



# NORMES MINIMALES POUR LA CONSTRUCTION DE CHEMINS ET DE RUES DE LOTISSEMENT

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
ET DE L'INFRASTRUCTURE

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

APPROBATION: \_\_\_\_\_

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'B. G. ...', written over a horizontal line.

MINISTRE DES TRANSPORTS  
ET DE L'INFRASTRUCTURE

Fredericton, mai 2017



## **AVANT-PROPOS**

Le *guide des normes minimales pour la construction de chemins et de rues de lotissement* a été publié en 1976, puis révisé en 1992, en 1996 et en 2003. La présente version des normes minimales contient les changements qui ont été apportés et qui affectent les chemins et rues de lotissement dans les secteurs non constitués en municipalités au Nouveau-Brunswick, dont les méthodes d'ingénierie et pratiques environnementales, les règlements et les politiques gouvernementales. Ce document a également été réorganisé pour représenter plus fidèlement le processus d'approbation des lotissements. Les références aux lois, aux règlements et aux politiques pertinents ont été ajoutées lorsqu'il est pertinent de le faire.

Les normes minimales contenues dans le présent document ont pour but d'aménager un réseau de rues efficace et sécuritaire qui conviendra aux différentes utilisations des terres dans les régions non constituées en municipalités au Nouveau-Brunswick et qui assurera un bon aménagement des routes. Le respect de ces Normes Minimales nous aidera à assurer l'uniformité du processus d'approbation en ce qui concerne la construction et l'approbation de chemins et de rues de lotissement.

En vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, L.R.N.-B. de 1973, chapitre C-12 et l'ensemble de ses modifications, le ministre des Transports et de l'Infrastructure peut exiger que la construction des chemins et des rues respectent certaines normes minimales prescrites.

Le présent document établit les normes minimales qui doivent être respectées ou dépassées dans la construction de chemins et de rues de lotissement. Le ministre des Transports et de l'Infrastructure peut toutefois établir des normes plus rigoureuses lorsque les conditions d'un aménagement particulier l'exigent.

<b>Table des matières</b>	<b>Page</b>
<b>Avant-propos</b> .....	<b>(iii)</b>
<b>1.0 INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>2.0 DÉFINITIONS</b> .....	<b>3</b>
2.1 Acronymes .....	11
2.2 Rôles et responsabilités .....	11
<b>3.0 APERÇU DU PROCESSUS D'APPROBATION DES LOTISSEMENTS</b> .....	<b>13</b>
Cartographie des processus .....	16
<b>4.0 PHASE DU PLAN PROVISOIRE DE LOTISSEMENT</b> .....	<b>17</b>
4.1 Examen et approbation du plan provisoire .....	17
4.2 Contenu obligatoire du plan provisoire .....	18
4.3 Normes des tracés de rues .....	20
4.3.1 Généralités .....	20
4.3.2 Accès .....	21
4.3.3 Grilles .....	22
4.3.4 Culs-de-sac .....	23
4.3.5 Têtes de pipes .....	24
4.3.6 Croisement de rues .....	24
4.3.6.1 Généralités .....	24
4.3.6.2 Espacement des intersections .....	25
4.3.7 Normes pour la distance de visibilité .....	25
4.3.7.1 Croisement de rues .....	25
4.3.7.2 Voies d'accès aux entrées privées .....	26
4.3.7.3 Intersection d'une rue de lotissement et d'une route locale, collectrice ou de grande communication .....	26
4.3.8 Lots, îlots et autres parcelles .....	27
4.3.9 Noms de rues .....	27
4.3.10 Rues futures .....	28

<b>Table des matières (suite)</b>	<b>Page</b>
<b>5.0 PHASE DE CONCEPTION ET DE DRAINAGE D'UN LOTISSEMENT .....</b>	<b>29</b>
5.1 Approbation de la conception des lotissements .....	29
5.2 Conception des rues .....	29
5.2.1 Alignement horizontal et vertical .....	29
5.2.2 Largeurs des rues .....	30
5.2.3 Déclivités .....	30
5.3 Étude et conception de drainage .....	31
5.3.1 Étude de drainage .....	31
5.3.2 Servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement .....	32
5.3.3 Bassins d'atténuation .....	33
5.3.4 Égouts pluviaux .....	34
5.4 Ponceaux .....	34
5.4.1 Généralités .....	34
5.4.2 Ponceaux d'entrée de lotissement .....	34
5.4.3 Ponceaux transversaux .....	35
5.4.4 Ponceaux d'entrée privée .....	35
5.5 Lotissements viabilisés .....	35
5.6 Permis environnementaux .....	35
<b>6.0 PHASE DE CONSTRUCTION DU LOTISSEMENT .....</b>	<b>36</b>
6.1 Inspections et approbations de la construction .....	36
6.2 Calendrier des travaux de construction .....	37
6.3 Construction des rues .....	37
6.3.1 Défrichage .....	37
6.3.2 Essouchement .....	37
6.3.3 Terrassement .....	37
6.3.4 Couche inférieure en agrégats .....	38
6.3.5 Fondation supérieure en agrégats .....	39
6.3.6 Surface de roulement .....	39
6.3.7 Glissières de sécurité et poteaux .....	40
6.3.8 Agent d'adhésivité pour opérations de paillage et d'ensemencement hydraulique .....	40

