

BULLETIN D'INFORMATION SUR LES NORMES DE CONSTRUCTION ET D'ENTRETIEN ROUTIER

Normes techniques

Tome I – Conception routière

Tome IV – Abords de route

Chronique Documents contractuels

Devis types

**Introduction d'une nouvelle section
au CCDG – Construction et réparation**

Chronique Conception

**Distances de visibilité
à respecter sur les autoroutes
et dans les échangeurs**

Chronique Guichet unique
de qualification des produits

**Nouveaux produits homologués
pendant l'automne 2025**

Sommaire

Volume 36, numéro 2, automne 2025

Normes techniques

3 **Tome I – Conception routière**

24^e mise à jour (juin 2025)

- Table Conception géométrique

5 **Tome IV – Abords de route**

20^e mise à jour (août 2025)

- Table Aménagement des abords de route

Chronique Documents contractuels

7 **Devis types**

8 **Introduction d'une nouvelle section au CCDG – Construction et réparation**

Chronique conception

10 **Distances de visibilité à respecter sur les autoroutes et dans les échangeurs**

Chronique Guichet unique de qualification des produits

15 **Nouveaux produits homologués pendant l'automne 2025**

Répertoire

17 **Les plus récentes mises à jour et les dernières éditions disponibles aux Publications du Québec**



OÙ SE PROCURER LES PUBLICATIONS ?

Pour obtenir une version papier ou électronique des ouvrages du ministère des Transports et de la Mobilité durable mentionnés dans ce bulletin, composez le 1 800 463-2100 ou visitez le www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits-en-ligne/ouvrages-routiers/pour-commander/.

Info-Normes est publié trimestriellement par la Direction des normes et des documents d'ingénierie de la Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation à l'intention du personnel technique du ministère des Transports et de la Mobilité durable. **Info-Normes** contient divers renseignements sur les activités liées à la révision des documents d'ingénierie.

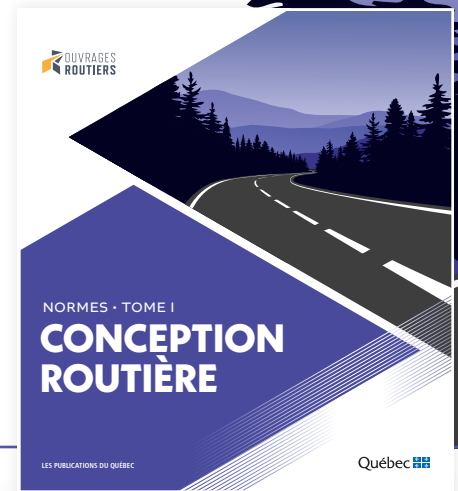
Directrice Mélanie Desgagné, ing. **Coordination de la rédaction et de l'édition** Bouchra Hassane **Collaboration** Sophie Clotuche, ing. • Marie-Josée Boucher, ing. • Lina Garcia, ing. • José Luis Levasseur • Bruno Marquis, ing. • Élisabeth Martineau, ing. • Myriam Savard, ing. • Naïma Zaaf, ing. **Conception graphique et mise en page** Michaël Côté, Christian Forgues, graphistes **Révision linguistique** Direction générale des communications

Pour toute consultation, demande de renseignement, suggestion ou pour tout commentaire, vous pouvez vous adresser à la :

Direction des normes et des documents d'ingénierie
Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
800, place D'Youville, 15^e étage
Québec (Québec) G1R 3P4
Téléphone : 418 643-0800

Tome I – Conception routière

24^e mise à jour (juin 2025)



Le 15 juin 2025, la Direction des normes et des documents d'ingénierie a publié la 24^e mise à jour du Tome I – Conception routière. Les principales modifications publiées lors de cette mise à jour sont présentées dans le présent article.

Table Conception géométrique

Élizabeth Martineau, ing.

Direction des normes et des documents d'ingénierie

Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation

Chapitre 6 « Tracé et profil »

À la section 6.3.4 « Gradation du dévers », la pente relative en pourcentage a été ajoutée au tableau 6.3-10 « Pente relative maximale du bord extérieur du revêtement par rapport à l'axe de la chaussée ». Cet ajout permet d'utiliser directement la valeur de la pente relative en pourcentage dans l'équation du calcul de la longueur requise de raccordement. Il est ainsi possible de respecter le critère de gradation du dévers qui entre dans le calcul du paramètre de spirale à la section 6.3.2 « Spirale de raccordement ».

La section 6.4 « Profil en long » a été revue et plusieurs exigences en lien avec les changements climatiques ont été ajoutées. Les infrastructures routières sont prévues pour avoir de longues durées de vie et sont souvent construites à proximité de plans d'eau. Ceux-ci seront affectés de différentes manières par les changements climatiques. En vue de la construction ou de la reconstruction d'une route, il convient ainsi de s'assurer que la nouvelle infrastructure a un bon comportement au regard des aléas météorologiques. Voilà pourquoi le rehaussement d'un profil routier est traité dans ce chapitre.

Des exigences concernant les zones côtières ont également été ajoutées. Celles-ci visent à baliser les critères à respecter lors de la conception de la correction du profil routier pour offrir un meilleur dégagement par rapport au niveau de la mer, qui tend à augmenter sous l'effet des changements climatiques.

Chapitre 9 « Échangeurs »

À la section 9.5.1.3 « Cas particuliers », des précisions ont été ajoutées au sujet de la localisation d'une bretelle d'entrée comportant une convergence et d'une bretelle de sortie comportant une divergence.

Chapitre 15 « Voies cyclables »

À la section 15.3.2.2 « Accotement revêtu », le contenu a été revu pour s'arrimer avec celui du *Tome V – Signalisation* routière qui traite de l'installation des bornes de délimitation.

À la section 15.5.2.4 « Revêtement », un nouveau fuseau granulométrique de spécification pour revêtement en criblure de pierre sur piste cyclable a été ajouté. La criblure de pierre est un

matériau relativement fin et compact, qui assure une stabilité et une durabilité optimales, tout en conservant un bon drainage.

