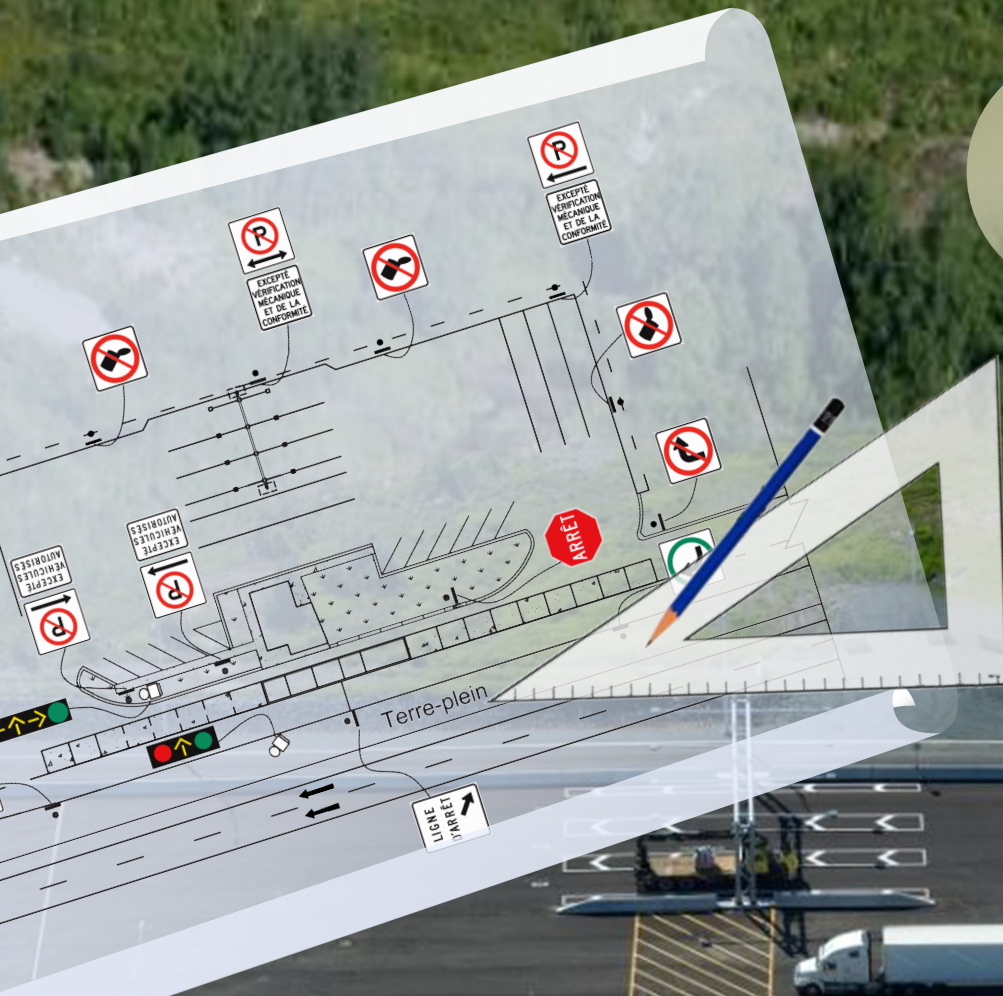


INFO NORMES

DOCUMENTS CONTRACTUELS ♦ NORMES TECHNIQUES

Volume 26, numéro 3
Été 2015

Tome IV Abords de route
12^e mise à jour



SOMMAIRE



Tome IV – Abords de route 3
12^e mise à jour



Chronique Conception 6
Configuration des voies de dépassement



Chronique Documents contractuels 11
Mise à jour des devis types



Chronique Guichet unique de qualification (GUQ) 13
Nouveaux produits homologués. Dossiers faisant l'objet d'un suivi technique pendant la saison «Premier trimestre de l'année 2015»



Répertoire des plus récentes mises à jour et dernières éditions disponibles aux Publications du Québec 14

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

David Desaulniers, ing.

Coordination de la rédaction et de l'édition

Daniel Hamel, ing.

Collaboration

Richard Berthiaume, ing., M. Sc.
André Blouin, ing.
Abdellah Ghannou, ing., MBA
Bruno Marquis, ing.
Linda Ouellet, agente de recherche
Naïma Zaaf, ing.

Supervision artistique

Nicole Beaudet, t.p.a.a.g.

Conception graphique et mise en page

Brigitte Ouellet, t.a.a.g.