<b>Table des matières (suite)</b>	<b>Page</b>
6.4 Changements aux plans approuvés relatifs à la conception ou au drainage .....	40
<b>7.0 PHASE FINALE DE L'APPROBATION DU LOTISSEMENT .....</b>	<b>42</b>
7.1 Exigences aux fins d'approbation .....	42
7.2 Approbation du ministre des Transports et de l'Infrastructure .....	43
7.3 Approbation finale des lotissements.....	44
<b>Annexe A VUES PLANIMETRIQUES .....</b>	<b>46</b>
Figure A1 Tracé de Cul-de-Sac .....	47
Figure A2 Aire Circulaire pour Cul-de-Sac Permanent .....	48
Figure A3 Cul-de-sac Temporaire .....	49
Figure A4 Aire Circulaire pour Cul-de-Sac Temporaire - Exemple 1 .....	50
Figure A5 Aire Circulaire pour Cul-de-Sac Temporaire - Exemple 2 .....	51
Figure A6 Norme pour Tête de Pipe.....	52
Figure A7 Alignement de l'Intersection Route non assujettie à une ligne de surveillance.....	53
Figure A8 Alignement de l'Intersection Route assujettie à une ligne de surveillance.....	54
Figure A9 Espacement entre Intersections (y compris tableau A9) .....	55
Figure A10 Limites de l'emprise aux intersections .....	56
Table A11.1 Distance de visibilité d'arrêt .....	57
Table A11.2 Distance de visibilité de virage .....	57
Figure A12 Longueur minimales des courbes verticales concaves et convexes .....	58
<b>Annexe B VUES DE PROFIL ET EN COUPE TRANSVERSALE .....</b>	<b>59</b>
Figure B1 Route local non munie d'une bordure.....	60
Figure B2 Rues résidentielles locales viabilisées .....	61
Figure B3 Profil du chemin secondaire.....	62
Figure B4 Ponceaux d'Entrées & Ponceaux Transversaux .....	63
Figure B5 Ponceau d'entrée privé.....	64
<b>Annexe C DRAINAGE.....</b>	<b>65</b>
Capacité hydraulique de la conception du ponceau utilisée par le ministère des Transports et de l'Infrastructure .....	66
Tableau de Conception 2.3.1 Contrôle d'entrée – Tuyaux circulaires .....	68
Critères de bassin d'atténuation pour les plans de drainage de lotissements ruraux.....	69
<b>Annexe D DISTRICTS DU MINISTERE DE TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE ET RENSEIGNEMENTS DE CONTACT .....</b>	<b>71</b>
(i) Carte des districts du ministère des Transports et de l'Infrastructure.....	72
(ii) Renseignements de Contact .....	73

## **1.0 INTRODUCTION**

Les normes minimales contenues dans le présent document visent à promouvoir l'aménagement d'un réseau de rues qui conviendra aux différentes utilisations des terres dans les secteurs non constitués en municipalités du Nouveau-Brunswick. Les normes minimales visent également à assurer la construction et l'aménagement de ce secteur du réseau routier provincial de façon adéquate et à guider les projets dans les comtés.

La *Loi sur l'urbanisme*, L.R.N.-B. de 1973, chapitre C-12, et l'ensemble de ses modifications, autorise le ministre des Transports et de l'Infrastructure à exiger que la construction de chemins et de rues réponde à certaines normes minimales prescrites. Les normes de construction incluses dans les normes minimales sont, dans une large mesure, celles prescrites par la loi provinciale et adaptées par des ingénieurs qui ont l'expérience de la construction, de l'entretien et de la planification et qui connaissent la topographie et le climat du Nouveau-Brunswick. Les normes minimales du présent guide visent à assurer la sécurité du public et des usagers de la route, à protéger les intérêts des propriétaires fonciers actuels et futurs et à promouvoir l'aménagement d'un réseau routier efficace qui servira aux divers aménagements de terrain dans les secteurs de la province non constitués en municipalités.

Conformément à l'article 55 de la *Loi sur l'urbanisme*, les rues et les chemins publics dans toutes les régions de la province à l'extérieur des limites municipales seront approuvés et acceptés par le ministre des Transports et de l'Infrastructure, sous réserve de leur conformité aux normes minimales relatives à leur construction.

Les normes minimales s'appliquent à tous les secteurs de la province non constitués en municipalités et :

- (i) à la planification, à la conception et à la construction de nouvelles rues publiques et futures;
- (ii) à la reconstruction ou à la modification des rues publiques inadéquates ou non viables; et
- (iii) à la conversion des rues privées (chemins d'accès) en rues publiques.

Si les normes minimales doivent être complétées ou si des spécifications additionnelles sont requises, le *Guide canadien de conception géométrique des routes* publié par l'Association des transports du Canada ainsi que les plus récentes versions des *Devis types* et du *Manuel de gestion de l'environnement* du ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick doivent servir d'orientation.

En plus de l'examen qui a pour but de déterminer sa conformité aux normes minimales établies par le ministre des Transports et de l'Infrastructure, un plan de lotissement est étudié pour examiner les possibilités générales de lotissement du secteur concernant le tracé des rues, le lotissement ultérieur du terrain ou des terrains attenants, la topographie générale, les défis actuels et éventuels d'écoulement, les intérêts des futurs propriétaires des lots et du public en général, ainsi que l'entretien et la viabilité des chemins actuels menant au lotissement proposé.

Les chemins donnant accès au lotissement proposé qui ne satisfont pas aux normes minimales doivent être reconstruits ou modifiés de façon à être conformes. Ces chemins comprennent les routes classées comme voies publiques non-entretenu dans les secteurs non constitués en municipalités qui ne sont pas des routes viables aux termes de la *Loi sur la voirie*, et qui sont évalués comme toute autre rue devant être construite dans un lotissement. Vous pouvez obtenir de l'information plus détaillée sur les rues de lotissement et la désignation des chemins, en vous adressant à la :

Direction des services immobiliers  
Ministère des Transports et de l'Infrastructure  
440 rue King, Fredericton N-B  
(506) 453-3939

ou à l'ingénieur régional des transports de votre région. Une carte du Nouveau-Brunswick présentant chaque région de voirie figurent à l'annexe D.