Chapitre 16 « Approche d'analyse avant une intervention sur une route existante »

Une nouvelle section a été ajoutée au chapitre 16, dans laquelle on trouve des exceptions à la norme. Il s'agit de la nouvelle section 16.5.14 « Trottoirs et passages pour piétons ». On y précise que lorsqu'une intervention sur une route existante vise, selon l'intention du milieu, à favoriser les modes de déplacements actifs, il est possible de redistribuer l'espace fonctionnel nécessaire aux différents usagers (par exemple les personnes

à mobilité réduite). Le long d'une intervention dans un secteur urbanisé où des trottoirs doivent être reconstruits, la possibilité d'élargir ces trottoirs devrait être analysée afin de faciliter les déplacements pour les personnes à mobilité réduite. Il est également précisé que la redistribution de cet espace doit néanmoins maintenir une largeur carrossable suffisante à ce que les véhicules d'urgence et d'entretien puissent franchir facilement les passages pour personnes.

Voilà qui conclut les principales modifications apportées lors de la 24^e mise à jour du *Tome I – Conception routière*. Encore cette année, les modifications ou ajouts ont pour but de répondre aux besoins du Ministère, et aussi à ceux des gestionnaires du réseau routier.

Tome IV – Abords de route

20^e mise à jour (août 2025)



La 20^e mise à jour du Tome IV – Abords de route a été publiée le 30 août 2025. Au cours de cet exercice, des modifications ont principalement été apportées aux chapitres 6 « Mesures d’atténuation environnementales permanentes » et 9 « Engazonnement ». Voici un résumé des changements.

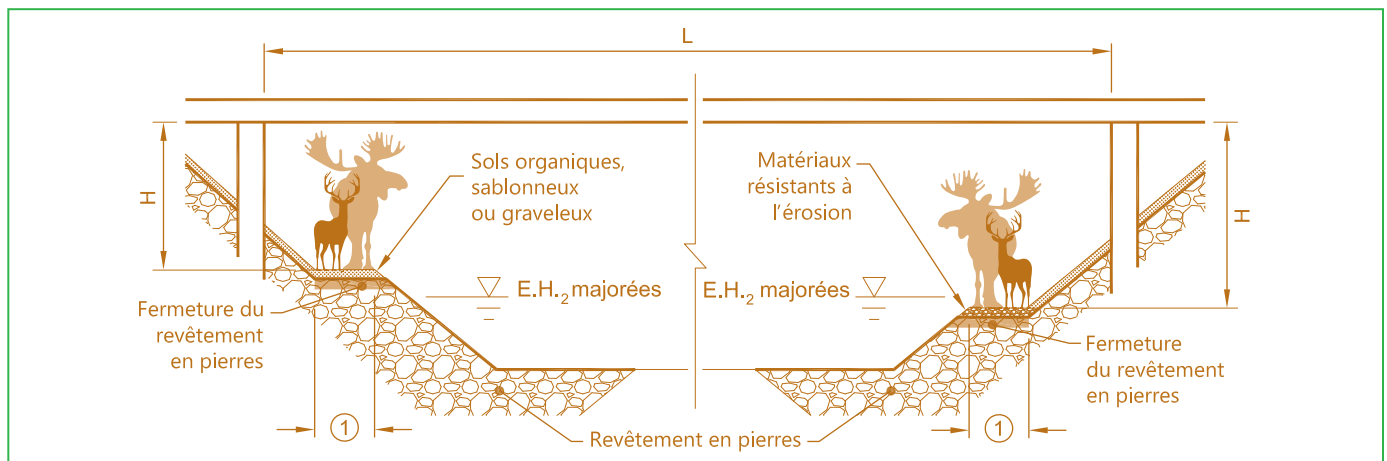
Table Aménagement des abords de route

Sophie Clotuche, ing.

Direction des normes et des documents d’ingénierie
Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l’innovation

Chapitre 6 « Mesures d’atténuation environnementales permanentes »

La mise à jour de la section 6.4.3 « Passage faunique inférieur » s’est poursuivie cette année. Des sous-sections ont été ajoutées pour définir les différents types de passages fauniques inférieurs et leurs caractéristiques. Les répercussions sont positives autant pour l’environnement que pour la sécurité routière, car les passages fauniques inférieurs permettent de réduire les risques de collisions avec les animaux en plus d’assurer le maintien du lien entre les habitats et les ressources situés de part et d’autre de la route. Les modifications apportées résultent à la fois de l’expertise québécoise acquise dans ce domaine au cours des dernières années et d’un travail exhaustif, comprenant une compilation des pratiques du Ministère, une revue de la littérature, et des consultations auprès du réseau des répondants en environnement de différentes directions générales territoriales (DGT).



