

# Une équipe à votre service

**Par :** Daniel Hamel, ing.  
Direction du soutien aux opérations  
Service des normes et des documents contractuels

*Le Service des normes et des documents contractuels du ministère des Transports du Québec sous la direction de David Desaulniers, chef de service, comporte trois secteurs. Deux travaillent à l'élaboration de la normalisation, soit le secteur des normes et celui des documents contractuels que nous vous présentons. Quant au troisième secteur, celui des orientations, il produit des orientations en matière d'infrastructures routières et gère les différents programmes d'aide financière à la voirie locale.*

Le secteur des normes et celui des documents contractuels travaillent en collaboration avec les représentants des unités administratives regroupés au sein des 12 tables de normalisation à la production des documents normatifs du Ministère.

### Les ingénieurs :

De gauche à droite, 2<sup>e</sup> rangée  
Daniel Hamel, le chef de secteur  
Yvan Langlois  
Richard Berthiaume  
Faustin Habiyaremye  
De gauche à droite, 1<sup>re</sup> rangée  
Pierrette Vaillancourt  
Pascale Guimond

### Photo 1

Les ingénieurs du secteur des normes



*Info-Normes* est publié trimestriellement par le Service des normes et des documents contractuels de la Direction du soutien aux opérations 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 de la rédaction et de l'édition :**  
Daniel Hamel, ing.

**Collaboration :**  
Michel Gourdeau, ing.  
Daniel Hamel, ing.  
Bruno Marquis, ing.  
Louise Turgeon

**Conception graphique et infographie :**  
Brigitte Ouellet

**Révision linguistique :**  
Direction des communications

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

Service des normes et des documents contractuels  
Direction du soutien aux opérations  
Ministère des Transports du Québec  
700, boul. René-Lévesque Est  
23<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5H1

Téléphone : 418 643-1486  
Télécopieur : 418 528-1688

ISSN 1718-5378

## A U S O M M A I R E

- ◇ *Une équipe à votre service* 1
- ◇ *Des normes CSA disponibles en version électronique* 6
- ◇ *Carrefour dans une courbe* 7
- ◇ Guichet unique de qualification (GUQ)  
Évaluations techniques relatives aux nouveaux produits et aux nouvelles technologies  
Dossiers faisant l'objet d'un suivi technique pendant la saison « dernier trimestre de l'année 2009 » 12
- ◇ Nouveau programme d'homologation des panneaux à messages variables à usage temporaire 15
- ◇ Répertoire des plus récentes mises à jour offertes aux Publications du Québec 16

### Erratum

Veillez noter que,  
dans *l'Info-normes* de l'été 2008,  
le produit portant le nom commercial  
725-2 latex jaune acrylique (GUQ : 910),  
du fournisseur Peinture UCP inc.,  
ne fait pas partie de la liste  
des produits homologués.

### Où se procurer les publications

Les documents techniques produits par la Direction du soutien aux opérations cités dans *Info-Normes* sont disponibles aux Publications du Québec :

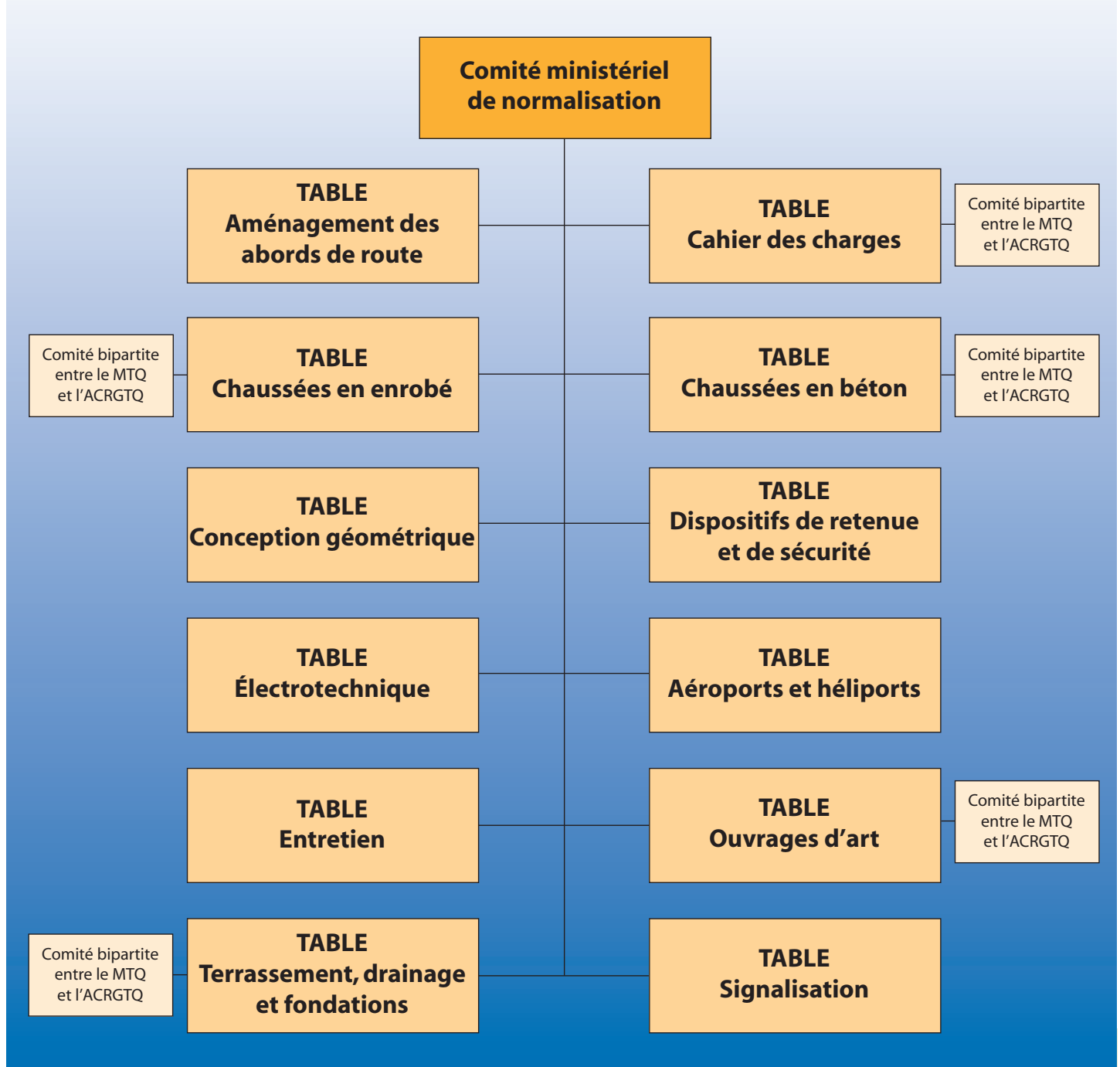
1. Les documents et les mises à jour en version papier sont en vente par abonnement en composant le 1 800 463-2100.
2. Les versions complètes en format PDF sont accessibles dans le site Internet des Publications du Québec.

