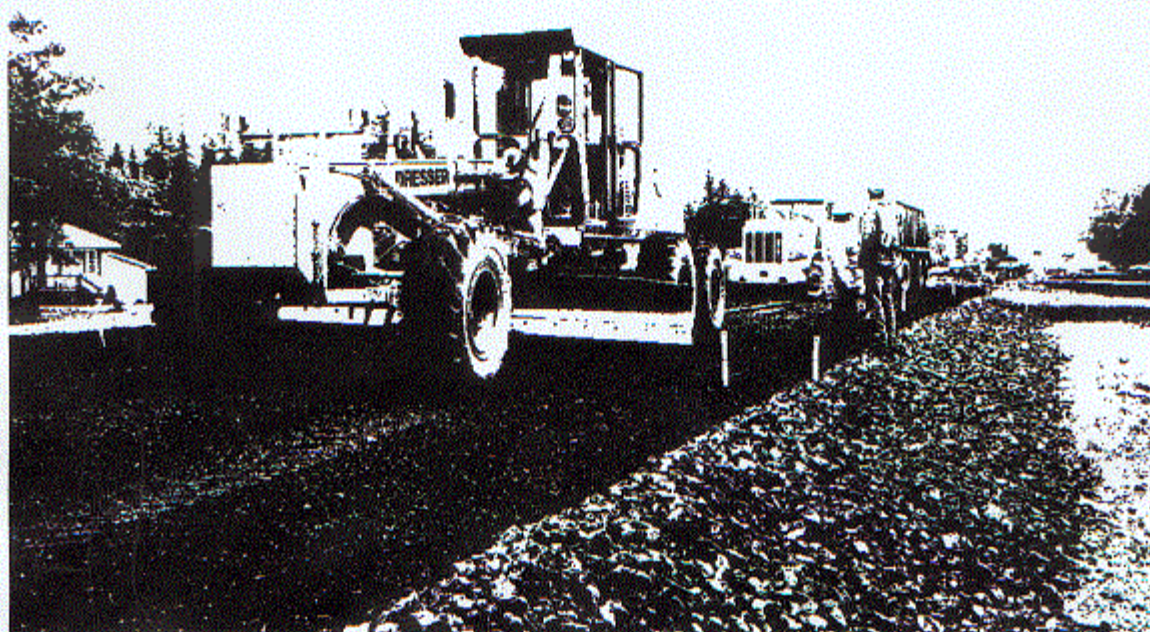


Nouveau  Brunswick

guide des
Normes Minimales

pour la
**Construction de Chemins et
de Rues de Lotissement**



**Direction de la Planification et de
la Gestion des terrains**

Ministère des Transports / Province du Nouveau-Brunswick

Fredericton, Janvier 2003

NOUVEAU-BRUNSWICK

GUIDE

DES NORMES MINIMALES

POUR LA CONSTRUCTION

DE CHEMINS ET DE RUES DE LOTISSEMENT

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

APPROBATION : _____

MINISTRE DES TRANSPORTS

janvier 2003

AVANT-PROPOS

Le Guide des normes minimales pour la construction de chemins et de rues de lotissement a été publié en 1976, puis révisé en 1992 et en 1996. La présente version contient les changements qui ont été apportés par la suite aux méthodes d'ingénierie, aux règlements et aux politiques gouvernementales relativement aux chemins et aux rues. Les normes minimales contenues dans le présent guide ont pour but d'aménager un réseau de rues efficace qui conviendra aux différentes utilisations des terres dans les régions rurales et qui assurera un bon aménagement des routes.

En vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, LRNB de 1973, chapitre C-12 et ensemble ses modifications, le ministre des Transports peut exiger que la construction des chemins et des rues respectent certaines normes minimales prescrites.

Le présent guide établit les normes minimales qui doivent être respectées ou dépassées dans la construction de chemins et de rues de lotissement. Le ministre des Transports peut toutefois établir des normes plus rigoureuses lorsque les conditions d'un aménagement particulier l'exigent.

Avant-propos	(ii)
Liste des figures	(vi)
Liste des tableaux	(vii)
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 DÉFINITIONS.....	2
3.0 APPROBATION DU PLAN DE LOTISSEMENT.....	10
3.1 Généralités.....	10
3.2 Étude du plan provisoire par le ministère des Transports	10
3.3 Approbation finale des rues par le ministre des Transports	13
4.0 NORMES MINIMALES	13
4.1 Introduction	13
4.2 Application	14
4.3 Normes de conception des rues	14
4.3.1 Accès	14
4.3.2 Tracé des rues.....	15
4.3.2.1 Généralités	15
4.3.2.2 Grilles	16
4.3.2.3 Culs-de-sac	17
4.3.2.4 Têtes de pipe	18
4.3.3 Tracés en plan et en long.....	18

4.3.4	Largeur des rues.....	19
4.3.5	Déclivités	19
4.3.6	Appellation des rues et panneaux de signalisation	20
4.3.7	Intersections	20
4.3.8	Servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement	21
4.3.9	Égouts pluviaux	22
4.3.10	Lots, îlots et autres parcelles.....	23
4.3.11	Rues futures	24
4.4	Construction des rues.....	24
4.4.1	Inspection des travaux	24
4.4.2	Défrichage.....	24
4.4.3	Essouchement	25
4.4.4	Terrassement.....	25
4.4.5	Couche inférieure en agrégats.....	26
4.4.6	Fondation supérieure en agrégats	26
4.4.7	Surface de roulement	26
4.4.8	Glissière de sécurité	26
4.5	Ponceaux.....	27
4.5.1	Généralités	27
4.5.2	Ponceaux d'entrée de lotissement.....	27

4.5.3	Ponceaux transversaux	27
4.5.4	Ponceaux d'entrée privée	27
4.6	Lotissements viabilisés	28
4.7	Normes pour la distance de visibilité	28
4.7.1	Généralités	28
4.7.2	Voies d'accès aux entrées privées	28
4.7.3	Intersection d'une rue de lotissement et d'une route locale, collectrice ou de grande communication	29
5.0	CALENDRIER DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION	30
5.1	Saison de construction	30
5.2	Construction de la rue et dépôt d'un cautionnement par le promoteur garantissant le revêtement en pierres concassées bitumées avant l'approbation du plan de lotissement par le ministre	30
5.3	Construction d'une partie de la rue et dépôt d'un cautionnement pour l'autre partie par le promoteur	31
5.4	Exigences en matière de protection de l'environnement	32
ANNEXE A		33
(i)	Information sur les bureaux régionaux des transports	
(ii)	Figures	

Fig. 4.3.2.2A	Grilles.....	16
Fig. 4.3.2.3A	Culs-de-sac.....	17
Fig. 4.3.2.3B	Tracé du cul-de-sac	Annexe A
Fig. 4.3.2.3C	Aire circulaire du cul-de-sac	Annexe A
Fig. 4.3.2.3D	Aire circulaire du cul-de-sac temporaire	Annexe A
Fig. 4.3.2.4A	Rue en tête de pipe.....	18
Fig. 4.3.2.4B	Normes pour tête de pipe	Annexe A
Fig. 4.3.3B	Longueur minimale des courbes verticales concaves et convexes	Annexe A
Fig. 4.3.4A	Limites de l'emprise aux intersections	Annexe A
Fig. 4.3.5A	Profil du chemin secondaire	Annexe A
Fig. 4.3.7A	Alignement de l'intersection - Route non assujettie à une ligne de surveillance	Annexe A
Fig. 4.3.7B	Alignement de l'intersection - Route assujettie à une ligne de surveillance	Annexe A
Fig. 4.3.7C	Espacement entre deux intersections en T consécutives	Annexe A
Fig. 4.4.5A	Route locale non munie d'une bordure	Annexe A
Fig. 4.5.2A	Ponceaux d'entrées et transversaux.....	Annexe A
Fig. 4.5.4A	Ponceau d'entrée privée standard.....	Annexe A
Fig. 4.6A	Rues résidentielles locales viabilisées	Annexe A
Fig. 4.7A	Distances de visibilité minimales	Annexe A

Tableau 4.3.3A	Dévers dans les courbes horizontales.....	19
Tableau 4.3.7A	Espacement des intersections transversales	21
Tableau 4.3.10A	Dimensions minimales des lots	23

1.0 INTRODUCTION

Les normes minimales contenues dans le présent guide visent à promouvoir l'aménagement d'un réseau de rues qui conviendra aux différentes utilisations des terres dans les secteurs non constitués en municipalités du Nouveau-Brunswick. Les normes minimales visent également à assurer la construction et l'aménagement de ce secteur du réseau routier provincial de façon adéquate.

Conformément à l'article 55 de la *Loi sur l'urbanisme*, les rues et les chemins publics dans toutes les régions de la province à l'extérieur des limites municipales seront approuvés et acceptés par le ministre des Transports, sous réserve de leur conformité aux normes minimales relatives à leur construction.

En plus de l'examen qui a pour but de déterminer sa conformité aux normes minimales établies par le ministre des Transports, un plan de lotissement est étudié par la commission d'aménagement qui examine les possibilités générales de lotissement du secteur concernant le tracé des rues, le lotissement ultérieur du terrain ou des terrains attenants, la topographie générale, les problèmes actuels et éventuels d'écoulement des eaux pluviales, les intérêts des futurs propriétaires des lots et du public en général, ainsi que l'entretien et la viabilité des chemins actuels menant au lotissement proposé.

Les chemins donnant accès au lotissement proposé qui ne satisfont pas aux normes minimales doivent être reconstruits ou modifiés de façon à être conformes. Ces chemins comprennent les chemins soi-disant publics dans les secteurs non constitués en municipalités qui ne sont pas des routes viables aux termes de la *Loi sur la voirie*, et qui sont évalués comme toute autre rue devant être construite dans un lotissement. Vous pouvez obtenir de l'information plus détaillée sur les rues de lotissement et la désignation des chemins, en vous adressant à la Direction de la planification et de la gestion des terrains (453-2418) du ministère des Transports, troisième étage, Place Kings, Fredericton, ou à l'ingénieur régional des transports de votre région. Une carte du Nouveau-Brunswick présentant chaque région de voirie et une liste des adresses et des numéros de téléphone respectifs figurent à l'annexe A.

2.0 DÉFINITIONS

Les définitions suivantes sont utilisées aux fins du présent guide seulement.

« **ACCÈS LIMITÉ** » désigne un accès limité conformément à l'article 38 de la *Loi sur la voirie*, imposant une limite d'accès à un terrain mais n'affectant pas son utilisation, et tout moyen destiné à donner accès à une telle route est interdit, sous réserve de l'obtention d'un permis d'accès conditionnel délivré par le ministre des Transports.

« **AMÉNAGEMENT** » désigne

- a) l'édification, la mise en place, le remplacement, l'enlèvement, la démolition, la modification, la réparation ou le remplacement d'un bâtiment ou d'une construction, autre que les poteaux des services publics et leurs fils, les dispositifs de réglementation de la circulation ou les écriteaux prévus par la loi,
- b) lorsque les usages auxquels peuvent être affectés des terrains, bâtiments et constructions sont énumérés dans un plan régional, municipal ou de secteur, dans une déclaration des perspectives d'urbanisme, dans un projet d'aménagement ou de rénovation urbaine ou dans un arrêté ou un règlement de zonage, toute modification de l'usage auquel est affecté tout terrain, bâtiment ou construction touché,
- c) toute extraction de sable, de gravier, d'argile, de schiste, de pierre à chaux ou de tout autre matériau utilisé à des fins d'aménagement mentionnées à l'alinéa a) ou en vue de la vente ou de tout autre usage commercial du matériau extrait, ou
- d) la mise en état d'un terrain par creusage ou remplissage sur une profondeur ou une hauteur supérieure à un mètre.

« **ASSIETTE DE ROUTE** » désigne la partie de l'assise de la route entre les bords intérieurs des pentes des fossés et des remblais.

« **CAUTIONNEMENT** » désigne un chèque certifié ou un dépôt à terme exigé par le ministre des Transports conformément à la *Loi sur l'urbanisme*.

« **CERTIFICAT ÉTABLISSANT LA MARGE DE RETRAIT** » désigne un certificat délivré conformément à un arrêté ou à un règlement établi en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*. Le certificat doit être signé par le demandeur et contresigné par l'agent d'aménagement (pour un terrain à l'intérieur d'un village) ou l'ingénieur régional des transports responsable (pour un terrain à l'intérieur d'un secteur non constitué en municipalité).

« **CHAUSSÉE** » désigne, pour une rue ayant des bordures et des caniveaux, la partie de la surface finie de la rue entre les lignes extérieures des caniveaux et, pour une rue ayant des fossés ouverts, la partie de la surface finie de la rue entre les bords extérieurs des accotements; dans tous les cas, désigne la partie de la rue conçue, construite, entretenue ou destinée au contact physique avec la circulation lors d'une utilisation et d'une circulation normales.

« **COMMISSION D'AMÉNAGEMENT** » désigne l'organisme d'aménagement établi en vertu de la *Loi sur l'urbanisme* pour approuver le lotissement des terrains.

« **COUCHE INFÉRIEURE** » désigne l'agrégat granulaire ou en pierres concassées posé immédiatement sur la sous-fondation d'une chaussée.

« **CUL-DE-SAC** » désigne une rue ou un chemin sans issue, qui ne donne accès qu'à un seul autre chemin, rue ou route.

« **EMPRISE** » désigne les parties de terrain construites et entretenues comme des routes qui relèvent de l'administration et du contrôle du ministre des Transports.

« **ENTENTE SUR L'AMÉNAGEMENT D'UN LOTISSEMENT** » désigne un accord formel conclu entre le promoteur d'un lotissement proposé et le ministre des Transports.

« **ENTRÉE PRIVÉE** » désigne une entrée de cour privée utilisée pour assurer l'accès aux terrains attenants à partir d'un chemin, d'une rue ou d'une route.

« **FONDATION SUPÉRIEURE EN AGRÉGATS** » désigne une couche de pierres concassées ou granulaires choisies ou déterminées d'une épaisseur spécifiée, construite sur la sous-fondation ou infrastructure pour répartir la charge et assurer le drainage, sur laquelle la surface de roulement est posée.

« **FOSSÉ D'ÉCOULEMENT** » désigne une dépression ouverte construite pour l'écoulement des eaux de surface.

« **INGÉNIEUR IMMATRICULÉ** » désigne un ingénieur qui est membre immatriculé de l'Association des ingénieurs et des géoscientifiques du Nouveau-Brunswick et qui est autorisé à exercer sa profession au Nouveau-Brunswick.

« **INSPECTION** » désigne une inspection sur le chantier effectuée par l'ingénieur régional des transports du ministère des Transports ou son représentant.

« **LIGNE DE RETRAIT** » désigne une ligne parallèle à la limite d'une route ou d'une rue de village qui est située à la distance de retrait exigée par l'arrêté ou le Règlement provincial qui établit la marge de retrait.

« **LIGNE DE SURVEILLANCE** » désigne une ligne décalée de la ligne médiane d'une route de grande communication ou d'une route collectrice normalement mais pas toujours parallèle. Une ligne de surveillance ne doit pas être à plus de 180 mètres du centre de l'emprise de la route. Elle crée une restriction sur l'utilisation des terres conformément à l'article 65 de la *Loi sur la voirie*.

« **LOI** » désigne la *Loi sur l'urbanisme*, LRNB de 1973, chapitre C-12 et ensemble ses modifications.