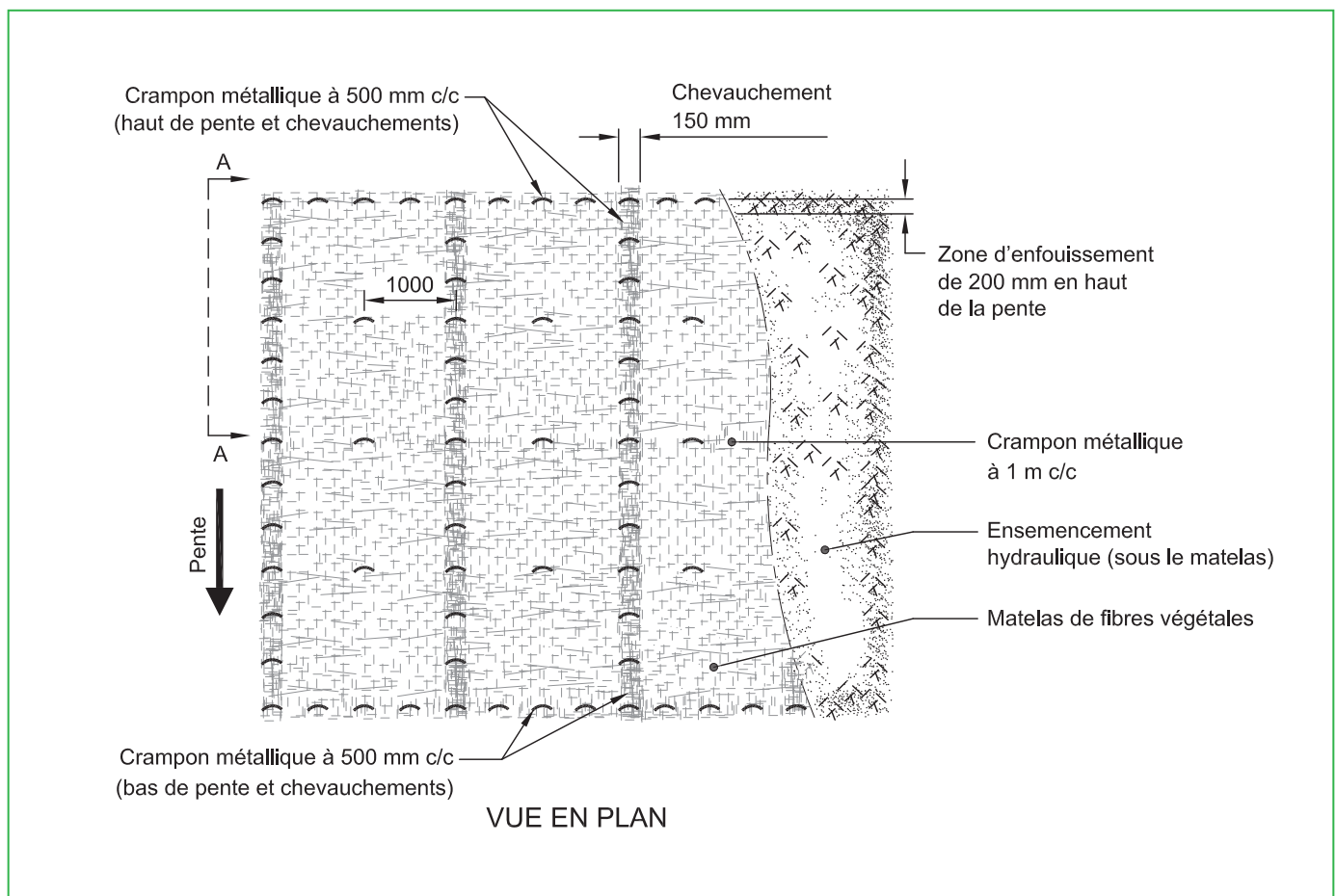
Extrait de la figure 6.4-9 « Passage faunique destiné exclusivement à la grande faune ou de type sentier ».

Il est à noter que cette section, ainsi que la section 6.4 «Prévention des collisions impliquant la grande faune», continuera d'être bonifiée au fil des années.

Au dessin normalisé DN 003 «Protection des rives et du littoral avec empierrement végétalisé», une erreur a été corrigée : la sous-couche est maintenant prolongée jusqu'au haut de l'empierrement.

Chapitre 9 « Engazonnement »

Au DN 001, « Ensemencement hydraulique protégé par un matelas de fibres de bois ou de paille (H-3) », les termes «... fibres de bois ou de paille...» ont été remplacés par «... fibres végétales...». En effet, ce type d'ensemencement permet l'utilisation d'un matelas de fibres végétales qui, selon la norme 9101 « Matériaux pour l'aménagement paysager » du *Tome VII – Matériaux*, peut être composé de trois types de matelas, soit les fibres de bois, la paille et les fibres de coco. Ainsi, le terme générique « fibres végétales » convient mieux.



Extrait du DN 001 « Ensemencement hydraulique protégé par un matelas de fibres végétales (H-3) ».

Devis types

Lina Garcia, ing.

Module Devis types

Direction des normes et des documents d'ingénierie

Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation

Mise à jour des devis types

DATE DE RÉVISION	DEVIS TYPES – CONSTRUCTION ET RÉPARATION
2025-06	<p>Note – Devis type – Matériaux recyclés contenant des résidus d'enrobé, de béton de ciment et de brique d'argile</p> <p>Cette note a été retirée. Elle n'est plus requise, car le devis type « Matériaux recyclés contenant des résidus d'enrobé, de béton de ciment et de brique d'argile » a été remplacé par la clause type « Utilisation de matériaux recyclés contenant de l'enrobé, du béton et des briques d'argile ».</p>

Mise à jour des clauses types

DATE DE RÉVISION	CLAUSES TYPES – CONSTRUCTION ET RÉPARATION
2025-06	<p>Utilisation de matériaux recyclés contenant de l'enrobé, du béton et des briques d'argile</p> <p>Cette clause type remplace le devis type « Matériaux recyclés contenant des résidus d'enrobé, de béton de ciment et de brique d'argile ».</p> <p>Elle doit être utilisée pour la réalisation des travaux de construction et de réparation d'infrastructures routières comportant l'utilisation de matériaux recyclés contenant de l'enrobé, du béton et des briques d'argile.</p> <p>Les modifications significatives par rapport à la version antérieure du devis type remplacé sont indiquées aux zones de texte bleu sur fond orangé.</p>

Les fichiers des devis types se trouvent aux deux endroits suivants :

- sur le site intranet du Ministère, sous l'onglet Gestion des infrastructures routières, à la page Devis types de la rubrique Documents contractuels : <http://intranet.mtqprm.qc/GestInfr/Routieres/DocuCont/Pages/Devis-types.aspx>;
- sur le site Web du Ministère, accessible aux utilisateurs externes, sous l'onglet Entreprises et partenaires, rubrique Entreprises liées à la conception, la surveillance, la construction et l'entretien des infrastructures de transport, section Contrats, sous la puce Construction et réparation de la page Documents contractuels : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/contrats/Pages/Documents-contractuels.aspx>.