Adresse Internet : [www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage\\_routier.fr.html](http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier.fr.html)

Ces tables et le comité ministériel de normalisation regroupent près de 180 personnes qui y amènent leurs connaissances et leur savoir-faire pour l'élaboration des normes et des documents contractuels (voir figure 1).

L'équipe du secteur des normes (voir photo 1) s'occupe de la normalisation technique qui est diffusée dans les tomes de la collection Normes – Ouvrages routiers (voir figure 2) ainsi que dans les ouvrages connexes, et coordonne la production de plusieurs guides et manuels selon les besoins des unités administratives clientes.

**Figure 1**  
Organigramme – Comité ministériel de normalisation



**Figure 2**  
Ouvrages routiers



L'équipe des documents contractuels s'occupe, comme son nom l'indique, de l'ensemble des documents contractuels, soit : les quatre cahiers des charges et devis généraux [CCDG], les addendas, les avenants, les notes aux concepteurs, les notes aux surveillants et les guides qui y sont rattachés (voir photo 2 et figure 3).

**Photo 2**  
L'équipe des documents contractuels



**Technicien et ingénieurs :**  
Robert Fillion, tech.  
Mélanie Desgagné, ing.  
André Blouin, ing., le chef de secteur  
Tatiana Dotsenko, ing.  
Ghislain Lowe, ing.

**Figure 3**  
Guides et documents contractuels



Les deux équipes ont, selon leur champ d'activité respectif, à diffuser l'information, à répondre aux demandes d'information (internes et externes) et à assurer la production des documents selon le processus de normalisation établi et reconnu par les autorités du Ministère.

En plus de l'information sur les documents normatifs (contenu, interprétation, justification...), les équipes fournissent sur demande l'historique des documents, répondent aux

requêtes des autorités et suivent de près les faits nouveaux pouvant influencer le contenu des documents utilisés au quotidien dans les activités du Ministère.

En soutien à l'ensemble des opérations de normalisation se trouve une équipe de six techniciens en arts appliqués et graphiques responsable de l'édition de l'ensemble des documents produits par le service. Cette équipe réalise l'ensemble des illustrations ainsi que la mise en page, et

assure, en collaboration avec les Publications du Québec et la Direction des communications, les opérations d'édition des versions électroniques et de reproduction des versions papier des ouvrages. C'est plus de 3000 pages de textes qui sont publiées annuellement, sans tenir compte des guides et autres ouvrages pour lesquels l'équipe est sollicitée chaque année (voir photo 3).

Vous pouvez joindre ces personnes au **418 643-1486** et à leur numéro de poste respectif :

### Responsables – comités ou tables de normalisation

Comité ou tables	Chargés de projet	
	Normes	Documents contractuels
Comité ministériel de normalisation	Daniel Hamel <sup>(1)</sup> , poste 2448	André Blouin, poste 2434
Table - Aéroports et héliports	Faustin Habiaryemye <sup>(1)</sup> , poste 2447	André Blouin, poste 2434
Table - Aménagement des abords de route	Richard Berthiaume <sup>(1)</sup> , poste 2467	Tatiana Dotsenko, poste 2322
Table - Cahier des charges et comité bipartite		André Blouin <sup>(1)</sup> , poste 2434
Table - Chaussées en béton et comité bipartite	Pierrette Vaillancourt, poste 2461	Ghislain Lowe <sup>(1)</sup> , poste 2441
Table - Chaussées en enrobé et comité bipartite	Richard Berthiaume, poste 2467	Mélanie Desgagné <sup>(1)</sup> , poste 2439
Table - Conception géométrique	Yvan Langlois <sup>(1)</sup> , poste 2453	André Blouin, poste 2434
Table - Dispositifs de retenue et de sécurité	Pascale Guimond <sup>(1)</sup> , poste 2437	Ghislain Lowe, poste 2441
Table - Électrotechnique	Richard Berthiaume <sup>(1)</sup> , poste 2467	Tatiana Dotsenko, poste 2322
Table - Entretien	Yvan Langlois <sup>(1)</sup> , poste 2453	André Blouin, poste 2434 Tatiana Dotsenko, poste 2322
Table - Ouvrages d'art et comité bipartite	Pierrette Vaillancourt, poste 2461	Ghislain Lowe <sup>(1)</sup> , poste 2441
Table - Signalisation	Faustin Habiaryemye <sup>(1)</sup> , poste 2447 Pascale Guimond <sup>(1)</sup> , poste 2437	Tatiana Dotsenko, poste 2322
Table - Terrassement, drainage et fondation et comité bipartite	Yvan Langlois, poste 2453	Mélanie Desgagné <sup>(1)</sup> , poste 2439