« **LOT DE LOTISSEMENT** » désigne une partie divisée, une parcelle ou un lot de terrain établi par un plan de lotissement déposé, figurant et identifié dans ce plan comme un lot distinct.

« **LOTIR** » désigne l'action de diviser une parcelle de terrain en deux ou plusieurs parcelles.

« **LOTISSEMENT** » désigne une parcelle de terrain qui a été divisée.

« **LOTISSEMENT À DES FINS RÉCRÉATIVES** » désigne le lotissement d'un terrain principalement à des fins récréatives sur une base saisonnière, par opposition à l'utilisation et à la jouissance sur une base continue ou à longueur d'année. Les lotissements à des fins récréatives doivent être approuvés et construits selon les normes établies par la commission d'aménagement ou le ministère des Transports. Le ministère des Transports n'est responsable ni de l'entretien, ni de la réparation des rues de lotissement à des fins récréatives.

« **MINISTÈRE DES TRANSPORTS** » désigne le ministère des Transports de la province du Nouveau-Brunswick.

« **MINISTRE** » désigne le ministre des Transports.

« **NORMES MINIMALES** » désigne les normes prescrites par le ministre des Transports pour la construction de rues et de chemins publics.

« **OUVRAGE D'ART** » désigne un pont, un ponceau, un bassin collecteur, un puisard d'entrée, un mur de soutènement, un encoffrement, un trou d'homme et un mur, un bâtiment, un système d'égouts, un tuyau de service, un drain de sortie, un drain de fondation et autres éléments de structure pouvant être utilisés dans la construction d'un chemin et non mentionnés ailleurs dans le présent document.

« **PLAN DE LOTISSEMENT** » désigne un plan d'arpentage dressé et certifié exact par un arpenteur-géomètre immatriculé du Nouveau-Brunswick qui effectue le lotissement de la parcelle de terrain.

« **PLAN DE LOTISSEMENT DÉPOSÉ** » désigne un plan de lotissement approuvé par un agent d'aménagement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, ou par une commission en vertu d'une loi antérieure, qui a été déposé au bureau de l'enregistrement. Il peut s'agir aussi d'un plan de lotissement déposé au bureau de l'enregistrement alors qu'il n'y avait pas d'arrêté ou de règlement

de lotissement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme* ou en vertu d'une loi antérieure s'appliquant au terrain visé par le plan.

« **PLAN PROVISOIRE** » désigne un plan provisoire du lotissement proposé, préparé conformément aux exigences de la *Loi sur l'urbanisme*.

« **PROMOTEUR** » désigne une personne qui entreprend un aménagement ainsi qu'un propriétaire foncier ou un représentant autorisé qui soumet un plan de lotissement.

« **RÈGLEMENT PROVINCIAL SUR LE LOTISSEMENT** » désigne l'arrêté ou le *Règlement provincial sur le lotissement - Loi sur l'urbanisme* dans sa version la plus récente. Le règlement ou l'arrêté est promulgué en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, LRNB de 1973, chapitre C-12, et ensemble ses modifications.

« **ROUTE** » désigne toute l'emprise réservée pour la construction et l'entretien du chemin et de ses dépendances ainsi qu'un chemin, une rue ou un chemin public commun désigné comme une route par le ministre des Transports en vertu de l'article 15 de la *Loi sur la voirie*.

« **ROUTE À ACCÈS LIMITÉ** » désigne une route désignée comme route à accès limité conformément à l'article 38 de la *Loi sur la voirie*.

« **ROUTE COLLECTRICE** » désigne un chemin dont la fonction est de recevoir la circulation des rues locales et des chemins d'accès aux terrains, toute route classée route collectrice par le ministre des Transports en vertu de l'article 14 de la *Loi sur la voirie* ainsi que toutes les routes auxquelles un numéro de route de 100 à 199 ou un nom a été assigné. Les routes collectrices sont utilisées lorsque la circulation et l'accès aux terrains ont presque la même importance. Elles peuvent être assujetties aux règlements concernant la ligne de surveillance et/ou l'accès limité.

« **ROUTE DE GRANDE COMMUNICATION** » désigne un chemin dont la fonction est de permettre la circulation d'un volume relativement important de véhicules à des vitesses allant de moyennes à grandes, toute route classée route de grande communication par le ministre des

Transports en vertu de l'article 14 de la *Loi sur la voirie* ainsi que toutes les routes auxquelles un numéro de route de 1 à 99 ou un nom a été assigné. Les routes de grande communication sont utilisées lorsque la circulation est le principal facteur à considérer et que l'accès au terrain est secondaire. Elles peuvent être assujetties aux règlements concernant la ligne de surveillance et/ou l'accès limité.

« **ROUTE LOCALE** » désigne une route classée route locale par le ministre des Transports et, en vertu de l'article 14 de la *Loi sur la voirie*, toutes les routes auxquelles un numéro supérieur à 199 ou un nom a été assigné et toutes les routes de classe A ou B. Les routes locales sont destinées principalement à assurer l'accès à des terrains et peuvent être assujetties aux règlements concernant l'accès limité.

« **RUE** » désigne la largeur totale de l'emprise d'une rue, d'un chemin ou d'une route ainsi que, dans un milieu urbain, une grande artère bordée de chaque côté par des habitations résidentielles ou des bâtiments situés de façon plus ou moins continue.

« **RUE FUTURE** » désigne une parcelle de terrain délimitée sur un plan de lotissement comme une « rue future » qui sera utilisée comme une rue à une date ultérieure. Le titre du terrain appartient à la Couronne lors du dépôt du plan de lotissement.

« **RUE PRIVÉE** » désigne une parcelle de terrain délimitée sur un plan de lotissement comme un « chemin d'accès », sur laquelle un accès a été aménagé à des fins privées. Le titre du terrain n'est pas détenu par la Couronne. Le ministère des Transports n'est responsable ni de l'entretien ni de la réparation des rues privées.

« **RUE PUBLIQUE** » désigne une parcelle de terrain délimitée sur un plan de lotissement comme une « rue publique », sur laquelle une rue destinée à des fins publiques a été aménagée conformément aux normes prescrites par le ministre des Transports. Le titre du terrain appartient à la Couronne.

« **SECTEUR NON CONSTITUÉ EN MUNICIPALITÉ** » désigne les secteurs de la province qui ne sont pas situés dans les limites d'une cité, d'une ville ou d'un village.

« **SERVITUDE DE SERVICES MUNICIPAUX AUX FINS D'ÉCOULEMENT** » désigne le droit, en vertu de la loi, d'utiliser la propriété d'un tiers à des fins d'écoulement, y compris le droit de construire, d'entretenir et de réparer un drain pour l'écoulement des eaux pluviales à la surface du sol ou par des tuyaux enfouis sous terre.

« **SOUS-FONDATION** » désigne la couche de terre ou de roches aménagée parallèle à la surface de roulement sur laquelle la base d'agrégats ou le matériau de couche inférieure doit être posé, ou la ligne de la pente qui sert à indiquer l'élévation finie de la ligne de centre sous la fondation.

« **SURFACE DE ROULEMENT** » désigne la surface de l'assiette de route asphaltée ou recouverte de pierres concassées bitumées.

« **TERRAIN D'UTILITÉ PUBLIQUE¹** » désigne un terrain, autre qu'une rue, affecté à des fins récréatives ou à d'autres usages et pour l'agrément du public en général, notamment :

- a) un accès à un lac, à un cours d'eau, à la mer ou à toute autre étendue d'eau,
- b) une plage ou tout autre site pittoresque le long d'un lac, d'un cours d'eau, de la mer ou de toute autre étendue d'eau,
- c) une zone à préserver,
- d) un terrain attenant à une école et affecté à des activités de loisirs communes,
- e) un terrain servant à un centre communautaire, à une bibliothèque publique, à des activités de loisirs ou à d'autres installations similaires affectées à un usage collectif,
- f) un espace libre assurant un dégagement bien aéré et éclairé, offrant une vue sur un aménagement, ou à partir de celui-ci ou sur un lac, un cours d'eau, la mer ou toute autre étendue d'eau ou servant à toute autre fin,

¹ Conformément à la *Loi sur l'urbanisme*, les terrains d'utilité publique situés dans les secteurs non constitués en municipalités appartiennent à la Couronne.

- g) un parc, une ceinture de verdure ou une zone-tampon séparant des aménagements, les parties d'une route ou un aménagement et une route,
- h) un passage pour piétons menant à une école, à un centre commercial, à une zone récréative ou à tout autre établissement ou lieu,
- i) le périmètre de protection d'un cours d'eau, d'un marais, d'un lac servant à l'approvisionnement en eau ou de toute autre étendue d'eau,
- j) un parc public, un terrain de jeu ou autre lieu affecté à des activités de loisirs,
- k) un paysage, ou
- l) une zone boisée ou en pente, ou tout autre emplacement donnant sur un panorama varié. »

« **TÊTE DE PIPE** » désigne une rue relativement courte ne fournissant qu'un seul point d'accès à une autre rue, ayant une boucle plus ou moins circulaire à une extrémité et, en son centre, un espace relativement grand non utilisé pour la rue.

3.0 APPROBATION DU PLAN DE LOTISSEMENT

3.1 Généralités

La première étape du processus d'approbation est la préparation d'un plan provisoire, à moins que le lotissement proposé par un promoteur soit exempté du dépôt d'un plan de lotissement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*. Le plan provisoire est envoyé à l'agent d'aménagement qui en fait parvenir un exemplaire aux ministères du gouvernement pour étude. Dès que les intervenants compétents ont approuvé le plan provisoire et que la sous-fondation des rues est complétée, ainsi que les fossés, les ponceaux transversaux, les servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement et les aires circulaires, le promoteur peut entreprendre la construction des rues ou déposer un cautionnement garantissant la construction des rues conformément aux normes minimales. Dès que le plan final a été examiné par l'ingénieur régional des transports et la Direction de la planification et de la gestion des terrains du ministère des Transports, il est accepté par les parties et déposé au bureau de l'enregistrement du comté. Seules les rues incluses à l'intérieur de la ligne grasse dans le plan doivent être approuvées par le ministre des Transports concernant la concession du titre à la Couronne.

3.2 Étude du plan provisoire par le ministère des Transports

Le ministère des Transports participe à l'étude des lotissements proposés qui comportent :

- (i) le tracé de nouvelles rues publiques ou futures et des accès dans un secteur non constitué en municipalité,
- (ii) la conversion d'une rue privée (chemin d'accès) située dans un secteur non constitué en municipalité, en une rue publique, et
- (iii) la création d'un (de) lot(s) attenant à une route locale de classe D (une route non désignée aux fins d'entretien).

Dans les cas ci-dessus, l'agent d'aménagement fait parvenir un exemplaire du plan provisoire à la Direction de la planification et de la gestion des terrains du ministère des Transports, et à l'ingénieur régional des transports. Le plan provisoire est étudié par le ministère des Transports en fonction des « NORMES MINIMALES POUR LA CONSTRUCTION DE CHEMINS ET DE RUES DE LOTISSEMENT » et des normes techniques acceptées.

La *Loi sur l'urbanisme* exige qu'un projet de lotissement fournisse certains renseignements au sujet du lotissement proposé du terrain. Cette information doit être fournie pour que l'aménagement proposé soit étudié et évalué adéquatement. Le ministère des Transports utilise l'information afin d'évaluer les possibilités générales de lotissement du secteur par rapport au tracé des rues, au lotissement futur du terrain ou des terrains attenants, aux problèmes actuels et futurs d'écoulement des eaux, aux intérêts des futurs propriétaires de lots, et à l'état et à l'entretien des chemins actuels menant au lotissement proposé.

En plus des dispositions de la *Loi sur l'urbanisme*, le ministère des Transports peut exiger les données suivantes pour faciliter l'évaluation :

- a) les profils et élévations qui peuvent être nécessaires pour déterminer la pente des routes actuelles et des nouvelles rues proposées, et l'emplacement des fossés de drainage nécessaires ainsi que pour permettre au ministère de suggérer d'autres tracés si le tracé proposé ne répond pas aux critères d'approbation;
- b) la distance de visibilité au point d'accès des nouvelles rues jusqu'à la route actuelle, ainsi que les rues internes proposées;
- c) l'emplacement et le nom local des lotissements attenants actuels, des ponts et des installations d'épuration des eaux usées ou des sites de stockage de dynamite à proximité, etc.;
- d) l'emplacement des lignes de surveillance actuelles, des terrains zonés à accès limité ou assujettis à une restriction d'usages semblable le long des routes principales;
- e) le profil, les dimensions réelles ainsi que les lignes foncières de la parcelle de terrain étant lotie par le promoteur;
- f) la description des surlargeurs de l'emprise de rue pour un remblai ou un déblai et le type de sol impliqué;
- g) l'identification, sur le plan, des zones susceptibles d'être inondées au printemps;
- h) une flèche nord magnétique ou nord de la grille marquée sur un petit plan repère;
- i) les utilisations des terres existantes et les propriétés immédiatement attenantes en indiquant les bâtiments, les champs, les cours d'eau, les rivières, les marais, les zones boisées et les zones susceptibles d'être inondées;

- j) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de l'arpenteur-géomètre du Nouveau-Brunswick, si le projet de lotissement a été préparé par lui ou sous sa surveillance;
- k) le nom du propriétaire du terrain loti, son adresse et les données d'enregistrement pour le terrain dont le lotissement est proposé; et
- l) à moins d'indications contraires par écrit de l'ingénieur régional des transports, une étude et un plan acceptables du drainage des eaux pluviales doivent être effectués, le plan devant être revêtu du sceau d'un ingénieur immatriculé.

Le ministère peut exiger toute autre information, par exemple des analyses de sol détaillées, les profils des lignes de centre, les pentes proposées, les sections transversales, le tracé des rues, etc., avant de présenter une recommandation à l'agent d'aménagement. Lorsque cette information supplémentaire est exigée, elle doit être obtenue et revêtue du sceau d'un ingénieur immatriculé.

Le ministère des Transports étudiera les rues proposées qui figurent sur le plan de lotissement en fonction des données fournies et de l'inspection de la propriété. Le ministère a trois possibilités :

- a) recommander l'emplacement proposé des rues figurant dans le plan provisoire;
- b) recommander l'emplacement proposé des rues figurant dans le plan, sous réserve des modalités et conditions annexées; ou
- c) rejeter l'emplacement proposé des rues et offrir d'autres solutions.

Cette recommandation est préparée par la Direction de la planification et de la gestion des terrains et est envoyée à l'agent d'aménagement.

3.3 Approbation finale des rues par le ministre des Transports

Avant que le ministre des Transports n'approuve un plan de lotissement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, la commission d'aménagement doit étudier le plan provisoire et recommander l'emplacement de toute rue publique ou future figurant sur le plan.

Un plan de lotissement doit non seulement répondre aux normes de la commission d'aménagement, mais il doit aussi respecter les normes minimales du présent guide avant d'être approuvé par le ministre des Transports. La *Loi sur l'urbanisme* autorise le ministre des Transports à prescrire des normes minimales pour la construction de rues publiques dans un lotissement.

Le ministre des Transports accordera son assentiment au plan de lotissement final uniquement lorsque la construction des rues sera terminée ou qu'un cautionnement aura été déposé pour garantir la construction selon les normes minimales. Après l'assentiment du ministre des Transports et l'approbation de l'agent d'aménagement, ainsi que l'assentiment ou l'approbation nécessaire de tout autre ministère du gouvernement, le plan de lotissement final peut être déposé au bureau de l'enregistrement, ce qui autorise la vente des lots.