Introduction d'une nouvelle section au CCDG – Construction et réparation

José Luis Levasseur, agent de recherche et de planification socio-économique

Secteur pratiques environnementales et enjeux climatiques de la Direction de l'environnement
Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation

Les travaux de la Table de normalisation – Aménagement des abords de route ont mené à la création d'une nouvelle section. Il s'agit de la section 20 « Protection de l'environnement », qui vient remplacer et mettre à jour le précédent article 10.4 « Protection de l'environnement » du Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Construction et réparation (CCDG – CR) par l'ajout d'articles génériques qui proviennent du devis type « Protection de l'environnement ». L'objectif principal a été de réunir en un seul endroit du CCDG – CR toutes les exigences en lien avec la protection de l'environnement. De ce fait, le devis type a pu être allégé afin de garder uniquement les articles qui proposaient des variantes et des particularités qui doivent être adaptées aux chantiers.

Voici les principaux articles de la nouvelle section 20 « Protection de l'environnement », ainsi qu'un résumé de leur contenu :

Article	Modifications
Section 20 « Protection de l'environnement »	
20.1	INSTALLATIONS DE CHANTIER Cet article spécifie les différentes installations de chantier visées, leur mise en place à l'extérieur d'une zone inondable ainsi que la distance qui doit les séparer d'un milieu humide ou du littoral d'un milieu hydrique.
20.2	MACHINERIE ET ÉQUIPEMENT DIVERS Cet article constitue la mise à jour des précédents articles 10.4.2 « Trousse de récupération de produits pétroliers et d'autres matières dangereuses liquides » et 10.4.3.2 « Entretien, maintenance, nettoyage, ravitaillement et entreposage de la machinerie ». Il couvre l'ensemble des travaux exécutés mobilisant de la machinerie ou tout autre équipement qui utilise des produits dommageables pour l'environnement. Il réintroduit l'obligation de prévoir des trousse de récupération pour les produits pétroliers et les autres matières dangereuses. Conformément à l'article 20.1, il encadre davantage l'exécution des travaux d'entretien, de maintenance, de nettoyage et de ravitaillement.

(suite à la page suivante)

Article	Modifications
Section 20 « Protection de l'environnement » (suite)	
20.3	PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES ET HYDRIQUES
<p>Cet article constitue la mise à jour des précédents articles 10.4.3.3.3 « Eaux de pompage », 10.4.3.4 « Accès temporaire aux berges » et 10.4.3.5 « Traverses temporaires d'un cours d'eau ».</p> <p>Il regroupe les articles qui s'appliquent aux travaux dans un milieu humide ou hydrique, notamment les ouvrages provisoires, l'accès temporaire à la rive, les traverses temporaires, les passages à gué, les surfaces de roulement temporaire et la gestion des eaux de pompage. Ces exigences ont été revues, notamment selon les modifications réglementaires des dernières années.</p>	
20.4	PRÉVENTION DE L'ÉROSION ET CONTRÔLE DES SÉDIMENTS
<p>Cet article constitue la mise à jour des précédents articles 10.4.3.3 « Ouvrages de rétention » et 10.4.3.6 « Contrôle de l'érosion et des sédiments ».</p> <p>Il regroupe les articles qui prévoient des mesures prévenant l'érosion des sols et l'émission de sédiments dans les milieux humides ou hydriques. Il fait référence aux méthodes présentées à l'article 9.4.3 « Prévention de l'érosion et contrôle des sédiments » du chapitre 9 « Protection de l'environnement durant les travaux » du <i>Tome II – Construction routière</i> de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère.</p>	

Les exigences stipulées dans ces nouveaux articles proviennent toutes du devis type, notamment d'articles qui concernent les mêmes thèmes. Ainsi, le contenu de ces articles vient compléter et mettre à jour ces exigences en harmonisation avec la Loi sur la qualité de l'environnement ainsi que ses règlements. De plus, un important travail de reformulation des textes a été réalisé afin de rendre cette section cohérente à l'égard des obligations liées à l'exécution des travaux, particulièrement les exigences relatives à la mise en œuvre, aux matériaux et aux modalités de paiement. Des efforts ont aussi été consacrés à harmoniser la présentation des thèmes à celle des autres documents normatifs ou contractuels en lien avec l'environnement.

Enfin, il est à noter que cette nouvelle section sera bonifiée au fil des prochaines années.

Distances de visibilité à respecter sur les autoroutes et dans les échangeurs

Bruno Marquis, ing.

Direction de l'expertise en conception routière
Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation

Marie-Josée Boucher, ing.

Direction de la planification et de la gestion des infrastructures
Direction générale de la Capitale-Nationale

La présente chronique vise à préciser les différentes distances de visibilité requises pour déterminer le tracé en plan et le profil en long des autoroutes et des bretelles dans les échangeurs. Les vitesses élevées sur les autoroutes et les changements d'élévation et de direction de la chaussée dans les échangeurs représentent un défi important lors de la conception.

Distance de visibilité sur autoroute

Le *Tome 1 – Conception routière* traite des distances de visibilité au chapitre 7. Le tableau 7.7-1 de ce chapitre mentionne, à la note 2, que dans le cas des autoroutes, la distance de visibilité à respecter est la distance de visibilité d'anticipation à l'arrêt de la section 7.9. Ainsi, la distance de visibilité à respecter en tous points le long du tracé est la distance de visibilité d'anticipation d'arrêt de type A pour les autoroutes en milieu rural et de type B pour celles en milieu urbain. Toutefois, le type B devrait être utilisé seulement pour les autoroutes dans des milieux très urbanisés, comportant des aménagements non usuels et des débits très élevés. Ce type d'autoroute est normalement associé à une vitesse réduite (vitesse affichée de 70 km/h). Le tableau 1 présente les valeurs de K minimales des courbes verticales dans le cas d'une autoroute en milieu rural et pour la plupart des autoroutes en milieu urbain.

