

Info-Normes est publié trimestriellement par le Service de la qualité et des normes de la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures à l'intention du personnel technique du ministère des Transports.

Info-Normes contient divers renseignements sur les activités liées à la révision des documents normatifs.

Direction et coordination à la rédaction et à l'édition :
Daniel Hamel

Collaboration :
André Blouin, Théhien Dang-Vu, Pascale Guimond, Yvan Langlois, Richard Murray, Pierrette Vaillancourt et Richard Villeneuve

Conception graphique et infographie : Richard Murray

Révision linguistique :
Direction des communications

Pour toute demande de consultation ou de renseignement ou encore pour tout commentaire ou toute suggestion, vous pouvez vous adresser à l'endroit suivant :

Service de la qualité et des normes
Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est
23^e étage, Québec (Québec)
G1R 5H1

Téléphone : (418) 643-7724
Télécopieur : (418) 528-1688

Tome I – Conception routière

Mise à jour numéro 7

Par **Pascale Guimond, ing., et Yvan Langlois, ing.**
Service de la qualité et des normes
Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

Dans cette septième mise à jour du Tome I – Conception routière, les chapitres 1 « Classification fonctionnelle », 4 « Éléments de la route », 5 « Profils en travers », 10 « Accès » et 11 « Servitude de nonaccès » ont été revus selon la nouvelle approche des normes. Cette nouvelle approche consiste à distinguer la norme du complément à la norme. Le contenu de ces chapitres sera bonifié dans les prochaines années, et le passage des autres chapitres du tome vers cette nouvelle approche sera étendue sur plusieurs mises à jour.

Cette mise à jour était une bonne occasion pour bonifier l'information sur des sujets déjà couverts, pour en introduire de nouveaux et pour harmoniser la structure ainsi que le vocabulaire des chapitres.

Chapitre 1 « Classification fonctionnelle »

Les modifications apportées au chapitre 1 « Classification fonctionnelle » consistent surtout à différencier la norme du complément à la norme. Toutefois, des précisions sont apportées à deux caractéristiques des classes de routes : la

vitesse de base et la vitesse de marche moyenne.

Vitesse de base

En complément à la norme, il est précisé que le choix de la vitesse de base pour une autoroute peut déroger du principe de la vitesse affichée plus 10 km/h. Ce choix doit cepen-

Où se procurer les publications

Les documents techniques produits par la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures cités dans *Info-Normes* sont disponibles auprès des Publications du Québec :

1. Les documents et les mises à jour en version papier sont en vente par abonnement en composant le 1 800 463-2100
2. Les dernières versions complètes en format PDF sont accessibles dans le site Internet des Publications du Québec.

Adresse Internet : http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier.fr.html

dant faire l'objet d'une décision de gestion en raison des impacts qu'il engendre.

Vitesse de marche moyenne

La norme traitant de la vitesse de marche moyenne fait maintenant le lien entre la valeur de cette dernière, celle du 85^e centile de la vitesse pratiquée par tous les véhicules sur une route donnée et le choix de la vitesse de base sur cette route.

Chapitre 4 « Éléments de la route »

La version précédente du chapitre 4 « Éléments de la route » présentait surtout les éléments de la route pour le milieu rural. Les modifications apportées au chapitre permettent maintenant de faire la distinction entre les éléments d'une route en milieu rural de ceux en milieu urbain. Des figures présentent, à la section 4.1 « Introduction », la disposition des différents éléments de la route selon le milieu. La figure 1 montre les éléments d'une route à chaussée unique en milieu rural et en milieu urbain.

Ces distinctions entre les milieux sont introduites à la section 4.3 « Éléments de la route ». L'une d'entre elles concerne l'accotement où l'on précise que sa largeur varie de 1 à 3 m selon le débit de circulation, la vitesse de base et la classification de la route. En milieu urbain, lorsqu'il n'y a pas d'accotement, on demande de prévoir un espace de 0,5 à 1 m pour assurer le sentiment de

confort des usagers de la route. Toutefois, en présence d'un système de drainage fermé, cet espace doit avoir une largeur minimale de 0,7 m.

La plus importante modification apportée à ce chapitre touche la section 4.4 « Dégagement sous les structures ». L'ancienne figure 4.2-1 « Dégagements horizontaux et verticaux sous une structure » est retirée de la section, et la norme fait maintenant référence au *Tome III – Ouvrages d'art* où les distances minimales de dégagement horizontal et vertical à conserver sous une structure sont données en détail. On indique toutefois les distances minimales à conserver entre le pied de talus et la limite de l'accotement ou la

bordure. On précise également que le dégagement horizontal sous une structure et l'usage des pentes doivent être déterminés en prenant en considération les distances de dégagement latéral devant un obstacle ou un objet fixe latéral données au chapitre 13 « Dispositifs de retenue » du *Tome I – Conception routière*.

Finalement, la section 4.5 « Ralentisseurs de trafic » est maintenant considérée comme un complément à la norme, car il s'agit d'un aménagement qui n'est pas réalisé de façon courante sur le réseau du Ministère. Cependant, le texte renvoie à un document qui permet d'obtenir plus d'information sur les différents moyens utilisés pour ralentir le trafic.