4.0 NORMES MINIMALES

4.1 Introduction

La *Loi sur l'urbanisme*, LRNB de 1973, chapitre C-12, et ensemble ses modifications, autorise le ministre des Transports à exiger que la construction de chemins et de rues réponde à certaines normes minimales prescrites. Les normes de construction incluses dans les normes minimales sont, dans une large mesure, celles prescrites par la loi provinciale et adaptées par des ingénieurs expérimentés de la construction, de l'entretien et de la planification qui connaissent la topographie et le climat du Nouveau-Brunswick. Les normes minimales du présent guide visent à assurer la sécurité du public et des usagers de la route, à protéger les intérêts des propriétaires fonciers actuels et futurs, et à promouvoir l'aménagement d'un réseau de rues efficace qui servira aux diverses utilisations des terrains dans les secteurs de la province non constitués en municipalités.

Lorsque les normes minimales sont insuffisantes ou que d'autres devis sont exigés, le « Guide canadien de conception géométrique des routes » publié par l'Association des transports

du Canada ainsi que les plus récentes versions des « Devis types », du « Guide environnemental » et du « Plan de protection de l'environnement » du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick doivent servir d'orientation.

4.2 Application

Les normes minimales s'appliquent à tous les secteurs de la province non constitués en municipalités. Elles doivent être intégrées :

- (i) à la planification, à la conception et à la construction de nouvelles rues publiques et futures;
- (ii) à la reconstruction ou à la modification des rues publiques inadéquates ou non viables et
- (iii) à la conversion des rues privées, (chemins d'accès) en rues publiques.

4.3 Normes de conception des rues

4.3.1 Accès

Chaque lot, îlot ou autre parcelle de terrain d'un projet de lotissement doit donner sur une rue appartenant à la Couronne ou sur une autre voie d'accès que la commission d'aménagement peut approuver et juger utile à l'aménagement du terrain. L'organisme chargé d'approuver les plans peut établir des normes pour la construction ou la conception des rues privées ou des chemins d'accès.

Lorsque le propriétaire accède au lotissement proposé par un chemin, une rue ou une autre voie d'accès, la personne sollicitant l'approbation du plan de ce lotissement doit veiller à modifier l'accès pour qu'il réponde aux mêmes normes que celles prescrites pour les rues du projet de lotissement.

Un permis doit être obtenu du ministre des Transports avant qu'une personne puisse « construire, utiliser, [...] ou permettre que soit utilisé un chemin privé, une entrée, une allée ou une barrière, ou un chemin municipal ou une rue municipale destiné à fournir l'accès à une partie d'une route [non] désignée comme route à accès limité ». Toutefois, conformément au paragraphe 39(2) de la *Loi sur la voirie*, « nul ne peut construire, utiliser [...] ou permettre que soit utilisé un chemin privé, une entrée, une allée ou une barrière, ou un chemin municipal ou une

rue municipale destiné à fournir l'accès à une partie d'une route désignée comme route à accès limité, ou susceptible de fournir un tel accès ».

Lorsqu'un lotissement borde ou contient une emprise de chemin de fer ou une emprise de route à accès limité, le ministre des Transports peut exiger, dans le plan du lotissement, une rue à peu près parallèle à cette emprise de chaque côté, à une distance convenable pour l'utilisation adéquate du terrain mitoyen. Ces distances doivent être déterminées en tenant compte des exigences concernant les pentes d'approches et les viaducs futurs.

4.3.2 Tracé des rues

4.3.2.1 Généralités

La disposition, le caractère et l'emplacement de toutes les nouvelles rues doivent être conformes aux principes d'aménagement acceptables et doivent être envisagés par rapport aux rues actuelles et futures, aux conditions topographiques, à la sécurité du public, et à l'utilité et aux fins auxquelles le terrain est destiné. Les rues de lotissement proposées doivent être tracées, dans la mesure du possible, dans le prolongement d'autres chemins, soit dans le même lotissement, soit dans des lotissements attenants.

Le réseau de rues doit être intégré au réseau actuel de façon à ce qu'il y ait au moins deux points d'accès à chaque rue. Le tracé des rues devrait être conçu pour tirer avantage du profil naturel du terrain afin d'assurer des déclivités de rue satisfaisantes et des lots à bâtir convenables, et de faciliter l'installation des services canalisés ou de drainage ouvert des eaux pluviales. Les éléments naturels comme les cours d'eau, les arbres et les affleurements rocheux devraient être conservés, si possible, afin qu'ils puissent être intégrés au tracé pour rehausser l'aspect général de l'aménagement.

4.3.2.2 Grilles

Une grille comprend des rues droites reliées à angle droit à des intervalles réguliers comme l'indique la figure 4.3.2.2A. On peut modifier la grille en brisant certaines rues pour rompre la monotonie et donner un effet d'enclos.

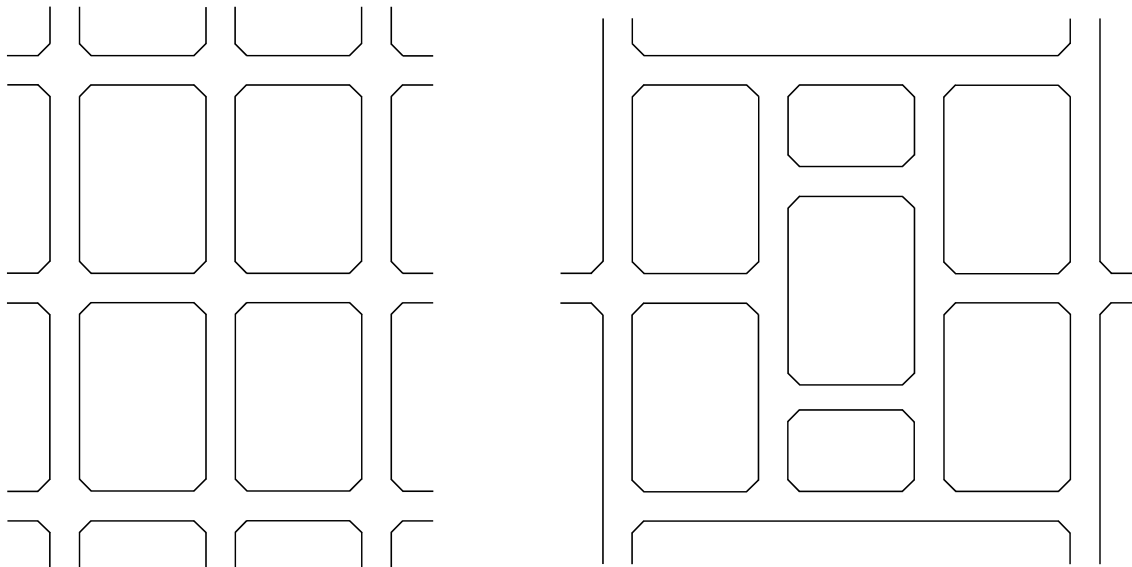


FIGURE 4.3.2.2 A : GRILLES

Il faut prendre soin de déterminer si un aménagement en grille convient pour une communauté nouvelle ou rurale, là où la taille et le type d'habitations diffèrent de la grille traditionnellement utilisée comme plan d'aménagement urbain. L'utilisation de rues droites sur un terrain montagneux peut donner des pentes raides qui sont inconfortables et non souhaitables pour la marche et la conduite. Une grille ne définit pas clairement les modes de circulation des véhicules; elle invite la circulation à se déplacer dans tous les sens, ce qui augmente le risque d'accidents. Les rues longues et droites ne sont pas esthétiques et exigent un regroupement des maisons et un aménagement paysager bien réfléchis pour rompre la monotonie du plan d'ensemble.

Lorsqu'une grille ou le plan d'une grille modifiée est jugé adéquat, la longueur d'un îlot ne doit pas être inférieure à 120 mètres ni supérieure à 240 mètres, et doit avoir une profondeur minimale de deux lots. Le moins de maisons possible devraient être situées en face des rues de raccordement plus courtes.

Lorsqu'une rue ou un chemin proposé croise une rue ou un chemin public existant, l'accès à l'entrée des lots d'angle doit se faire par la rue ou le chemin proposé. L'accès à l'entrée ne doit pas être situé à moins de 30 mètres des limites de l'emprise de l'intersection.

4.3.2.3 Culs-de-sac

Un cul-de-sac ou une rue « sans issue » est une courte rue ayant un accès uniquement à une extrémité. La rue se termine par une aire circulaire pour faciliter le virage des véhicules, comme il est indiqué à la figure 4.3.2.3A.

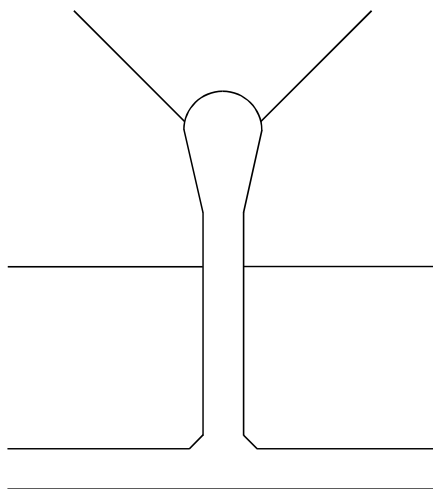


FIGURE 4.3.2.3 A : CUL-DE-SAC

L'aménagement d'un cul-de-sac n'est généralement pas permis et ne sera acceptable que si la topographie et les dimensions du terrain n'offrent pas d'autres possibilités d'aménagement.

Les culs-de-sac qui ne sont pas reliés en circuit fermé à un réseau communautaire de distribution d'eau ou à un réseau d'égouts sanitaires ne doivent pas être d'une longueur supérieure à 180 mètres. Les culs-de-sac qui ne sont pas reliés à un réseau de distribution d'eau ou à un réseau d'égouts sanitaires, ou qui sont reliés en circuit fermé à un réseau communautaire de distribution d'eau et/ou un réseau d'égouts sanitaires ne doivent pas être d'une longueur supérieure à 365 mètres comme le démontre la figure 4.3.2.3B (voir l'annexe A). Un cul-de-sac permanent doit se terminer par une aire de virage circulaire dont le rayon minimal est de 23 mètres jusqu'à la limite de l'emprise, comme l'indique la figure 4.3.2.3C (voir l'annexe A). La pente de l'aire de virage ne doit pas dépasser 3 %. La surface de roulement doit avoir un rayon minimum de 18 mètres. Un cul-de-sac temporaire peut se terminer par une intersection en T qui répond aux

exigences de la figure 4.3.2.3D (voir l'annexe A). Un cul-de-sac ne doit pas être situé de façon à ce que sa voie d'accès croise un chemin de fer ou un pont.

4.3.2.4 Têtes de pipe

Une « tête de pipe » est une rue en boucle ayant la forme d'un « P », comme l'indique la figure 4.3.2.4A.

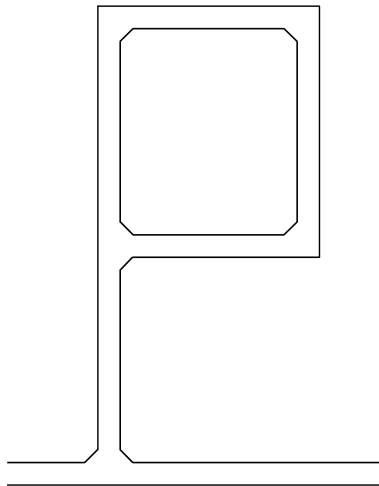


FIGURE 4.3.2.4A : RUE EN TÊTE DE PIPE

Une rue en tête de pipe ne sera généralement pas permise et ne sera acceptable que si la topographie et les dimensions du terrain n'offrent pas d'autres possibilités d'aménagement. La longueur de l'entrée ne doit pas être inférieure à 120 mètres ni supérieure à 180 mètres comme l'indique la figure 4.3.2.4B (voir l'annexe A). L'intérieur de la tête de pipe doit contenir au moins quatre lots.

Une tête de pipe ne doit pas être située de façon à ce que sa voie d'accès croise un chemin de fer ou un pont.

4.3.3 Tracés en plan et en long

Toutes les rues de lotissement doivent avoir un rayon de courbure horizontale minimum de quatre vingt-dix mètres et doivent avoir un dévers correspondant aux valeurs établies au tableau 4.3.3A. Les deux tiers du dévers doivent être aménagés avant et après la courbe.

Tableau 4.3.3A : DÉVERS DANS LES COURBES HORIZONTALES
(VITESSE DE RÉFÉRENCE 50 km/h)

Rayon de la courbe (m)	Dévers
2 000	CN (couronne normale)
1 000	CN
800	CN
700	0,02
400	0,02
250	0,026
160	0,035
90 (rayon min.)	0,04

Pour une rue de lotissement, la longueur d'une courbe verticale concave ou convexe ne doit pas être inférieure aux valeurs minimales indiquées dans la figure 4.3.3B (voir l'annexe A) pour une vitesse de référence de 50 km/h.

4.3.4 Largeur des rues

L'emprise d'une rue de lotissement doit avoir une largeur minimale de vingt mètres. Lorsque la topographie du terrain ou la nature du sol l'exige, une largeur supplémentaire doit être allouée pour les talus avant, les fossés et les talus arrière pour les déblais et les remblais. La rue doit avoir une largeur de surface finie d'au moins dix mètres.

À moins d'indications contraires de l'ingénieur régional des transports, les limites de l'emprise aux intersections de rues doivent être tel qu'il est indiqué à la figure 4.3.4A (voir l'annexe A).

4.3.5 Déclivités

Les déclivités de rue dans un lotissement proposé ne doivent pas dépasser 8 %. Les limites de déclivité des intersections de rue doivent être plus strictes parce que le risque d'accidents est plus élevé. Comme le montre la figure 4.3.5A (voir l'annexe A), là où deux rues se

croisent, la déclivité du chemin secondaire doit être conforme à la pente transversale du chemin principal sur une distance de vingt mètres au-delà de la surface de roulement du chemin principal. Toutefois, la déclivité du chemin secondaire ne doit pas dépasser 5 % à l'intérieur de vingt mètres du bord de la surface de roulement du chemin principal.

À moins que la pente doive rencontrer le niveau de l'intérieur d'un ponceau transversal, les fossés ouverts ne doivent pas avoir une déclivité dépassant 8 %. La pente minimale du fossé doit être de 0,5 %. Toutes les pentes de remblai doivent être de 2:1 de l'horizontale à la verticale ou plus plates, à moins d'indications contraires de l'ingénieur régional des transports.

4.3.6 Appellation des rues et panneaux de signalisation

Les noms de rue qui sont identiques à une autre appellation ou qui portent à confusion avec les appellations d'autres rues ou chemins dans la zone générale du lotissement proposé sont à éviter. Les noms de rue proposés doivent apparaître dans le plan provisoire et être approuvés par le ministre des Transports. Le promoteur est responsable des coûts liés à la fabrication et à l'installation de tous les panneaux de signalisation. Tous les panneaux seront fabriqués et installés par le ministère des Transports.

4.3.7 Intersections

La distance minimale entre une intersection transversale proposée et une intersection existante dépend de la classe de la route existante et doit être déterminée selon le tableau 4.3.7A. Les intersections doivent être situées de façon à répondre aux normes de distance de visibilité.