1. Coordonnateur de la table

### Photo 3

Les techniciennes et techniciens des normes



1<sup>re</sup> rangée de gauche à droite

Johanne Larouche

Johanne Chamberland

Brigitte Ouellet

Nicole Beaudet

2<sup>e</sup> rangée

Richard Murray

François Lacombe Laventure

Bien entendu, l'équipe de gestion du service coordonne les activités afin d'assurer la cohérence des orientations prises au niveau des normes et des documents contractuels

et ce, avec le concours inestimable du personnel de secrétariat (voir photo 4).

### Photo 4

L'équipe de gestion



De gauche à droite

Claude Robert, spécialiste en sciences physiques

Lina Tanguay, Françoise Jobidon,

Marie-Ève Masson, Johanne Drapeau, secrétaires et

David Desaulniers, ing., le chef de service

Une équipe à votre service.....

## Des normes CSA disponibles en version électronique

*Dans le cadre du développement de son projet de bibliothèque virtuelle, le Centre de documentation du ministère des Transports du Québec offre sur ses [pages intranet](#) le texte intégral des normes électroniques de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR-CSA) qu'il a acquises. Ces normes sont achetées pour l'usage exclusif du personnel du Ministère et cette collection s'élargira au fur et à mesure des acquisitions que le centre de documentation fera et selon la demande de sa clientèle interne.*

Ces normes s'ajoutent à la collection de normes électroniques du Bureau de normalisation du Québec déjà accessibles sur le site.

D'autres normes, en version papier, sont également disponibles dans la collection du centre de documentation. Pour information concernant cette nouvelle section du site intranet du centre de documentation :



Louise Turgeon

Centre de documentation

Tél. : 418 643-3578, poste 4149

Courriel : [Louise.Turgeon@mtq.gouv.qc.ca](mailto:Louise.Turgeon@mtq.gouv.qc.ca)



# Carrefour dans une courbe

**Par :** Bruno Marquis, ing.  
Direction du soutien aux opérations  
Service de la gestion des projets routiers

*La conception des carrefours plans est traitée au chapitre 8 « Carrefours plans » du Tome I – Conception routière. La figure 8.8-1 « Longueur de la voie de virage » et le dessin normalisé 017 « Carrefours majeurs en T et en croix » donnent des valeurs de rayon de courbure, de longueur de voie et de biseau qui sont valides pour des segments de route en alignement droit. Le concepteur est avisé à la note 3 du dessin normalisé 017, que dans une courbe, ces valeurs doivent être ajustées selon le rayon de courbure. Comment faire cet ajustement et quels sont les principes que le concepteur doit considérer pour concevoir le tracé, la longueur des voies auxiliaires et des biseaux afin que l'utilisateur perçoive correctement le carrefour dans la courbe et manœuvre adéquatement à son approche?*

Dans un alignement droit, une déviation de la trajectoire ou un changement de voie s'exécute par une trajectoire en S, soit deux courbes inverses. Lorsque le changement se fait vers la droite, la première courbe qui décrit le changement de trajectoire se fait dans le sens du dévers (avec un dévers positif) et la deuxième courbe se fait en dévers inverse (avec un dévers négatif), le rayon de la

première courbe étant plus petit que celui de la deuxième. Généralement, c'est ce qui se passe lorsqu'il y a une déviation de la voie de circulation vers la droite à l'approche d'un carrefour doté d'une voie de virage à gauche protégé (voir dessin normalisé 017). Une fois le croisement des deux routes franchi, on impose à l'utilisateur la manœuvre contraire, soit une déviation vers la gauche. Un changement de voie dans une voie auxiliaire de virage à gauche ou à droite décrit également le même type de trajectoire en S, mais avec des rayons de courbure plus petits. Dans le cas d'un carrefour dans une courbe, le changement de trajectoire à l'approche se fait sensiblement de la même façon, sauf que le changement de trajectoire vers la voie auxiliaire nécessite un traitement particulier afin de le rendre plus facile à percevoir et à exécuter par l'utilisateur.