## 2.0 DÉFINITIONS

Les définitions suivantes sont utilisées aux fins du présent guide seulement :

« **ACCÈS LIMITÉ** » désigne un accès limité conformément à l'article 38 de la *Loi sur la voirie*, imposant une limite d'accès à un terrain mais n'affectant pas son utilisation, et tout moyen destiné à donner accès à une telle route est interdit, sous réserve de l'obtention d'un permis d'accès conditionnel délivré par le ministre des Transports et de l'Infrastructure.

« **AMÉNAGEMENT** » désigne

- a) l'édification, la mise en place, le remplacement, l'enlèvement, la démolition, la modification, la réparation ou le remplacement d'un bâtiment ou d'une construction, autre que les poteaux des services publics et leurs fils, les dispositifs de réglementation de la circulation ou les écriteaux prévus par la loi;
- b) lorsque les usages auxquels peuvent être affectés des terrains, bâtiments et constructions sont énumérés dans un plan régional, municipal ou de secteur, dans une déclaration des perspectives d'urbanisme, dans un projet d'aménagement ou de rénovation urbaine ou dans un arrêté ou un règlement de zonage, toute modification de l'usage auquel est affecté tout terrain, bâtiment ou construction touché;
- c) toute extraction de sable, de gravier, d'argile, de schiste, de pierre à chaux ou de tout autre matériau utilisé aux fins d'aménagement mentionnées à l'alinéa a) ou en vue de la vente ou de tout autre usage commercial du matériau extrait, ou
- d) la mise en état d'un terrain par creusage ou remplissage sur une profondeur ou une hauteur supérieure à un mètre.

« **ARPENTEUR-GÉOMÈTRE** » désigne une personne autorisée par l'Association des arpenteurs-géomètres du Nouveau-Brunswick pour effectuer des travaux d'arpentage professionnels. L'arpenteur mène des recherches, détermine et représente les limites existantes et proposées et d'autres renseignements requis pour produire les plans juridiques dans le but de créer un nouveau lotissement.

« **ASSIETTE DE ROUTE** » désigne la partie de l'assise de la route entre les bords intérieurs des pentes des fossés et des remblais.

« **CAUTIONNEMENT** » désigne une traite bancaire requise en tant que garantie au ministre des Transports et de l'Infrastructure qui garantit que les rues de lotissement et l'infrastructure connexe seront construites selon ces normes minimales.

« **CHAUSSÉE** » désigne, pour une rue ayant des bordures et des caniveaux, la partie de la surface finie de la rue entre les lignes extérieures des caniveaux et, pour une rue ayant des fossés ouverts, la partie de la surface finie de la rue entre les bords extérieurs des accotements; dans tous les cas, désigne la partie de la rue conçue, construite, entretenue ou destinée au contact physique avec la circulation lors d'une utilisation et d'une circulation normales.

« **CERTIFICAT ÉTABLISSANT LA MARGE DE RETRAIT** » désigne un certificat délivré conformément à un arrêté ou à un règlement établi en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*. Le certificat doit être signé par le demandeur et contresigné par l'agent d'aménagement (pour un terrain à l'intérieur d'un secteur non constitué en municipalité) ou l'ingénieur régional des transports responsable (pour un terrain à l'intérieur d'un secteur non constitué en municipalité).

« **COMMISSION DE SERVICES RÉGIONAUX** » ou CSR, désigne l'entité responsable de la planification en vertu de la *Loi sur l'urbanisme* pour approuver les lotissements et l'aménagement des terres.

« **COUCHE INFÉRIEURE** » désigne l'agrégat granulaire, de gravier ou en pierres concassées, posé immédiatement sur la sous-fondation d'une chaussée.

« **COUCHE INFÉRIEURE EN AGRÉGATS** » désigne la couche de matériaux granulaires posée comme couche distincte entre la fondation supérieure en agrégats et la couche de matériaux d'emprunt 'A/A1'.

« **CUL-DE-SAC** » désigne une rue ou un chemin sans issue, qui ne donne accès qu'à un seul autre chemin, rue ou route.

« **EMPRISE DE LA ROUTE** » désigne les parties de terrain construites, entretenues et réservées pour le public comme des routes qui relèvent de l'administration et du contrôle du ministre des Transports et de l'Infrastructure.

« **ÉTUDE D'ÉCOULEMENT** » désigne la documentation des plans de drainage actuels et de la topographie des terrains et lotissements attenants, entre autres, ainsi que des infrastructures en place pour le système d'écoulement actuel (par exemple taille des ponceaux et pente des fossés d'écoulement). Elle fait partie intégrante de la conception de rues de lotissement. L'étude

d'écoulement doit montrer où se rend l'eau après l'écoulement du lotissement et indiquer si des mesures d'atténuation sont requises.

« **ENTRÉE PRIVÉE** » désigne une entrée de cour privée utilisée pour assurer l'accès aux terrains attenants à partir d'un chemin, d'une rue ou d'une route. L'approbation des nouvelles entrées privées est conditionnelle à la Directive sur les points d'accès du MTI.

« **FONDATION SUPÉRIEURE EN AGRÉGATS** » désigne une couche de matériaux granulaires concassés posée comme couche distincte directement sous la surface tous temps.

« **FOSSÉ DE DRAINAGE** » désigne une dépression ouverte construite pour l'écoulement des eaux de surface.

