

Règlements et autres actes

A.M., 2024

Arrêté numéro 2024-14 de la ministre des Transports et de la Mobilité durable en date du 14 juin 2024

Code de la sécurité routière
(chapitre C-24.2)

CONCERNANT le Projet pilote relatif à la circulation sur les chemins publics composés d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle

LA MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE,

VU le deuxième alinéa de l'article 633.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) qui prévoit que la ministre des Transports et de la Mobilité durable peut par arrêté, après consultation de la Société de l'assurance automobile du Québec, autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à étudier, à expérimenter ou à innover à l'égard de toute matière relevant de ce code, que dans un objectif de sécurité routière, la ministre peut notamment élaborer de nouvelles règles de circulation ou d'utilisation de véhicules, que la ministre fixe les règles et conditions de mise en œuvre d'un projet pilote, que la ministre peut autoriser, dans le cadre d'un projet pilote, toute personne ou organisme à utiliser un véhicule selon des normes et des règles qu'elle édicte et que les dispositions d'un projet pilote ont préséance sur toute disposition inconciliable de ce code et de ses règlements;

VU le quatrième alinéa de cet article, modifié par l'article 80 de la Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière (2024, chapitre 10), qui prévoit notamment que ces projets pilotes sont établis pour une durée maximale de trois ans et que la ministre peut déterminer, parmi les dispositions d'un arrêté pris en vertu de cet article, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant, lesquels ne peuvent être inférieur à 100 \$ ni supérieur à 3 000 \$;

VU le cinquième alinéa de cet article qui prévoit que l'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) ne s'applique pas à un arrêté édicté en vertu de l'article 633.1 de ce code et qu'un arrêté édicté en vertu des deuxième et troisième alinéas de cet article est publié à la *Gazette officielle du Québec*;

CONSIDÉRANT que la Société de l'assurance automobile du Québec a été consultée sur la mise en œuvre du Projet pilote relatif à la circulation sur les chemins publics composés d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu d'édicter ce projet pilote;

ARRÊTE CE QUI SUIT :

Est édicté le Projet pilote relatif à la circulation sur les chemins publics composés d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, annexé au présent arrêté.

Québec, le 14 juin 2024

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,
GENEVIÈVE GUILBAULT

CHAPITRE I MISE EN ŒUVRE DU PROJET PILOTE

1. Est autorisée la mise en œuvre du Projet pilote relatif à la circulation sur les chemins publics composés d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle sur les bases suivantes :

1^o expérimenter des règles de circulation et de signalisation routière applicables sur de telles chaussées qui valorisent la prudence et la sécurité de l'ensemble des usagers de la route;

2^o recueillir des informations à l'égard de cette expérimentation afin d'évaluer la cohabitation des différents usagers de la route sur de telles chaussées.

2. Le présent projet pilote régit de manière supplétive au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) la signalisation et la circulation des usagers de la route sur les chemins publics visés à l'annexe I qui sont composés d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle.

3. Une personne responsable de l'entretien d'un chemin public ne peut mettre en œuvre le présent projet pilote que si :

1^o la chaussée à voie centrale bidirectionnelle commence ou se termine à 30 m ou plus d'une intersection;

2° aucune chaussée à voie centrale bidirectionnelle n'est située dans une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour le chemin public composé de cette chaussée.

CHAPITRE II DISPOSITIONS GÉNÉRALES

4. Au sens du présent projet pilote, on entend par :

«chaussée à voie centrale bidirectionnelle» la chaussée d'un chemin public visé à l'annexe I divisée en trois voies de circulation, soit une voie centrale et deux voies multifonctionnelles longeant de part et d'autre la voie centrale;

«cycliste» toute personne qui conduit une bicyclette, une trottinette, à l'exception d'une trottinette motorisée, ou un tricycle d'adulte;

«usager vulnérable» tout usager qui est plus vulnérable qu'un occupant d'un véhicule routier, notamment une personne à mobilité réduite, une personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, effectue un travail à pied sur un chemin public, un piéton, un conducteur d'une aide à la mobilité motorisée au sens de l'Arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisées (chapitre C-24.2, r. 1.01), un utilisateur d'un appareil de transport personnel motorisé au sens du Projet pilote relatif à l'utilisation des appareils de transport personnel motorisés (chapitre C-24.2, r. 39.1.002) et un cycliste;

«véhicule routier» un véhicule routier au sens du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), à l'exception d'une aide à la mobilité motorisée au sens de l'Arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisées (chapitre C-24.2, r. 1.01);

«voie centrale» voie réservée à l'usage des véhicules routiers circulant dans les deux sens, sous réserve des usages prévus pour les usagers vulnérables par le présent projet pilote;

«voie multifonctionnelle» voie réservée à l'usage des usagers vulnérables, à l'exception, lorsqu'un trottoir borde la chaussée à voie centrale bidirectionnelle, des piétons et sous réserve des usages prévus pour les conducteurs de véhicules routiers par le présent projet pilote.