Révision linguistique

Direction des communications

Pour toute consultation, demande de renseignement ou suggestion ou pour tout commentaire, 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^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 643-1486
Télécopieur : 418 528-1688

ISSN 1718-5378

Où se procurer les publications



Tous les ouvrages du ministère des Transports du Québec mentionnés dans ce bulletin sont en vente en version électronique et papier à l'éditeur officiel, Les Publications du Québec, ou en composant le 1 800 463-2100.

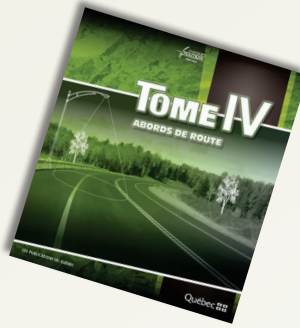
www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/produits/ouvrage_routier.fr.html

Tome IV Abords de route

Tome IV

12^e

mise à jour
15 juin 2015



Naïma Zaaf, ing.
Richard Berthiaume, ing., M. Sc.
Service des normes et des documents contractuels
Direction du soutien aux opérations

La 12^e mise à jour du Tome IV – Abords de route est maintenant disponible. Elle touche les chapitres 3 «Services publics», 5 «Postes et aires de contrôle routier» et 6 «Mesures d’atténuation environnementales permanentes».

Chapitre 3 «Services publics»

La dernière mise à jour remontait à juin 2008. Ces modifications permettent de s’ajuster avec les ententes qui ont été signées depuis, avec Bell Canada en août 2010, Gaz Métro en novembre 2010 et avec Hydro-Québec en avril 2013.

Les changements les plus importants ont été apportés à la section traitant de l’installation sur ou sous un ouvrage d’art, car les ententes-cadres signées avec Bell et Hydro-Québec permettent à certaines conditions l’installation d’équipement sur ou sous un ouvrage d’art. La norme vient préciser que toute installation d’équipement de services publics sur ou sous un ouvrage d’art doit être préalablement approuvée par le gestionnaire autorisé du Ministère. En effet, seuls un chef de service ou ses supérieurs hiérarchiques peuvent délivrer une permission de voirie.

Aussi, il a été précisé dans cette norme que, à défaut d’avoir convenu d’autres modalités de partage de coûts avec le Ministère, l’entreprise de services publics ou la municipalité devra assumer 100% des frais engagés si, lors des travaux d’inspection, d’entretien ou d’amélioration réalisés sur ou sous à proximité d’un ouvrage

d’art par le Ministère, des travaux devaient être réalisés dans le but de modifier, protéger, sécuriser, relocaliser ou remplacer les conduites ou les canalisations de services publics.

Des changements ont également été apportés à la section traitant des lignes aériennes. Actuellement, les lignes dont le voltage est de 44 kV et plus servent au transport de l’énergie électrique et celles dont le voltage est de 44 kV et moins sont utilisées pour la distribution alors qu’auparavant la valeur limite était établie à 50 kV. De plus, la norme indiquait que les lignes électriques dont le voltage est de 50 kV et moins ne devaient pas traverser une autoroute. Maintenant, la norme stipule qu’il est permis d’ériger des lignes électriques dont le voltage est de 44 kV et moins à

travers une autoroute après avoir obtenu l'approbation du gestionnaire autorisé. Ce dernier autorise, après analyse, en délivrant une permission de voirie, les traversées aériennes d'équipements de distribution d'énergie électrique dans les emprises autoroutières.

En raison d'un allègement convenu avec les représentants d'Hydro-Québec lors de la négociation de l'entente-cadre signée en 2013, dans le but d'éviter l'acquisition de servitudes auprès des riverains pour des lignes électriques en surplomb, la norme précise maintenant que, lorsque la largeur de la berge longeant la limite de l'emprise est suffisante, le gestionnaire peut y autoriser l'installation longitudinale d'équipements aériens de distribution jusqu'à une distance de 1,5 m de la limite de l'emprise. Il est également précisé qu'ils ne doivent pas être installés à une distance inférieure à la distance de dégagement latéral.

Chapitre 5 « Postes et aires de contrôle routier »

La principale modification consiste en l'ajout de deux nouveaux dessins normalisés, soit les DN IV-5-004 et DN IV-5-021, pour montrer les accès au poste de contrôle routier sur route nationale ou régionale qui étaient manquants dans la version précédente, ainsi que les panneaux à installer et leur position approximative. La Société de l'assurance automobile du Québec possède déjà des postes de contrôle routier sur route nationale ou régionale.