« **GUIDE DE SIGNALISATION DES TRAVAUX ROUTIERS** » (**GSTR**) est un ensemble uniforme de directives concernant la signalisation pour tous les travaux à effectuer sur les routes provinciales du Nouveau-Brunswick. Tous les travaux entrepris sur l'emprise d'une route provinciale doivent être conformes aux normes qui y sont prescrites.

« **INGÉNIEUR CONSULTANT** » désigne un ingénieur professionnel autorisé à exercer sa profession dans la province du Nouveau-Brunswick et qui est responsable de la conception, de la supervision, de l'inspection régulière et du contrôle de la qualité de la construction de nouvelles rues et de l'infrastructure connexe dans un lotissement proposé. L'ingénieur doit s'assurer que le travail est effectué selon les plans de conception d'ingénierie approuvés et de respecter ou dépasser les normes du MTI. L'ingénieur consultant devra fournir de la documentation estampillée qui garantit la conformité aux normes du MTI.

« **INGÉNIEUR PROFESSIONNEL** » désigne une personne qui est membre autorisé de l'Association des ingénieurs et des géoscientifiques du Nouveau-Brunswick et qui est autorisée à exercer au Nouveau-Brunswick (voir également « Ingénieur consultant »).

« **INSPECTION** » désigne une inspection continue sur le chantier effectuée par l'ingénieur consultant ou une inspection périodique sur le chantier de l'ingénieur régional des transports du ministère des Transports et de l'Infrastructure ou son représentant.

« **LIGNE DE RETRAIT** » désigne une ligne parallèle à la limite d'une route ou d'une rue de village qui est située à la distance de retrait exigée par l'arrêté ou le *Règlement provincial* qui établit la marge de retrait.

« **LIGNE DE SURVEILLANCE** » désigne une ligne décalée de la ligne médiane d'une route de grande communication ou d'une route collectrice et généralement parallèle à celle-ci mais pas toujours. Une ligne de surveillance ne doit pas être à plus de 180 m du centre de l'emprise de la route. Elle crée une restriction sur l'utilisation des terres conformément à l'article 65 de la *Loi sur la voirie*.

« **LOI** » désigne la *Loi sur l'urbanisme*, L.R.N.-B. de 1973, chapitre C-12 et ensemble de ses modifications.

« **LOT DE LOTISSEMENT** » désigne une partie divisée, une parcelle ou un lot de terrain établi par un plan de lotissement déposé, figurant et identifié dans ce plan comme un lot distinct.

« **LOTIR** » désigne l'action de diviser une parcelle de terrain en deux ou plusieurs parcelles.

« **LOTISSEMENT** » désigne une parcelle de terrain qui a été divisée.

« **LOTISSEMENT À DES FINS RÉCRÉATIVES** » désigne le lotissement d'un terrain principalement à des fins récréatives sur une base saisonnière, par opposition à l'utilisation et à la jouissance sur une base continue ou à longueur d'année. Les lotissements à des fins récréatives doivent être approuvés et construits selon les normes établies par la Commission de services régionaux ou le ministère des Transports et de l'Infrastructure. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure n'est responsable ni de l'entretien ni de la réparation des rues de lotissement à des fins récréatives.

« **MINISTRE** » désigne le ministre des Transports et de l'Infrastructure.

« **MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE** » (**MTI**) désigne le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick.

« **NIVEAU FINAL** » désigne la cote de niveau du revêtement de finition d'une chaussée, établie dans l'axe de celle-ci.

« **NORMES MINIMALES** » désigne les normes prescrites par le ministre des Transports et de l'Infrastructure pour la construction de rues et de chemins publics.

« **NUMÉRO D'IDENTIFICATION DE PARCELLE** » désigne un numéro d'identification attribué par Service Nouveau-Brunswick à chaque parcelle de terre et qui sert à situer la terre et à enregistrer les titres fonciers et intérêts y afférent.

« **OUVRAGE D'ART** » désigne un pont, un ponceau, un bassin collecteur, un puisard d'entrée, un mur de soutènement, un encoffrement, un trou d'homme et un mur, un bâtiment, un système d'égouts, un tuyau de service, un drain de sortie, un drain de fondation et autres éléments de structure pouvant être utilisés dans la construction d'un chemin et non mentionnés ailleurs dans le présent document.

« **PERMIS D'USAGE ROUTIER** » désigne un document publié par le MTI qui autorise le détenteur et les personnes qui agissent en vertu de l'autorité du permis à entreprendre des travaux décrits au paragraphe 44.1(9) de la *Loi sur la voirie*.

« **PLAN DE CONCEPTION INDUSTRIEL** » désigne un document conçu par un ingénieur professionnel qui définit la route de manière géométrique au sein d'une emprise de route et d'une infrastructure de drainage proposée.

« **PLAN DE LOTISSEMENT** » désigne un plan d'arpentage dressé et certifié exact par un arpenteur-géomètre immatriculé du Nouveau-Brunswick qui effectue le lotissement de la parcelle de terrain.

« **PLAN DE LOTISSEMENT DÉPOSÉ** » désigne un plan de lotissement approuvé par un agent d'aménagement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, ou par une commission en vertu d'une loi antérieure, qui a été déposé au bureau de l'enregistrement. Il peut s'agir aussi d'un plan de lotissement déposé au bureau de l'enregistrement alors qu'il n'y avait pas d'arrêté ou de règlement de lotissement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme* ou en vertu d'une loi antérieure s'appliquant au terrain visé par le plan.

« **PLAN PROVISOIRE** » désigne un plan provisoire du lotissement proposé préparé par un arpenteur-géomètre du Nouveau-Brunswick conformément aux exigences de la *Loi sur l'urbanisme*.