Tableau 4.3.7A : ESPACEMENT DES INTERSECTIONS TRANSVERSALES

Classe de route	Distance minimale entre intersections
Locale	120 mètres
Collectrice	240 mètres
Grande communication	450 mètres

Les rues qui se croisent doivent, dans la mesure du possible, se rencontrer à un angle de 90 degrés, toutefois, l'angle d'une intersection ne doit jamais être inférieur à 70 degrés ou supérieur à 110 degrés. Comme le montre la figure 4.3.7A (voir l'annexe A), cet alignement doit être maintenu sur une distance de 50 mètres mesurée à partir de la ligne du centre de la route existante. Lorsqu'une nouvelle rue donnant accès à un lotissement rejoint une route collectrice ou une route de grande communication assujettie à une ligne de surveillance, l'alignement de la nouvelle rue doit être maintenu à angle droit, dans la mesure du possible, sur une distance de 25 mètres du point d'intersection de la ligne du centre de la nouvelle rue et de la ligne de surveillance, comme le montre la figure 4.3.7B (voir l'annexe A).

De façon générale, les intersections de plus de deux rues transversales et les intersections en Y doivent être évitées. Elles seront considérées uniquement dans des circonstances exceptionnelles. Lorsque des intersections en T sont situées de façon à traverser une route collectrice ou de grande communication, elles doivent être décalées d'au moins 240 mètres d'une ligne du centre à l'autre comme le montre la figure 4.3.7C (voir l'annexe A). Lorsque des intersections en T sont situées de façon à croiser une route locale ou une rue de lotissement, elles doivent être décalées d'au moins 120 mètres d'une ligne du centre à l'autre comme le montre la figure 4.3.7C (voir l'annexe « A »).

4.3.8 Servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement

Le plan général de drainage d'un lotissement proposé, y compris l'emplacement des servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement doivent figurer sur le plan de lotissement. À moins d'une autorisation écrite de l'ingénieur régional des transports, une étude et un plan acceptables du drainage des eaux pluviales doivent être effectués par un ingénieur

immatriculé. Une exception sera accordée uniquement pour les méthodes de drainage et les lotissements les plus usuels.

Toutes les servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement traversant des terrains attenants à ceux du promoteur doivent être acquises par ce dernier et concédées à la Couronne. Elles doivent avoir une largeur minimale de dix mètres.

Lors du lotissement du terrain, le drainage existant ne doit pas être modifié puisqu'une perturbation majeure pourrait provoquer l'érosion et l'envasement des systèmes d'approvisionnement en eau et des terrains attenants ou les endommager. Aucun cours d'eau ne doit être obstrué et aucun étang ou marais ne peut être rempli de façon à modifier l'écoulement des eaux pluviales sans l'approbation du ministère de l'Environnement et de l'ingénieur régional des transports. Lorsqu'un cours d'eau traverse un lotissement, le promoteur doit prévoir une servitude de services municipaux aux fins d'écoulement qui correspond substantiellement aux lignes de ces cours d'eau, ainsi que la largeur ou la construction, ou les deux, nécessaires à cette fin. Lorsqu'un fossé de drainage est construit à partir d'une rue de lotissement jusqu'au bord du bien-fonds d'un promoteur, celui-ci est chargé de construire un prolongement du fossé de drainage à travers les propriétés attenantes jusqu'à un fossé naturel d'écoulement des eaux pluviales ou un cours d'eau.

Les fossés de drainage doivent être bien inclinés et être laissés dans un état jugé acceptable par l'ingénieur régional des transports. Le promoteur doit construire tous les fossés de décharge et suivre les lignes directrices du « Plan de protection de l'environnement » et le Guide environnemental du ministère des Transports pendant et après les travaux de construction.

Généralement, on ne doit pas utiliser des tuyaux pour la décharge des fossés. Les pentes de talus doivent être de 2:1 de l'horizontale à la verticale ou plus plates, à moins d'indications contraires de l'ingénieur régional des transports. La pente transversale des fossés de décharge doit être d'au moins 0,5 % à partir du chemin.

4.3.9 Égouts pluviaux

Lorsque l'installation d'un égout pluvial, d'une bordure et d'un caniveau sont exigées dans un lotissement proposé pour assurer un drainage adéquat du terrain en raison des déclivités excessives ou du risque d'érosion du sol, le système d'égouts pluviaux doit être conçu et agréé par

un ingénieur immatriculé conformément au guide « Recommended Standards for Water & Sewer Projects » publié par l'Association des ingénieurs et des géoscientifiques du Nouveau-Brunswick.

4.3.10 Lots, îlots et autres parcelles

Conformément au paragraphe 6 du *Règlement provincial sur le lotissement*, chaque lot, îlot ou autre parcelle de terrain d'un projet de lotissement doit donner sur une rue appartenant à la Couronne ou sur une autre voie d'accès que la commission d'aménagement peut approuver et juger utile à l'aménagement du terrain.

La dimension de chaque lot ou parcelle de terrain d'un lotissement doit répondre aux normes établies au tableau 4.3.10A. Les dimensions minimales des lots énumérées ci-dessous sont établies en vertu de la *Loi sur l'urbanisme* et peuvent être révisées.

TABLEAU 4.3.10A : DIMENSIONS MINIMALES DES LOTS

Service	Largeur minimale (m)	Profondeur minimale (m)	Superficie minimale (m ²)
Réseau d'égout et de distribution d'eau	18	30	540
Réseau d'égout seulement	23	30	690
Aucun réseau d'égout	54	38	4 000

Les lots qui donnent sur plus d'une rue devraient être évités, sauf lorsqu'ils sont exigés en raison de la proximité des routes à accès limité. Normalement, le lot devrait alors donner sur le chemin secondaire et, si possible, être isolé de la route à accès limité. Généralement, aucune rue qui crée des lots résidentiels donnant sur deux rues, sauf les lots d'angles, ne devrait être approuvée si un autre tracé est disponible.

Il faut prévoir une rue à une propriété attenante au moins tous les 240 mètres le long de la limite du terrain d'un promoteur de façon à ne pas nuire à l'aménagement du terrain adjacent. Il est interdit de réserver des bandes de terrain attenantes à une rue dans un lotissement proposé sauf si ces bandes sont dévolues à la Couronne.

4.3.11 Rues futures

Le ministre des Transports ne donnera pas son assentiment à un projet de lotissement avant que le promoteur ait construit toutes les rues futures, figurant sur le plan de lotissement précédent, qui assurent l'accès à l'aménagement proposé. Le promoteur peut construire les rues futures ou déposer un cautionnement garantissant leur construction conformément aux normes minimales.

4.4 Construction des rues

4.4.1 Inspection des travaux

L'ingénieur régional des transports ou la personne désignée par lui doit agir à titre d'inspecteur de la construction des chemins au nom du ministre des Transports. Le ministère des Transports se réserve le droit d'inspecter les travaux en tout temps durant la construction d'une rue de lotissement. Toutefois, pour un meilleur contrôle, l'inspection et l'approbation sont exigées aux étapes suivantes avant que d'autres travaux ne soient effectués :

- a) après le défrichage et l'essouchement;
- b) après la construction de la rue jusqu'à la ligne de sous-fondation, y compris l'excavation de fossés, l'installation de ponceaux transversaux, l'aménagement de servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement et des aires de virage;
- c) après l'application des matériaux de la couche inférieure; et
- d) après l'achèvement de tous les aspects de la construction de la rue.

Il incombe au promoteur de prendre des dispositions auprès de l'ingénieur régional des transports pour faire inspecter les travaux à chaque étape, avant l'exécution d'autres travaux. Le défaut d'aviser l'ingénieur régional des transports pourrait obliger le promoteur à découvrir les travaux et à faire effectuer une inspection à ses frais.

4.4.2 Défrichage

La pleine largeur de l'emprise doit être débarrassée de tous les arbres, billots, arbustes, déblais ou autres matières périssables à moins d'indications contraires de l'ingénieur régional des transports. Il est absolument interdit de déposer ces matériaux dans le remblai de l'assiette de la route.

Les matériaux provenant du défrichage doivent être coupés et brûlés ou éliminés d'une autre façon satisfaisante. Tout le bois récupérable qui peut être vendu doit être enlevé de l'emprise avant l'achèvement et l'inspection finale de la rue.

4.4.3 Essouchement

Toutes les racines, les souches et autres matières organiques doivent être enlevées sur toute la largeur de l'emprise et éliminées de façon satisfaisante. Dans les parties en remblai, les racines et les souches à moins de deux mètres de la sous-fondation doivent être enlevés et éliminés selon les directives de l'ingénieur régional des transports. Aucun matériau enlevé pendant l'essouchement ne doit être enfoui dans l'assiette de la route.

4.4.4 Terrassement

Le terrassement comprend l'excavation et la pose du matériau dans les limites de l'emprise ou l'élimination des déblais à l'extérieur de l'emprise ainsi que la préparation et la construction de l'assiette de la route, des pentes du talus, des fossés latéraux, des tranchées, des cours d'eau, des saignées, des approches aux routes d'intersection et des entrées privées.

La largeur de l'excavation au niveau de la sous-fondation et l'inclinaison des pentes latérales sont celles exigées par l'ingénieur régional des transports. Tous les déblais et les banquettes doivent être profilés pour être conformes aux lignes et aux pentes approuvées par l'ingénieur régional des transports. Le profilage doit être effectué à mesure que le talus ou l'excavation progresse afin que le drainage de surface soit assuré en tout temps.

L'excavation dans le roc solide doit être effectuée conformément aux normes établies dans les Devis types du ministère des Transports.

Sous réserve de l'approbation de l'ingénieur régional des transports, les matériaux de déblai ou l'emprunt doivent être posés en couches d'au plus 300 mm et compactés à au moins 95 % de la densité sèche maximale de l'ASTM D-698 ou D-4253, selon ce qui est déterminé par un des essais ASTM suivants : D-1556, D-2167 ou D-2922. Dans les zones non essouchées, les marais et les terrains accidentés, la couche initiale d'une banquette doit être posée selon les directives de l'ingénieur régional des transports. Les grosses pierres et les matériaux non convenables doivent être éliminés de l'assiette de la route afin que cette dernière soit laissée dans un état acceptable.

4.4.5 Couche inférieure en agrégats

La couche inférieure en agrégats doit être constituée de pierre naturelle, de gravier concassé, de gravier de carrière ou de grès concassé. Elle doit être d'au moins 300 mm d'épaisseur et peut être posée en une passe. Elle doit aussi être compactée à 95 % de la densité sèche maximale, selon les essais décrits au paragraphe sur le terrassement.

Le matériau de la couche inférieure d'agrégats doit être approuvé par l'ingénieur régional des transports avant d'être utilisé. Il doit être composé de particules non enrobées, dures et propres, libres de bosses d'argile ou d'autres matériaux nuisibles. Il doit aussi être conforme aux limites de déclivité et aux critères au paragraphe 201 des Devis types du ministère des Transports.

4.4.6 Fondation supérieure en agrégats

La fondation supérieure en agrégats de toute rue doit avoir une épaisseur de 150 mm de gravier ou pierres concassés de 31,5 mm et être compactée comme il est indiqué au paragraphe sur la couche inférieure en agrégats. Elle doit avoir une largeur de surface d'au moins 10 mètres. Les matériaux concassés doivent être conformes aux limites de déclivité et aux critères établis au paragraphe 201 dans les Devis types du ministère des Transports.

4.4.7 Surface de roulement

Toutes les rues doivent être recouvertes de pierres concassées bitumées sur une largeur de surface d'au moins 7,3 m. Les travaux de revêtement doivent être effectués selon les indications de l'ingénieur régional des transports.

4.4.8 Glissière de sécurité

La glissière de sécurité et ses poteaux doivent être installés aux endroits précisés par l'ingénieur régional des transports et doivent être conformes aux critères relatifs aux matériaux et à l'installation précisés dans les Devis types du ministère des Transports. Les coûts d'installation doivent être assumés par le promoteur.

4.5 Ponceaux

4.5.1 Généralités

L'emplacement et la pose des ponceaux doivent être conformes aux directives de l'ingénieur régional des transports. La dimension des ponceaux doit être déterminée par le potentiel du bassin hydrographique plutôt que par celui d'un petit aménagement isolé. À moins d'indications contraires de l'ingénieur régional des transports, tous les ponceaux doivent être constitués d'un tuyau de béton armé de classe III, d'un tuyau en métal ondulé recouvert d'aluminium d'une épaisseur de 2 mm (calibre 14) ou d'un tuyau de plastique en polyéthylène ondulé (PE) avec surface intérieure lisse, conforme à la norme CAN/CSA B182.6 et une rigidité minimale de 320 kPa, conforme à l'essai ASTM D2412, ou en polychlorure de vinyle (PVE) DR minimum de 28, conformément à la norme CAN/CSA B182.1 ou B182.2.

4.5.2 Ponceaux d'entrée de lotissement

Les ponceaux d'entrée pour les chemins ou les rues reliant une route désignée existante à un nouveau lotissement sont la responsabilité du promoteur. À moins d'indications contraires de l'ingénieur régional des transports, tous les ponceaux d'entrée doivent avoir un diamètre intérieur minimal de 600 mm et être recouverts d'au moins 1 000 mm de matériaux comme le montre la figure 4.5.2A (voir l'annexe « A »).

4.5.3 Ponceaux transversaux

Le promoteur doit installer des ponceaux transversaux lorsque le drainage adéquat de l'aménagement proposé l'exige. À moins d'indications contraires de l'ingénieur régional des transports, tous les ponceaux transversaux doivent avoir un diamètre intérieur minimal de 600 mm et être recouverts d'au moins 1 000 mm de matériaux comme le montre la figure 4.5.2A (voir l'annexe « A »).

4.5.4 Ponceaux d'entrée privée

L'installation de tous les ponceaux d'entrée privée donnant accès aux lots individuels dans un projet de lotissement relève des propriétaires et doit se faire selon la « Politique des points d'accès » du ministère des Transports.

4.6 Lotissements viabilisés

Lorsque l'installation d'un réseau de distribution d'eau ou d'égouts sanitaires domestiques est proposée pour assurer ce service aux lots du lotissement, le ministre des Transports ne doit pas approuver le plan de lotissement avant que les dispositions de la *Loi sur l'urbanisme* aient été respectées. Lorsque l'installation d'un égout pluvial, d'une bordure et d'un caniveau est exigée dans un projet de lotissement pour assurer le drainage adéquat du terrain, en raison des déclivités excessives ou du risque d'érosion du sol, le réseau d'égouts pluviaux doit être conçu et agréé par un ingénieur immatriculé conformément au guide « Recommended Standards for Water and Sewer Projects » publié par l'Association des ingénieurs et des géoscientifiques du Nouveau-Brunswick. Une rue résidentielle locale viabilisée doit répondre aux normes établies dans la figure 4.6A (voir l'annexe « A »).

4.7 Normes pour la distance de visibilité

4.7.1 Généralités

Toutes les voies d'accès aux entrées privées et les intersections de rue doivent être situées de façon à assurer une distance de visibilité adéquate dans les plans horizontal et vertical. La distance de visibilité exigée doit être déterminée à partir de la figure 4.7.A (voir l'annexe « A »).

4.7.2 Voies d'accès aux entrées privées

Les voies d'accès établies sur les routes locales, collectrices ou de grande communication doivent avoir la distance de visibilité minimale précisée au tableau 1 de la figure 4.7.A (voir l'annexe « A »). La distance de visibilité doit être mesurée à la hauteur de l'oeil de 1,05 m dans le plan vertical et à la hauteur d'objet de 0,38 m.