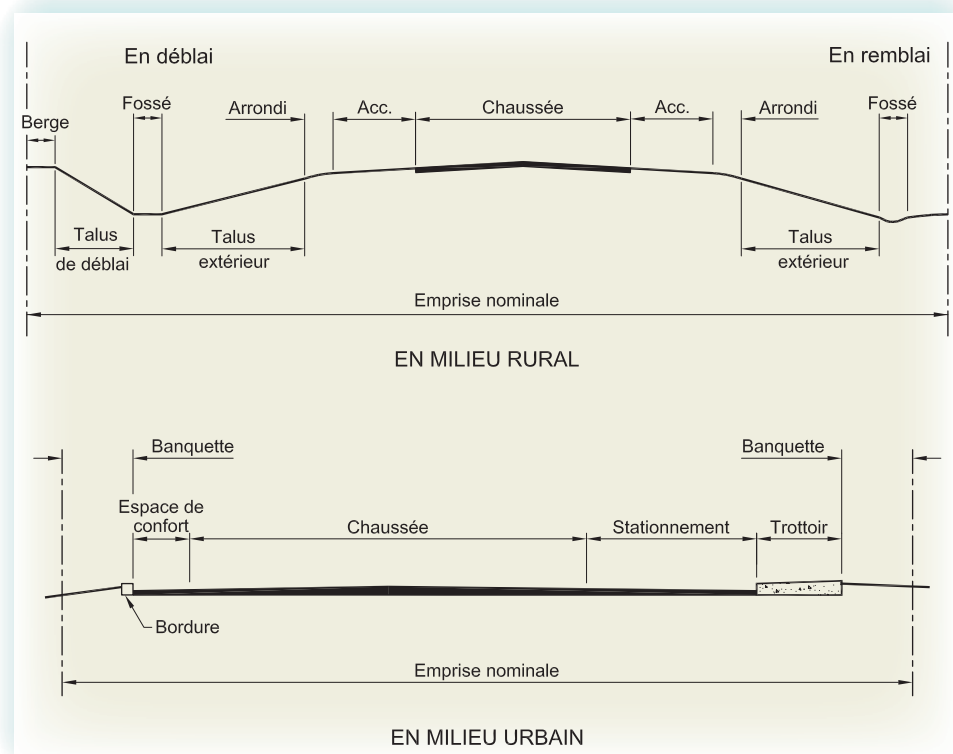


Figure 1
Éléments de la route à chaussée unique en milieu rural et en milieu urbain

Chapitre 5 « Profils en travers »

Une forte relation existe entre le chapitre 4 « Éléments de la route » et le chapitre 5 « Profils en travers ». Puisque le chapitre 4 présente désormais les différents éléments de la route en fonction du type de route et du milieu traversé, il semblait pertinent de structurer le chapitre 5 de la même manière afin de mettre en évidence cette distinction. Les sections 5.3 « Profils en travers en milieu rural » et 5.4 « Profils en travers en milieu urbain » remplissent ce rôle de distinction.

Toujours dans cette optique, le dessin normalisé 009 « Autoroute à six voies en milieu urbain » est retiré de la liste des dessins normalisés du chapitre. Puisqu'il montrait une possibilité de transformation d'une autoroute à quatre voies en milieu urbain en une autoroute à six voies, il constitue un complément à la norme. Il se trouve sous la forme d'une figure possédant le statut de complément à la norme à la section 5.4.1 « Autoroute ». La même possibilité de transformation à six voies est donnée pour une autoroute à quatre voies en milieu rural à la section 5.3.1 « Autoroute ». Une figure ayant le statut de complément à la norme montre cette possibilité.

Une autre modification apportée à ce chapitre est l'ajout de la sous-section 5.4.1.1 « Voie latérale » qui décrit les deux possibilités de voies latérales aménagées le

long des autoroutes en milieu urbain, soit le collecteur et le chemin de desserte. Le collecteur est une voie auxiliaire, à sens unique, à accès limité, aménagée pour contrôler les points d'entrée et de sortie sur une autoroute afin d'y éliminer les entrecroisements. Le chemin de desserte est une voie auxiliaire, à sens unique ou à double sens, aménagée pour satisfaire aux besoins de circulation et d'accès aux propriétés en milieu urbain le long d'une autoroute.

L'ancien tableau 5.5-1 « Classification des routes en milieu rural » est retiré de la norme puisque l'information qu'il contenait était reprise dans les dessins normalisés ou provenait du chapitre 1 « Classification fonctionnelle ».

Les sections 5.5 « Élargissement de la chaussée dans une courbe » et 5.6 « Recouvrement de l'accotement » n'ont pas été modifiées, mis à part une portion de la section 5.5 qui répond à la définition du complément à la norme.

Plusieurs modifications ont été apportées aux dessins normalisés en plus de leur amélioration graphique. Aux dessins normalisés 001 à 006, qui montrent les profils en travers pour les routes en milieu rural, la largeur « axe à axe des fossés » est enlevée. Cette largeur était peu utile et constituait souvent une contrainte importante dans les cas de terrains accidentés. Au dessin normalisé 007 « Route nationale et régionale à chaussées séparées en milieu rural », de nouvelles

notes mettent en évidence que la largeur du terre-plein central doit être fixée en fonction des équipements qui vont s'y trouver et qu'il est nécessaire de vérifier les distances de visibilité à l'arrêt dans les courbes (voir figure 2). La note portant sur la largeur du terre-plein central est également ajoutée au dessin normalisé 008 « Autoroute à quatre voies en milieu urbain ». Sur les dessins normalisés 009 à 013 montrant les autres types de routes en milieu urbain, on a indiqué qu'un espace minimal de 0,7 m est nécessaire, entre la bordure et la limite de la chaussée, en présence d'un système de drainage fermé. Cette note découle de ce qui a été ajouté au chapitre 4 « Éléments de la route ».