5. Une chaussée à voie centrale bidirectionnelle n'est pas, aux fins de l'application du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou de ses règlements, une chaussée à circulation dans les deux sens.

6. Le côté droit ou gauche de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle s'évalue en tenant compte du sens de la circulation du conducteur du véhicule routier ou de l'usager vulnérable concerné.

7. Est présumée être immobilisée en bordure de la chaussée toute personne immobilisée sur une voie multifonctionnelle.

CHAPITRE III SIGNALISATION ROUTIÈRE

8. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer la signalisation prévue au deuxième alinéa pour indiquer le début ou la continuité d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle. Elle doit également installer cette signalisation conformément aux dessins normalisés de l'annexe II.

Le panneau illustré ci-dessous indique le début ou la continuité d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle.



9. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit appliquer sur la voie multifonctionnelle la signalisation prévue au deuxième alinéa suivi, lorsqu'aucun trottoir ne borde cette chaussée, de celle prévue au troisième alinéa. Elle doit le faire au début de la voie multifonctionnelle et après chaque intersection, et ce, conformément aux dessins normalisés de l'annexe II.

La signalisation symbole de bicyclette et celle de chevrons, illustrées ci-dessous, indique respectivement le début ou la continuité d'une voie multifonctionnelle et le sens de la circulation sur cette voie pour les cyclistes, les utilisateurs d'appareils de transport personnel motorisés et les conducteurs d'aides à la mobilité motorisées.



La signalisation symbole pour passage pour piétons, illustrée ci-dessous, indique que la circulation des piétons est permise sur cette voie.



10. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit appliquer sur la chaussée une ligne de délimitation des voies entre la voie centrale et une voie multifonctionnelle.

Malgré le premier alinéa, lorsqu'une intersection n'est pas réglementée par des panneaux d'arrêt pour la circulation sur la chaussée à voie centrale bidirectionnelle, aucune ligne de délimitation des voies ne peut être appliquée :

1^o lorsque cette intersection est en forme de croix, à l'intérieur de celle-ci, comme illustré sur le dessin normalisé PP 3 de l'annexe II;

2^o lorsque cette intersection est en forme de T, entre la voie centrale et la voie multifonctionnelle traversée par les véhicules routiers qui s'engagent sur la chaussée à voie centrale bidirectionnelle ou la quittent, comme illustré sur le dessin normalisé PP 5 de l'annexe II.

Au sens du présent projet pilote, on entend par :

« ligne de délimitation des voies » une ligne simple blanche composée en alternance de trait et d'espace d'une longueur de 1 m et d'une largeur comprise entre 0,1 et 0,15 m.

11. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit indiquer le début et la fin d'une voie multifonctionnelle en appliquant sur la chaussée une ligne de délimitation des voies oblique reliant le bout de la ligne de délimitation de cette voie à la bordure ou au côté de la chaussée située la plus près de la voie multifonctionnelle, mais à l'extérieur de celle-ci, comme illustré aux dessins normalisés PP 1, PP 2 et PP 4 de l'annexe II. Cette ligne oblique doit s'étendre sur une distance de 3 m mesurée parallèlement à la longueur de la chaussée.

12. Sous réserve du deuxième alinéa, une ligne axiale simple continue doit être appliquée sur la chaussée d'un chemin public visé à l'annexe I.

Malgré le premier alinéa, aucune ligne axiale ne peut être appliquée sur une intersection, sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle et sur la chaussée qui précède ou qui suit de 15 m une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, comme illustré aux dessins normalisés de l'annexe II.

13. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit, au moyen d'une signalisation appropriée lors d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, y interdire, pendant la durée de ceux-ci, la circulation des véhicules, à l'exception des fauteuils roulants mûs électriquement.

Nul ne peut conduire un véhicule en contravention au présent article pendant la période où la circulation est interdite.

14. Nul ne peut circuler sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle avec un signal lumineux d'une flèche jaune installé sur son véhicule routier.