Certains devront être agrandis, rénovés ou carrément reconstruits. Ces nouveaux dessins normalisés seront très utiles à l'étape de l'élaboration des avant-projets.

La section 5.6 « Conception d'un poste de contrôle routier » a été modifiée pour référer au nouveau DN IV-5-004 et pour y préciser que des types d'aménagements différents, répondant aux exigences du *Tome I – Conception routière*, peuvent être adoptés si des caractéristiques du site l'exigent.

La référence à la balance a été retirée à la section 5.7.2.3 « Transitions », car une dalle de béton est prévue pour la vérification mécanique dans les aires de contrôle routier alors que la balance est optionnelle.

À la section 5.10 « Signalisation », une partie du texte a été retirée de la norme, car le texte relatif aux panneaux à installer sur les sites de contrôle a été transféré au chapitre 2 « Prescriptions » du *Tome V – Signalisation routière* en décembre 2014.

Des changements ont également été apportés aux dessins normalisés au moment de cette mise à jour. Le panneau P-240-1 et son panneau P-245-P-3 ont été ajoutés aux DN IV-5-018, DN IV-5-021, DN IV-5-022, DN IV-5-024 et DN IV-5-026 afin d'obtenir l'ensemble de la signalisation requise pour un site de contrôle routier sur un même DN. Bien que ce panneau soit décrit au chapitre 2 du *Tome V – Signalisation routière*, il n'était pas représenté dans les DN de cette norme. De plus, un panneau P-240-1 et son panneau P-240-P-2-D ont été ajoutés aux DN IV-5-018 et DN IV-5-022 afin que le poste ou l'aire de contrôle routier sur autoroute soit plus visible pour les usagers de la route.

Aussi, aux DN IV-5-019 et DN IV-5-020, DN IV-5-023 et DN IV-5-025, des panneaux d'interdiction de stationner excepté vérification mécanique et de la conformité ont été ajoutés pour assurer la disponibilité des aires de travail pour les contrôleurs routiers. De plus, pour permettre aux véhicules des fournisseurs de services d'entretien de se stationner, le panneau d'interdiction de stationner excepté véhicules autorisés a été retiré dans certaines zones.

Enfin, aux DN IV-5-023 et DN IV-5-025, le feu de manœuvre horizontal à 5 lentilles, nécessaire dans le cas d'une aire de contrôle routier avec balance à 2 plateaux pour diriger le camionneur durant la pesée, a été ajouté.

Chapitre 6 «Mesures d'atténuation environnementales permanentes»

La figure 6.3-4 « Protection des berges » a été modifiée dans sa totalité. Deux coupes types sont maintenant représentées : la première utilisée lorsque l'enrochement est requis jusqu'au sommet de la berge et la seconde, lorsqu'un contrepoids en enrochement est requis pour protéger d'un glissement de terrain.



Configuration des voies de dépassement

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

Le chapitre 6 « Tracé et profil » du *Tome I – Conception routière* porte sur les voies auxiliaires à deux endroits : la section 6.4.3 « Voies auxiliaires pour véhicules lents » et la section 6.4.4 « Voies auxiliaires pour le dépassement ». Bien qu'il s'agisse de dépasser des véhicules lents dans les deux cas, chacune couvre un domaine d'application qui lui est propre. La section 6.4.3 propose des critères justifiant l'ajout de voies auxiliaires dans des milieux généralement onduleux et montagneux afin de contrer l'effet des véhicules lourds qui, par la réduction de leur vitesse dans les pentes ascendantes, vont favoriser la création de pelotons et altérer le niveau de service dans les pentes.

*Les critères pour les **voies auxiliaires pour véhicules lents** sont facilement quantifiables : mesure du débit horaire de véhicules et du nombre de camions, et établissement de la vitesse pratiquée de ces camions le long d'une pente ou de plusieurs pentes successives. La voie auxiliaire sera aménagée de façon à être adjacente à la voie, là où les véhicules lourds circulent à une vitesse inférieure de 15 km/h sous la vitesse affichée de la route, comme montrée à la figure 6.4-5 du Tome I – Conception routière.*

La section 6.4.4 « Voies auxiliaires pour le dépassement » étant l'objet de cette chronique, elle traite de l'ajout d'une voie de dépassement sur les routes à deux voies contiguës le long d'itinéraires généralement caractérisés par une topographie plane où les occasions de dépassement sont limitées. Cette restriction peut se rencontrer dans les situations suivantes :

- des tronçons sinueux où les distances permettant le dépassement sont insuffisantes;

- des débits de circulation élevés, ne laissant pas suffisamment de créneaux pour le dépassement;
- de la formation fréquente de pelotons.

