.1. Autres mesures.....	13
8.2. Localisation des mesures d'apaisement de la circulation .....	14
8.3. Aspect financier.....	14
8.4. Priorisation .....	14
8.5. Partage des responsabilités.....	14

## 1. INTRODUCTION

La vitesse pratiquée notoirement élevée sur plusieurs rues résidentielles et collectrices locales fait l'objet de préoccupations citoyennes récurrentes. Elle génère des enjeux de sécurité et de confort pour les usagers des modes actifs (piétons, cyclistes), particulièrement dans un contexte où certaines rues exercent un rôle de transit non désiré en raison de leur géométrie favorable aux vitesses élevées (îlots longs, tracés rectilignes).

La Ville de Candiac souhaite réduire ces problématiques par un programme d'apaisement et de modération de la circulation qui s'inscrit pleinement dans son *Plan de mobilité active et durable intégré* récemment adopté, en cohérence avec la Vision Zéro et les meilleures pratiques québécoises.

Ce guide s'inspire principalement du *Guide canadien de modération de la circulation (Association des transports du Canada/ITE)* et s'aligne sur les approches opérationnelles de villes comparables de la Montérégie (ex. Saint-Jean-sur-Richelieu). Il doit être utilisé avec la réglementation applicable (Code de la sécurité routière, Tome V du MTQ) et un jugement d'ingénierie professionnel.

Les mesures d'apaisement et de modération visent à modifier le comportement des conducteurs pour rendre les rues plus sécuritaires, tout en reconnaissant que les routes de Candiac sont conformes aux normes de conception en vigueur. L'objectif principal est de traiter de façon objective, graduelle et basée sur des données les requêtes citoyennes liées à la vitesse excessive, en priorisant la sécurité des usagers vulnérables.

Note : ces mesures peuvent avoir des effets négatifs sur la mobilité résidentielle, les transports en commun, l'entretien des rues, les temps de réponse d'urgence ou provoquer un transfert vers des rues adjacentes; ces impacts sont systématiquement évalués.

## 2. OBJECTIF

L'objectif du présent guide est d'établir des règles standardisées d'évaluation, de traitement et de mise en place de mesures d'apaisement de la circulation en lien avec de potentielles problématiques de vitesse soulevées par une requête de citoyen(s) ou d'élus municipaux.

Le Service des travaux publics, dans un souci d'amélioration continue de la sécurité routière, peut déroger aux critères établis dans le présent guide lors de l'élaboration de projets liés à des travaux routiers.

### 3. DÉFINITIONS

**Classification des rues :** La catégorisation hiérarchique du réseau routier de la ville classée dans les groupes, notamment rues artérielles, rues collectrices principales, rues collectrices secondaires et rues résidentielles.

**Code de la sécurité routière :** Il 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.

**Mesures de modération de la circulation :** 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.

**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.

**Requête :** Demande nécessitant une intervention opérationnelle d'un ou de plusieurs services. La requête peut être de nature interne, externe, urgente, prioritaire, régulière ou planifiable.

**Résidents affectés :** Les résidents demeurant directement dans la rue où l'installation du dispositif de contrôle de la circulation est envisagée avec un minimum d'une intersection et d'un maximum de deux intersections de chaque côté de l'emplacement proposé. La commission de la mobilité durable se réserve le droit de recommander l'extension de cette zone si la conception géométrique ou les autres conditions l'exigent.

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

**Vitesse du 85<sup>e</sup> centile :** La vitesse à laquelle, ou en dessous de laquelle, on observe que 85 % de tous les véhicules circulent dans des conditions de fluidité au-delà d'un point de contrôle. Ce système de mesure déterminé par le conducteur est considéré comme la vitesse la plus sûre sur la route par les ingénieurs de la circulation. Elle est basée sur la théorie selon laquelle la plupart des conducteurs roulent à une vitesse raisonnable et prudente sur un segment de route donné.