Les distances de visibilité indiquées dans les tableaux 2 et 3 doivent être mesurées à la hauteur de l'oeil de 1,05 m dans le plan vertical et à la hauteur d'objet de 1,3 m.

Les voies d'accès aux entrées privées résidentielles établies sur les routes de grande communication doivent répondre aux normes minimales précisées au tableau 2 de la figure 4.7.A.

Les voies d'accès aux entrées industrielles, commerciales, institutionnelles et sur une route locale ou une route collectrice doivent répondre aux normes minimales précisées au tableau 2 de la figure 4.7.A. Les voies d'accès aux entrées industrielles, commerciales et institutionnelles sur une route de grande communication doivent répondre aux normes minimales précisées au tableau 3 de la figure 4.7.A (voir l'annexe A).

L'ingénieur régional des transports peut exempter le propriétaire d'une ferme ou d'un boisé de la norme de distance de visibilité si l'entrée doit servir sur une base saisonnière et qu'aucune autre voie d'accès raisonnable est disponible. Aucune entrée ne doit être située près du faîte d'une colline ou à d'autres endroits où la vision du conducteur pourrait être obstruée.

Toutes les entrées privées résidentielles doivent avoir une largeur de surface finie d'au moins six mètres. Une entrée industrielle ou commerciale doit avoir une largeur de surface finie maximale de douze mètres.

4.7.3 Intersection d'une rue de lotissement et d'une route locale, collectrice ou de grande communication

Une rue de lotissement proposée qui croise une route collectrice ou locale existante doit laisser la distance de visibilité minimale précisée aux tableaux 1 et 2 de la figure 4.7.A (voir l'annexe « A »). Une rue de lotissement proposée qui traverse une route de grande communication doit laisser la distance de visibilité minimale précisée aux tableaux 1 et 3 de la figure 4.7.A. La distance de visibilité doit être mesurée en suivant les modalités décrites à l'alinéa 4.7.2.

5.0 CALENDRIER DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

5.1 Saison de construction

Afin de permettre l'inspection et l'approbation par l'ingénieur régional des transports, la date normale d'achèvement de la construction des rues et des travaux connexes dans un lotissement est le 30 novembre de chaque année. Les travaux de construction de rues ne seront pas approuvés du 1^{er} décembre au 1^{er} juin.

5.2 Construction de la rue et dépôt d'un cautionnement par le promoteur garantissant le revêtement en pierres concassées bitumées avant l'approbation du plan de lotissement par le ministre

Une fois le plan provisoire approuvé par la commission d'aménagement, le promoteur peut aménager le lotissement proposé selon les normes minimales.

Les rues doivent être construites sous la surveillance d'une personne désignée par le ministre des Transports avant que celui-ci signe le plan de lotissement. Le promoteur doit informer l'ingénieur régional des transports du déroulement des travaux afin que ceux-ci puissent être inspectés aux étapes exigées par l'alinéa 4.4.1 des normes minimales.

Le promoteur devra déposer un cautionnement auprès du ministère des Transports en garantie des coûts du revêtement en pierres concassées bitumées des rues du lotissement. Il aura le choix de se charger directement du revêtement en pierres concassées bitumées ou de faire effectuer les travaux par le ministère des Transports. S'il demande d'effectuer lui-même les travaux, le promoteur peut être tenu de conclure, avec le ministre des Transports, un accord formel appelé « Entente d'aménagement d'un lotissement ». Cette entente sera conclue avant que le ministre des Transports signe le plan de lotissement final. Le revêtement en pierres concassées bitumées sera posé selon les devis établis par le ministère des Transports. Les rues doivent avoir été construites depuis au moins un hiver avant que les travaux de revêtement soient effectués.

Les lots dans un lotissement proposé peuvent être vendus dès que le promoteur a terminé la construction du réseau de rues selon les normes minimales, qu'il a payé le ministère des Transports pour la fabrication et l'installation des panneaux de signalisation, et que le plan de lotissement a été signé par le ministre et déposé au bureau de l'enregistrement.

5.3 Construction d'une partie de la rue et dépôt d'un cautionnement pour l'autre partie par le promoteur

Dès que le plan provisoire a été approuvé par la commission d'aménagement, le promoteur peut construire une partie du réseau de rues et déposer un cautionnement garantissant la construction de la partie restante. Le ministre des Transports envisagera d'accepter le cautionnement uniquement lorsque le promoteur aura construit les rues jusqu'à la sous-fondation, y compris l'excavation des fossés, les ponceaux transversaux, les servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement et les aires de virage. Le promoteur peut alors déposer un cautionnement pour les autres travaux, y compris la pose de la couche inférieure, de la fondation supérieure et de la surface de roulement. Le montant du cautionnement sera déterminé par l'ingénieur régional des transports et envoyé à la Direction de la planification et de la gestion des terrains du ministère des Transports qui en assurera la gestion.

Un cautionnement est valide pour une année civile. Si les autres travaux ne sont pas achevés à la date précisée sur le cautionnement, le ministre peut utiliser l'argent pour terminer la construction de la rue. Avant qu'un cautionnement soit accepté, le promoteur peut devoir conclure, avec le ministre des Transports, un accord formel appelé « Entente d'aménagement d'un lotissement ».

Les rues doivent être construites et inspectées conformément aux normes minimales avant que le ministre des Transports accepte le cautionnement et signe le plan de lotissement. Les lots dans le lotissement proposé ne peuvent être vendus qu'après que le ministre ait accepté le cautionnement, que le promoteur ait payé le ministère pour la fabrication et l'installation de tous les panneaux de signalisation dans le lotissement, et que le plan ait été enregistré au bureau de l'enregistrement.

5.4 Exigences en matière de protection de l'environnement

Avant que le ministre des Transports accepte le plan de lotissement, le chantier de construction doit répondre à toutes les normes du ministère de l'Environnement et satisfaire aux exigences du Plan de protection de l'environnement ou du Guide environnemental du ministère des Transports. Si le promoteur a déposé une garantie pour le lotissement, il devra s'assurer que les normes de protection de l'environnement sont respectées ou dépassées jusqu'à l'achèvement de toutes les activités de construction.

ANNEXE « A »

BUREAUX RÉGIONAUX DES TRANSPORTS

District n° 1

3109, avenue Miramichi
C.P. 476
Bathurst (Nouveau-Brunswick)
E2A 3Z4
Téléphone : 547-2144
Numéro sans frais : 1 888 624-7077
Télécopieur : 548-2838

District n° 4

50, rue Crown
Bureau 105
Saint John (Nouveau-Brunswick)
E2L 2X6
Téléphone : 643-7463
Numéro sans frais : 1 888 915-1011
Télécopieur : 643-7464

District n° 2

1310, rue Water
C.P. 248
Succursale Chatham
Miramichi (Nouveau-Brunswick)
E1N 3A6
Téléphone : 778-6046
Numéro sans frais : 1 888 787-3133
Télécopieur : 773-6368

District n° 5

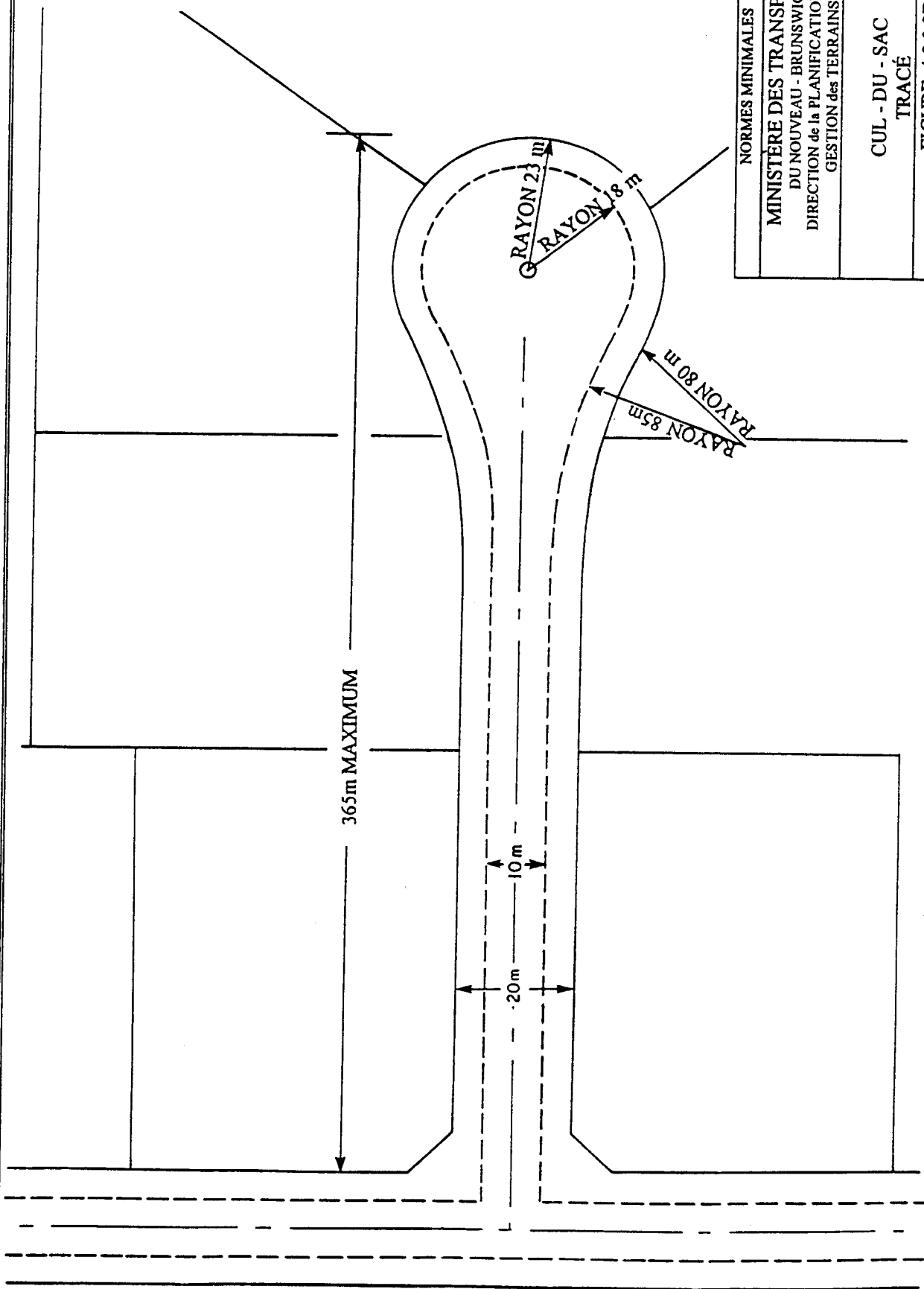
1025, chemin College Hill
C.P. 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1
Téléphone : 453-2611
Numéro sans frais : 1 888 922-9399
Télécopieur : 453-7905

District n° 3

46, rue Toombs
C.P. 129
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8R9
Téléphone : 856-2000
Numéro sans frais : 1 888 679-4044
Télécopieur : 856-2019

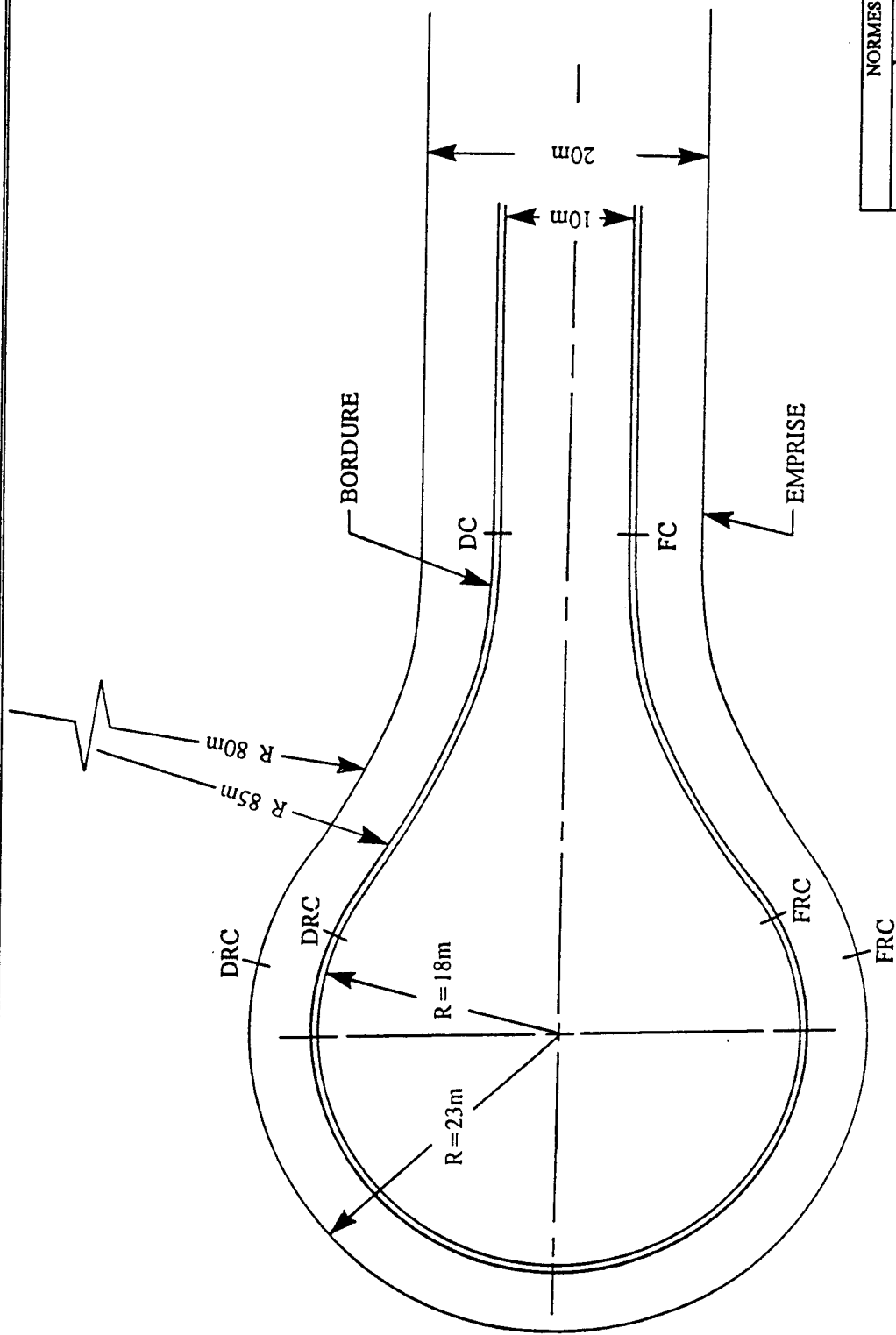
District n° 6

486, rue Saint-François
C.P. 308
Edmundston (Nouveau-Brunswick)
E3V 3K9
Téléphone : 735-2088
Numéro sans frais : 1 888 767-9899
Télécopieur : 735-2051