Le manque d'occasions de dépassement entraîne des désagréments et de l'impatience chez les usagers qui peuvent provoquer des comportements inappropriés ou dangereux. De manière à réduire l'occurrence de comportements inadéquats des usagers, il est souhaitable de prévoir des segments où le dépassement sera permis. Dans la mesure où le débit en sens opposé donnera des créneaux suffisants pour le dépassement, le concepteur devra choisir un tracé plat et rectiligne à plusieurs endroits pour permettre cette manœuvre de façon sécuritaire.

Lorsque des voies de dépassement sont justifiées (voir section 6.4.4.1 du *Tome I – Conception routière*), il est recommandé de les aménager selon une fréquence et une longueur qui permettront de disperser les pelotons.

Tableau 1 – Espacement habituel des voies de dépassement

DJMA	Espacement (km)
≤ 3000	9,5
3001 - 5000	8,0
5001 - 7000	6,5
7001 - 9000	4,5
> 9000	4,0

L'espacement des voies auxiliaires de dépassement peut varier selon le DJMA de la route. Le tableau 1, tiré du *Tome I – Conception routière*, propose ces espacements.

Pour avoir une bonne dispersion des pelotons, chacune de voies de dépassement devrait avoir une longueur de 1 à 2 km. Les espacements du tableau 1 correspondent à la distance moyenne où les avantages de la dispersion des pelotons persistent après la fermeture de la voie de dépassement. Ces distances sont aussi valables entre la fin ou le début d'une route à quatre voies et d'une voie auxiliaire pour le dépassement.

Il ne devrait pas y avoir d'intersection dans une zone où l'on favorise le dépassement à cause des risques associés aux manœuvres de virage, en particulier les virages à gauche. Il est souhaitable aussi d'éviter d'aménager des voies auxiliaires pour le dépassement dans des courbes horizontales et verticales sous-standard. Idéalement, le biseau de la fin de la voie de dépassement doit être visible à une distance équivalant à la distance de visibilité d'anticipation de manœuvre de type C selon la vitesse de base de la route.

Les caractéristiques géométriques de la voie auxiliaire pour le dépassement dans une direction sont données à la figure 1.

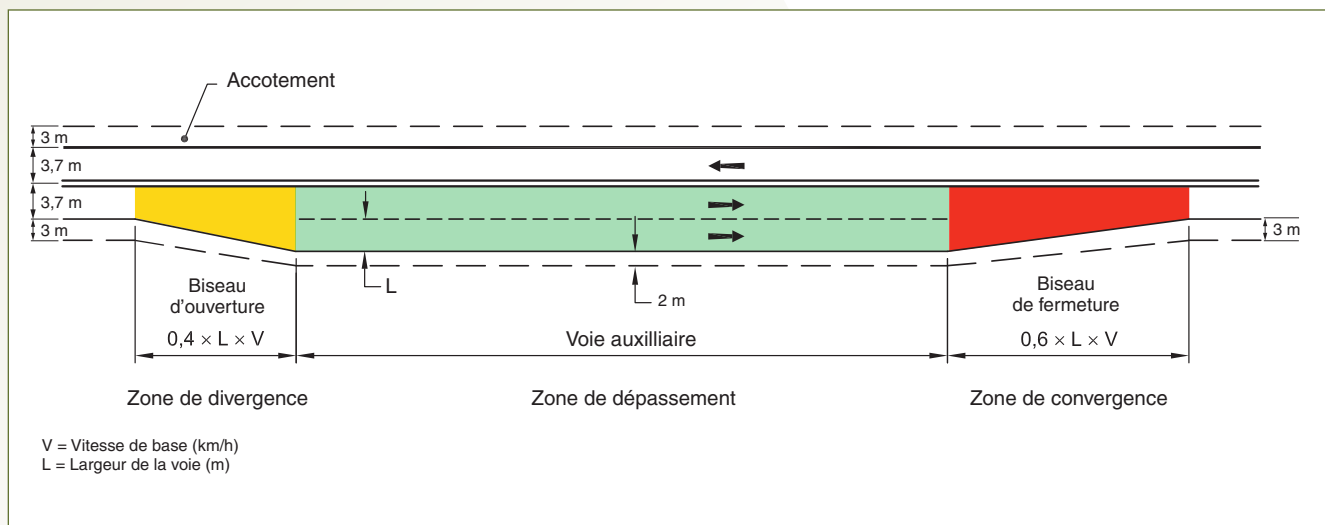


Figure 1 – Voie auxiliaire pour le dépassement dans le cas d'une route nationale, DJMA > 2000 v/j