Chapitre 10 « Accès »

Les modifications apportées au chapitre 10 « Accès » consistent surtout en des ajustements relatifs à l'introduction de la nouvelle approche des normes et ne changent pas la façon de concevoir les accès. Les dessins normalisés ont fait l'objet d'une amélioration graphique et reflètent les changements apportés dans le texte.

Au début des sections 10.5.1 « Entrée résidentielle », 10.5.2 « Entrées d'une entreprise agricole, d'élevage ou forestière » et 10.5.3 « Entrée commerciale », les définitions des termes « entrée simple », « entrée double » et « entrée mitoyenne » sont ajoutées selon le besoin.

À la section 10.5.2, un complément à la norme est ajouté. Il stipule que la géométrie de

NORME

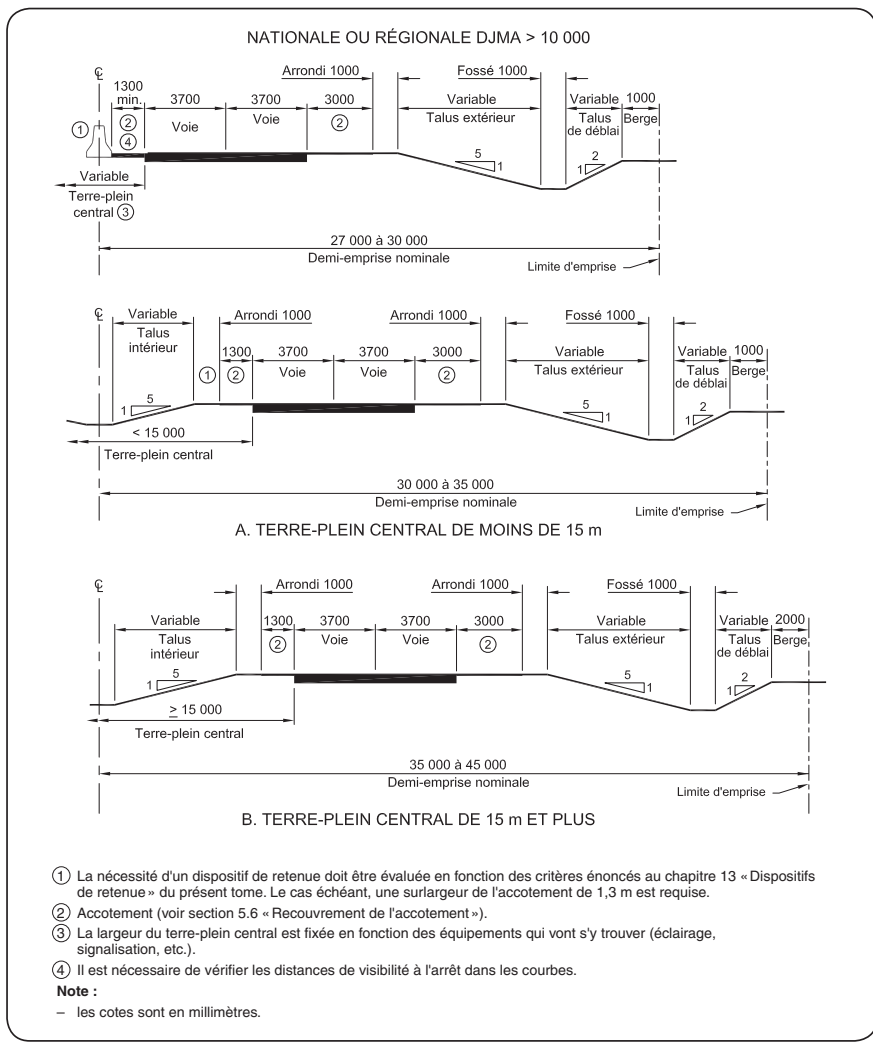


Figure 2
Dessin normalisé 007 « Route nationale ou régionale à chaussées séparées en milieu rural »

l'entrée auxiliaire peut être adaptée pour éviter ou limiter l'empiètement sur la voie en sens inverse afin de prendre en considération les besoins des exploitants de ces types d'entreprises.

Finalement, pour ce chapitre, la totalité de la section 10.7 « Notions générales relatives à l'autorisation d'un accès » devient un complément à la norme.

Chapitre 11 « Servitude de non-accès »

Les chapitres 10 « Accès » et 11 « Servitude de non-accès » sont intimement liés. Lors de cette mise à jour, les chevauchements de ces deux chapitres ont été éliminés. Ainsi, certains textes du chapitre 11 ont été transférés au chapitre 10 lorsqu'ils abordaient l'autorisation d'accès. Les modifications au chapitre 11 sont aussi apportées dans un souci d'harmonisation avec le chapitre 10.