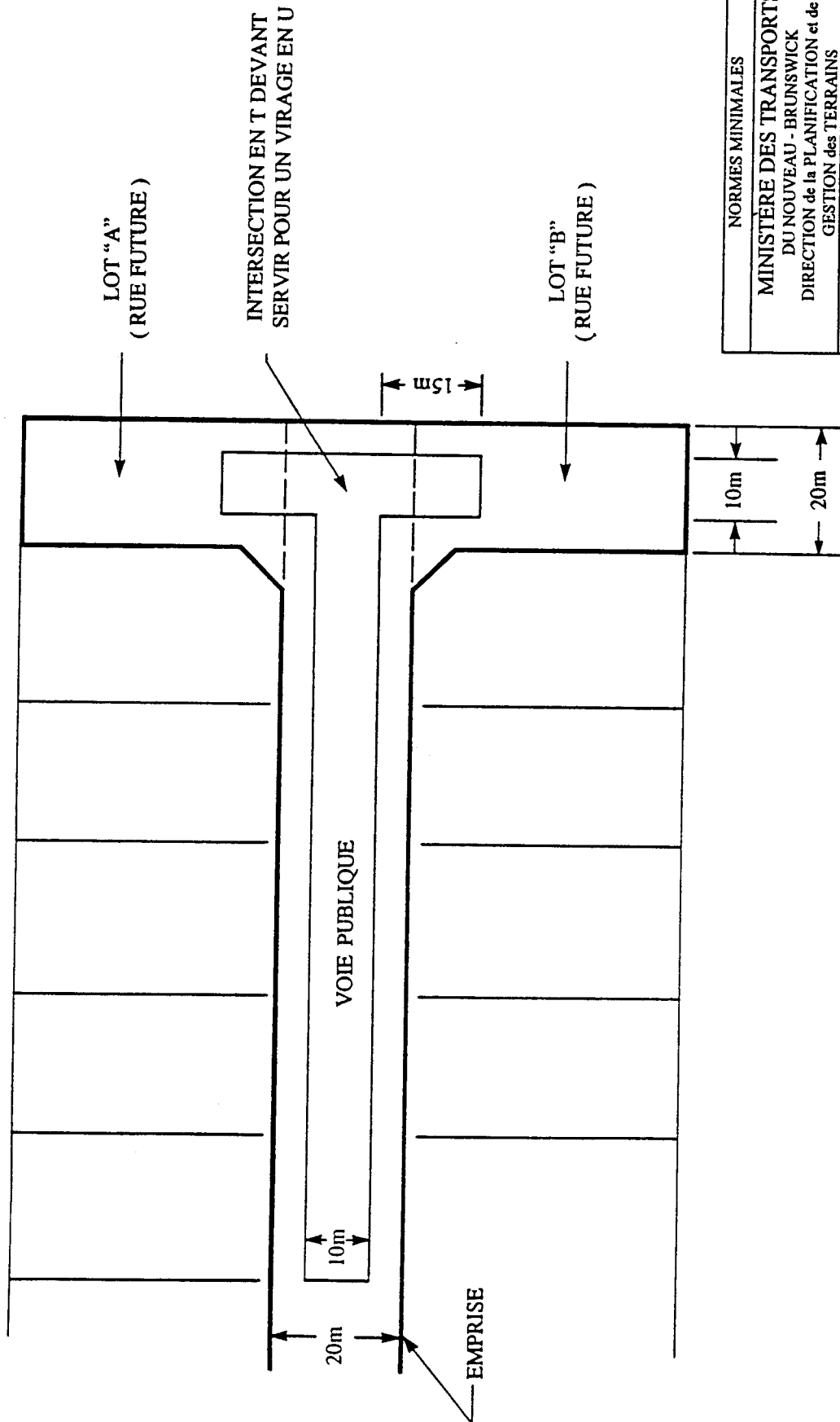
NOTA : CONSULTER L'INGÉNIEUR RÉGIONAL DE LA VOIRIE POUR CE QUI EST DES
SERVITUDES DE SERVICES MUNICIPAUX, DES DIMENSIONS DES TUYAUX ET DES
MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
CUL - DU - SAC TRACÉ	
FIGURE: 4.3.2.3B	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	



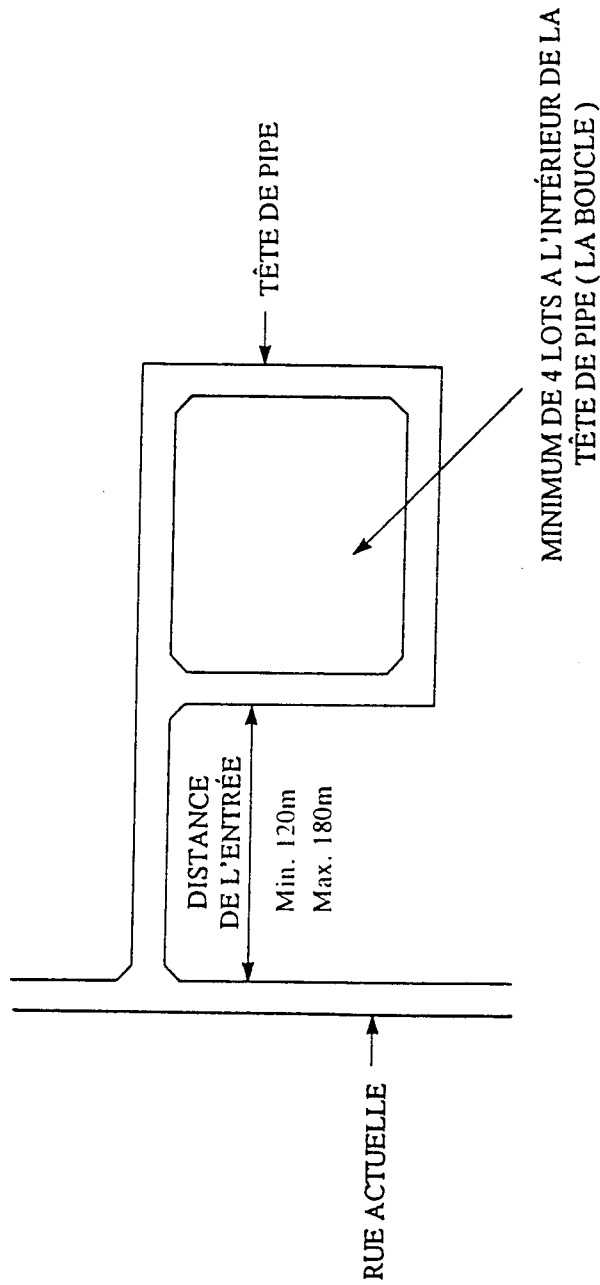
NOTA: AIRE CIRCULAIRE TYPE FERMÉE À L'EXTREMITÉ D'UN CUL - DE - SAC
INDIQUANT LES RAYONS MINIMAUX ET LE DÉBUT DE L'EMPRISE
SUPPLÉMENTAIRE EXIGÉE POUR UN VIRAGE EN U,
LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN.

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
CUL - DE - SAC AIRE CIRCULAIRE	
FIGURE: 4.3.2.3C	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ:	



NOTA : 1. LES PARTIES OMBRÉES DOIVENT ÊTRE CONSTRUITES PAR LE PROMOTEUR.
 2. LES PARTIES À L'INTÉRIEUR DE LA GRASSE SONT DÉVOLUES À LA COURONNE.

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
CUL - DU - SAC TEMPORAIRE AIRE CIRCULAIRE	
FIGURE: 4.3.2.3D	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	



1. LES RUES EN TÊTE DE PIPE DEVANT ÊTRE PERMANENTES SERONT PERMISES UNIQUEMENT SI LA TOPOGRAPHIE ET LES DIMENSIONS DU TERRAIN N'OFFRENT AUCUNE AUTRE MÉTHODE D'AMÉNAGEMENT.
2. LA LONGUEUR DE L'ENTRÉE NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 120 m OU SUPÉRIEURE À 180 m.
3. L'INTÉRIEUR DE LA TÊTE DE PIPE DOIT CONTENIR UN MINIMUM DE QUATRE LOTS.
4. UN TERRAIN POUR LES RUES FUTURES PEUT ÊTRE EXIGÉ AFIN DE DONNER ACCÈS AUX TERRAINS ATTENANTS.
5. DES SERVITUDES DE SERVICES MUNICIPAUX POUR FIN DE DRAINAGE PEUVENT ÊTRE EXIGÉES, SELON LA TOPOGRAPHIE.

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
TÊTE DE PIPE - NORMES	
FIGURE: 4.3.2.4B	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	

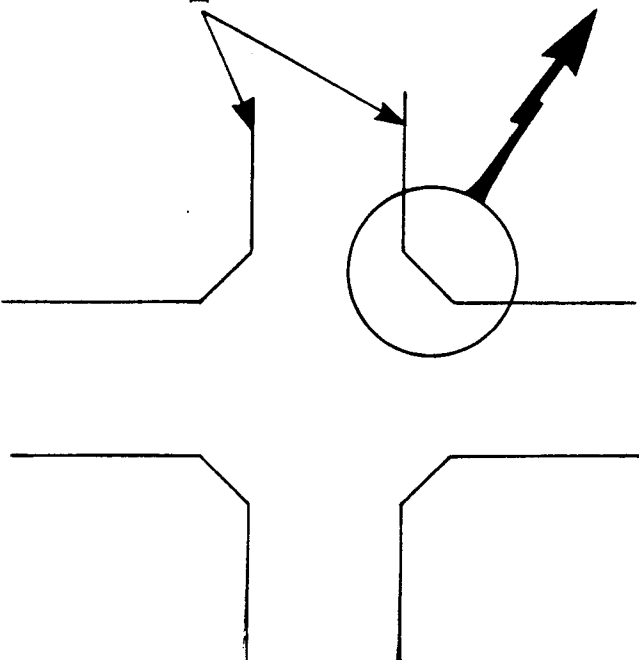
LONGUEURS MINIMALES EN MÈTRES DES COURBES VERTICALES
CONCAVES ET CONVEXES POUR 50 km/h

PENTE DE SORTIE %

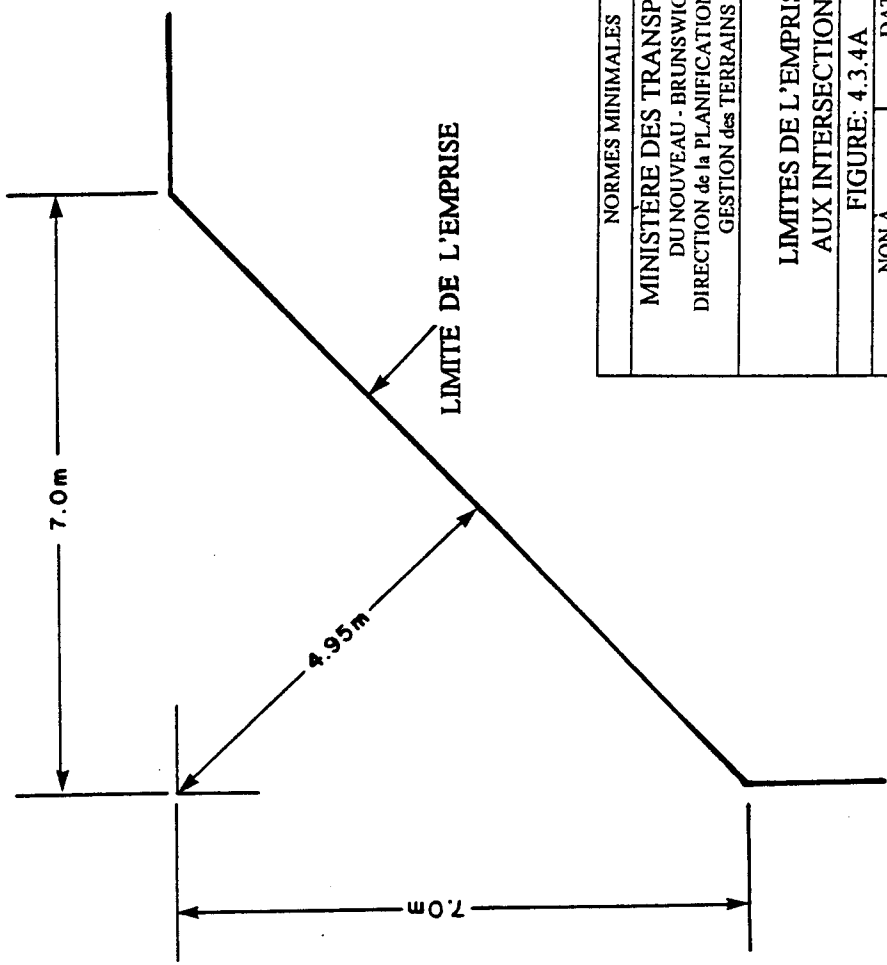
	-8	-6	-4	-2	0	+2	+4	+6	+8
-8	0	50	50	66	88	110	132	154	176
-6	50	0	50	50	66	88	110	132	154
-4	50	50	0	50	50	66	88	110	132
-2	50	50	50	0	50	50	66	88	110
0	56	50	50	50	0	50	50	66	88
2	70	56	50	50	50	0	50	50	66
4	84	70	56	50	50	50	0	50	50
6	98	84	70	56	50	50	50	0	50
8	112	98	84	70	56	50	50	50	0

PENTE D'APPROCHE %

NORMES MINIMALES
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS
LONGUEURS MINIMALES EN MÈTRES DES COURBES VERTICALES CONCAVES ET CONVEXES
FIGURE: 4.3.3B
NON À L'ÉCHELLE
DATE: 1995
RÉVISÉ :