Outre la forme géométrique d'une voie auxiliaire pour le dépassement et sa capacité à dissiper les pelotons dans une direction, son aménagement a pour conséquence de limiter le dépassement dans le sens opposé, augmentant ainsi la possibilité de former des pelotons. C'est ce double effet de dissipation et de formation des pelotons selon le sens de la circulation qui guide le concepteur dans le choix de l'emplacement de la voie de dépassement.

De plus, les voies de dépassement comptent différents types et zones de conflits qui leurs sont inhérents. Ainsi, en considérant une voie de dépassement pour une direction donnée, deux types de conflits dominant : le conflit de divergence au début de la voie (biseau d'ouverture) et le conflit de convergence à la fin de la voie (biseau de fermeture). La zone de dépassement proprement dite, c'est-à-dire où la chaussée compte trois voies, une dans un sens et deux dans l'autre, ne pose pas de problème particulier dans la mesure où sa longueur est suffisante. Autrement, les usagers désireux d'effectuer un dépassement sur une trop courte distance peuvent avoir des comportements erratiques et conduire à des vitesses excessives.

La zone de divergence peut être problématique lorsqu'un véhicule qui dépasse commence sa manœuvre en amont du biseau d'ouverture et empiète sur la voie de sens opposé.

La zone de convergence peut être problématique lorsqu'un véhicule qui dépasse force ou prolonge la manœuvre jusque dans le biseau de fermeture où la chaussée se rétrécit et l'oblige à empiéter sur la voie de sens opposé. L'accotement peut servir alors de zone de récupération dans certains cas.

Idéalement, une voie auxiliaire pour le dépassement ne devrait pas être isolée. Le long d'un itinéraire donné, soit entre deux agglomérations ou de part et d'autre d'une agglomération, le nombre de voies de dépassement devrait être égal dans chaque direction. La configuration ou l'agencement de ces voies peut se faire de différentes façons : certaines sont à **favoriser** et d'autres à **éviter**. La figure 2, tirée du *Tome I – Conception routière*, représente quelques-unes d'entre elles. Cette figure concerne particulièrement l'aménagement de la première série de voies de dépassement, une par direction, devant être implantée sur un segment de route où le dépassement dans la voie de sens opposé est difficile.

Considérant que la fonction de dissipation des pelotons est le propre de la voie de dépassement, la voie de sens opposé, pour sa part, favorisera la formation de pelotons qui pourront par la suite se dissiper en aval ou dans la prochaine voie de dépassement, le cas échéant. Par souci de rentabilité, il importe alors de choisir judicieusement l'emplacement de cette première série de voies de dépassement afin d'assurer une dissipation efficace des pelotons.