## **Voie auxiliaire à un carrefour dans une courbe**

Deux cas sont possibles : la voie auxiliaire du côté extérieur de la courbe et la voie auxiliaire du côté intérieur de la courbe. Pour les besoins de la démonstration, on suppose

*Suite à la page 9*



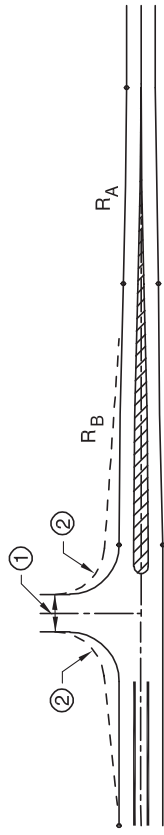
**NORME**

**DESSIN NORMALISÉ**

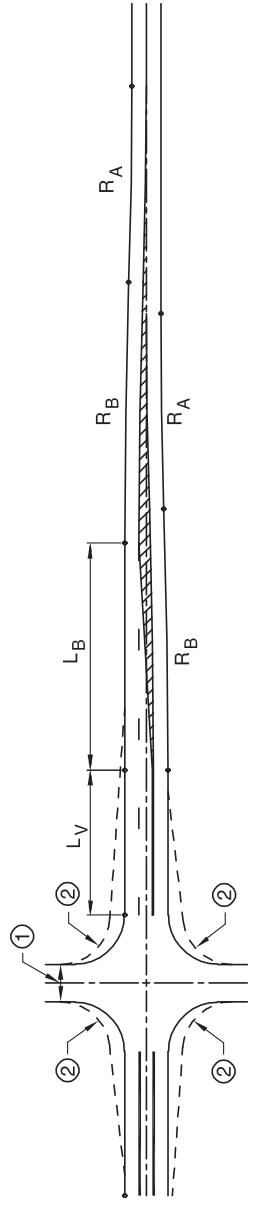
**CARREFOURS MAJEURS  
ENT ET EN CROIX**

Tome	I
Chapitre	8
Numéro	017
Date	2003 04 15

**A. Carrefour majeur en T – Marquage ou terre-plein physique : virage à gauche**



**B. Carrefour majeur en croix – Marquage ou terre-plein physique : virage à gauche**



Vitesse de base (km/h)	60	80	100
RA (m) <sup>③</sup>	1500	2000	4000
RB (m) <sup>③</sup>	2000	3000	5000
LV (m)	Voir figure 8.8-1 (LV)		
LB (m)	50	70	85

③ Les rayons présentés ici sont valables dans un alignement droit. Dans une courbe, ils devront être ajustés selon le rayon de courbure.

- ① La largeur de la voie secondaire passe de 9 à 11 m en présence de bordures.
- ② Le traitement des rayons (rayon simple, asphaltage d'accotement, biseaux, rayons composés, etc.) doit être étudié cas par cas selon les critères présentés pour chacun.

**Notes :**

- le marquage ou l'ilot doit être visible en tout temps;
- une attention particulière doit être portée à la visibilité à l'approche du carrefour; la visibilité à l'arrêt doit être vérifiée avec un objet d'une hauteur de 0 mm de façon à assurer la visibilité du marquage en tout temps;
- afin de choisir le marquage exact qui devrait être utilisé à ces carrefours, se référer au *Tome V – Signalisation routière*, chapitre 6 « Marquage sur la chaussée », volume 2.



que le carrefour s'inscrit complètement dans la courbe de la route permettant ainsi de faire abstraction de la déviation à l'approche pour ne considérer que le biseau et le changement de trajectoire vers une voie auxiliaire.

### Voie auxiliaire du côté extérieur de la courbe

Un changement de voie vers l'extérieur d'une courbe s'exécute en déviant la trajectoire jusqu'à un rayon plus grand que la courbe de la route afin d'atteindre une voie dont le rayon est également plus grand. La manœuvre se réalise sans trop d'inconfort, puisque les rayons de la trajectoire de transition et de la trajectoire finale sont plus grands que celui de la voie de circulation. Au carrefour, il est admis également que l'utilisateur est plus tolérant à l'inconfort. Le concepteur peut réduire le dévers de la route principale tout en assurant la stabilité du véhicule, et ce, pour faciliter le raccordement à la route secondaire.

### Voie auxiliaire du côté intérieur de la courbe

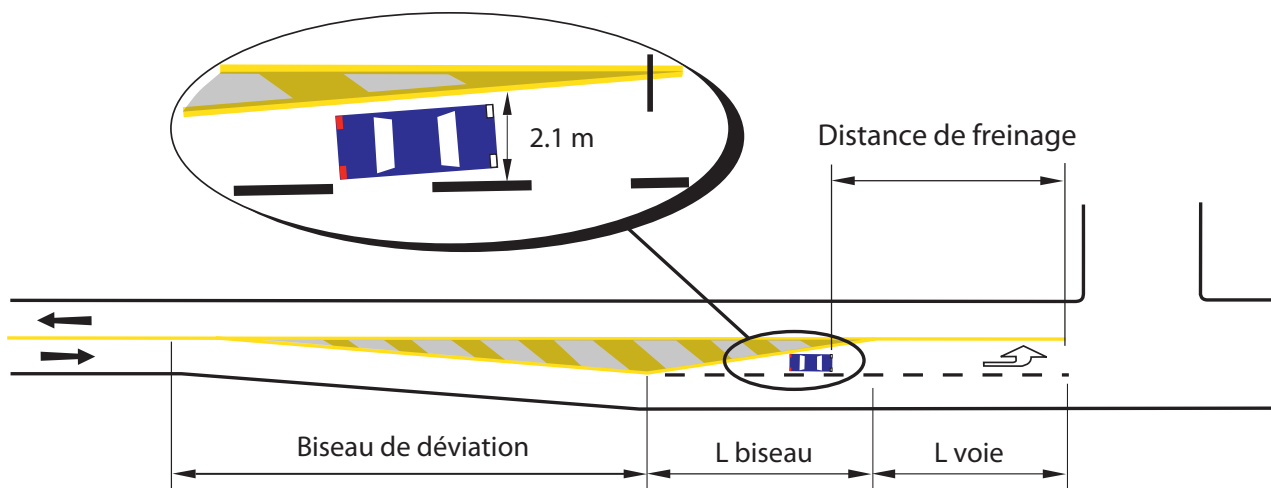
Un changement de voie vers l'intérieur d'une courbe s'exécute en déviant la trajectoire en suivant un rayon plus petit que la courbe de la route jusqu'à la voie auxiliaire dont le rayon est également plus petit. Bien que la chaussée soit en dévers, la manœuvre cause un certain inconfort, puisque le rayon de la trajectoire de transition et de la trajectoire finale est plus petit que celui de la route principale. Dans ce cas également, la tolérance plus grande de l'utilisateur à l'inconfort donne au concepteur une marge de manœuvre qui lui permet de réduire le dévers de la route tout en assurant la stabilité du véhicule pour faciliter le raccordement à la route secondaire. Faute de pouvoir réduire le dévers, le concepteur peut prévoir un changement de trajectoire sur une plus grande distance.