**Zone de terrain de jeux :** Section d'un chemin public longeant les limites d'un parc public doté de structures de jeux destinées 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.

**Zone scolaire :** Section d'un chemin public longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire et qui est identifié par une signalisation appropriée.

## 4. DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE

La détermination des limites de vitesse a été établie selon les ouvrages de références suivants et peut évoluer selon les normes en vigueur et les guides de référence et d'aménagement :

- 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.

**Tableau récapitulatif des limites de vitesse proposées**

Limite de vitesse	Types de chemin	Condition
30 km/h	Zones scolaires et zones de terrains de jeux sur des rues locales ou des collectrices municipales.	4.1
	Rues résidentielles locales tertiaires.	4.2
40 km/h	Rues locales résidentielles, collectrices municipales où l'activité résidentielle ou commerciale est dense.	4.3
50 km/h	Artères, collectrices municipales, rues locales.	4.4

### 4.1. 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.

### 4.2. 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 crédibles auprès des conducteurs :

- La largeur de roulement est inférieure à 6 m (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.

#### **4.3. 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 de circulation en vigueur numéro 1008-00 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 crédibles 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, préférablement, d'un maximum de 1000 m.

#### **4.4. 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.

### **5. COLLECTE DE DONNÉES**

Le genre de collecte de données dépendra du type de demande. La collecte de données peut comprendre : le comptage de la circulation, l'étude de vitesse, les données sur les accidents, l'étude de visibilité, les contrôles de vitesse par radar et toute autre étude pertinente. Ces études constitueront la base sur laquelle toutes les demandes seront évaluées.

## 6. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

### 6.1. Vitesse pratiquée

En matière de vitesse de circulation, les critères décisionnels appliqués par la Ville pour déterminer le niveau d'intervention sont les suivants :

Écart par rapport à la vitesse affichée (Vitesse enregistrée au 85 <sup>e</sup> centile*)		
	30 à 40 km/h	50 km/h
≤ 10 km/h	Aucune intervention	Aucune intervention
11 à 15 km/h	Intervention policière ou outils de sensibilisation	Intervention policière ou outils de sensibilisation
> 15 km/h	Mise en place de mesure d'apaisement de circulation	Intervention policière ou outils de sensibilisation

*\*La vitesse au 85e centile est la vitesse reconnue et utilisée pour toutes les analyses en circulation et sécurité routière. Elle indique que 85 % des véhicules ont circulé à cette vitesse ou en deçà.*

### 6.2. Site

#### Général - Toutes mesures

<b>Vitesse affichée</b>	La limite de vitesse réglementaire de la route doit être inférieure ou égale à 50 km/h.
<b>Vitesse pratiquée</b>	La limite de vitesse pratiquée doit atteindre les seuils décrits au point 6.1.
<b>Hiérarchie routière</b>	La hiérarchie routière de la route doit être de niveau route locale ou collectrice secondaire.
<b>Débit</b>	La route doit présenter un débit minimal de 200 véhicules/jour.
<b>Courbe horizontale</b>	Aucune mesure ne peut être implantée dans une courbe ou à l'approche de celle-ci si les distances de visibilité sont jugées inadéquates par la commission de la mobilité durable ou si un risque pour la sécurité des usagers est présent.
<b>Drainage</b>	La mesure ne doit pas nuire à l'écoulement des eaux.
<b>État de la chaussée</b>	Aucuns travaux touchant la géométrie ou la chaussée d'une route ne peuvent être effectués si des travaux sont déjà prévus sur cette même route dans un horizon de deux ans.
<b>Sécurité</b>	Aucune mesure ne peut être implantée si la commission de la mobilité durable considère qu'il pourrait en résulter un risque pour la sécurité des usagers.