Afin d'alléger cet article et d'éviter les modifications redondantes dans le texte du chapitre et les dessins normalisés, l'accent est mis principalement sur les dessins, sauf en ce qui concerne quelques exceptions. L'ensemble des dessins normalisés a fait l'objet d'une amélioration graphique; ils sont renommés selon la terminologie utilisée dans le tome et, à l'exception des dessins normalisés 001, 017 et 018, ils sont pourvus d'une nouvelle note qui demande au concepteur de

vérifier que les longueurs de servitude de non-accès implantées sur un site permettent d'assurer la sécurité et la mobilité des usagers de la route.

Au dessin normalisé 002 « Servitude de non-accès – Carrefour dénivelé trèfle partiel type A2 », la distance minimale à maintenir entre le raccordement de la bretelle du carrefour dénivelé et le carrefour plan suivant. Elle passe à 200 m autant en milieu rural qu'en milieu urbain afin de respecter les exigences de la section 8.4 « Espacement des carrefours » du chapitre 8 « Carrefours plans ». Les dessins normalisés 003, 004, 006, 008, 009 et 010 ont également été modifiés à cet effet.

La précédente version du dessin normalisé 007 « Servitude de non-accès – Carrefour dénivelé avec chemins de dessertes » traitait de deux situations, soit les zones d'entrecroisement inférieures à 350 m et celles égales ou supérieures à 350 m. Afin d'assurer la cohérence avec les longueurs d'entrecroisement entre une autoroute et une voie latérale stipulées au chapitre 9 « Carrefours dénivelés », on a modifié les distances données au dessin normalisé 007. Désormais, les longueurs d'entrecroisement à considérer pour l'implantation des servitudes de non-accès dans cette situation sont soit inférieures ou égales à 600 m, soit supérieures à 600 m.

Au dessin normalisé 012 « Servitude de non-accès – Carrefour dénivelé », les longueurs de servitude de non-accès sur la voie latérale sont prolongées de 15 à 150 m pour permettre à un véhicule d'atteindre la vitesse affichée.

Une note est ajoutée aux dessins normalisés 014 « Servitude de non-accès – Carrefour plan en milieu rural » et 015 « Servitude de non-accès – Carrefour plan en milieu urbain ». Cette note précise qu'en présence d'une voie de virage à droite avec îlot déviateur les longueurs de servitude de non-accès peuvent être insuffisantes.

Une nouvelle section est ajoutée au chapitre 11, soit la section 11.4.12 « Carrefour giratoire ». La norme explique la manière de déterminer les longueurs de servitude de non-accès et elle est complétée par le nouveau dessin normalisé 016 « Servitude de non-accès – Carrefour giratoire » (voir figure 3).

Une autre modification importante concerne le dessin normalisé 017 « Servitude de non-accès – Approches d'un pont ». Les longueurs de servitude de non-accès en milieu rural varient maintenant en fonction de la classification fonctionnelle de la route et de sa vitesse de base. Ces longueurs sont présentées au tableau 11.4-1 de la section 11.4.13 « Approches d'un

pont ». En milieu urbain, les longueurs de servitude de non-accès à l'approche d'un pont passent de 15 à 30 m.

L'ancien dessin normalisé 018 « Servitude de non-accès – Ouverture dans le terre-plein central en milieux rural et urbain » est retiré de la liste des dessins normalisés. Il se trouve maintenant sous la forme d'une figure à la section 11.4.15 « Ouverture dans le terre-plein central ».

Conclusion

Cette mise à jour du *Tome I – Conception routière* s'inscrit dans la démarche d'amélioration du contenu des normes afin d'offrir une certaine marge de manœuvre et des explications concernant les possibilités d'adaptation des normes. L'introduction de la nouvelle approche des normes a pour but d'aider les concepteurs dans leur prise de décision.

Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires et propositions en nous contactant au Service de la qualité et des normes ou par l'entremise du site Internet des Publications du Québec.

Pour savoir comment se procurer un document ou une mise à jour, voir l'encadré « Disponibilité des publications » en page frontispice du présent *Info-Normes*.

Tome I
Chapitre 11
Numéro 016
Date 2005 06 15

DESSIN NORMALISÉ

**SERVITUDE DE NON-ACCÈS
CARREFOUR GIRATOIRE**

Autorisé pour publication par :
Sous-ministre adjointe
Direction générale des
infrastructures et des technologies