Pour les autoroutes existantes en milieu urbain à vitesse standard (vitesse affichée de 90 km/h ou de 100 km/h), il n'est pas rare que même les distances de visibilité d'anticipation de type A

soient inatteignables en raison des nombreuses contraintes. Dans ces situations, le minimum absolu à atteindre devrait être la distance de visibilité d'arrêt (DVA) ajustée selon la pente.

Tableau 1 – Valeur de K en section courante d'une autoroute en milieu rural lorsque la distance de visibilité est inférieure à la longueur de la courbe (cas où $S < L$)

VITESSE DE BASE OU ANTICIPÉE (km/h)	K ⁽¹⁾ (m)		DISTANCE DE VISIBILITÉ D'ANTICIPATION TYPE A (m)
	COURBE SAillante	COURBE RENTRANTE	
70 et moins	26	30	130
80	39	38	160
90	58	48	195
100	81	57	230
110	107	67	265
120	146	80	310

1. D'autres valeurs de K s'appliquent lorsque $S > L$.

Note : On pose une hauteur d'œil de 1,08 m et une hauteur d'objet de 0,60 m.

Distances de visibilité dans les échangeurs

Le *Tome I – Conception routière* traite également de la distance de visibilité à respecter dans les bretelles à la section 9.5.1.5 du chapitre 9 « Échangeurs ». Plusieurs distances de visibilité doivent être offertes à différents endroits dans les échangeurs pour permettre aux usagers

d'effectuer les manœuvres requises de façon sécuritaire. Le tableau 2 présente les distances de visibilité à respecter aux différents segments dans les échangeurs. La localisation des différents segments est illustrée aux figures 1 et 2 à titre d'exemple.

Tableau 2 – Distances de visibilité à respecter dans les échangeurs

N° DE SEGMENT	DESCRIPTION DE SEGMENT	DISTANCE DE VISIBILITÉ À RESPECTER	HAUTEUR D'OBJET
1	Sur l'autoroute et donc à l'approche d'une sortie et d'une entrée d'autoroute	Le chapitre 7 « Distance de visibilité » mentionne que dans le cas des autoroutes, la distance de visibilité d'anticipation à l'arrêt doit être respectée (tableau 7.7-1, note 2). Distance de visibilité d'anticipation de type A (exceptionnellement type B). Voir le tableau 1 ci-dessus pour les valeurs de K correspondantes.	0,60 m
2	En amont du musoir physique de sortie	Le chapitre 9 « Échangeurs » mentionne à la section 9.5.1.5 : Aux sorties, le musoir physique de divergence doit être visible à une distance au moins équivalente à la distance de visibilité d'anticipation de type C à partir de la voie de circulation adjacente à la bretelle, comme le montre la figure 9.5-4. Voir le tableau 3 ci-après pour les valeurs de K correspondantes.	0 m
3	Dans la bretelle	La distance de visibilité d'arrêt (tableau 7.7-1) corrigée selon la pente (tableau 7.7-2) selon la vitesse pratiquée anticipée en tous points de la bretelle doit être offerte. Toutefois, le chapitre 9 « Échangeurs » ajoute cette mise en garde à la section 9.5.1.5 : Dans les bretelles, la visibilité doit être maximisée et tendre vers la distance de visibilité d'arrêt. Cependant, en raison des faibles rayons utilisés dans les bretelles, il n'est pas rare que cette visibilité soit difficilement atteignable, en particulier pour les bretelles sur structures.	0,60 m
4	En amont du musoir physique de l'entrée	Le chapitre 9 « Échangeurs » mentionne à la section 9.5.1.5 : Aux entrées, la circulation sur la voie adjacente de l'autoroute doit être visible selon un angle de 120° par rapport à l'axe de déplacement de l'utilisateur dans la bretelle à partir du début de la zone d'accélération afin de faciliter la recherche de créneau.	1,15 m
5	Au raccordement avec la route transversale s'il s'agit d'une intersection	À cet endroit, deux critères régissent la visibilité qui doit être offerte : a) respecter les exigences de visibilité des feux de circulation ou la visibilité du panneau d'arrêt, selon le cas, comme le prescrit le <i>Tome V – Signalisation routière</i> ;	a) Selon la hauteur d'installation des têtes de feux ou celle du panneau d'arrêt

(suite à la page suivante)

Tableau 2 – Distances de visibilité à respecter dans les échangeurs (suite)

5		<p>b) respecter la mention suivante, figurant au chapitre 9 « Échangeurs », section 9.5.1.5 :</p> <p>De plus, pour les bretelles de sortie qui se terminent à une intersection, la visibilité d'anticipation d'arrêt visible pour une file d'attente au 85^e percentile doit être offerte.</p> <p>Les distances de visibilité requises aux intersections doivent aussi être validées, comme pour tout type d'intersection (tome 1, chapitre 7, sections 7.11 ou 7.13).</p>	<p>b) 1,15 m, la hauteur d'un véhicule dans une file d'attente</p>
6	<p>À la fermeture du biseau d'une bretelle d'entrée</p>	<p>Le chapitre 9 « Échangeurs » mentionne à la section 9.5.1.5 :</p> <p>De plus, la fin du biseau doit au minimum être visible à une distance équivalente à la distance de visibilité d'anticipation de type C afin de prévoir la manœuvre de convergence (voir figure 9.5-5).</p> <p>La fin du biseau doit être visible pour que les usagers empruntant la bretelle puissent effectuer une manœuvre de changement de voie à temps.</p> <p>Voir le tableau 3 ci-après pour les valeurs de K correspondantes.</p>	<p>0 m</p>