## Déviations verticales

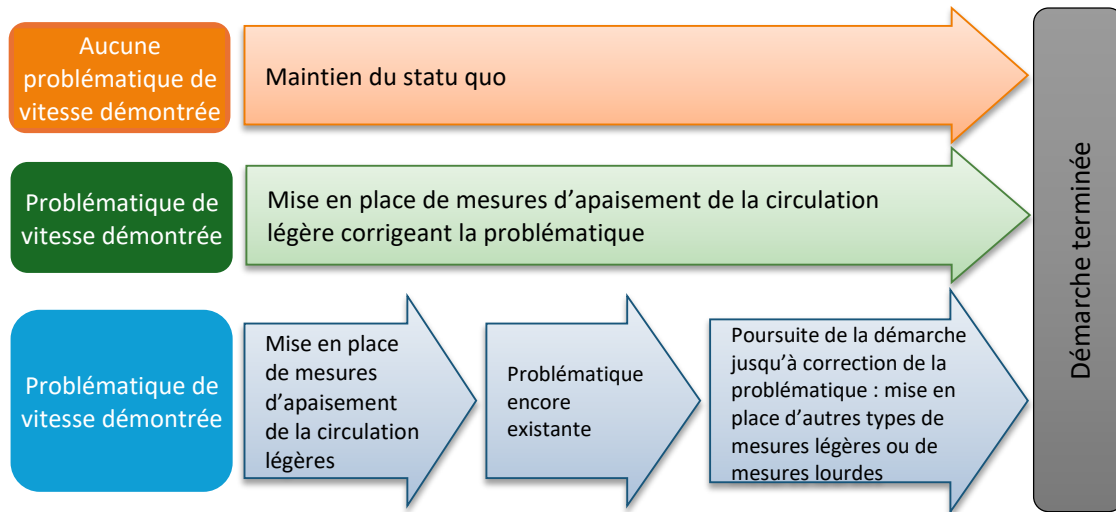
<b>Éclairage</b>	La route doit être munie d'éclairage routier.
<b>Service d'urgence et camionnage</b>	Sauf exception consécutive à l'analyse de la commission de la mobilité durable, aucune déviation verticale ne peut être mise en place sur une route de service d'urgence ou une route de camionnage.
<b>Transport en commun</b>	À l'exception d'intersections surélevées munies d'arrêts toutes directions, aucune déviation verticale ne peut être mise en place sur une route empruntée par le service de transport en commun de la ville.
<b>Localisation</b>	Excluant les intersections surélevées, sauf exception consécutive à l'analyse de la commission de la mobilité durable, aucune déviation verticale ne peut être mise en place à moins de 50 mètres d'une intersection.

La Ville intervient lorsqu'elle reconnaît la présence d'une problématique. En ce sens, si la demande est justifiée et requiert la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation, la Ville interviendra dans tous les cas.

La Ville applique un principe de gradation des mesures à mettre en place. Ainsi, la façon d'intervenir de base sera par la mise en place de mesures dites « légères », telles que l'installation de balises et bollards flexibles ou d'autres mesures ne comportant pas de déviation verticale ou de modification au drainage de la chaussée.

La mise en place de mesures dites « lourdes » requérant entre autres des déviations verticales et/ou des modifications au drainage de la chaussée ne sera considérée que si les mesures dites légères ne permettent pas d'atteindre les seuils de vitesse adéquats.

Le principe de gradation des mesures d'apaisement de la circulation peut donc être résumé de la façon suivante :



Notes :

- Nonobstant le principe de gradation ci-haut mentionné, si, en fonction du site la commission de la mobilité durable juge que l'installation de mesures légères ne corrigera pas la problématique visée, l'installation de mesures lourdes en premier lieu pourra être envisagée.
- En fonction du principe de convertissement de mesure, les mesures légères ou saisonnières pourront être remplacées au fil du temps par des mesures permanentes déterminées par la commission de la mobilité durable.