### Les principes

Pour démontrer l'influence de la courbure de la route sur le biseau des voies auxiliaires, il est nécessaire de convenir de ce qui suit :

- l'utilisateur doit disposer de la distance nécessaire pour faire un arrêt avant d'effectuer un virage, et cette distance est égale à la distance de freinage déterminée au tableau 7.2-1.b « Effet de la déclivité sur la distance d'arrêt » selon la vitesse de base et corrigée selon la déclivité de la route et le rayon de courbure de la route (pour les besoins de la démonstration, la longueur de stockage est nulle) (voir figure 1);
- la vitesse initiale avant le freinage est égale à la vitesse de base;
- le freinage débute une fois que le véhicule a complètement franchi la ligne de continuité séparant la voie auxiliaire et la voie de circulation, soit à l'endroit, le long du biseau, où la largeur disponible est d'au moins 2,1 m (la largeur

**Figure 1**  
Distance de freinage



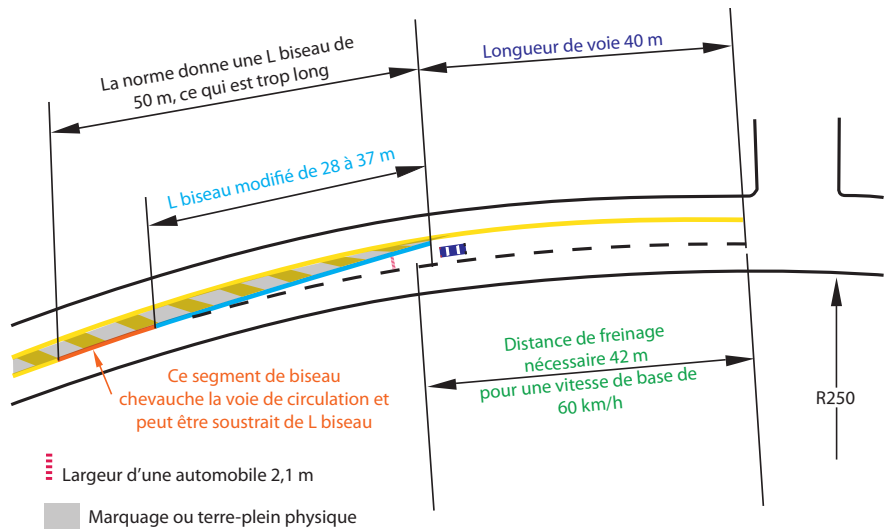
d'une automobile). Une largeur de 2,6 m correspond à un véhicule lourd et peut également être considérée selon le cas ;

- le *Guide canadien de conception géométrique des routes* de l'Association des transports du Canada (ATC) indique à l'article 2.3.8.8 « Carrefours dans une courbe » que les biseaux peuvent être plus courts que ceux normalement utilisés, de manière à rendre la voie auxiliaire de virage plus évidente pour le conducteur. Un biseau plus court fait une cassure plus nette dans le tracé de la route et permet d'éviter que la voie auxiliaire soit confondue avec une voie de circulation supplémentaire.