A. M. Lederc
Anne-Marie Lederc, ing., M. Ing.

NORME

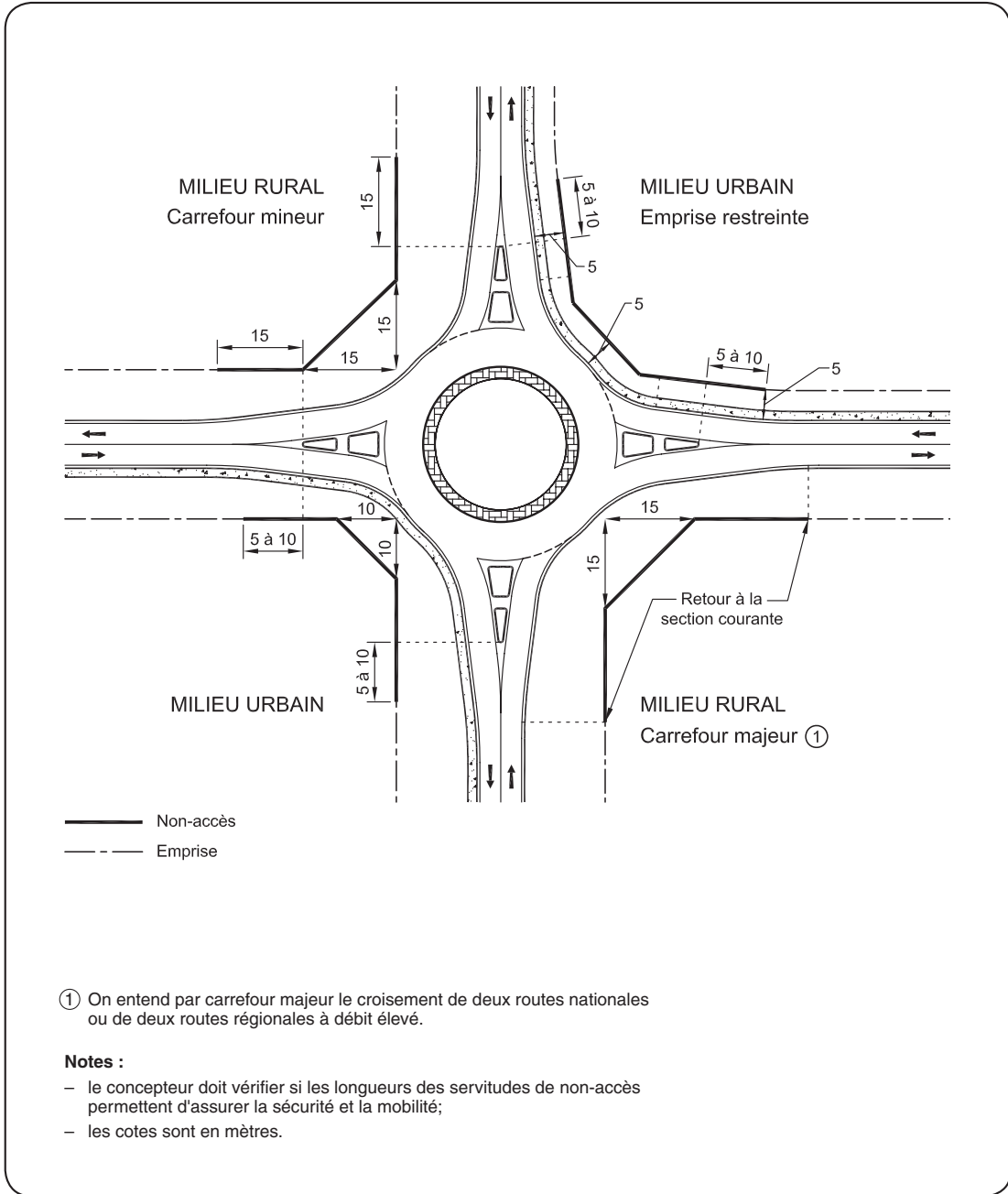


Figure 3
Dessin normalisé 016 « Servitude de non-accès – Carrefour giratoire »

Mise à jour numéro 5

Par **Pierrette Vaillancourt**
Service de la qualité et des normes
Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

La cinquième mise à jour du *Tome VI – Entretien* (mise à jour n° 40 de la collection Normes – Ouvrages routiers) est parue en juin 2005. Les changements apportés concernent :

- la norme 1401 « Nettoyage et creusage des fossés et des décharges »;
- la norme 1602 « Tonte de gazon »;
- la norme 1603 « Fauchage »;
- la norme 1801 « Entretien des passages à niveau ».

Nouvelle norme : 1801 « Entretien des passages à niveau »

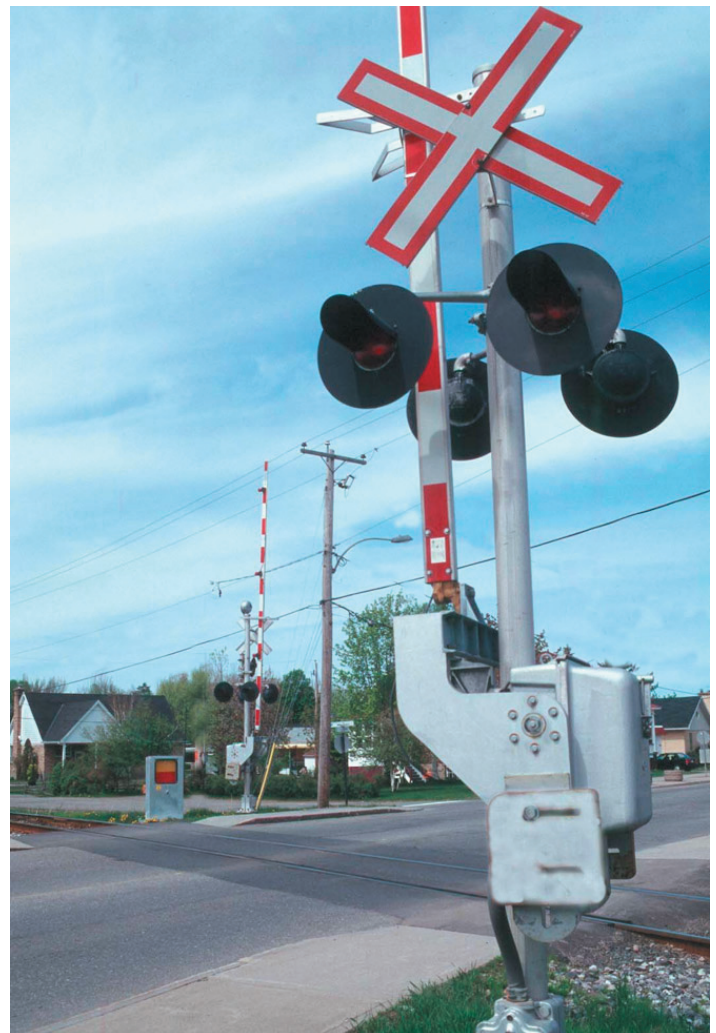
Cette nouvelle norme a été ajoutée au chapitre 1 « Entretien d'été ». Elle se veut un regroupement des normes d'entretien existantes en lien avec certains éléments, dont les suivants :