## 7. ESSAI

La Ville peut, à sa discrétion, mettre en place dans le cadre d'essais, des mesures de modération de la circulation et faire l'objet d'une évaluation pendant la période d'essai. Des installations à titre d'essai peuvent être justifiées lorsque des mesures complexes de modération de la circulation sont mises en œuvre à l'échelle d'une zone et lorsque les schémas de circulation qui en résultent sont difficiles à prévoir. Des installations expérimentales peuvent également être justifiées lors du déploiement de nouvelles mesures de modération de la circulation.

## 8. MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION RETENUES

De façon générale, mais sans s'y limiter, la Ville utilise comme base de conception de ses ouvrages d'apaisement de la circulation, le *Guide canadien de modération de la circulation (deuxième édition, 2018)*.

Pour le traitement de requêtes liées à la vitesse de circulation, la Ville a retenu les mesures suivantes :

Mesures de modération	Exemples
<b>Mesures de déviation verticale</b>	
<p><b>Traverse surélevée</b></p> <p>Aménagement d'une traverse sur un seuil aux endroits où les piétons et/ou les cyclistes doivent traverser la rue généralement hors des intersections. Cette mesure incite le conducteur à ralentir à l'approche de la traverse, voire à s'immobiliser si un piéton est engagé dans la traverse. Cette mesure peut être accompagnée de signalisation verticale qui renforce la priorité du passage piétonnier, telle qu'une balise piétonnière et d'avancées de trottoir qui réduisent la distance de traversée tout en rehaussant l'esthétique de la mesure si des plantations sont ajoutées.</p> <p>Cette mesure est applicable aux routes à moins de 50 km/h qui ne font pas partie d'un réseau d'urgence ou de transport collectif. Il faut au moins un trottoir ou un sentier piétonnier sur un des côtés de la chaussée pour offrir une continuité dans les aménagements pour piétons. Lorsque plusieurs traverses sont implantées, une distance de 120 m est recommandée entre chaque installation.</p> <p>De l'éclairage de rue est recommandé près de la traverse pour augmenter la détection de cette mesure, qui est peu contrastante avec la rue lorsque la surface est en asphalte.</p>	<p><i>Traverse surélevée, rue Haendel, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
<b>Mesures de déviation verticale</b>	
<p><b>Intersection surélevée (plateau)</b></p> <p>Aménagement d'un plateau surélevé sur toute la superficie d'une intersection. Le plateau crée une continuité des liens piétonniers dans le carrefour et accentue la priorité des piétons sur la circulation véhiculaire. Il renforce l'intersection comme lieu de jonction de voies et de passage de piétons. L'aménagement incite donc le conducteur à faire preuve de plus de vigilance envers les piétons au passage de cette zone.</p> <p>Cette mesure est installée aux endroits où les débits de piétons qui empruntent l'intersection sont importants, tels que près des écoles, parcs, places publiques et zones de correspondance du transport collectif. Elle est applicable aux routes à moins de 50 km/h et recommandée pour les routes locales et collectrices.</p> <p>Le plateau surélevé peut être combiné à des avancées de trottoirs, notamment lorsque le stationnement sur rue est permis pour augmenter la visibilité entre les piétons et les conducteurs.</p>	<p><i>Intersection surélevée, rue Montcalm Sud, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
<b>Mesures de déviation verticale</b>	
<p><b>Intersection texturée</b></p> <p>Aménagement de tuiles sur toute la superficie d'une intersection. La texturisation crée un environnement moins routier et plus favorable aux piétons dans le carrefour. Il renforce l'intersection comme lieu de jonction de voies et de passage de piétons.</p> <p>L'aménagement incite donc le conducteur à faire preuve de plus de vigilance envers les piétons au passage de cette zone.</p> <p>Cette mesure est installée aux endroits où les débits de piétons qui empruntent l'intersection sont importants, tels que près des écoles, parcs, places publiques et zones de correspondance du transport collectif. Elle est applicable à toutes les typologies de routes, en particulier pour les routes locales et collectrices.</p> <p>Cette mesure peut être combinée au plateau surélevé et la texturisation de la chaussée peut être implantée à une dizaine de mètres avant l'intersection afin que la sonorité des pneus sur le carrelage mette en garde le conducteur à l'approche.</p>	<p><i>Intersection texturée, rue Deauville, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
<b>Mesures de déviation verticale</b>	
<p><b>Dos d’âne allongé</b></p> <p>Aménagement d’un dos d’âne allongé en section courante qui oblige les conducteurs à réduire leur vitesse au passage de la mesure.</p> <p>Cette mesure est recommandée sur les rues locales et les collectrices mineures, mais elle n’est pas applicable sur les rues où les autobus de ville à plancher bas circulent. Le dos d’âne doit être implanté dans un endroit bien éclairé et être signalisé notamment aux endroits où les autobus scolaires circulent. Lorsque plusieurs dos d’âne sont implantés, une distance de 60 à 125 m est recommandée entre chaque installation, pour s’assurer d’une vitesse au 85e centile de 30 à 50 km/h, respectivement.</p> <p>Des aménagements paysagers peuvent être ajoutés, dont des avancées pour de trottoir ou des surlargeurs plantées pour améliorer la visibilité du dos d’âne, canaliser davantage la circulation et rehausser l’esthétique de l’aménagement. Des gouttières peuvent aussi être ajoutées le long de la bordure afin de faciliter le drainage de la rue. En présence d’un lien cyclable sur rue, un couloir ou autre séparation physique peut être aménagé pour les cyclistes entre le trottoir/bordure et la mesure. Il faut toutefois prévoir une séparation physique pour empêcher les véhicules d’empiéter sur la voie cyclable. Si le lien est ouvert l’hiver, il faut s’assurer que la largeur du couloir permette la circulation du véhicule d’entretien.</p>	<p><i>Dos d’âne allongé, rue Jean-Leman, Candiac – Source : Google</i></p> 