« **PROMOTEUR** » désigne une personne qui entreprend un aménagement ainsi qu'un propriétaire foncier ou un représentant autorisé qui soumet un plan de lotissement.

« **RÈGLEMENT PROVINCIAL SUR LE LOTISSEMENT** » désigne l'arrêté ou le *Règlement provincial sur le lotissement* de la *Loi sur l'urbanisme* dans sa version la plus récente. Le règlement ou l'arrêté est promulgué en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, L.R.N.-B. de 1973, chapitre C-12, et ensemble de ses modifications.

« **REVÊTEMENT** » désigne la couche superficielle et/ou de fondation réalisée avec du béton, du béton bitumineux ou des gravillons enrobés d'un enduit bitumineux.

« **ROUTE** » désigne la bande de terrain entière délimitée par les lignes d'emprise existantes et réservée pour utilisation par le public voyageur et pour la construction et l'entretien du chemin et de ses dépendances ainsi qu'un chemin, une rue ou un chemin public commun désigné comme une route par le ministre des Transports et de l'Infrastructure en vertu de l'article 15 de la *Loi sur la voirie*.

« **ROUTE À ACCÈS LIMITÉ** » désigne une route désignée comme route à accès limité conformément à l'article 38 de la *Loi sur la voirie*.

« **ROUTE COLLECTRICE** » désigne un chemin dont la fonction est de recevoir la circulation des rues locales et des chemins d'accès aux terrains, toute route classée route collectrice par le ministre des Transports et de l'Infrastructure en vertu de l'article 14 de la *Loi sur la voirie* ainsi de toutes les routes auxquelles un numéro de route de 100 à 199 ou un nom a été assigné. Les routes collectrices sont utilisées lorsque la circulation et l'accès aux terrains ont presque la même importance. Elles peuvent être assujetties aux règlements concernant la ligne de surveillance et/ou l'accès limité.

« **ROUTE DE GRANDE COMMUNICATION** » désigne un chemin dont la fonction est de permettre la circulation d'un volume relativement important de véhicules à des vitesses allant de moyennes à grandes, toute route classée route de grande communication par le ministre des Transports et de l'Infrastructure en vertu de l'article 14 de la *Loi sur la voirie* ainsi que de toutes les routes auxquelles un numéro de route de 1 à 99 a été assigné. Les routes de grande communication sont utilisées lorsque la circulation est le principal facteur à considérer et que l'accès au terrain est secondaire. Elles peuvent être assujetties aux règlements concernant la ligne de surveillance et/ou l'accès limité.

« **ROUTE LOCALE** » désigne une route classée route locale par le ministre des Transports et de l'Infrastructure, et en vertu de l'article 14 de la *Loi sur la voirie*, toutes les routes auxquelles un numéro supérieur à 199 ou un nom a été assigné et toutes les routes de classe A ou B. Les routes locales sont destinées principalement à assurer l'accès à des terrains et peuvent être assujetties aux règlements concernant l'accès limité.

« **RUE** » désigne la largeur totale de l'emprise d'une rue, d'un chemin ou d'une route ainsi que, dans un milieu urbain, une grande artère bordée de chaque côté par des habitations résidentielles ou des bâtiments situés de façon plus ou moins continue.

« **RUE FUTURE** » désigne une parcelle de terrain délimitée sur un plan de lotissement comme une « rue future » qui sera utilisée comme une rue à une date ultérieure. Le titre du terrain appartient à la Couronne lors du dépôt du plan de lotissement.

« **RUE PRIVÉE** » désigne une parcelle de terrain délimitée sur un plan de lotissement comme un « chemin d'accès », sur laquelle un accès a été aménagé à des fins privées. Le titre du terrain n'est pas détenu par la Couronne. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure n'est responsable ni de l'entretien ni de la réparation des voies privées.

« **RUE PUBLIQUE** » désigne une parcelle de terre délimitée sur un plan de lotissement comme une « rue publique », sur laquelle une rue destinée à des fins publiques a été aménagée conformément aux normes prescrites et acceptées par le ministre des Transports et de l'Infrastructure en tant que rue publique. Le titre du terrain appartient à la Couronne.

« **SECTEUR NON CONSTITUÉ EN MUNICIPALITÉ** » désigne les secteurs de la province qui ne sont pas situés dans les limites d'une cité, d'une ville ou d'un village, de communautés et de municipalités rurales.

« **SERVITUDE DE SERVICES MUNICIPAUX (SSM) AUX FINS D'ÉCOULEMENT** » désigne une bande de terre dévolue à la Couronne qui accorde au ministre des Transports et de l'Infrastructure, le droit, en vertu de la loi, d'utiliser la propriété d'un tiers aux fins d'écoulement, y compris le droit de construire, d'entretenir et de réparer un drain pour l'écoulement des eaux pluviales à la surface du sol ou par des tuyaux enfouis sous terre.

« **SERVITUDE DE SERVICES PUBLICS** » (**SSP**) désigne une bande de terrain utilisée pour placer des services publics et y assurer l'accès par la Commission d'énergie électrique et les entreprises de télécommunications.

« **SOUS-FONDATION** » désigne la couche de terre ou de roches aménagée parallèle à la surface de roulement sur laquelle la fondation supérieure en agrégats ou la couche inférieure en agrégats doit être posée, ou la ligne de la pente qui sert à indiquer l'élévation finie de la ligne de centre sous la fondation.

« **SURFACE TOUS TEMPS** », ou **surface de conduite** ou **surface pavée**, désigne le revêtement qui porte l'enduit superficiel ou asphalté de la chaussée.