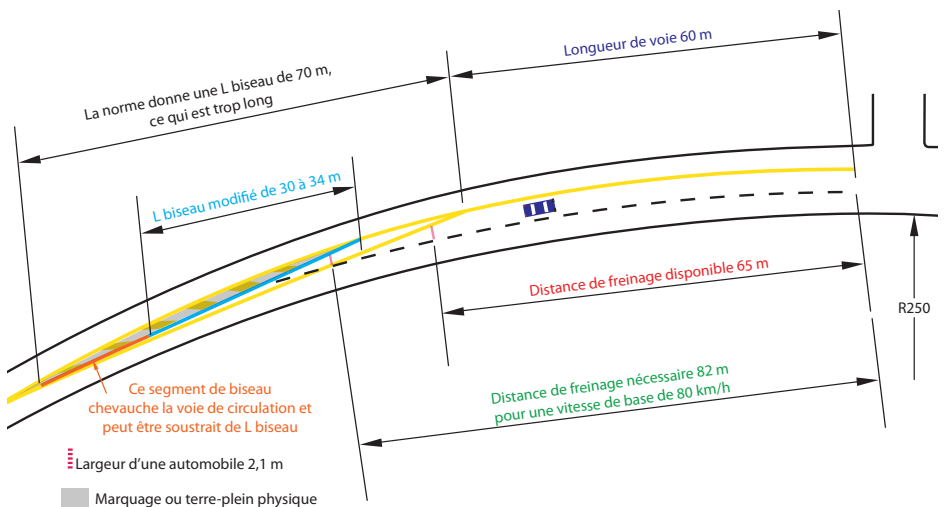
Sur la base de ces principes, il est possible d'illustrer l'influence de la courbure d'une route sur la distance de freinage disponible pour effectuer un virage à gauche si la longueur de biseau  $L_B$  donnée à la figure 8.8-1 et au dessin normalisé 017 est appliquée (voir figure 8.8-1).

À la lumière des figures présentées (voir figures 2 à 5), le concepteur doit considérer que, pour certains rayons de courbure, la longueur de la voie de virage doit être augmentée et que celle du biseau de la voie auxiliaire peut être réduite. Les figures 2 à 5 révèlent aussi qu'il est impossible d'appliquer une longueur de biseau normale pour certains rayons de courbure. Il apparaît également qu'un biseau plus court fai-

**Figure 2**  
Vitesse de base 60 km/h – Rayon 250

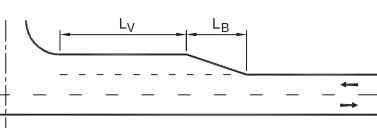


**Figure 3**  
Vitesse de base 80 km/h – Rayon 250



**Figure 8.8-1**  
Longueur de la voie de virage (droite ou gauche)

Vitesse de base (km/h)	60 80 100		
	Pente %	$L_v$	$L_v^{(1)}$
Descendante	$0 \leq P < 3$	40	85
	$3 \leq P < 5$	60	120
	$5 \leq P$	75	150
Ascendante	$0 \leq P < 3$	40	85
	$3 \leq P < 5$	30	65
	$5 \leq P$	20	50
$L_B$		50	85



**Note :**

1. Droite ou gauche

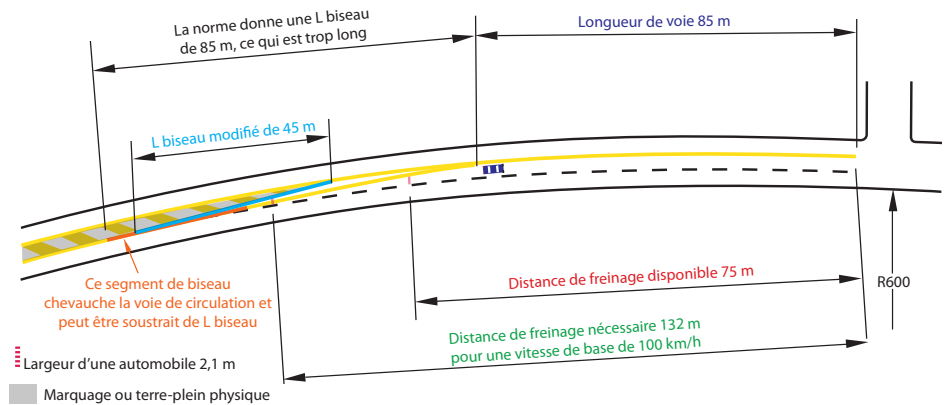
sant une cassure nette par rapport au tracé de la route principale peut s'avérer nécessaire afin d'éviter que la voie auxiliaire soit confondue avec une voie de circulation supplémentaire. Ces figures démontrent également que pour certains rayons de courbure la distance de freinage disponible est inférieure à la distance de freinage nécessaire.

### Conclusion

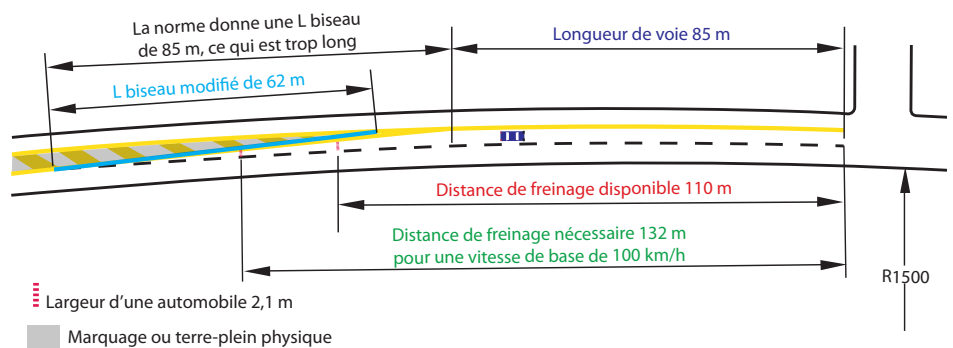
En plus de ne pas pouvoir concevoir les biseaux de voies auxiliaires selon les longueurs prévues au *Tome I*, il a été démontré géométriquement qu'il est nécessaire d'ajuster la longueur de la voie auxiliaire et du biseau pour permettre un freinage sécuritaire à un carrefour dans une courbe, et ce, pour des rayons de courbure aussi grands que 600 m et 1500 m pour une vitesse de base de 100 km/h.