- balayage et nettoyage des chaussées;
- entretien de surface;
- fondation;
- drainage;
- visibilité;
- dispositifs de retenue;
- signalisation.

En regroupant ainsi l'information, on favorise l'uniformisation des pratiques et, surtout, on élimine la recherche que les responsables en entretien devaient faire à chaque intervention.

Nouvelle approche de rédaction des normes

Ces quatre normes sont rédigées selon la nouvelle approche de rédaction des normes, c'est-à-dire que l'information est répartie en trois catégories, soit le règlement, la norme et



Passage à niveau

le complément à la norme (représenté par des caractères en italique de couleur bronze).

Pour savoir comment se procurer un document ou une mise à jour, voir l'encadré « Disponibilité des publications » en page frontispice du présent *Info-Normes*.

De l'enrobé bien au chaud

Par **Richard Villeneuve, ing.**
Service de la qualité et des normes
Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

Une nouvelle note aux surveillants intitulée « Bâches de camions pour le transport d'enrobé » (2005-1) a été transmise aux directions territoriales le 7 avril 2005. Cette note annule et remplace celle traitant du même sujet qui a été transmise l'an dernier (2004-2). Elle contient les caractéristiques minimales que doivent posséder les bâches des camions affectés au transport d'enrobé.

Il y est indiqué que les bâches doivent être composées d'un matériau imperméable ou tissé serré. À cet égard, la toile de nylon ou de polyester tissée serré est un matériau très populaire pour cet usage et offre une protection suffisante même si elle n'est pas parfaitement imperméable. De plus, les bâches doivent avoir des dimensions au moins équivalentes à celles de la benne. Même si la bâche est de la même largeur que la benne, il est possible et tolérable qu'elle ne couvre pas la totalité de l'enrobé une fois déployée étant donné que la surface du chargement présente généralement un relief bosselé.

Afin de limiter le passage de l'air entre la bâche et le chargement, celle-ci doit être maintenue à égalité ou plus bas que le niveau supérieur des parois de la benne. Les figures en page 9 illustrent des bâches

maintenues de manière appropriée à l'aide de différents systèmes mécanisés ou simplement en utilisant des sangles.

Les camions qui seront munis de bâches qui ne possèdent pas ces caractéristiques minimales, comme celles de type filet, ne sont pas autorisés à effectuer le transport d'enrobé destiné aux chantiers du Ministère.

Toutes ces modalités, applicables depuis le 16 mai 2005, visent une meilleure conservation de la chaleur de l'enrobé durant le transport afin d'atténuer la création d'une zone plus froide à la surface du chargement. Cela permet d'atteindre une compacité plus uniforme de l'enrobé au moment de la mise en place et ainsi d'améliorer son comportement à long terme.

Pour la presque totalité des directions territoriales, ces

modalités consistent en un changement des façons de faire en matière de transport d'enrobé, autant pour les entrepreneurs et les transporteurs que pour les centres de services du Ministère. Elles ont été établies en accord avec les personnes concernées de la Direction du laboratoire des chaussées (DLC) et de la Direction de la sécurité en transport et du camionnage (DSTC) à partir des résultats d'une étude sur l'influence du type de bâche de camion sur la température de l'enrobé. Un résumé de cette étude est présenté dans le bulletin *Info-DLC*, volume 10, numéro 2, février 2005. De plus, les préoccupations de l'industrie ont été prises en compte, notamment en ce qui a trait à la faisabilité.

La diffusion d'information visant à sensibiliser les intervenants de l'industrie a permis d'atteindre les objectifs recher-

chés, et ces intervenants se montrent maintenant plus ouverts à l'application de ces nouvelles exigences. Les diverses associations concernées par le transport d'enrobé ont donc incité leurs membres à s'y conformer.

Ces exigences sont bénéfiques pour les travaux exécutés

par des entrepreneurs autant que pour les travaux exécutés en régie. À cet égard, il est impératif d'utiliser des camions munis de bâches possédant ces mêmes caractéristiques minimales, et ce, qu'ils appartiennent ou non au Ministère.