« **TERRAIN D'UTILITÉ PUBLIQUE** » désigne un terrain, autre qu'une rue, affecté à des fins récréatives ou à d'autres usages et pour l'agrément du public en général, notamment :

- a) un accès à un lac, à un cours d'eau, à la mer ou à toute autre étendue d'eau;
- b) une plage ou tout autre site pittoresque le long d'un lac, d'un cours d'eau, de la mer ou de toute autre étendue d'eau;
- c) une zone à préserver;
- d) un terrain attenant à une école et affecté à des activités de loisirs communes;
- e) un terrain servant à un centre communautaire, à une bibliothèque publique, à des activités de loisirs ou à d'autres installations similaires affectées à un usage collectif;
- f) un espace libre assurant un dégagement bien aéré et éclairé, offrant une vue sur un aménagement, ou à partir de celui-ci ou sur un lac, un cours d'eau, la mer ou toute autre étendue d'eau ou servant à toute autre fin;
- g) un parc, une ceinture de verdure ou une zone tampon séparant des aménagements, les parties d'une route ou un aménagement et une route;
- h) un passage pour piétons menant à une école, à un centre commercial, à une zone récréative ou à tout autre établissement ou lieu;
- i) le périmètre de protection d'un cours d'eau, d'un ruisseau, d'un marais, d'un lac servant à l'approvisionnement en eau ou de toute autre étendue d'eau;
- j) un parc public, un terrain de jeu ou autre lieu affecté à des activités de loisirs;
- k) un paysage;
- l) une zone boisée ou en pente, ou tout autre emplacement donnant sur un panorama varié.

Conformément à la *Loi sur l'urbanisme*, les terrains d'utilité publique situés dans les secteurs non constitués en municipalités sont dévolus à la Couronne.

« **TÊTE DE PIPE** » désigne une rue relativement courte ne fournissant qu'un seul point d'accès à une autre rue, ayant une boucle plus ou moins circulaire à une extrémité et, en son centre, un espace relativement grand non utilisé pour la rue.



## 2.1 Acronymes

AM – Autres ministères

CSR – Commission de services régionaux

DSI – Direction des services immobiliers

EGL – Environnement et Gouvernements locaux

GSTR – Guide de signalisation des travaux routiers

IRT – Ingénieur régional des transports

MGE – Manuel de gestion de l'environnement

MTI – Ministre des Transports et de l'Infrastructure

NID – Numéro d'identification de parcelle

PMCETH – Permis de modification d'un cours d'eau ou d'une terre humide

PUR – Permis d'usage routier

SNB – Service Nouveau-Brunswick

SSM – Servitude de services municipaux

SSP – Servitudes de services publics

## 2.2 Rôles et responsabilités

**Commission de services régionaux :** La CSR assume la responsabilité générale de l'approbation des lotissements ruraux selon les dispositions de la *Loi sur l'urbanisme* et de ses règlements. La CSR fait en sorte que les plans provisoires de lotissement contiennent tous les renseignements dont ont besoin le MTI et d'autres ministères en vue d'un examen. La CSR consulte également le MTI pour cerner toutes les exigences du plan juridique final. La CSR rédige la lettre de recommandation pour l'approbation finale de nouvelles rues publiques par le ministre et approuve la consignation du plan final au bureau de l'enregistrement.

**Ministère des Transports et de l'Infrastructure :** La Direction des services immobiliers (DSI) du MTI a pour rôle d'examiner tous les plans de lotissement provisoires, l'écoulement et la conception et les plans et documents juridiques finaux soumis à son approbation pour que les exigences et les normes minimales décrites dans ce document soient respectées. Le personnel du Ministère aide la DSI dans l'analyse des plans d'écoulement et de conception, dans la tenue d'inspections périodiques d'assurance de la qualité pendant la construction ainsi que pendant l'inspection finale et prévoir les exigences en matière de cautionnement.

**Ingénieur consultant :** Le rôle de l'ingénieur consultant consiste à veiller à ce que la conception et la construction du lotissement respectent ou dépassent les normes du Ministère. L'ingénieur consultant est également responsable de toutes les mesures de contrôle de la qualité pendant la construction des rues et construction du drainage. Il doit préparer et marquer d'un sceau les documents appropriés qui garantissent la conformité avec les normes du MTI. Il appartient au promoteur de remettre les documents estampillés au Ministère.

Lorsque la Direction des services immobiliers a reçu les documents de garantie de l'ingénieur consultant et a passé en revue le plan final avec l'agent d'aménagement, le promoteur peut soumettre le plan à la CSR, qui le soumettra à son tour à l'approbation de la Direction des services immobiliers du MTI. Seules les rues et servitudes incluses à l'intérieur de ligne grasse foncée dans le plan doivent être approuvées par le ministre des Transports et de l'Infrastructure concernant la concession du titre des rues et des servitudes à la Couronne.

À l'étape du plan provisoire, les rapports d'inspection de la distance de visibilité incombent aux parties indiquées ci-dessous :

<b>Lotissements qui créent...</b>	<b>La responsabilité :</b>
« Rues privées » ou « lots » le long d'une route existante du MTI	Promoteur/arpenteur-géomètre/ingénieur consultant/commissions de planification et autres.
« Rues publiques »	Même remarque qu'au point précédent, mais ce sont les inspecteurs régionaux qui procèdent à la vérification

### **3.0 APERÇU DU PROCESSUS D'APPROBATION DES LOTISSEMENTS**

Le processus d'approbation de lotissement est essentiellement constitué de quatre phases d'approbation. Le diagramme du processus d'approbation à la page 17 illustre la politique du processus d'approbation du ministère des Transports et de l'Infrastructure et est décrit plus en détail ci-dessous :

1. La première étape du processus d'approbation est la préparation d'un **plan de lotissement provisoire**, à moins que le lotissement proposé par un promoteur ne soit exempté du dépôt d'un plan de lotissement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*. Le plan provisoire doit être préparé par un arpenteur-géomètre du Nouveau-Brunswick ou sous sa supervision directe. Le plan provisoire et les autres documents requis sont envoyés à l'agent d'aménagement de la Commission de services régionaux qui en fait parvenir un exemplaire aux autres ministères du gouvernement pour étude.