De plus, le *Guide canadien de conception géométrique des routes* indique, à la figure 2.3.8.18 « Carrefour dans une courbe », des longueurs de biseaux de raccordement pour différents rayons de courbure dans le cas d'une vitesse de base de 60 km/h. Évidemment, chaque cas est différent, mais il est essentiel que l'utilisateur perçoive la présence d'une voie auxiliaire. C'est pour cette raison qu'il est recommandé de réduire la longueur du biseau de la voie auxiliaire afin d'accentuer la cassure et éviter que l'utilisateur

**Figure 4**  
Vitesse de base 100 km/h – Rayon 600



**Figure 5**  
Vitesse de base 100 km/h – Rayon 1500



la confonde avec une voie supplémentaire de circulation.

Enfin, il est bon de rappeler que la norme de conception donne des longueurs de déviation qui permettent au concepteur d'offrir la surface suffisante pour marquer la chaussée ou pour construire un îlot physique de voie de virage à gauche, ces deux types d'aménagements devant répondre à des règles qui leurs sont propres.

### Bibliographie

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Collection Normes – Ouvrages routiers. *Tome I – Conception routière*.

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA, *Guide canadien de conception géométrique des routes*, 1999.






**Théhien Dang-Vu, ing., chef du Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs (GUQ)**  
**Direction des contrats et des ressources matérielles**  
**Téléphone: 418 643-5055, poste 2018**

## **Évaluations techniques relatives aux nouveaux produits et aux nouvelles technologies**

**Dossiers faisant l'objet d'un suivi technique pendant la saison  
 « dernier trimestre de l'année 2009 »**

N° GUQ	Sujet	Étape	Détails	Demandeur	Remarques
GUQ-0966	Enduit protecteur Eneseal CR	Produit expérimental	Produit à base d'eau destiné à protéger les structures métalliques	Desmar inc.	L'expérimentation limitée du produit a commencé sur une charpente métallique à Montréal à l'automne 2008
GUQ-0974	Tuyau Ductal	Produit expérimental	Tuyau d'insertion pour la réfection et la réhabilitation de ponceaux	Groupe Tremca	Expérimentation en cours dans la région de l'ouest de la Montérégie
GUQ-1131 	Système de détection des animaux sur routes (RADS)	Produit d'intérêt	Système permettant de détecter les animaux de grande taille avant qu'ils ne traversent la chaussée	Frontline Robotics inc.	Ce système sera soumis à l'étude par le GUQ, en étroite collaboration avec le Service de l'environnement et les autres unités administratives concernées
GUQ-1155	Résine polymère pour réparation SR-2000	Produit d'intérêt	Produit à base de résine époxy pouvant être utilisé sur l'asphalte et le béton	R. Hamelin inc.	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1162	Additif pour béton Chemdur Bind A	Produit d'intérêt	Additif liant pour mortier ou béton	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI

N° GUQ	Sujet	Étape	Détails	Demandeur	Remarques
GUQ-1163	Adhésif pour béton Chemdur Bind E	Produit d'intérêt	Adhésif à l'époxyde pour collage du béton ou du mortier frais	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1164	Adhésif pour béton Chemdur Bind F	Produit d'intérêt	Adhésif / liant époxyde très fluide à deux composants, sans solvant et insensible à l'humidité	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1165	Adhésif pour béton Chemdur Bind G	Produit d'intérêt	Adhésif époxyde en gelée. Haut module d'élasticité, insensible à l'humidité	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1166	Scellant hydrofuge pour béton Chemdur A-75	Produit d'intérêt	Scellant acrylique anti-poussière hydrofuge. Membrane de mûrissement	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1167	Scellant hydrofuge pour béton Chemdur S M 20	Produit d'intérêt	Scellant hydrofuge au silane pour maçonnerie et béton	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1168	Scellant hydrofuge pour béton Chemdur S M 40	Produit d'intérêt	Scellant hydrofuge au silane pour maçonnerie et béton	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1169	Revêtement élastique pour béton Chemdur L	Produit d'intérêt	Système de revêtement élastique à l'élastomère pour appliquer sur le béton	Chemdur Industries LTD	Le produit sera évalué par le SMI
GUQ-1215	Enrobés pour rapiéçage des chaussées	Produit d'intérêt	Enrobés pour réparation à froid de nids-de-poule	Michel Fillion	Certains essais seront réalisés par le SMI dans le but de confirmer l'intérêt du produit pour le Ministère

\* **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 a été confirmé.



Guq-1131 Système de détection des animaux sur routes (RADS)