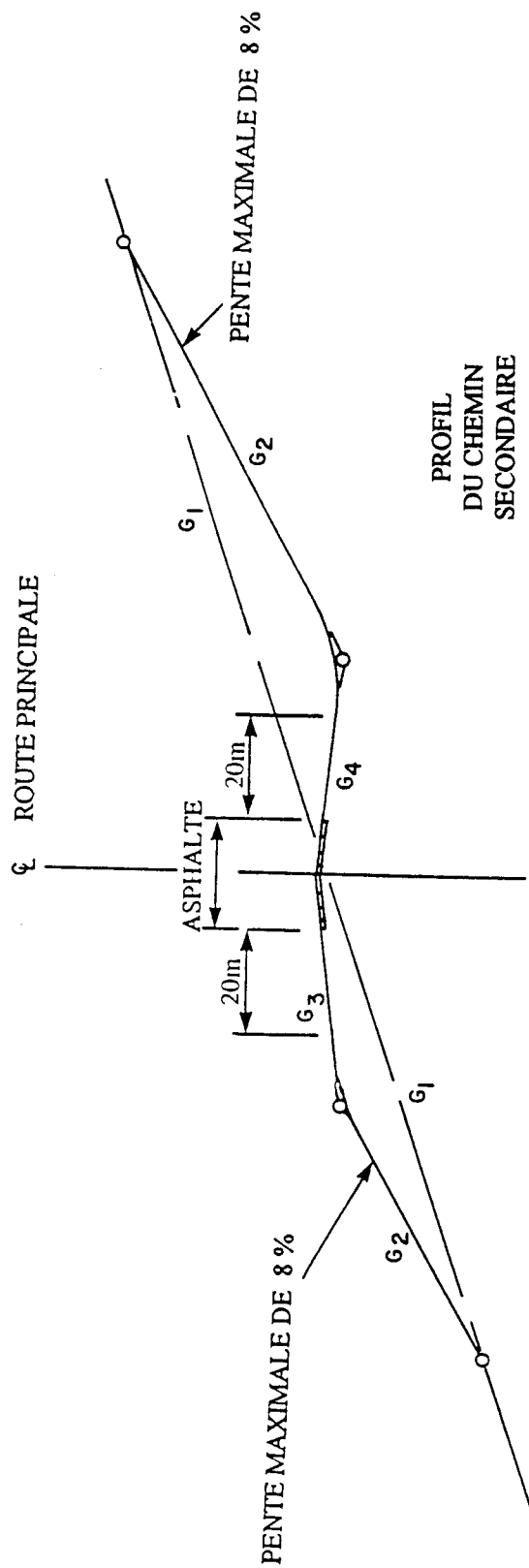


LIMITE DE L'EMPRISE



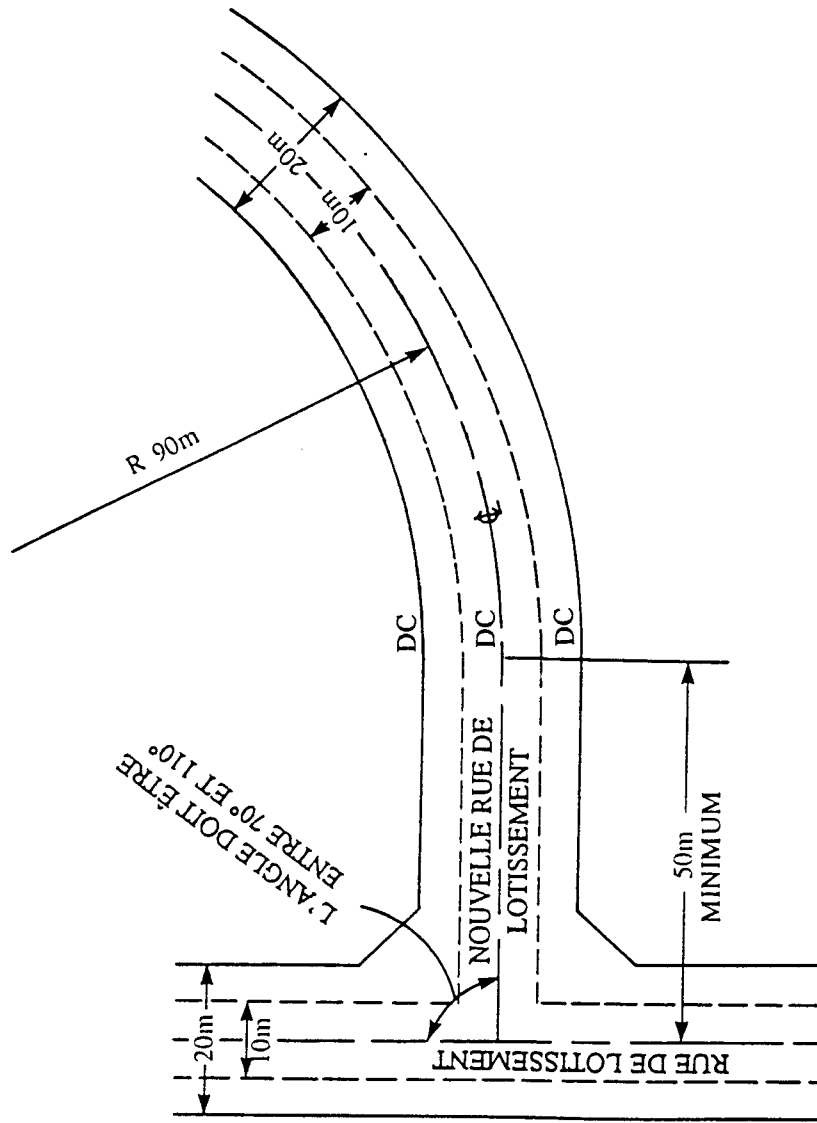
LIMITE DE L'EMPRISE

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
LIMITES DE L'EMPRISE AUX INTERSECTIONS	
FIGURE: 4.3.4A	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	

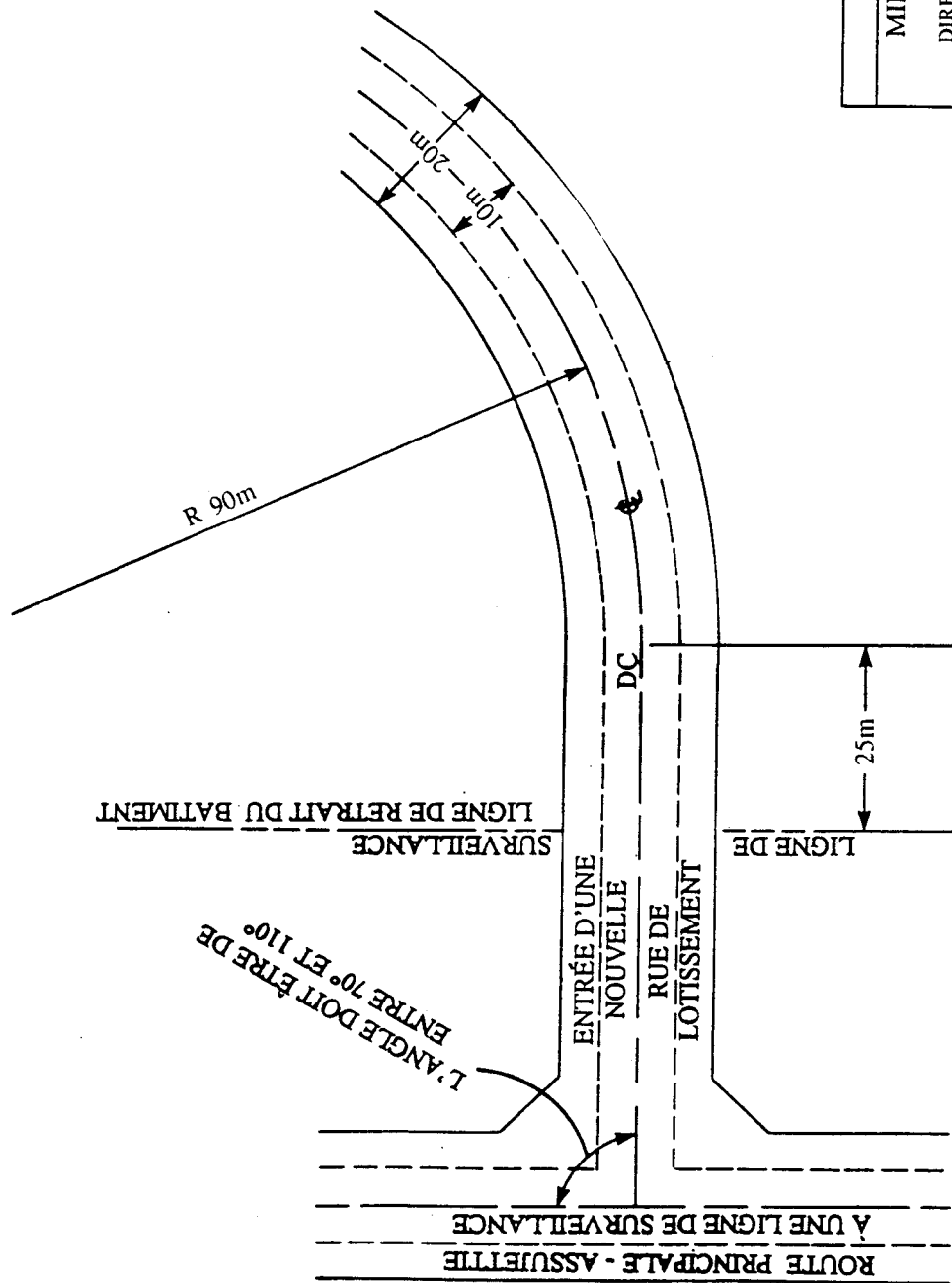


NOTA : G1 PENTE ORIGINALE DU CHEMIN SECONDAIRE
 G2 PENTE INTRODUITE POUR RÉDUIRE LA PENTE À L'INTERSECTION
 G3 ET G4 PENTES DU CHEMIN SECONDAIRE CONFORMES AU DÉVERS
 DU CHEMIN PRINCIPAL (PENTE 0,5 % À 5 %)

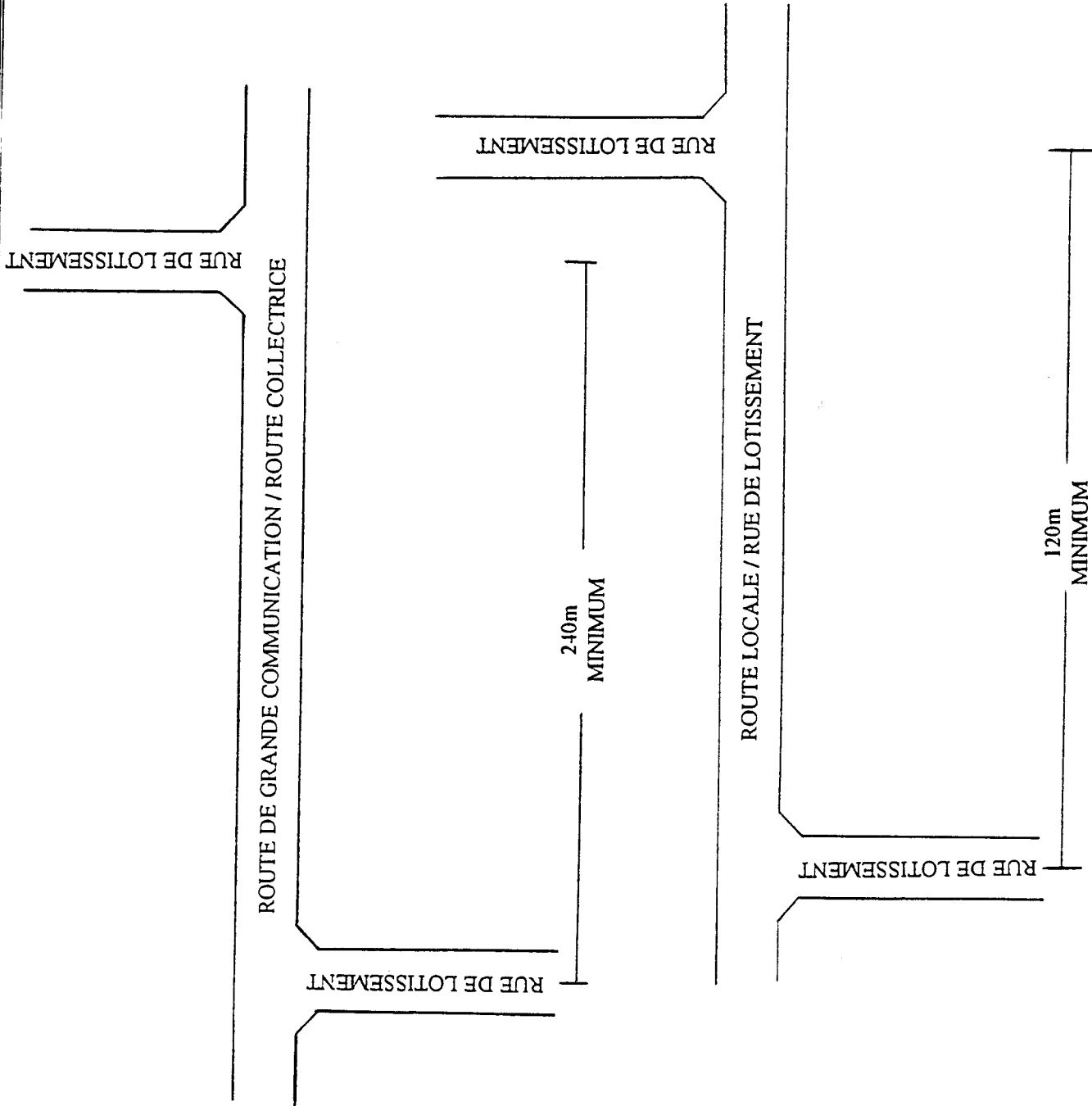
NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
PROFIL DU CHEMIN SECONDAIRE	
FIGURE: 4.3.5A	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	



NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
ALIGNEMENT DE L'INTERSECTION ROUTE NON ASSUJETTIE À UNE LIGNE DE SURVEILLANCE	
FIGURE : 4.3.7A	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	



NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
ALIGNEMENT DE L'INTERSECTION - ROUTE ASSUJETTIE À UNE LIGNE DE SURVEILLANCE	
FIGURE: 4.3.7B	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	



NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
ESPACEMENT ENTRE DEUX INTERSECTION EN «T» CONSÉCUTIVES	
FIGURE: 4.3.7C	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1993
RÉVISÉ :	