CHAPITRE IV RÈGLES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES APPLICABLES SUR UN CHEMIN PUBLIC COMPOSÉ D'UNE CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BIDIRECTIONNELLE

SECTION I RÈGLES DE CONDUITES SUPPLÉTIVES DES VÉHICULES ROUTIERS

§1. Utilisation des voies

15. Sous réserve des dispositions du présent projet pilote, le conducteur d'un véhicule routier doit circuler sur la voie centrale d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle.

§2. Limites de vitesse

16. Toute limite de vitesse applicable sur un chemin public composé d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle doit être fixée à 50 km/h ou moins.

17. Lorsqu'un véhicule routier circulant en sens inverse approche de son véhicule ou lorsque des usagers vulnérables circulent à proximité de son véhicule sur l'une ou l'autre des voies de circulation, le conducteur d'un véhicule routier circulant sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle doit réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

§3. Dépassement et croisement des véhicules routiers

18. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut pas dépasser un autre véhicule routier lorsqu'il circule sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle.

19. Lorsque le conducteur d'un véhicule routier croise un autre véhicule routier sur la voie centrale, il doit empiéter, conformément au deuxième alinéa, sur la voie multifonctionnelle de droite.

Avant d'empiéter sur la voie multifonctionnelle, le conducteur doit céder le passage à tout usager vulnérable présent sur cette voie et s'assurer que la voie multifonctionnelle est libre sur une distance suffisante pour effectuer sans danger le croisement et le retour à la voie centrale, notamment lorsqu'un usager vulnérable vient à sa rencontre. Il doit ensuite retourner sur la voie centrale dès la fin du croisement.

S'il ne peut effectuer l'empiètement conformément au deuxième alinéa, il doit s'immobiliser sur la voie centrale jusqu'à ce qu'il soit possible de l'effectuer.

20. Lorsqu'un véhicule routier est immobilisé sur un chemin public composé d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, le conducteur d'un véhicule routier doit, dans l'ordre :

1^o réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens qui sont situés sur le chemin public;

2^o lorsqu'il peut maintenir une distance prudente et raisonnable entre son véhicule et celui immobilisé, poursuivre sa route en empiétant, au besoin et conformément aux deuxième et troisième alinéas de l'article 19, avec les adaptations nécessaires, sur la voie multifonctionnelle de droite lorsque le véhicule immobilisé est situé à sa gauche ou sur la voie multifonctionnelle de gauche lorsque le véhicule immobilisé est situé à sa droite.

L'article 406.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ne s'applique pas sur un tel chemin.

§4. Dépassement et croisement des usagers vulnérables

21. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut pas dépasser un usager vulnérable lorsque ce dernier circule sur la voie centrale.

22. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut pas dépasser ou croiser un usager vulnérable lorsque ce dernier circule sur la voie multifonctionnelle de droite ou de

gauche, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance de 1 m entre son véhicule et l'usager vulnérable lors de la manœuvre.

Le conducteur d'un véhicule routier peut empiéter sur une voie multifonctionnelle, conformément aux deuxième et troisième alinéas de l'article 19, avec les adaptations nécessaires, lorsque la voie centrale n'est pas assez large pour lui permettre de dépasser ou de croiser un usager vulnérable.

§5. Virages

23. Malgré l'article 351 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à droite à l'intersection d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, se ranger à l'extrême droite de la chaussée ou dans l'espace réservé à cette fin par une signalisation appropriée, tourner court dès que la voie est libre, pour s'engager sur la voie centrale.

24. Le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de la ligne médiane de la chaussée sur laquelle il circule ou, dans le cas d'une chaussée à circulation à sens unique, de l'extrême gauche de la chaussée, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur la voie centrale.

25. Malgré l'article 351 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à droite à une intersection doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de l'extrême droite de la voie centrale sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à droite dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, du côté droit de cette dernière.

26. Sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de l'extrême gauche de la voie centrale sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée :

1^o du côté droit de cette dernière, lorsqu'il s'agit d'une chaussée où la circulation se fait dans les deux sens;

2^o à la droite et le plus près possible de la ligne médiane, lorsqu'il s'agit d'une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens;

3^o à la gauche de cette dernière, lorsqu'il s'agit d'une chaussée à circulation à sens unique.

SECTION II IMMOBILISATION ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES ROUTIERS

27. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut pas immobiliser son véhicule sur un chemin public composé d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, sauf en cas de nécessité ou s'il peut le faire sans danger dans les cas suivants :

1^o lorsque des espaces de stationnement ou un accotement assez large pour permettre le stationnement longent la chaussée à voie centrale bidirectionnelle;

2^o lorsque l'immobilisation du véhicule permet à une personne handicapée d'y monter ou d'en descendre.