## Homologation des produits

Produits récemment homologués et en traitement

N° GUQ	Sujet	Étape	Programme	Demandeur/fabricant
GUQ-0981	Enrobé à froid Top-Mix	Produit homologué	HOM 5610-202	Bauval Tech-Mix
GUQ-1181	Peinture MMA blanche pour marquage Permamark	Produit homologué	HOM 8010-100	Équipements Stinson Québec inc.
GUQ-1194	Atténuateur d'impact ACZ	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 5660-102	Équipements Stinson Québec Inc.
GUQ-1198	Luminaire profilé M400 (MSCA)	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 6210-301	Éclairage Hi-Tech inc.
GUQ-1201	Enrobé à froid Propatch	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 5610-202	BASF Canada inc.
GUQ-1202	Mur de soutènement Blok Monumental	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 5625-100	Techo-Bloc inc.
GUQ-1204	Peinture MMA jaune pour marquage Permamark	Produit homologué	HOM 8010-100	Équipements Stinson Québec inc.
GUQ-1206	Peinture alkyde blanche pour marquage n° 751-0	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 8010-201	Peintures MF inc.
GUQ-1207	Peinture alkyde jaune pour marquage n° 746-0	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 5660-102	Peintures MF inc.
GUQ-1210	Repère visuel de travaux T-RV-8 BFC-360 2FL	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 6310-501	CFC 2000 inc.
GUQ-1211	Repère visuel de travaux T-RV-8 BFC-360 Q	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 6310-501	CFC 2000 inc.
GUQ-1212	Repère visuel de travaux T-RV-2 BFC-1000	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 6310-501	CFC 2000 inc.
GUQ-1213	Repère visuel de travaux T-RV-2 BFC-1000 Q	Traitement de demande en cours (homologation)	HOM 6310-501	CFC 2000 inc.

### Erratum :

Veillez noter que, dans l'*Info-normes* de l'été 2008, le produit portant le nom commercial 725-2 latex jaune acrylique (GUQ : 910) du fournisseur Peinture UCP inc. ne fait pas partie de la liste des produits homologués.

---

# Nouveau programme d'homologation

## des panneaux à messages variables à usage temporaire

---

**Par : Michel Gourdeau, ing.**  
**Direction des contrats et des ressources matérielles**  
**Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs**

---

*En septembre 2008, le Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs (GUQ) publiait un article dans le bulletin Info-Normes concernant un nouveau programme de qualification des fournisseurs de panneaux à messages variables (PMV) à usage temporaire. Depuis ce temps, le comité chargé de remplir ce mandat a pris la décision de changer d'orientation et de réaliser un programme d'homologation de PMV à usage temporaire plutôt qu'un programme de qualification des fournisseurs.*

Sont résumées ici les diverses étapes qui permettront, dans quelques mois, de lancer le nouveau programme d'homologation des panneaux à messages variables à usage temporaire.

Le plan de travail suivant a été établi à l'été 2009 :

- Rédaction d'une spécification technique provisoire (été 2009);
- Consultation des fournisseurs potentiels (fin été 2009);
- Mise au point du programme d'homologation (automne 2009);
- Publication du programme d'homologation (hiver 2010);
- Étude des demandes d'homologation (printemps 2010);
- Publication de la liste des produits homologués (automne 2010).

### **Membres du comité ministériel d'homologation**

Les directions représentées au sein du comité d'homologation piloté par le GUQ sont les suivantes :

- Direction des contrats et des ressources matérielles (2);
- Direction des structures (1);
- Direction de l'Île-de-Montréal (1);
- Direction du soutien aux opérations (1);
- Centre intégré de gestion de la circulation (1).

### **Élaboration et lancement du programme d'homologation**

Les travaux du comité d'homologation permettront d'établir le programme et d'en fixer les exigences applicables. Celles-ci concernent les caractéristiques techniques

et de performance, notamment la conformité aux normes NEMA TS2 et NTCIP (protocole de communication). De plus, le programme d'homologation comprendra les essais de fonctionnalité dans le but d'évaluer la qualité à l'usage des PMV à usage temporaire.

L'élaboration du programme devrait être terminée d'ici la fin de 2009. Si l'échéancier est respecté, le programme devrait être aussitôt publié sur le système électronique d'appel d'offres (SEAO) à l'adresse suivante : [www.seao.ca](http://www.seao.ca).

# Répertoire des plus récentes mises à jour offertes aux Publications du Québec

[www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage\\_routier/maj.fr.html](http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier/maj.fr.html)

## Collection Normes – Ouvrages routiers

N° mise à jour	Date	Document
68	2009-06-15	<i>Tome IV – Abords de route</i>
67	Avril 2009 April 2009	<i>Tome V – Signalisation routière Volume V – Traffic Control Devices</i>
66	Janvier 2009	<i>Tome III – Ouvrages d’art</i>
65	Décembre 2008 December 2008	<i>Tome V – Signalisation routière Volume V – Traffic Control Devices</i>
64	2008 12 15	<i>Tome VII – Matériaux</i>
63	Novembre 2008 November 2008	<i>Tome V – Signalisation routière Volume V – Traffic Control Devices</i>
62	2008 10 30	<i>Tome II – Construction routière</i>

## Ouvrages connexes

Version	Date	Document
7	Avril 2009	<i>Signalisation routière – Tiré à part – Travaux</i>
1	Septembre 2008 September 2008	<i>Normes – Aéroports et héliports Standards – Airports and Heliports</i>
2	Décembre 2007	<i>Signalisation routière – Tiré à part – Voies cyclables</i>
1	Juin 2006	<i>Signalisation – Sentiers de véhicules hors route</i>

## Documents contractuels

2009	2008 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Construction et réparation, édition 2009</i>
2009	2008 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Services de nature technique, édition 2009</i>
2009	2008 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Services professionnels, édition 2009</i>
2009	2008 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Déneigement et déglacage, édition 2009</i>

## Guides et manuels

12	2008 12 15	<i>Recueil des méthodes d’essai LC</i>
4	2008 03 15	<i>Dispositifs de retenue – Guide d’application des normes</i>
2	2007 08 30	<i>Guide de préparation des projets routiers</i>