Pour tout renseignement supplémentaire concernant

cette note, nous vous invitons à communiquer avec M. Richard Villeneuve, du Service de la qualité et des normes de la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures (DSEI), au (418) 646-5069 ou par courriel à l'adresse suivante : richard.villeneuve@mtq.gouv.qc.ca.



Sangles fixés dans les oeillets en bordure de la bâche



Sangle disposée d'un côté à l'autre de la benne



Système mécanisé : levier complémentaire fixé au levier principal



Système mécanisé : levier complémentaire fixé à la partie avant de la benne

Cahier des clauses générales 2005 et *Tome VII – Matériaux* **Bilan de la tournée de formation**

Par **André Blouin, ing.**
Service de la qualité et des normes
Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

Au début de l'année 2005, la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures, en collaboration avec la Direction des structures, a mis sur pied une tournée de formation concernant l'édition 2005 du Cahier de clauses générales (CCG) et la présentation des modifications au *Tome VII – Matériaux* de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère. Les directions territoriales de même que la Direction des structures, la Direction du laboratoire des chaussées ainsi que les mandataires qui travaillent pour le Ministère ont été invités à assister à cette tournée de formation. L'invitation a également été lancée aux entrepreneurs par l'entremise de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ).

Objectif de la formation

La tournée de formation avait pour but de présenter aux participants les principales modifications apportées au *CCDG – Construction et réparation* pour la saison 2005 ainsi que les changements faits au *Tome VII – Matériaux*. Un résumé des principales modifications a d'ailleurs été présenté dans *l'Info-Normes* de décembre 2004.

Participation

Au total, 346 personnes ont participé aux 8 sessions données à Québec, Longueuil et Montréal. Le personnel du Ministère représentait 65 % des participants. Les mandataires et les entrepreneurs ont constitué respectivement 24 % et 11 % de la participation.

Appréciation générale

La compilation des fiches d'évaluation des différentes sessions de formation confirme des résultats se situant en quasi-totalité dans la zone de satisfaction.

L'expérience de la vidéoconférence

Le recours à la vidéoconférence a été cette année une première expérience du genre pour présenter le contenu du CCG. Pour cette présentation, il a été convenu d'utiliser le contrôleur Imageshare pour diffuser la présentation PowerPoint en plein écran en mode multipoints standard. Ainsi, la même image était projetée dans toutes les salles. La possibilité d'opter pour une vidéoconférence traditionnelle (sans le service multipoints) n'a pas été retenue puisqu'elle nécessitait la mobilisation répétitive de l'équipe de présentation pour joindre un nombre restreint de participants.

La réalisation de la vidéoconférence a nécessité l'envoi préalable des documents de présentation et des fiches d'évaluation dans chacune des unités concernées. Le délai de retour des fiches d'évaluation a également dû être convenu. Le degré de satisfaction relatif à cette présentation est tout à fait comparable à celui des autres sessions. On note toutefois une interaction plus limitée des animateurs et des participants. De fait, peu d'interventions ou de questions ont été formulées. Compte tenu de ses limitations concernant le nombre de participants et de la faible interaction, l'option de la vidéoconférence multipoints ne devrait être retenue que dans les cas où il n'est pas possible de tenir une session de formation traditionnelle.



**Direction des contrats et des ressources matérielles
Théhien Dang-Vu, ing., coordonnateur ministériel
Téléphone: (418) 644-2368**

Évaluations techniques relatives aux nouveaux produits et aux nouvelles technologies

Dossiers faisant l'objet d'un suivi technique pendant le premier trimestre de l'année 2005

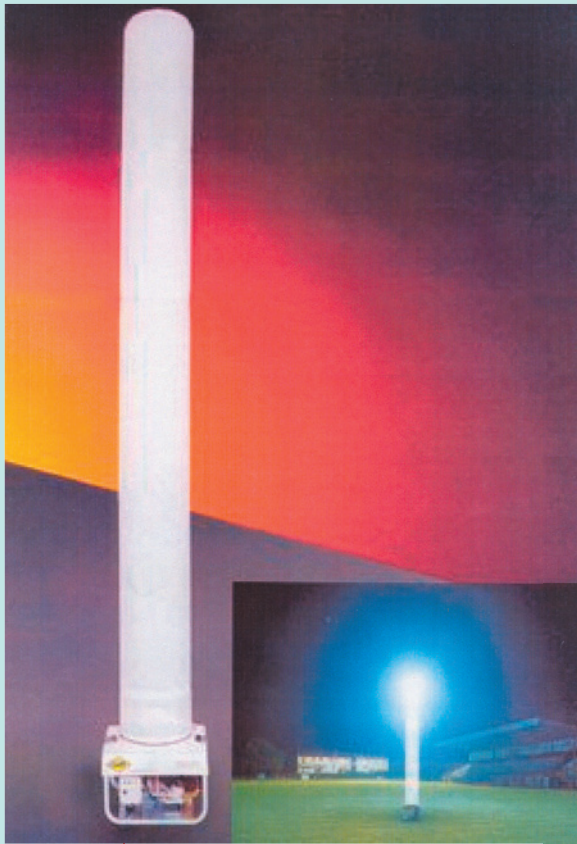
Dossier	Sujet	Demandeur	Remarques
GUQ 0624	Revêtement de zinc « NZA B » (706)(*) Revêtement antirouille à très haute teneur en zinc protégeant toutes pièces métalliques par galvanisation à froid	Orapi Canada Ltd	Le fournisseur doit démontrer que son produit est conforme à la norme fédérale CAN\CGSB-1.181.
GUQ 0617	Système pour le nettoyage de pièces « Bio Circle » (*) Bac de nettoyage avec un agent nettoyant « Bio Circle L » servant à dégraisser manuellement diverses pièces (voir photos page 13)	Walter Surface Technologies	Le fournisseur est invité à communiquer avec le CEGER pour un essai dans le but d'évaluer le potentiel de ce produit.
GUQ 0613	Tour de lumière « Tower Lux » (*) Lampe portable de 1000 watts protégée et fixée à l'extrémité d'un tube gonflable de 5 m de haut (voir photos page 13)	GTM Canada	Le fournisseur doit apporter des modifications à son produit afin de satisfaire aux exigences du Service de l'électrotechnique du Ministère.
GUQ 0612	Stabilisateur de sol « Canasoil » (*) Revêtement de sol permettant de stabiliser et de maintenir en place le ballast et l'accotement de route	TerraElast Ltd	Le fournisseur devrait proposer une planche d'essai de son produit afin de démontrer son efficacité.
GUQ 0589	Absorbant pour le nettoyage et l'entretien des routes « Sorbitec FG » (*) Absorbant de polymère de plastique pour tous les liquides	Les Absorbants Absolute	Le fournisseur est invité à offrir son produit aux DT en vue de permettre une expérimentation.