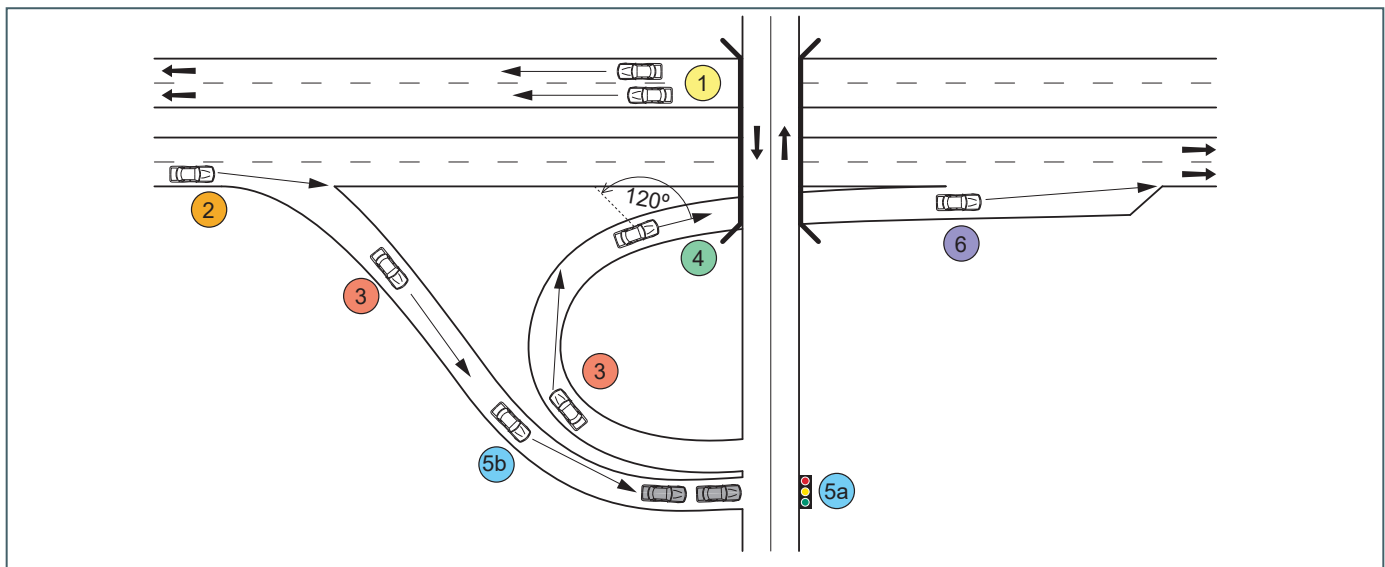


Figure 1 – Localisation des segments – Exemple pour un trèfle partiel type A2.

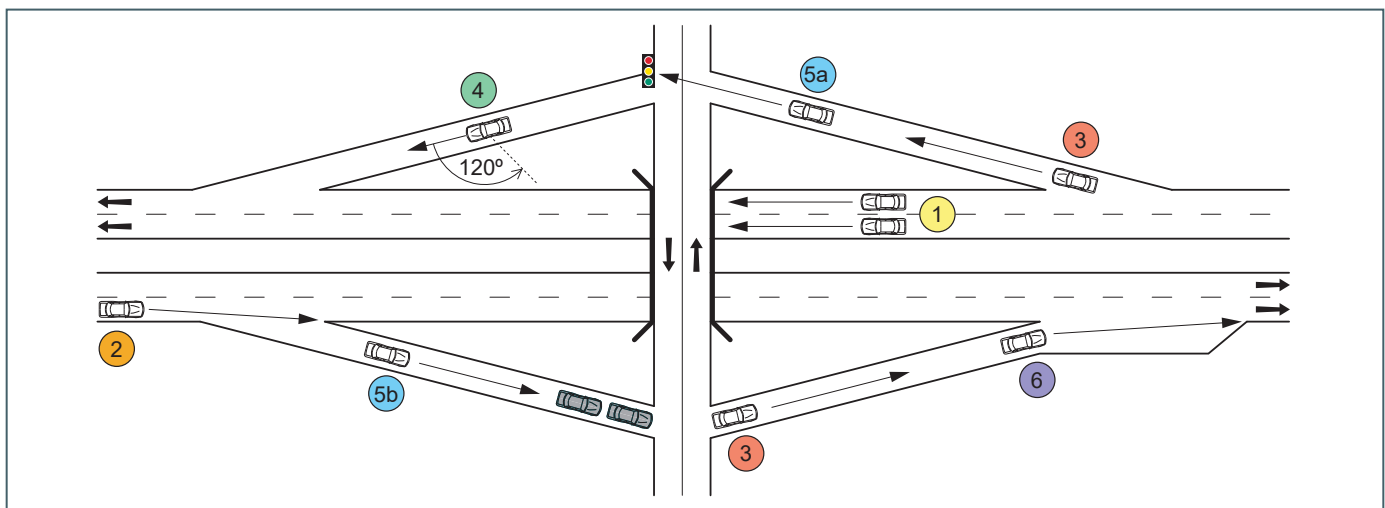


Figure 2 – Localisation des segments – Exemple pour un losange simple.

Le tableau 3 propose des valeurs K minimales pour obtenir une visibilité d'anticipation de type C tel qu'exigé aux segments 2 et 6 du tableau 3. Idéalement, la ligne de visée doit permettre de percevoir le musoir aux sorties et doit permettre de percevoir la fin du biseau de fermeture aux entrées. Pour ces raisons, on pose une hauteur d'objet de 0 m.

Les valeurs de K à utiliser dans une courbe saillante pour percevoir le musoir de sortie (segment 2) ou la fin de biseau de l'entrée (segment 6) sont très grandes puisque la visibilité au sol doit être atteinte (hauteur d'objet de 0 m). Toutefois, il est plutôt rare que les lignes de visée de ces éléments soient entièrement à l'intérieur de la parabole. Elles sont habituellement localisées en partie ou totalement dans les tangentes qui précèdent. Les valeurs de K des courbes saillantes indiquées au tableau 3 sont donc rarement requises.