Lorsque l'agent d'aménagement envoie le plan provisoire au ministre des Transports et de l'Infrastructure, la Direction des services immobiliers coordonne l'examen des documents reçus avec l'ingénieur régional des transports et la Direction du tracé des routes pour que soit établi le caractère adéquat général des chemins ou des rues publics proposés. **C'est le promoteur qui est responsable d'obtenir l'approbation de tous les noms de rues proposés.** Tous les renseignements manquants ou additionnels qui figurent dans la *Loi sur l'urbanisme* ou que demande le Ministère doivent être acheminés avant qu'une recommandation d'approbation soit transmise à l'agent d'aménagement.

La recommandation d'approuver le plan provisoire par le ministère des Transports et de l'Infrastructure à l'agent d'aménagement est nulle et non avenue à l'expiration de la période d'un an après le jour de la recommandation. De même, l'approbation d'un plan provisoire est nulle et non avenue à l'expiration de la période d'un an après le jour de l'approbation par l'agent d'aménagement. Une fois la période d'approbation initiale arrivée à son terme, il faudra entreprendre une nouvelle demande et respecter les exigences mises à jour liées aux chemins de lotissement.

2. Si les intervenants compétents ont recommandé l'approbation du plan provisoire de lotissement et si une rue publique est créée, le Ministère devra examiner les **dessins d'ingénierie et un rapport et un plan d'écoulement**. Ces documents doivent être estampillés par un ingénieur professionnel. Aucune autre approbation ne sera formulée avant leur réception. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure doit examiner et approuver officiellement ces documents avant le début de toute construction. Une fois les dessins d'ingénierie et les plans d'écoulement approuvés, le promoteur peut procéder au tracé et à la construction des rues et à l'infrastructure d'écoulement selon les plans approuvés.

L'approbation des plans de conception et de drainage expire deux ans à compter de la date d'émission. Le développeur doit soumettre de nouveau les plans de conception et de drainage expirés à DTI pour examen et réapprobation. L'inspection de toutes les constructions doit être basée sur les plans actuellement approuvés. Cela garantit que les normes et les pratiques les plus récentes en matière d'ingénierie et de construction sont appliquées aux nouvelles infrastructures routières et de drainage.

**Avant d'entamer la construction, le promoteur doit communiquer avec l'ingénieur régional des transports et remettre son calendrier des travaux de construction proposé au MTI ainsi que le nom et les coordonnées de son ingénieur consultant.** On considère que ces représentants assument les pouvoirs et les responsabilités au nom du promoteur.

3. Pendant la construction, l'ingénieur consultant du promoteur effectuera des inspections continues de contrôle de la qualité pour assurer la conformité aux normes minimales et aux plans approuvés. L'ingénieur consultant du promoteur doit tenir un registre d'inspection hebdomadaire et y verser des notes de visite à transmettre au MTI sur demande. Pour assurer le contrôle de la qualité, l'ingénieur régional des transports effectuera des inspections périodiques à des étapes importantes de la construction. Lorsque la construction est achevée, sur approbation de l'ingénieur régional des transports, dont la sous-fondation des chemins, les fossés, les ponceaux transversaux, les servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement et les aires circulaires, le promoteur peut entreprendre la construction finale des rues ou déposer un cautionnement garantissant la construction des rues conformément aux normes minimales.

Veillez noter que tout travail effectué dans une emprise existante du MTI doit respecter les normes de sécurité du *Guide de signalisation des travaux routiers* (GSTR). Consultez le site Web du GSTR pour en savoir davantage.