Mesures de modération	Exemples
<b>Mesures de déviation verticale</b>	
<b>Balises et bollards flexibles</b>	
<p>La mise en place de balises et bollards flexibles dans la chaussée vise à créer un effet d'étranglement forçant les usagers à ralentir en raison de l'inconfort qu'ils créent.</p> <p>Ces équipements sont des mesures saisonnières et doivent être retirés afin de ne pas nuire aux opérations de déneigement.</p>	<p><i>Balise piétonnière (P-270) – Source : MTQ</i></p> 
<b>Radars pédagogiques</b>	
<p>Dispositif électronique installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à adopter une vitesse respectant la limite de vitesse. Le dispositif permet de relever la vitesse des véhicules et de projeter ladite vitesse sur un écran.</p> <p>L'idée est de sensibiliser les conducteurs à leur propre vitesse et les inciter à ralentir si celle-ci dépasse la limite imposée. Certains équipements permettent aussi d'enregistrer les vitesses et les débits à des fins de statistiques.</p> <p>Ce dispositif peut être installé de façon temporaire (à l'aide d'une remorque) ou permanente.</p> <p>Les abords d'institutions scolaires où la limite de vitesse est de 30 km/h sont des lieux d'implantation privilégiés.</p>	<p><i>Radar pédagogique – Source : CIMA+</i></p> 

### 8.1. Autres mesures

Si, dans certains cas de figure, la commission de la mobilité durable juge l'utilisation d'autres mesures d'apaisement de la circulation (exemples : avancée de trottoir, bacs à fleurs, impasse, terre-plein, chicane, marquage de la chaussée, signalisation, etc.) plus appropriées que celles préalablement énumérées et favorisées par la Ville, elle peut après analyse implanter d'autres mesures.

### **Convertissement de mesures**

Sur une route où des mesures d'apaisement de la circulation ont été mises en place et que des travaux de réfection de chaussée sont planifiés, la commission de la mobilité durable active peut décider, si elle le juge bénéfique, de convertir les aménagements existants pour d'autres types d'aménagements.