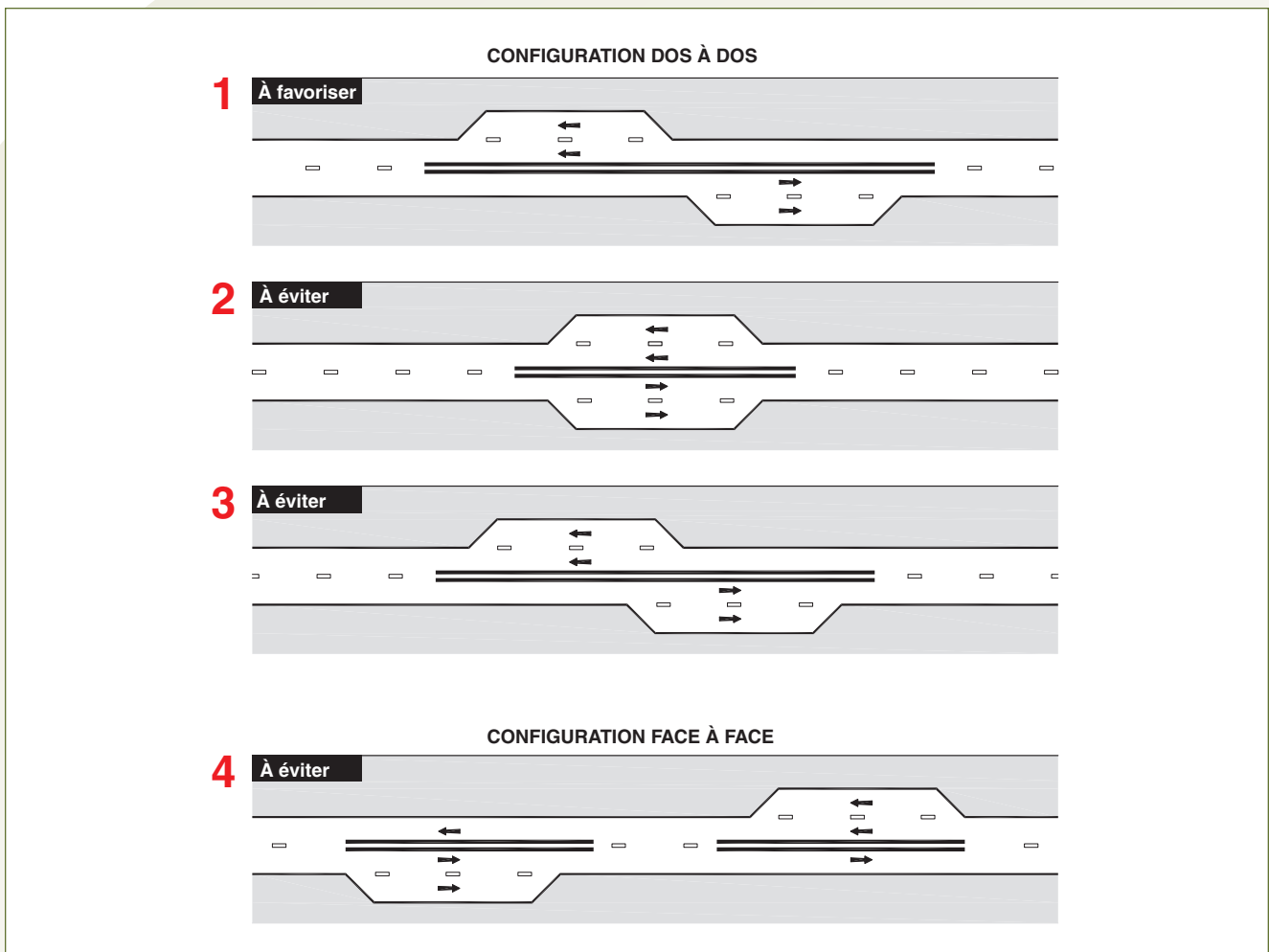


Figure 2 – Configuration des voies de dépassement

Pour atteindre cet objectif, il est recommandé d'aménager les voies de dépassement selon la configuration **1**, dos à dos. On y observe la création de pelotons dans le segment de non-dépassement en amont du segment avec la voie auxiliaire où ces pelotons seront dissipés par la suite. Cette configuration a aussi comme avantage de séparer les zones de conflits, en évitant qu'elles soient adjacentes. Les configurations **2** et **3**, moins efficaces pour former des pelotons, comportent des segments où les zones de convergence et de divergence sont adjacentes (**2**) ou se chevauchent (**3**), augmentant aussi les risques de collisions dans le cas de manœuvres de dépassement anticipées ou prolongées. La configuration **4**, face à face, favorise la formation de pelotons après la voie de dépassement, réduisant l'efficacité de la voie de dépassement et par le fait même le niveau de service de la route en aval. Ainsi, pour des conditions similaires de circulation,

un segment de route où des voies de dépassement auraient été aménagées selon la configuration **4** nécessitera l'aménagement de voies de dépassement supplémentaires plus tôt que si elles avaient été aménagées selon la configuration **1** à l'origine. Néanmoins, ces différences s'estompent sur le plan opérationnel d'un segment de route si plusieurs voies de dépassement par direction sont aménagées.

Le Guide canadien de conception géométrique des routes de l'ATC traite des voies de dépassement à la section 2.1.9. Les fondements techniques y sont expliqués, en plus d'un certain nombre de règles d'application, particulièrement en ce qui a trait à leur emplacement. Ces règles complètent assez bien l'information donnée au Tome I – Conception routière du Ministère. La figure 2.1.9.3 Options d'aménagement de voies de dépassement illustre différents scénarios sans pour autant spécifier s'ils sont à favoriser ou à éviter.