Dossier	Sujet	Demandeur	Remarques
GUQ 0578	Glissière de sécurité « Barrier Guard 800 » (*) Glissière en acier de type New Jersey pour une protection temporaire sur un chantier ou en permanence sur un pont ou un viaduc (voir photo page 13)	Équipements Stinson (Québec) inc.	Le fournisseur est invité à proposer son produit à la Direction de l'Île-de- Montréal pour une première évaluation.
GUQ 0569	Tablier de pont « Sandwich plate system SPS » (**) Tablier de pont formé à partir de plaques d'acier réunies par un élastomère solide	Le Groupe Canam Manac	À la suite d'un projet pilote réalisé à Saint-Martin, la technologie SPS est jugée acceptable dans le con- texte de certains projets spécifi- ques. Son expérimentation doit se poursuivre afin de s'assurer de sa conformité aux exigences du MTQ.
GUQ 0559	Pellicule adhésive « Corrofoil » (*) Pellicule laminée d'aluminium et de polymère pour la protection des structures d'acier contre la corrosion	Corrofoil Coatings	Le fournisseur doit proposer en 2005 de nouvelles applications de son produit.
GUQ 0550	Système de panneaux modulaires « BRICK » (**) Système modulaire d'affichage dynamique (panneau à messages variables) (voir photos page 13)	Trafic Innovation inc.	Depuis le début de 2005, le produit est expérimenté sur l'autoroute 520 dans le territoire de la Direction de l'Île-de-Montréal.
GUQ 0495	Inhibiteur de corrosion « MFP » (**) Solution appliquée à la surface des ouvrages de béton armé et permettant de protéger les armatures contre la corrosion	Soconex Entrepreneur Général inc.	Selon la première évaluation, le pro- duit est efficace pour protéger les aciers d'armature dans un milieu humide. Le fournisseur devra cepen- dant démontrer son efficacité dans des conditions réelles d'utilisation, car des essais en laboratoire indi- quent que son action est insuffisante dans de telles situations.
GUQ 0437	Saumure liquide pour la préhumidification du sel de voirie « Solnat » (***) Saumure naturelle de chlorure de calcium produite au Québec	Junex Solnat inc.	Saumure recommandée dans les régions où la température est habituellement supérieure à -30 °C (région du sud-ouest de la province). L'entreprise doit faire un contrôle adéquat de cette saumure avant la livraison. <i>L'Info DLC</i> , vol. 8, n° 1 de janvier 2003 donne plus d'informations.

(*) Produit d'intérêt : produit présentant un intérêt pour le MTQ et qui a été soumis à une évaluation préliminaire.

(**) Produit expérimental : produit soumis à une évaluation technique ou à une expérimentation en vue de déterminer son potentiel d'utilisation ou sa qualité à l'usage.

(***) Produit éprouvé : produit dont le potentiel d'utilisation ou la qualité à l'usage ont été confirmés.



GUQ 0613

Tour de lumière
« Tower Lux »



GUQ 0550

Système de panneaux
modulaires « BRICK »



GUQ 0617

Système pour
le nettoyage de
Walter « Bio Circle »

GUQ 0578

Glissière de sécurité
« Barrier Guard 800 »



Exemple de produits évalués par le programme d'homologation des repères visuels de travaux

Nouvelle version

Par **Richard Murray**

Service de la qualité et des normes

Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

Le *Répertoire des publications de nature technique - 2005* en format PDF est maintenant accessible dans le site intranet de la DSEI, sous la rubrique « Publications ».

Cet ouvrage recense l'ensemble des publications de nature technique, dont les directives, les instructions et divers autres documents à caractère technique.

D'année en année, le répertoire connaît des fluctuations. Par exemple, cette année, 26 inscriptions ont été ajoutées et 7 ont été retirées. Voilà une excellente occasion d'en prendre connaissance!

