



DISTANCE DE VISIBILITÉ

NORME

DQ6.1.2

Projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac

6211-04-061

Tableau 7.8-1
Distance de visibilité de dépassement en fonction de la vitesse de base⁽¹⁾

Vitesse de base (km/h)	Distance totale de dépassement	Distance ⁽²⁾ minimale de dépassement
	$D_1 + D_2 + D_3 + D_4$	$2/3 D_2 + D_3 + D_4$
50	310	210
60	380	270
70	460	320
80	540	380
90	600	420
100	690	480
110	750	530

1. Les distances de visibilité de dépassement à utiliser pour produire les plans de marquage sont indiquées dans le *Tome V – Signalisation routière*.
2. Lors de l'analyse de la capacité d'un tronçon, les distances minimales de dépassement sont utilisées pour déterminer la longueur des zones de possibilité de dépassement.

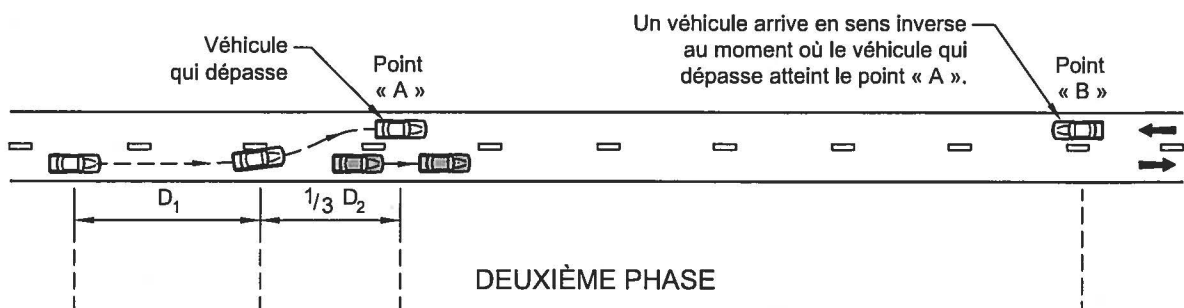
un dépassement et la hauteur de visibilité du véhicule correspondant (1,15 m) (soit la hauteur réelle du véhicule – 0,15 m) venant en sens inverse.

7.8.1 Fréquence des possibilités de dépassement

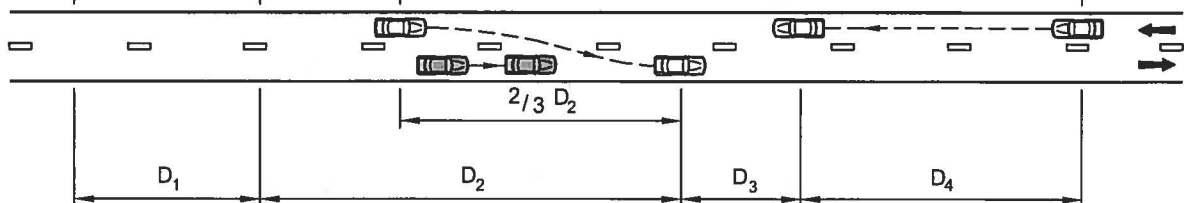
Plus les possibilités de dépassement sont nombreuses et uniformément réparties, plus le niveau de service d'une route est protégé ou maintenu. Un tronçon de route à deux voies doit offrir une proportion suffisante de zones où la distance de visibilité au dépassement est disponible.

La fréquence et la longueur de ces zones dépendent principalement de la topographie, de la vitesse de base et des coûts. Par exemple, en terrain montagneux, il est peut-être plus économique de construire des voies auxiliaires pour le dépassement offrant la distance de visibilité à l'arrêt que de donner la distance de visibilité de dépassement sur la voie principale.

PREMIÈRE PHASE



DEUXIÈME PHASE



Point « A » : point limite où le conducteur peut changer d'avis, interrompre sa manœuvre et revenir en arrière.

Figure 7.8-1
Distance de visibilité au dépassement

DISTANCE DE VISIBILITÉ

NORME

Une règle basée sur un pourcentage de la longueur d'un tronçon permettant le dépassement n'est pas suffisante pour assurer le maintien du niveau de service, puisqu'elle ne prend pas en considération les différentes contraintes propres à l'environnement de la route et de la circulation.

L'analyse de la capacité d'un tronçon constitue davantage l'outil le plus approprié pour déterminer si le tronçon offre suffisamment de possibilités de dépassement. Ce type d'analyse est basé sur les caractéristiques physiques de la route et sur celle de la circulation. Les chapitres 12 et 17 du *Highway Capacity Manual* constituent la référence pour la réalisation de ce type d'analyse. L'analyse de la capacité d'un tronçon se fait en utilisant la distance minimale de dépassement présentée au tableau 7.8-1.

Les paramètres permettant d'effectuer une analyse complète d'une route à deux voies contiguës concernent la géométrie (largeur des voies, largeur des accotements, nombre d'accès par kilomètre, pente de la route ou topographie du secteur, pourcentage d'interdiction de dépasser sur le tronçon, longueur des voies de dépassement) et la circulation (débit de l'heure d'analyse, facteur d'heure de pointe, répartition directionnelle du trafic, pourcentage de véhicules lourds).

7.9 Distance de visibilité d'anticipation

La distance minimale de visibilité d'arrêt est normalement suffisante pour permettre à un conducteur d'arrêter précipitamment dans des circonstances normales. Par contre, cette distance est souvent inadéquate lorsque les conducteurs doivent prendre des décisions complexes ou instantanées, lorsqu'il leur est difficile de percevoir l'information ou lorsque des manœuvres inattendues ou inhabituelles sont requises. Il est évident qu'il y a plusieurs endroits où il serait prudent de prévoir une

distance de visibilité plus longue. Dans ces cas, l'utilisation de la distance de visibilité d'anticipation au lieu de la distance minimale de visibilité d'arrêt fournit la marge nécessaire au conducteur.

La distance de visibilité d'anticipation est la distance requise pour permettre à un conducteur de détecter une source d'information ou de danger difficile à percevoir sur une route aux abords encombrés, de la reconnaître, de choisir l'action appropriée et de compléter la manœuvre en sécurité et avec efficacité. La distance de visibilité d'anticipation est supérieure à la distance minimale de visibilité d'arrêt. Elle donne au conducteur une marge de manœuvre supplémentaire et une longueur suffisante pour maintenir la même vitesse ou ralentir plutôt que de simplement arrêter.

Cette distance de visibilité d'anticipation est nécessaire chaque fois qu'il y a une possibilité d'erreur, que ce soit pour la perception de l'information, la prise de décision ou l'exécution de la manœuvre par le conducteur. Voici des endroits critiques où de telles erreurs peuvent se produire et où il est recommandé de prévoir cette distance de visibilité d'anticipation :

- les carrefours isolés;
- les endroits qui requièrent des manœuvres inhabituelles ou inattendues;
- les changements de section en travers tels que les postes de péage et les interruptions de voies;
- les endroits où plusieurs sources d'information (par exemple les éléments de la route, la circulation, la signalisation et les panneaux publicitaires) se font concurrence;
- à l'approche d'un croisement à niveau d'un chemin de fer;
- aux approches d'un passage étroit;
- aux approches des sorties d'une autoroute, surtout si c'est une sortie à gauche;