Un conducteur doit stationner son véhicule conformément à l'article 383 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) qui doit être interprété, avec les adaptations nécessaires, comme si les véhicules routiers circulent du côté droit de la voie centrale.

28. Malgré l'article 27, le conducteur d'un autobus ou d'un minibus doit, lorsqu'il fait monter ou descendre des passagers sur un chemin public composé d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, immobiliser son véhicule sur la voie multifonctionnelle de droite, sur l'accotement de droite ou aux zones prévues à cette fin.

Avant d'empiéter sur la voie multifonctionnelle, le conducteur doit céder le passage à tout usager vulnérable présent sur cette voie et s'assurer que la voie multifonctionnelle est libre sur une distance suffisante pour l'effectuer sans danger, notamment lorsqu'un usager vulnérable vient à sa rencontre.

S'il ne peut effectuer l'empiètement conformément au deuxième alinéa, il doit s'immobiliser sur la voie centrale jusqu'à ce qu'il soit possible de l'effectuer.

29. Un agent de la paix est autorisé à faire déplacer et remettre au plus proche endroit convenable, aux frais de son propriétaire, un véhicule routier immobilisé contrairement aux dispositions de la présente section.

SECTION III RÈGLES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES ET SUPPLÉTIVES POUR LES CYCLISTES ET POUR LES UTILISATEURS DES APPAREILS DE TRANSPORT PERSONNEL MOTORISÉS

30. Malgré l'article 487 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) et l'article 31 du Projet pilote relatif à l'utilisation des appareils de transport personnel motorisés (chapitre C-24.2, r. 39.1.002), sur une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, un cycliste et un utilisateur d'appareil de transport personnel motorisé doivent circuler sur la voie multifonctionnelle de droite, en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emportierage.

Ils peuvent également circuler sur l'accotement de droite.

Le premier alinéa ne s'applique pas en cas de nécessité ou lorsque le cycliste ou l'utilisateur s'apprête à effectuer un virage à gauche.

SECTION IV RÈGLES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES ET SUPPLÉTIVES POUR LES CONDUCTEURS D'AIDE À LA MOBILITÉ MOTORISÉE

31. Le conducteur d'une aide à la mobilité motorisée doit privilégier la conduite de son véhicule sur la voie multifonctionnelle de droite lorsque c'est possible de le faire, et ce, en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emportierage.

32. Malgré l'article 25 de l'Arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisées (chapitre C-24.2, r. 1.01), il est interdit au conducteur d'une aide à la mobilité motorisée de circuler sur la voie centrale, la voie multifonctionnelle de gauche ou l'accotement de gauche.

Malgré le premier alinéa et les premier et deuxième alinéas de l'article 487 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) applicables en vertu du paragraphe 2^o du premier alinéa de l'article 33, le conducteur d'une aide à la mobilité motorisée peut, circuler sur la voie multifonctionnelle de gauche ou sur l'accotement de gauche :

1^o lorsque la voie multifonctionnelle de droite et le trottoir, s'il y en a un, ne permettent pas à un conducteur d'une aide à la mobilité motorisée d'y circuler;

2^o afin d'éviter de traverser la chaussée à plus d'une reprise sur une courte distance ou afin de circuler du côté éclairé du chemin public ou du côté où l'accotement est le plus large, après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

Le premier alinéa ne s'applique pas en cas de nécessité.

33. L'article 29 de l'Arrêté relatif aux aides à la mobilité motorisées (chapitre C-24.2, r. 1.01) ne s'applique pas sur un chemin public composé d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle.

SECTION V RÈGLES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES POUR LES PIÉTONS

34. Malgré l'article 453 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), lorsqu'aucun trottoir ne borde une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, un piéton doit circuler sur la voie multifonctionnelle de gauche ou sur l'accotement de gauche.

Malgré le premier alinéa, un piéton peut circuler sur la voie multifonctionnelle de droite ou sur l'accotement de droite, afin d'éviter de traverser la chaussée à plus d'une reprise sur une courte distance ou afin de circuler du côté éclairé du chemin public ou du côté où l'accotement est le plus large, après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Il peut également le faire lorsqu'il accompagne le conducteur d'une aide à la mobilité motorisée qui circule sur cette voie ou cet accotement.

Le premier alinéa ne s'applique pas en cas de nécessité.