Tableau 3 – Valeur de K pour les segments 2 et 6 lorsque la distance de visibilité est inférieure à la longueur de la courbe (cas où $S < L$)

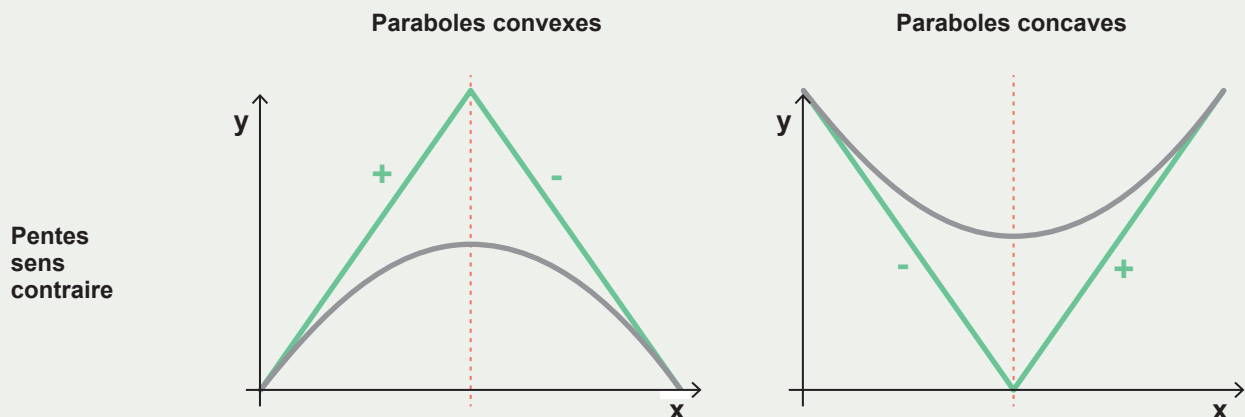
VITESSE DE BASE OU ANTICIPÉE (km/h)	K ⁽¹⁾ (m)		DISTANCE DE VISIBILITÉ D'ANTICIPATION TYPE C (m)
	COURBE SAILLANTE	COURBE RENTRANTE	
70 et moins	186	49	200
80	245	57	230
90	363	72	280
100	417	77	300
110	505	86	330
120	600	94	360

1. D'autres valeurs de K s'appliquent lorsque $S > L$.

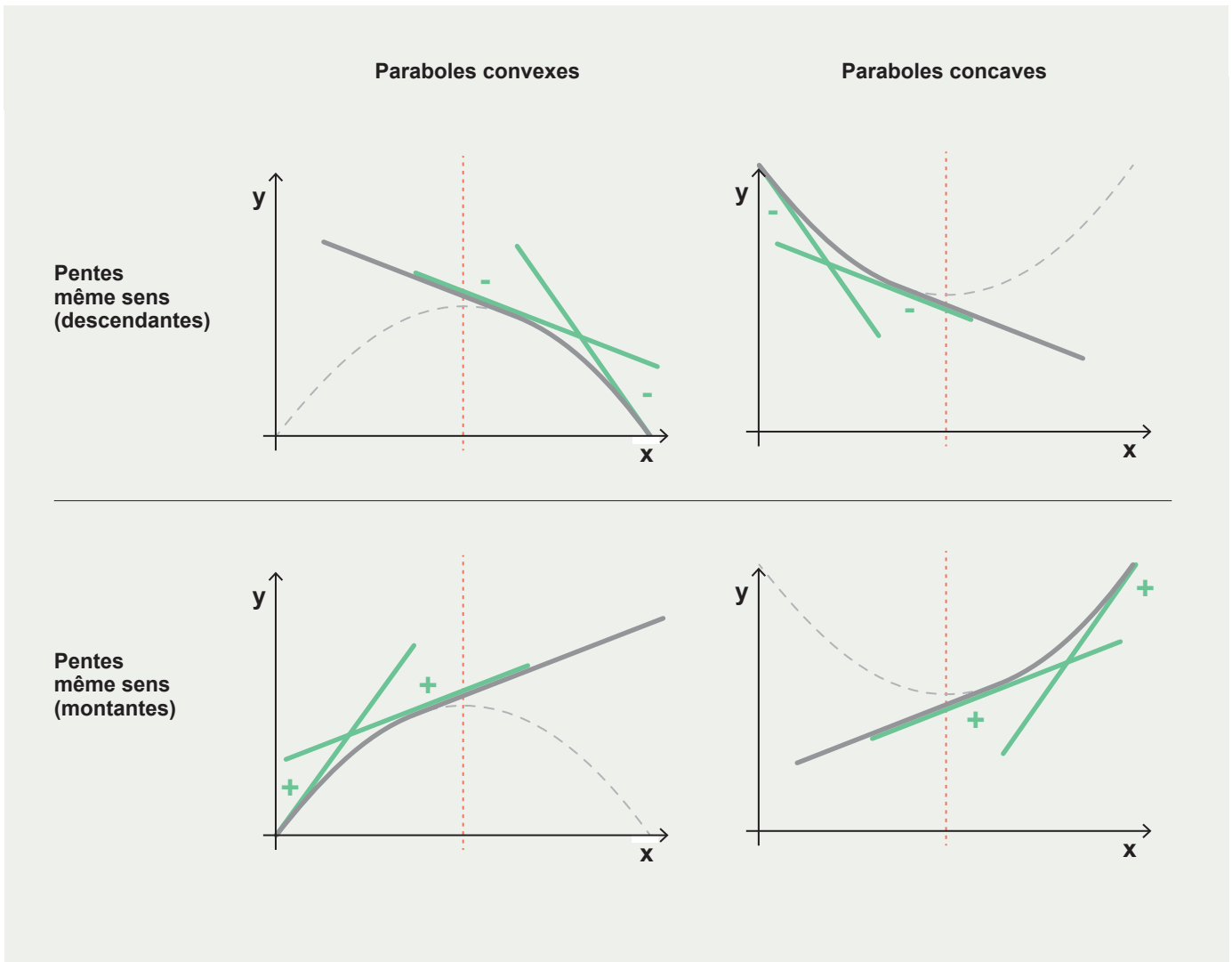
Note : On pose une hauteur d'œil de 1,08 m et une hauteur d'objet de 0 m.