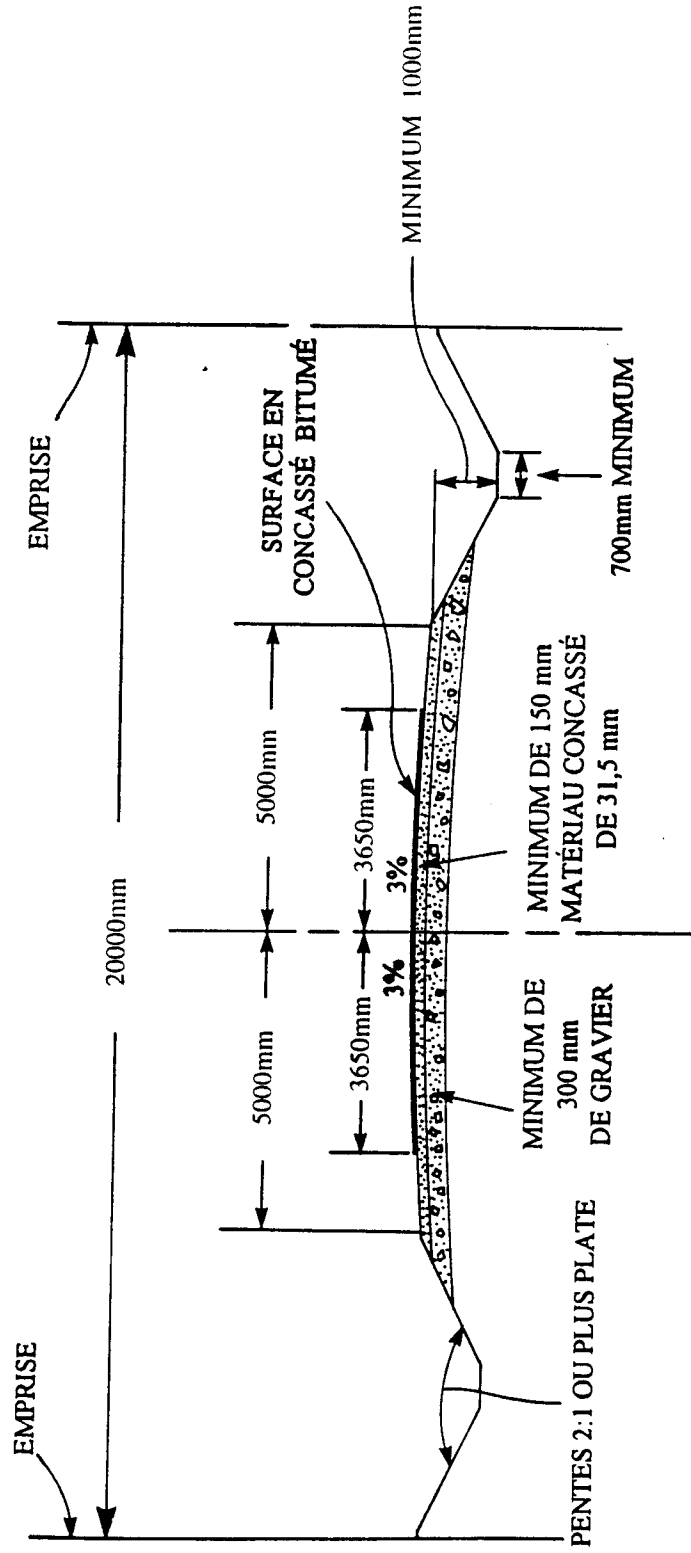
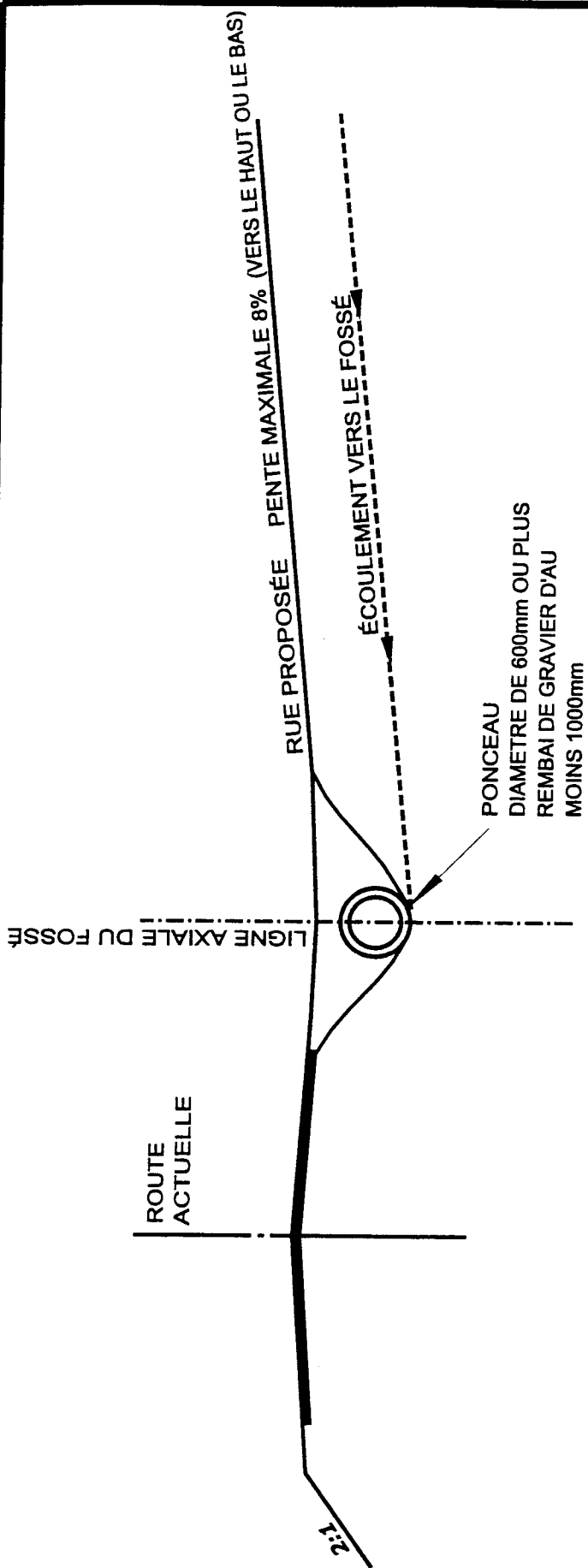


FIGURE 4.4.5A : SECTION TRANSVERSALE TYPE D'UNE ROUTE LOCALE NON MUNIE D'UNE BORDURE INDIQUANT LES NORMES MINIMALES POUR LES FOSSÉS DE DRAINAGE OUVERTS.

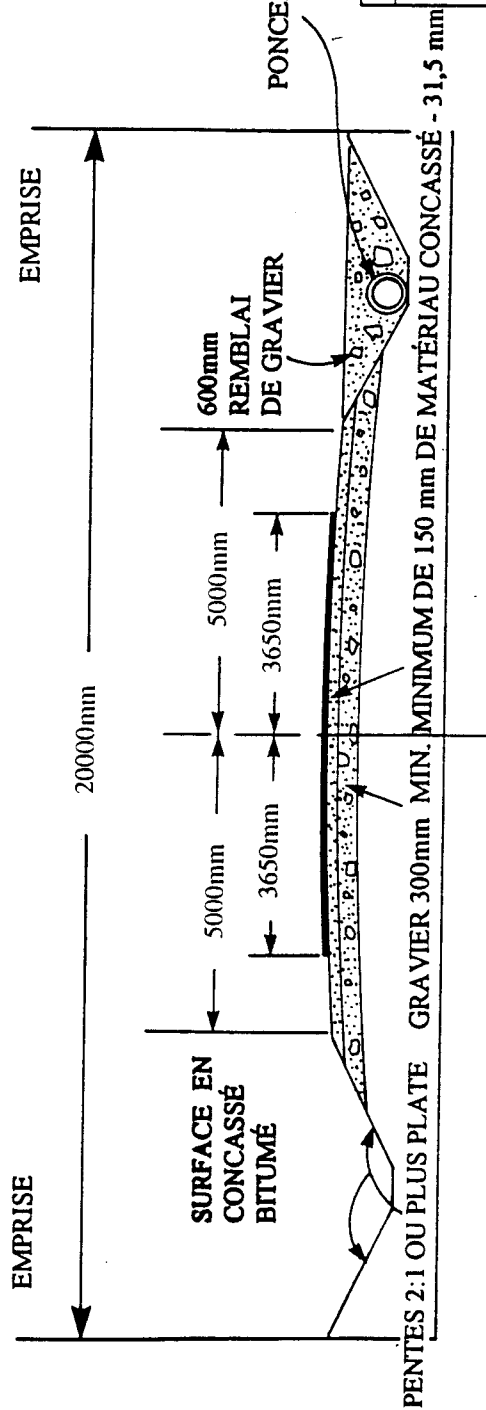
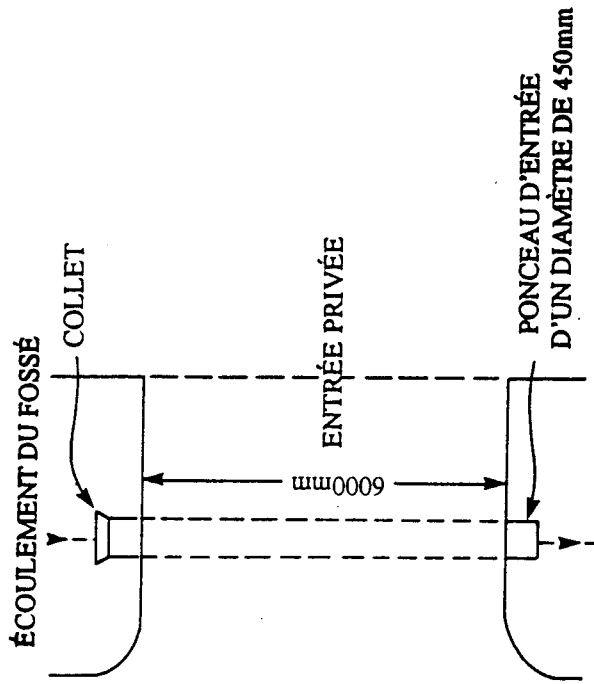
NOTA : LA LARGEUR REQUISE DE L'EMPRISE DE LA RUE DÉPENDRA DE LA TOPOGRAPHIE ET DES CONDITIONS DU SOL (MINIMUM - 20000 mm).

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU - BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
ROUTE LOCALE NON MUNIE D'UNE BORDURE	
FIGURE: 4.4.5A	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	



NOTA: LES PONCEAUX D'ENTRÉES À UN LOT SONT LA RESPONSABILITÉ DES PROMOTEURS.
 L'INGÉNIEUR RÉGIONAL DE LA VOIRIE DOIT FIXER LA DIMENSION DU TUYAU DU PONCEAU EN FONCTION DES CONDITIONS EXISTANTES.
 LA RUE PROPOSÉE DOIT ÊTRE PLUS BASSE QUE LA ROUTE EXISTANTE À LA LIGNE AXIALE DU FOSSE, ET DOIT AUSSI ÊTRE LÉGÈREMENT EN PENTE POUR EMPÊCHER L'EAU DE COULER SUR LA ROUTE EXISTANTE.

NORMES MINIMALES		
MINISTÈRE DES TRANSPORTS		
DU NOUVEAU - BRUNSWICK		
DIRECTION de la PLANIFICATION et de la		
GESTION des TERRAINS		
PONCEAUX D'ENTRÉES		
PONCEAUX TRANSVERSAUX		
FIGURE: 4.5.2A		
NOT A	DATE:	
L'ÉCHELLE		
RÉVISÉ:	2002	



NOTA: LES PONCEAUX D'ENTRÉES PRIVÉES DOIVENT ÊTRE INSTALLÉS PAR LE PROPRIÉTAIRE.
 DIMENSION MINIMALE DU TUYAU - 450mm
 LES ENTRÉES PRIVÉES DOIVENT ÊTRE LÉGÈREMENT EN PENTE POUR EMPÊCHER L'EAU DE COULER DANS LA RUE.

NORMES MINIMALES

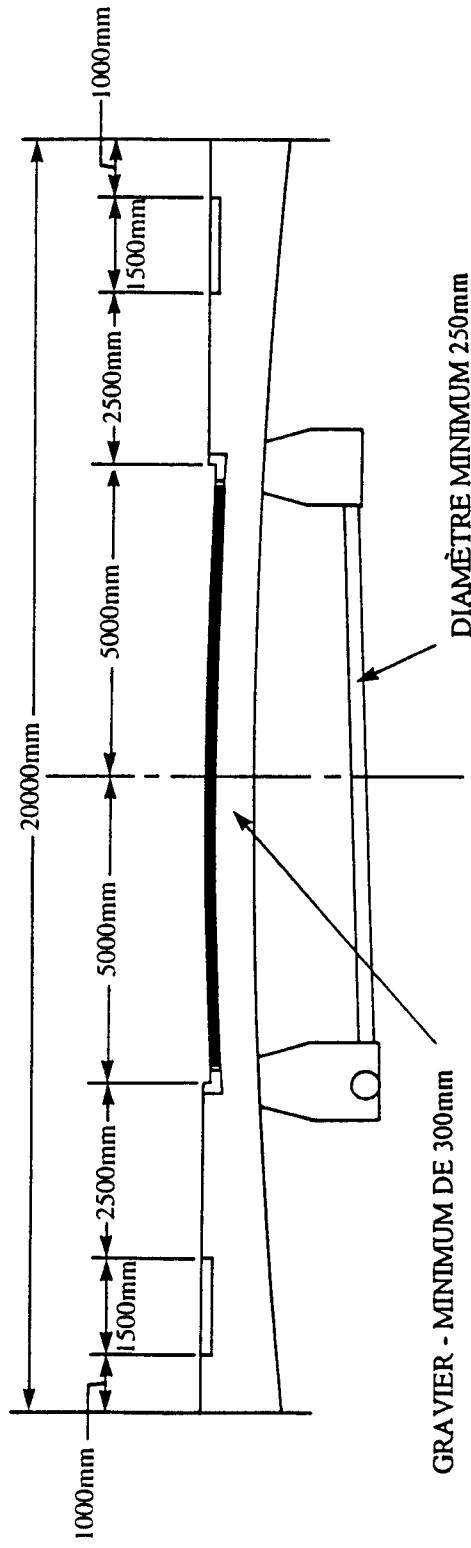
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 DU NOUVEAU - BRUNSWICK
 DIRECTION de la PLANIFICATION et de la
 GESTION des TERRAINS

PONCEAU D'ENTRÉE PRIVÉE STANDARD

FIGURE: 4.5.4A

NON A L'ÉCHELLE DATE: 1995

RÉVISÉ:



NOTA : CONSULTER L'INGÉNIEUR RÉGIONAL DE LA VOIRIE POUR CE QUI
EST DES SERVITUDES DE SERVICES MUNICIPAUX, DES DIMENSIONS DES
TUYAUX ET DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
RUES RÉSIDENTIELLES LOCALES VIABILISÉES	
FIGURE: 4.6A	
NON À L'ÉCHELLE	DATE: 1995
RÉVISÉ :	

DISTANCES DE VISIBILITÉ MINIMALES

TABLEAU 1

LIMITE DE VITESSE (KM/H)	DISTANCE DE VISIBILITÉ (M)
50	65
60	85
70	110
80	140
90	170
100	200
HAUTEUR DE L'OEIL = 1,05m HAUTEUR DE L'OBJET = 0,38m	

LE TABLEAU 1 S'APPLIQUE AUX:

TOUTES LES VOIES D'ACCÈS, Y COMPRIS LES ACCÈS COMMERCIAUX, INDUSTRIELS ET INSTITUTIONNELS, ET LES ACCÈS AUX RUES DE LOTISSEMENT PROPOSÉES.

TABLEAU 2

LIMITE DE VITESSE (KM/H)	DISTANCE DE VISIBILITÉ (M)
50	115
60	135
70	160
80	180
90	200
100	215
HAUTEUR DE L'OEIL = 1,05m HAUTEUR DE L'OBJET = 1,3m	

LE TABLEAU 2 S'APPLIQUE AUX:

VOIES D'ACCÈS AUX ENTRÉES PRIVÉES COMMERCIALES, INDUSTRIELLES ET INSTITUTIONNELLES ÉTABLIES SUR LES ROUTES LOCALES OU COLLECTRICES.

VOIES D'ACCÈS AUX ENTRÉES PRIVÉES RÉSIDENTIELLES SUR LES ROUTES DE GRANDE COMMUNICATION.

VOIES D'ACCÈS À UNE RUE DE LOTISSEMENT PROPOSÉE ÉTABLIES SUR LES ROUTES LOCALES OU COLLECTRICES.

NOTA : LE TABLEAU 1 DOIT ÊTRE UTILISÉ D'ABORD DANS TOUS LES CAS. VISIBILITÉ MINIMALE EST RESPECTÉE, SE REPORTER AU TABLEAU 2 OU AU TABLEAU 3, S'IL Y A LIEU DANS LES OÙ LA VITESSE DES VÉHICULES VARIE BEAUCOUP PAR RAPPORT À LA LIMITE DE VITESSE AFFICHÉE, LA LIMITE LA PLUS ÉLEVÉE DES DUEX DOIT ÊTRE UTILISÉE.

TABLEAU 3

LIMITE DE VITESSE (KM/H)	DISTANCE DE VISIBILITÉ (M)
50	120
60	165
70	215
80	265
90	320
100	380
HAUTEUR DE L'OEIL = 1,05m HAUTEUR DE L'OBJET = 1,3m	

LE TABLEAU 3 S'APPLIQUE AUX:

VOIES D'ACCÈS AUX ENTRÉES PRIVÉES COMMERCIALES, INDUSTRIELLES ET INSTITUTIONNELLES ÉTABLIES SUR LES ROUTES DE GRANDE COMMUNICATION.

RUE DE LOTISSEMENT PROPOSÉE ÉTABLIE SUR UNE ROUTE DE GRANDE COMMUNICATION.

NORMES MINIMALES	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS	
DU NOUVEAU - BRUNSWICK	
DIRECTION de la PLANIFICATION et de la GESTION des TERRAINS	
DISTANCES DE VISIBILITÉ MINIMALES	
FIGURE: 4.7A	
NOT À L'ÉCHELLE	DATE:
RÉVISÉ:	2002