CHAPITRE V CUEILLETTE ET COMMUNICATION D'INFORMATION

35. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public composé d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle doit transmettre au ministre des Transports le 31 décembre de chaque année pendant la durée de l'expérimentation et au plus tard 60 jours après la fin de l'expérimentation, un rapport portant notamment sur :

1° le débit journalier moyen annuel et le débit journalier moyen d'été des véhicules routiers circulant sur la chaussée à voie centrale bidirectionnelle;

2° les résultats des relevés de vitesse effectués sur la chaussée à voie centrale bidirectionnelle pendant la durée du projet pilote, lesquels se détaillent notamment en précisant les vitesses pratiquées aux 50^e et 85^e centiles;

3° la grille d'observation fournie par le ministère des Transports complétée;

4° les incidents et les enjeux constatés par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public ou qui ont été portés à sa connaissance quant à la sécurité et à la cohabitation des différents usagers sur la chaussée à voie centrale bidirectionnelle;

5° le nombre de commentaires et de plaintes reçues, l'objet de ces commentaires et de ces plaintes et les mesures prises afin de remédier aux situations faisant l'objet de plaintes;

6° tout autre élément jugé important pour le suivi et l'évaluation du projet d'expérimentation.

Cette personne doit également transmettre les renseignements prévus au premier alinéa à la demande du ministre.

CHAPITRE VI DISPOSITIONS PÉNALES

36. Quiconque contrevient au deuxième alinéa de l'article 13 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

37. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 14, 15 et 23 à 28 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

38. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 17 à 22 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.

39. Le cycliste ou l'utilisateur d'un appareil de transport personnel motorisé qui contrevient à l'article 30 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

40. Le conducteur d'une aide à la mobilité motorisée qui contrevient à l'article 32 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

41. Le piéton qui contrevient à l'article 34 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

CHAPITRE VII DISPOSITION FINALE

42. Le présent projet pilote entre en vigueur le quinzième jour qui suit la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*. Il est abrogé le jour du troisième anniversaire de son entrée en vigueur.

ANNEXE I (Article 2)

CHEMINS PUBLICS QUI PEUVENT ÊTRE COMPOSÉS D'UNE CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BIDIRECTIONNELLE

1. La partie du chemin de Lotbinière, située dans la Ville de Bromont (46078), qui s'étend à partir d'une ligne perpendiculaire au chemin de Lotbinière, située à une distance de 320 m à partir de la ligne d'arrêt située sur le chemin de Lotbinière à son intersection avec la route 241, dénommée rue Shefford, mesurée vers le sud en suivant le centre du chemin de Lotbinière, jusqu'à son intersection avec la rue Sheffington.

ANNEXE II

(Articles 8 à 12)