Dans la même logique, après un certain temps, des mesures d'apaisement de la circulation saisonnière peuvent être converties en d'autres types d'aménagements permanents par la commission de la mobilité durable si elle le juge bénéfique.

### **8.2. Localisation des mesures d'apaisement de la circulation**

La localisation sur une rue d'une mesure d'apaisement de la circulation est faite en fonction de divers critères :

- Efficacité face à la problématique visée;
- Aménagement de la route et signalisation existante;
- Type et nombre de mesures à implanter;
- Position des entrées charretières;
- Fonctionnalité de la route et de son entretien;
- Positionnement de l'éclairage routier;
- Sécurité routière;
- Etc.

La localisation des mesures d'apaisement de la circulation relève de la commission de la mobilité durable.

### **8.3. Aspect financier**

Les coûts de mise en place d'une mesure d'apaisement de la circulation sont financés par l'ensemble des contribuables de la Ville.

### **8.4. Priorisation**

Le temps et la priorisation de la mise en place d'une mesure d'apaisement de la circulation se feront selon les disponibilités budgétaires en vigueur et le niveau de complexité qui lui est associé (plans, devis, travaux).

### **8.5. Partage des responsabilités**

#### **Citoyens**

- Présentation de la requête.

#### **Commission de la mobilité durable**

- Traitement des requêtes, collecte des données et analyse des requêtes;
- Recommandations;
- Suivi administratif;
- Planification et priorisation des interventions;

- Offrir son expertise tout le long du processus.

**Service des travaux publics**

- Réalisation des travaux – en collaboration avec le Service du génie;
- Entretien des aménagements;
- Offrir son expertise tout le long du processus.

**Service de police**

- Responsable des mesures de sensibilisation, éducation, prévention et répression;
- Offrir son expertise tout le long du processus.

## **ANNEXE I**

---

Classification des rues

## Classification des rues (vitesse)

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Abbaye	avenue	de l'	40	
Aberdeen	avenue	d'	40	
Acacias	avenue	des	40	
Acacias	place	des	40	
Adams	avenue		40	
Adélaïde	avenue	d'	40	
Adélaïde	place	d'	40	
Albanel	rue		40	
Alexandre	avenue		40	
Alexis	rue		40	
Alsace	avenue	d'	40	
Anjou	avenue	d'	40	
Ambre	rue	d'	30	
Aragon	avenue	d'	40	
Armagnac	rue	d'	40	
Asselin	avenue		40	
Aubert	place		40	
Augustin	avenue		40	
Auteuil	chemin	d'	50	
Auvergne	place	d'	40	
Avignon	place	d'	40	
Avila	place		40	
Baffin	avenue		40	
Banff	avenue	de	40	
Balzac	avenue		40	
Barcelone	avenue	de	50	
Bavière	avenue	de	40	
Bayard	avenue		40	
Beaujolais	avenue	du	40	
Bercy	avenue	de	40	
Berlioz	place		40	
Bohême	place	de	40	
Bretagne	place	de	40	
Calais	place	de	40	
Calédonie	place	de la	40	
Calvados	rue	du	40	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Calvin	avenue		40	
Chablis	rue	de	40	
Chambéry	place	de	40	
Chambord	place	de	40	7 à 11
Chambord	place	de	30	15 à 37
Chambord	place	de	40	41 à 117
Champagne	avenue	de	30	
Champlain	boulevard		50	100 à 140
Champlain	boulevard		30	148 à 150
Champlain	boulevard		50	182 à 272
Chantilly	rue	de	40	
Charente	rue	de	40	
Charlemagne	avenue		40	Boulevard Jean-Leman au 20, avenue Charlemagne
Charlemagne	avenue		30	30 à 90
Charlemagne	avenue		40	100 à 198
Chênes	avenue	des	50	
Cherbourg	rue	de	40	2 à 126
Cherbourg	rue	de	30	501 à 511
Cherbourg	rue	de	40	511, de Cherbourg à la place de Chambord
Cognac	rue	de	40	
Dagobert	rue		40	
Daguerre	rue		40	
Dalhousie	rue		40	
Dali	rue		40	
Dancourt	rue		40	
Dandurand	rue		40	
Danube	rue	du	40	
Darvault	rue	de	40	
Daudet	rue		40	
Daumier	rue		40	
Dauphiné	avenue	du	40	282
Dauphiné	avenue	du	50	66 à 280
De Vinci	rue		40	
Deauville	avenue	de	50	2 à 76
Deauville	avenue	de	30	89 à la rue Debussy
Deauville	avenue	de	50	144 à 302
Debussy	rue		40	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Desjardins	rue		40	
DesRochers	rue		40	
Deyglun	rue		40	
Dieppe	rue	de	40	
Dieppe	rue	de	40	
Dijon	avenue	de	50	
Dinard	rue	de	40	
Domérat	rue	de	40	
Dompierre	avenue	de	50	
Douvaine	rue	de	40	
Douvrin	rue	de	40	
Dozois	rue		40	
Drubec	rue	de	40	
Duberge	rue		40	
Dublin	rue	de	40	
Duceppe	rue		40	
Duchâtel	rue		40	
Duclair	rue	de	40	
Dumas	rue		40	
Dumouchel	rue		40	
Duneau	rue	de	40	
Dunham	rue	de	40	
Duranceau	rue		40	
Duvernoy	rue		40	
Édimbourg	rue	d'	40	
Élysée	rue	de l'	40	
Émeraude	rue	d'	30	
Estoril	rue	d'	40	
Féron	rue	de	40	
Flandress	avenue	des	40	
Flaubert	rue		40	
Fleury	rue	de	40	
Florence	rue	de	40	
Fontenelle	rue	de	40	
Forges	rue	de	40	
Fougères	rue	de	40	
Fouquet	avenue		40	1, avenue de Fouquet jusqu'à l'arrière du 103, rue Flaubert

