

NORME

PROFILS EN TRAVERS

Tome

I

Chapitre

5

Page

3

Date

2005 06 15

- DJMA entre 500 et 2000 véhicules :
 - voie : 3,3 m;
 - accotement : 2 m.
- DJMA inférieur à 500 véhicules :
 - voie : 3 m;
 - accotement : 1,5 m.

L'élargissement à quatre voies de la route régionale doit généralement, pour des raisons de sécurité, être réalisé à chaussées séparées comme pour une route nationale.

5.3.4 Route collectrice et locale

La route collectrice et locale en milieu rural est destinée à recevoir un trafic irrégulier et généralement faible sur de courtes distances.

La chaussée se compose de deux voies contiguës (dessins normalisés 004, 005 et 006).

La largeur des voies et des accotements est établie en fonction du débit de circulation.

- DJMA supérieur à 2000 véhicules :
 - voie : 3,3 m;
 - accotement : 2 m.
- DJMA entre 500 et 2000 véhicules :
 - voie : 3 m;
 - accotement : 1,5 m.
- DJMA inférieur à 500 véhicules :
 - voie : 3 m;
 - accotement : 1 m.

Pour un trafic strictement local, la route locale de type F (dessin normalisé 006) a un profil en long qui se rapproche de celui du terrain naturel.

Pour les routes locales ayant un DJMA inférieur à 200, on doit se référer au chapitre 12 « Routes à faible débit » du présent tome.

5.4 Profils en travers en milieu urbain

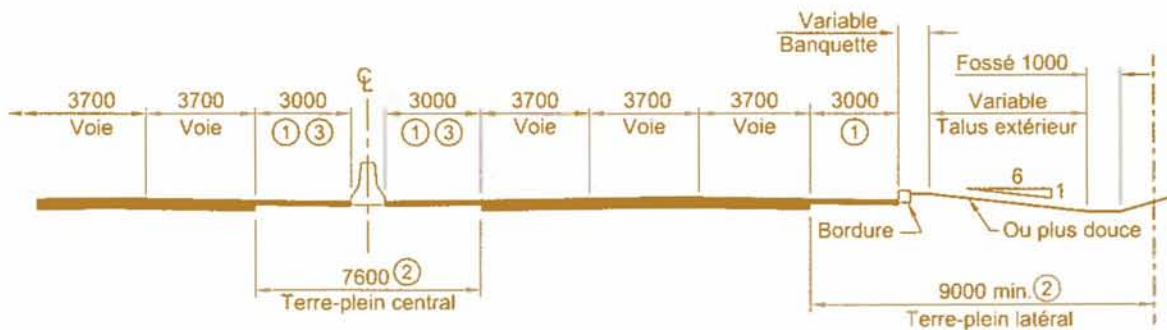
5.4.1 Autoroute

En milieu urbain, l'autoroute supporte un fort trafic local et de transit. Elle requiert un minimum de quatre voies d'une largeur de 3,7 m réparties sur deux chaussées séparées. L'accotement extérieur a une largeur de 3 m et la largeur minimale de l'accotement intérieur est de 1,3 m (dessin normalisé 008).

Lorsque l'emprise nominale est de 50 m, le terre-plein central doit avoir une largeur minimale de 15 m. Si des contraintes physiques ne permettent qu'une emprise réduite (moins de 50 m), la largeur minimale du terre-plein central doit être déterminée en fonction des équipements qui vont s'y trouver (éclairage, signalisation, etc.).

La nécessité d'installer un dispositif de retenue dans le terre-plein central doit être évaluée en fonction des critères énoncés au chapitre 13 « Dispositifs de retenue » du présent tome.

La largeur du terre-plein central peut être planifiée pour une augmentation éventuelle du nombre de voies de quatre à six selon les besoins de la circulation. La largeur de l'accotement extérieur reste de 3 m et celle de l'accotement intérieur passe à 3 m. La largeur du terre-plein central est alors réduite à 7,6 m et inclut les accotements intérieurs. La figure 5.4-1 montre le profil en travers d'une autoroute à six voies en milieu urbain obtenu à partir de la transformation d'une autoroute à quatre voies. Il est nécessaire d'installer des dispositifs de retenue médians afin de contrer les possibilités de franchissement du terre-plein central. Ces dispositifs de retenue sont décrits au Tome II – Construction routière, chapitre 7 « Dispositifs de retenue ».



- ① Accotement.
- ② La nécessité d'installer un dispositif de retenue doit être évaluée en fonction des critères énoncés au chapitre 13 « Dispositifs de retenue » du présent tome. Le cas échéant, une sur largeur de l'accotement de 1,3 m est requise pour l'installation des dispositifs de retenue.
- ③ Il est nécessaire de vérifier les distances de visibilité à l'arrêt dans les courbes.

Notes :

- les pentes transversales de la chaussée peuvent varier de 2 à 3 % :
- utiliser des pentes transversales de 2 % dans la plupart des cas;
- utiliser des pentes transversales de 3 % dans les cas exceptionnels, lorsque le drainage le requiert ou pour faciliter le raccordement avec des éléments existants;
- les cotes sont en millimètres.

Figure 5.4-1
Transformation d'une autoroute à quatre voies en une autoroute à six voies en milieu urbain

5.4.1.1 Voie latérale

Une voie latérale est une route à sens unique ou à double sens, généralement de longueur limitée, parallèle à l'autoroute et séparée de la chaussée principale par un terre-plein latéral. On distingue deux types de voies latérales : le collecteur et le chemin de desserte.

a) Collecteur

Les autoroutes comportant plus de quatre voies dans chaque direction sont à éviter. Le nombre de changements de voie et l'étendue de l'entrecroisement produisent des conflits et les accotements deviennent inaccessibles à la circulation des voies centrales dans l'éventualité d'un arrêt d'urgence.

Au lieu d'augmenter le nombre de voies à plus de huit, il est préférable d'envisager l'aménagement de voies latérales.

Le but du collecteur est de réduire le nombre des points d'entrée et de sortie sur l'autoroute et d'y éliminer l'entrecroisement. Ceci permet de reporter la majeure partie des conflits sur cette voie latérale et d'augmenter la sécurité, la capacité et la vitesse sur l'autoroute. Le collecteur possède les mêmes caractéristiques géométriques et les mêmes restrictions d'accès que l'autoroute.

b) Chemin de desserte

Le chemin de desserte est souvent implanté pour satisfaire aux besoins de circulation et d'accès en milieu urbain tout en