DESSINS NORMALISÉS

Transports
et Mobilité durable
Québec



DESSIN NORMALISÉ

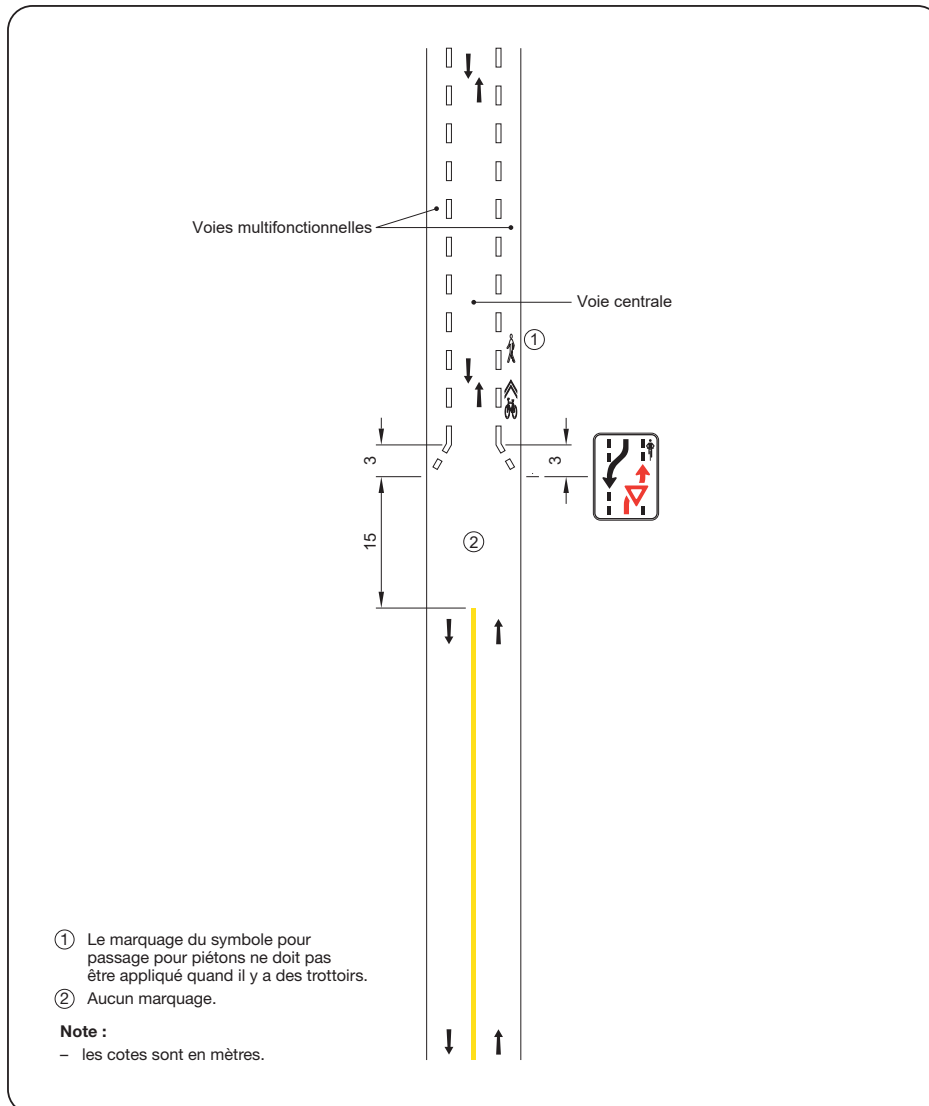
DÉBUT ET FIN D'UNE CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BIDIRECTIONNELLE ENTRE DEUX INTERSECTIONS