Enfin, de manière à rentabiliser une première intervention d'aménagement de voie de dépassement sur un tronçon de route donné, il est important de choisir la configuration qui permettra de dissiper les pelotons. Pour ce faire, la configuration dos à dos serait la plus efficace. Il est recommandé également de consulter un spécialiste en circulation qui pourra simuler et évaluer, à l'aide d'un logiciel approprié, le gain en niveau de service le long d'un axe donné et ce, pour des zones où le dépassement se fait dans la voie de sens opposé, comme dans les zones où des voies de dépassement sont aménagées. Un scénario pourra ainsi être optimisé ou différents scénarios pourront être comparés afin de sélectionner le meilleur.

Bibliographie

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

Association des transports du Canada. *Guide canadien de conception géométrique des routes*. Édition 1999.



Mise à jour des devis types

André Blouin, ing.
Service des normes et des documents contractuels
Direction du soutien aux opérations

Le Service des normes et des documents contractuels de la Direction du soutien aux opérations met à la disposition des concepteurs des gabarits, sous la forme de devis types, regroupés selon les catégories suivantes :

- Construction et réparation;
- Déneigement et déglçage;
- Services de nature technique;
- Services professionnels.

Il est à noter qu'un devis type constitue un aide-mémoire pour le concepteur. Il ne doit pas être utilisé dans son intégralité sans une lecture et une adaptation au contexte des travaux par le concepteur. Au

besoin, certains textes proposés doivent être modifiés ou retirés alors que des textes adaptés aux particularités des travaux peuvent être ajoutés. De plus, toutes les références aux documents doivent être validées par le concepteur.

Chaque année, la direction procède à la publication et à la révision de plusieurs devis types. Le tableau ci-dessous fournit la liste des devis types mis en ligne depuis le début de l'année 2015.

Liste des devis types publiés en 2015

Devis types – Construction et réparation	Date de révision
<p>Correction par planage fin de la surface en enrobé</p> <p>Le devis décrit les travaux de planage fin dans le cadre d'un contrat spécifique.</p>	2015-02-25
<p>Enlèvement et disposition d'un enrobé additionné de fibres d'amiante</p>	2015-01-30
<p>Gestion de la circulation et signalisation de travaux</p> <p>Un devis type a été rédigé afin d'uniformiser les exigences communes à l'ensemble des directions territoriales en matière de gestion de la circulation et de signalisation des travaux.</p>	2015-02-03

Liste des devis types publiés en 2015


Devis types – Construction et réparation (<i>suite et fin</i>)	Date de révision
<p><u>Marquage de longue durée de type résine époxydique sur chaussée de béton</u></p> <p>Ce document est utilisé pour la réalisation, sur une chaussée de béton, de travaux de marquage incrusté de longue durée de type résine époxydique sur chaussée de béton.</p>	2015-02-10
<p><u>Marquage de longue durée de type résine époxydique sur chaussée en enrobé</u></p> <p>Ce document est utilisé pour la réalisation, sur une chaussée en enrobé, de travaux de marquage incrusté de longue durée avec un produit de type résine époxydique.</p>	2015-02-23
<p><u>Marquage de moyenne durée de type résine époxydique sur chaussée</u></p> <p>Ce document est utilisé pour la réalisation de travaux de marquage de chaussée avec un produit de moyenne durée de type résine époxydique.</p>	2015-02-16
<p><u>Marquage longitudinal de chaussée avec un produit à base d'eau</u></p> <p>Devis type pour la réalisation du marquage longitudinal ainsi que l'effacement du marquage existant.</p>	2015-01-12
<p><u>Marquage ponctuel</u></p>	2015-01-12
<p><u>Protection de l'environnement</u></p> <p>Ce devis sera utilisé en version pilotage pendant deux à trois saisons d'opération. Un processus de suivi durant cette période permettra d'apporter les ajustements requis au contenu du document.</p>	2015-03-17
<p><u>Retraitement en place de la chaussée avec un liant hydrocarboné</u></p> <p>Devis type relatif au retraitement en place de la chaussée avec un liant hydrocarboné.</p>	2015-02-05
<p><u>Uni de surface du revêtement de chaussée en enrobé</u></p> <p>Devis type relatif aux exigences d'uni de surface pour les revêtements de chaussée en enrobé bitumineux.</p>	2015-02-25
Devis types – Services de nature technique	Date de révision
<p><u>Installation de signalisation de courte durée</u></p>	2015-03-31
Devis types – Services professionnels	Date de révision
<p><u>Réalisation d'une étude d'impact sonore</u></p>	2015-02-18