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Fouquet	avenue		50	De l'arrière du 101, rue Flaubert à la rue Paul-Gauguin
Fouquet	avenue		50	Bretelles de l'autoroute
Fribourg	croissant	de	40	
Fribourg	rue	de	40	
Frontenac	avenue		40	
Gabriel	place		40	
Galilée	avenue		40	
Gascogne	avenue	de	40	
Gaspésie	avenue	de la	40	
Gatineau	chemin	de la	40	
Gênes	avenue	de	40	
Genève	avenue	de	40	
Georges	avenue		40	
Gérard	avenue		40	
Gironde	avenue	de	40	
Goethe	avenue		40	
Gounod	avenue		40	
Goya	avenue		40	
Graham	place		40	
Grégoire	avenue		40	
Grieg	place		40	
Guisse	place	de	40	
Haendel	chemin		50	Du boulevard Montcalm Nord au chemin de fer
Haendel	chemin		30	30
Haendel	chemin		50	45 à 113
Haendel	chemin		30	125 à 135
Haendel	chemin		50	151, chemin Haendel au chemin Saint-François-Xavier
Halifax	place		40	
Hamilton	place		40	
Hébert	avenue		40	
Hermès	avenue		40	
Hochelaga	avenue	d'	40	
Hochelaga	place	d'	40	
Honfleur	avenue	de	40	
Iberia	avenue	d'	50	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Iberville	avenue		30	Du chemin Saint-François-Xavier au 51 avenue Jolliet
Iberville	avenue		40	51, Iberville à l'avenue Jolliet
Industrie	boulevard	de l'	50	
Inverness, avenue d'	avenue	d'	50	
Isère	rue	de l'	50	
Jackson	avenue		40	
Jacquard	avenue		40	
Jacques	avenue		40	
Jaffa	avenue	de	40	
James	avenue		40	
Janvier	avenue		40	
Jasmin	place		40	
Jason	place		40	2 à 70
Jason	place		30	75
Jason	place		40	90 à 112
Jasper	place		40	2 à 32
Jasper	place		30	37 à 63
Jasper	place		40	64 à 74
Jean-Leman	boulevard		50	De l'avenue de Barcelone au 119, boulevard Jean-Leman
Jean-Leman	boulevard		30	151 à 215
Jean-Leman	boulevard		50	De l'avenue Charlemagne à l'avenue des Chênes
Joffre	avenue		40	
Jolliet	avenue		40	
Joubert	avenue		40	
Juno	rue		40	
Lamartine	rue		40	
Laurence	rue		40	
Laurier	rue		40	
Laurion	rue		40	
Lausanne	rue	de	40	
Liberté	avenue		50	
Madère	rue	de	40	
Madrid	rue	de	40	
Maisonneuve	rue		40	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Marie-Victorin	boulevard		50	De la limite de la Ville de La Prairie au 90, boul. Marie-Victorin
Marie-Victorin	boulevard		30	90 à <u>121</u> , boul. Marie-Victorin
Marie-Victorin	boulevard		50	122, boul. Marie-Victorin à la limite de la Ville de Delson
Maroc	rue	du	40	
Maronniers	rue	des	40	
Marseille	rue	de	40	
Médoc	avenue	du	40	
Mélèzes	rue	des	40	
Mendel	avenue		40	
Mercier	place		40	
Mercure	place		40	
Mermoz	avenue		40	90 à 182
Mermoz	avenue		30	184 à 210
Mermoz	avenue		40	212, avenue Mermoz à l'avenue du Médoc
Monaco	rue	de	40	
Montcalm Nord	boulevard		50	Du boulevard de l'industrie au 43, boul. Montcalm Sud
Montcalm Sud	boulevard		30	45 à 55
Montcalm Sud	boulevard		50	78, boul. Montcalm Sud au boulevard Jean-Leman
Mozart	rue		40	
Naples	avenue	de	40	
Nice	avenue	de	40	
Nicolet	avenue		40	
Papineau	avenue		40	
Papineau	place		40	
Paul-Gauguin	rue		50	
Picardie	avenue	de	40	2 à 21
Picardie	avenue	de	30	21 à 49
Poitiers	rue	de	40	
Radisson	rue		50	Du chemin Saint-François-Xavier au 10, rue Radisson
Radisson	rue		30	31-61