Numéro

PP 1

Date

Juin 2024



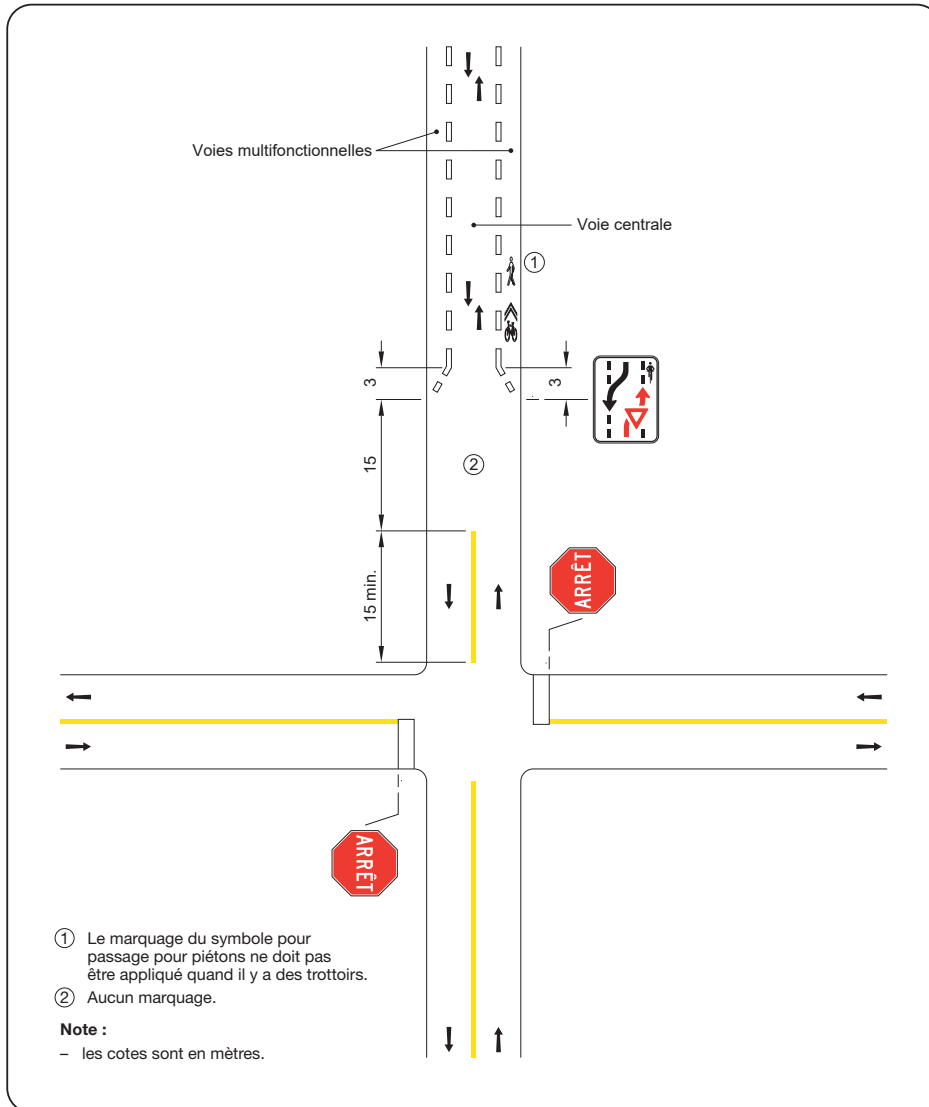
Número PP 2
Date Juin 2024

DESSIN NORMALISÉ

DÉBUT ET FIN D'UNE
CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE
BIDIRECTIONNELLE À UNE
INTERSECTION NON RÉGLEMENTÉE
PAR DES PANNEAUX D'ARRÊT

Transports
et Mobilité durable

Québec

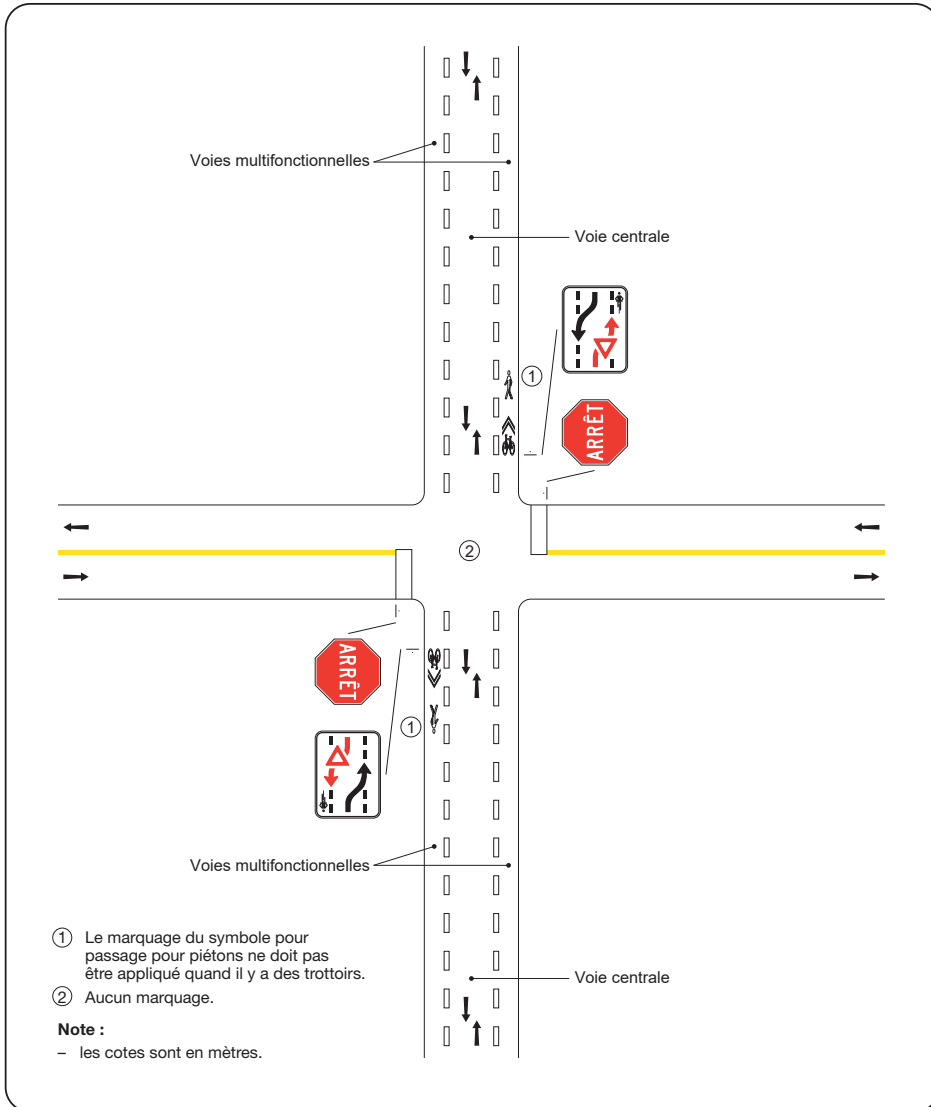




DESSIN NORMALISÉ

**INTERSECTION EN CROIX
NON RÉGLEMENTÉE PAR DES
PANNEAUX D'ARRÊT SUR UNE
CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE
BIDIRECTIONNELLE**