Situations particulières :

La section 6.4.2 « Courbes de profil en long » du *Tome I – Conception routière*, comme les tableaux 1 et 3 de la présente chronique, proposent des valeurs de K pour des courbes verticales symétriques raccordant des pentes de sens contraire (avec un point haut ou un point bas). Lorsqu'une courbe verticale doit raccorder deux pentes dans le même sens, deux pentes descendantes ou deux pentes ascendantes, il se peut que la valeur de K proposée soit inutilement trop grande. Dans ces cas, il est possible de valider la distance de visibilité disponible graphiquement et d'ajuster à la baisse la valeur de K. Voir les différents cas illustrés ci-après.



(suite à la page suivante)



En résumé, le caractère même d'une autoroute favorisant le transit à haute vitesse impose l'utilisation des distances de visibilité d'anticipation comme paramètre de conception. En ce qui concerne les échangeurs, en raison des nombreuses manœuvres requises, différentes distances de visibilité doivent être offertes. La conception du tracé en plan et du profil en long des échangeurs, et des autoroutes, est donc déterminante pour permettre à l'utilisateur d'adapter sa conduite aux différentes situations et d'assurer sa sécurité.

Nouveaux produits homologués pendant l'automne 2025

Naïma Zaaf, ing., coordonnatrice du Guichet unique de qualification des produits

Direction de la qualification des produits, de l'approvisionnement et des opérations contractuelles centralisées
 Direction générale des services en gestion contractuelle

N° GUQ	SUJET	DÉTAILS	PROGRAMME	DEMANDEUR
2530	EF-61-0156	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur blanche – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Ennis Paint Canada ULC
2531	EF-61-0157	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur blanche – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Ennis Paint Canada ULC
2534	EF-62-0156	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur jaune – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Ennis Paint Canada ULC
2535	EF-62-0157	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur jaune – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Ennis Paint Canada ULC
2536	EF-62-0158	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur jaune – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Ennis Paint Canada ULC
2537	EF-62-0159	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur jaune – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Ennis Paint Canada ULC
2538	5044-24	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur blanche – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Peinture UCP inc.

(suite à la page suivante)

N° GUQ	SUJET	DÉTAILS	PROGRAMME	DEMANDEUR
2544	TM2588	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur blanche – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Sherwin-Williams Canada inc.
2545	TM2589	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur jaune – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	Sherwin-Williams Canada inc.
2548	10-3686	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur blanche – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	PolyMight International
2549	10-3687	Produit de marquage routier à base d'eau de couleur jaune – courte durée	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes (courte, moyenne et longue durée)	PolyMight International

Les plus récentes mises à jour et les dernières éditions disponibles aux Publications du Québec

Normes

Collection Normes – Ouvrages routiers

N° de mise à jour de la collection	N° de mise à jour du tome	Date	Document
185	20	2025 08 15	<i>Tome IV – Abords de route</i>
184	18	2025 06 15	<i>Tome VI – Entretien</i>
183	24	2025 06 15	<i>Tome I – Conception routière</i>
182	26	2025 02 14	<i>Tome III – Ouvrages d’art</i>
181	24	2025 02 14	<i>Tome II – Construction routière</i>
180	29	2024 12 15	<i>Tome VII – Matériaux</i>
179	33	Décembre 2024 December 2024	<i>Tome V – Signalisation routière</i> <i>Volume V – Traffic Control Devices</i>
178	19	2024 06 15	<i>Tome IV – Abords de route</i>

Autres normes

N° de mise à jour	Date	Document
5	Septembre 2018 September 2018	<i>Aéroports et héliports</i> <i>Airports and Heliports</i>
3	Mars 2016 March 2016	<i>Signalisation – Sentiers de véhicule hors route</i> <i>Signs and Signals – Off-Highway Vehicle Trails</i>

Ouvrages connexes

N° de mise à jour	Date	Document
21	Décembre 2022	<i>Signalisation routière – Tiré à part – Travaux</i>
3	Décembre 2014	<i>Signalisation routière – Tiré à part – Voies cyclables</i>

Documents contractuels

Cahiers des charges et devis généraux (CCDG)

Édition	Date	Document
2025	2024 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Construction et réparation, édition 2025</i>
2025	2024 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Déneigement et déglçage, édition 2025</i>
2025	2024 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Services de nature technique, édition 2025</i>
2025	2024 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Services professionnels, édition 2025</i>

Assurance de la qualité

Édition	Document
Avril 2025	<i>Guide d'assurance de la qualité – Béton, édition 2025</i>
Avril 2025	<i>Guide d'assurance de la qualité – Enrobés à chaud, édition 2025</i>
Avril 2025	<i>Guide d'assurance de la qualité – Sols et matériaux granulaires, édition 2025</i>

Chaussées

Édition	Document
2024 12 15	<i>Recueil des méthodes d'essai LC</i>
Octobre 2022	<i>Guide des bonnes pratiques de réparation des nids-de-poule, édition 2023</i>

Gestion de projets

Édition	Document
Avril 2025	<i>Guide de surveillance – Chantiers d'infrastructures de transport, édition 2025</i>
Mai 2022	<i>Guide terrain – Surveillance environnementale des chantiers routiers, édition 2022</i>
2018 03 30	<i>Guide de préparation des projets routiers</i>

Ouvrages d'art

Édition	Document
Mars 2025	<i>Guide de réalisation de projets ABC</i>
Juin 2024	<i>Manuel de conception des ponceaux</i>
Avril 2024	<i>Manuel de dessins des structures</i>
Février 2024	<i>Manuel de conception des structures</i>
Mars 2023	<i>Manuel de construction et de réparation des structures CCDG 2023</i>
Décembre 2022	<i>Manuel d'inventaire des structures</i>
Décembre 2020	<i>Manuel d'évaluation de la capacité portante des ponts acier-bois</i>

Zone côtière

Édition	Document
Mai 2022	<i>Manuel d'inventaire et d'inspection des enrochements, édition 2022</i>