Nouveaux produits homologués

Dossiers faisant l'objet d'un suivi technique pendant la saison «Premier trimestre de l'année 2015»

Abdellah Ghannou, ing., MBA
 Linda Ouellet, agente de recherche
 Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs (GUQ)
 Direction des contrats et des ressources matérielles

N° GUQ	Sujet	Détails	Programme	Demandeur/ fabricant
1588	Epoplex LS65 (blanche) Peinture époxy	Peinture époxy pour le marquage des routes Homologation temporaire 2 ans	HOM 8010-100 Produits de marquage des routes	Entreprise T.R.A. inc.
1734	 VORTEQ TMA atténuateur camion	Atténuateur d'impact fixé à un véhicule (AIFV) – type remorqué par le véhicule de protection Homologation temporaire	HOM 5660-102 - Atténuateurs d'impact	Équipements Stinson Québec inc.
1814	Système : Zinc Clad III HS(OAP)/ Envirolastic 980/ Polyaspartic Urethane	Système de peintures haute performance pour structures d'acier	HOM 8010-104 Systèmes de peintures pour structures d'acier	Sherwin-Williams Canada inc.



GUQ 1734
 VORTEQ TMA
 atténuateur camion

COLLECTION NORMES – OUVRAGES ROUTIERS

N° mise à jour de la collection	N° mise à jour du tome	Date	Document
113	12	2015 06 15	<i>Tome IV – Abords de route</i>
112	12	2015 03 30	<i>Tome VI – Entretien</i>
111	16	2015 01 30	<i>Tome III – Ouvrages d'art</i>
110	14	2015 01 30	<i>Tome II – Construction routière</i>
109	19	2014 12 15	<i>Tome VII – Matériaux</i>
108	21	Décembre 2014 December 2014	<i>Tome V – Signalisation routière</i> <i>Volume V – Traffic Control Devices</i>
107	4	2014 09 30	<i>Tome VIII – Dispositifs de retenue</i>
104	15	2014 06 15	<i>Tome I – Conception routière</i>

AUTRES NORMES

N° mise à jour	Date	Document
3	Décembre 2014 December 2014	<i>Aéroports et hélicoptères</i> <i>Airports and Helicopters</i>
2	Juin 2011 June 2011	<i>Signalisation – Sentiers de véhicule hors route</i> <i>Signs and Signals – Off-Highway Vehicle Trails</i>

OUVRAGES CONNEXES

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

DOCUMENTS CONTRACTUELS

Édition	Date	Document
2015	2014 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Construction et réparation, édition 2015</i>
2015	2014 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Déneigement et déglçage, édition 2015</i>
2015	2014 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Infrastructures routières – Services de nature technique, édition 2015</i>
2015	2014 12 15	<i>Cahier des charges et devis généraux – Services professionnels, édition 2015</i>

GUIDES ET MANUELS	
ASSURANCE DE LA QUALITÉ	
Édition	Document
Avril 2015	<i>Guide de contrôle de la qualité des enrobés à chaud</i>
Avril 2015	<i>Guide de contrôle de la qualité des sols et des granulats</i>
Mars 2014	<i>Guide de contrôle de la qualité du béton</i>
CHAUSSÉES	
2014 12 15	<i>Recueil des méthodes d'essai LC</i>
ÉLECTROTECHNIQUE	
Mars 2014	<i>Manuel de conception d'un système d'éclairage routier</i>
Mars 2014	<i>Manuel de conception d'un système de signaux lumineux</i>
GESTION DE PROJETS	
Avril 2015	<i>Guide de surveillance – Chantiers d'infrastructures de transport</i>
Mars 2014	<i>Guide terrain – Surveillance environnementale des chantiers routiers</i>
OUVRAGES D'ART	
Février 2015	<i>Manuel d'inventaire des structures</i>
Novembre 2014	<i>Manuel d'évaluation de la capacité portante des ponts</i>
Mai 2014	<i>Manuel de dessins des structures</i>
Mars 2014	<i>Manuel d'évaluation de la capacité portante des ponts acier-bois</i>
Janvier 2014	<i>Manuel de conception des structures</i>
Janvier 2014	<i>Manuel de construction et de réparation des structures – CCDG 2014</i>
2014-01	<i>Manuel d'entretien des structures</i>
2014-01	<i>Manuel d'inspection des structures</i>