Numéro
PP 3
Date
Juin 2024



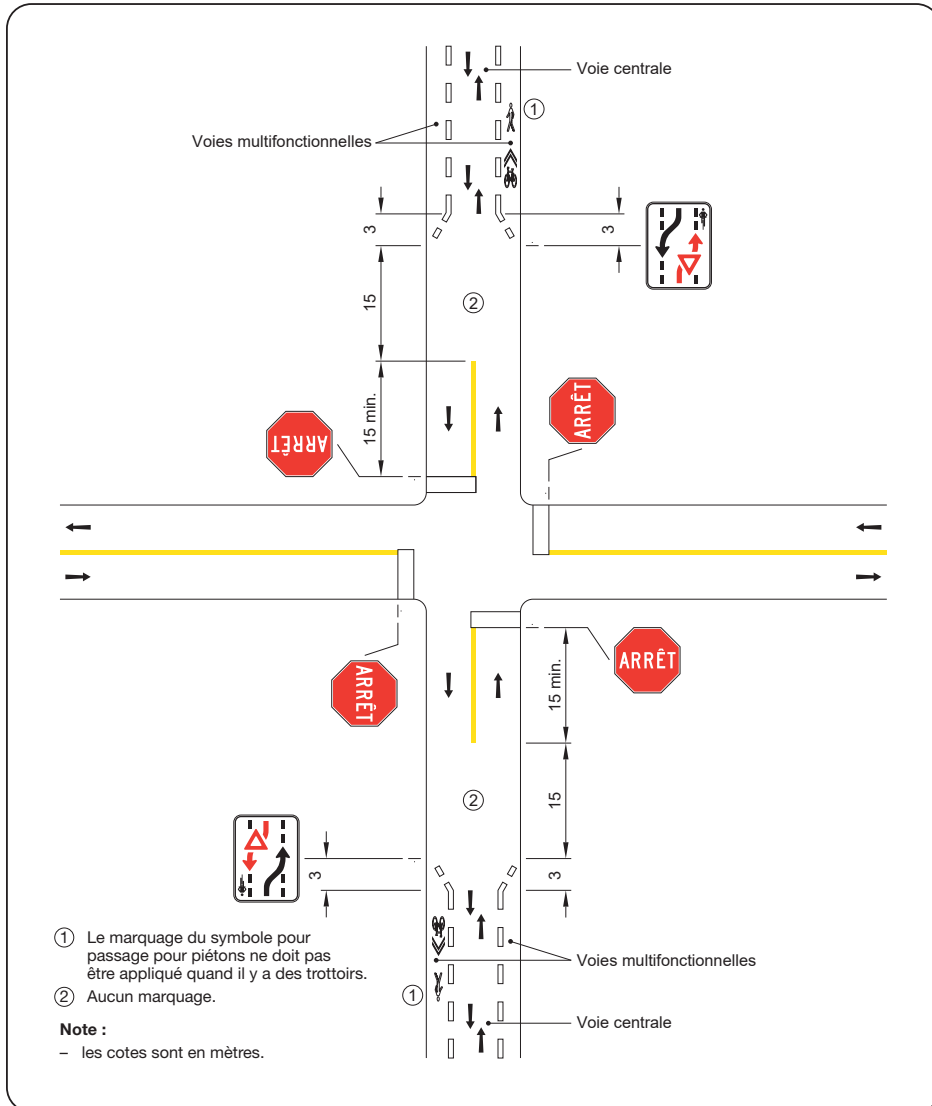
Numéro PP 4
Date Juin 2024

DESSIN NORMALISÉ

**INTERSECTION EN CROIX
RÉGLÉE PAR DES
PANNEAUX D'ARRÊT SUR UNE
CHAUSSEE À VOIE CENTRALE
BIDIRECTIONNELLE**

Transports
et Mobilité durable

Québec 





DESSIN NORMALISÉ

**INTERSECTION EN T NON
RÉGLMENTÉE PAR DES
PANNEAUX D'ARRÊT SUR UNE
CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE
BIDIRECTIONNELLE**

Numéro

PP 5

Date

Jun 2024