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Radisson	rue		50	De l'avenue Liberté 81, 5 m sur rue de Radisson
Saint-André	rang		50	
Saint-François-Xavier	chemin		30	Du boulevard Marie-Victorin au 11, ch. S-F-Xavier
Saint-François-Xavier	chemin		50	13, ch. S-F-Xavier à la rue de Monaco
Saint-François-Xavier	chemin		30-50	de la rue de Monaco à l'arrière du 29, avenue de Gascogne
Saint-François-Xavier	chemin		50	De l'arrière du 29, avenue de Gascogne à la limite de la Ville de Delson
Santorin	rue	de	40	
Sarcelle	rue	de la	40	
Sardaigne	boulevard	de	50	
Sauverny	rue	de	40	
Savoie	rue	de	40	
Ségovie	rue	de	40	
Seine	rue	de la	40	
Séville	rue	de	40	
Sicile	rue	de	40	
Sofia	rue	de	40	
Sorrente	rue	de	40	
Strasbourg	rue	de	40	51
Strasbourg	rue	de	50	Excepté la section du 51, rue de Strasbourg
Syracuse	rue	de	40	26 à 90
Taschereau	boulevard		50	
Tilleuls	rue	des	40	
Tilly	rue	de	40	
Toscane	rue	de	40	
Toulenne	rue	de	40	
Toulouse	rue	de	40	2 à 14
Toulouse	rue	de	30	50
Toulouse	rue	de	40	86 à 96
Trémont	rue	de	40	

Odonyme	Générique	Article / Particule de liaison	Vitesse Km/h	Intervalle / no civique
Turin	rue	de	40	
Verre	rue	de	30	