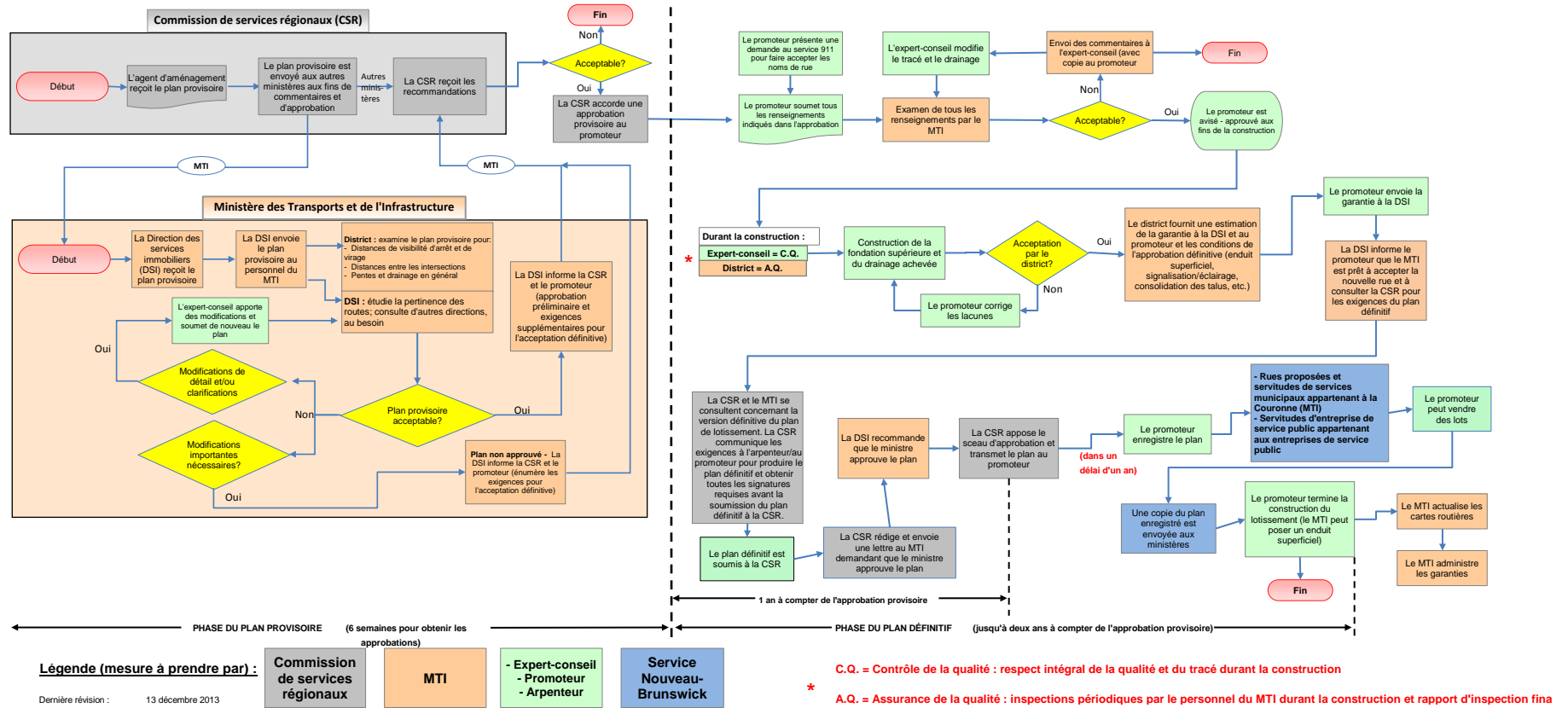
L'ingénieur consultant doit soumettre les dessins d'après exécution ou préparer et estampiller **la documentation appropriée qui atteste la conformité aux normes du MTI. Il appartient au promoteur de remettre ces documents au Ministère.** Au nombre des autres documents figurent les approbations à la source, les analyses de tamis et les résultats d'essais de compactage. Des permis environnementaux pourraient être requis. Une fois que la Direction des services immobiliers du ministère des Transports et de l'Infrastructure a reçu ces documents de garantie, le promoteur peut passer à la préparation du plan final.

**4. Une version préliminaire du plan final est envoyée à l'agent d'aménagement, à l'ingénieur régional des transports et à la Direction des services immobiliers.** Lorsque ces parties approuvent la version préliminaire, le promoteur peut commencer à préparer le nombre requis de versions finales. Une fois que toutes les signatures requises et approbations réglementaires ont été obtenues, le promoteur doit transmettre les plans à l'agent d'aménagement qui l'enverra au ministère des Transports et de l'Infrastructure avec une lettre qui recommande l'approbation du ministre. Seules les rues et servitudes incluses à l'intérieur de la ligne noire la plus foncée dans le plan doivent être approuvées par le ministre des Transports et de l'Infrastructure concernant la concession du titre à la Couronne.

Une fois que le ministre a approuvé les plans, ces derniers sont soumis à l'approbation finale de l'agent d'aménagement. Le promoteur peut ensuite déposer les plans au bureau de l'enregistrement approprié, ce qui autorise la vente des lots. Par la suite, le Ministère met à jour ses bases de données de cartographies routières, supervise l'achèvement de tous les travaux de construction restants et administre les cautionnements connexes.

Aux fins de calendrier des travaux, le promoteur est avisé que l'intégralité du processus d'approbation pourrait durer de six mois à deux ans, selon la nature et la complexité du développement proposé. Les retards entraînés par le manque d'information ou la modification de plans de conception et d'écoulement peuvent entraîner l'expiration de la période d'approbation du plan provisoire (un an), après quoi l'approbation du MTI et de la Commission de services régionaux est de nouveau requise. Pendant ce temps, les normes minimales et les lois peuvent changer, ce qui risque de faire augmenter les coûts de l'aménagement.

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE  
PROCESSUS D'APPROBATION DES LOTISSEMENTS RURAUX  
(création de nouvelles rues publiques)**



Dernière révision : 13 décembre 2013

## **4.0 PHASE DU PLAN PROVISOIRE DE LOTISSEMENT**

### **4.1 Examen et approbation du plan provisoire**

Avant que le ministre des Transports et de l'Infrastructure n'approuve un plan de lotissement en vertu de la *Loi sur l'urbanisme*, la Commission de services régionaux doit étudier le plan provisoire et recommander l'emplacement de toute rue publique ou future figurant sur le plan.

Un plan de lotissement doit non seulement répondre aux exigences de la Commission de services régionaux, il doit aussi respecter les normes minimales du présent document avant d'être approuvé par le ministre des Transports et de l'Infrastructure. La *Loi sur l'urbanisme* autorise le ministre des Transports et de l'Infrastructure à prescrire des normes minimales pour la construction de rues publiques dans un lotissement.

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure participe à l'étude des lotissements proposés qui comportent :

- (i) le tracé de nouvelles rues publiques ou futures et des accès dans un secteur non constitué en municipalité;
- (ii) la conversion d'une rue privée (chemin d'accès) située dans un secteur non constitué en municipalité, en une rue publique;
- (iii) la création de lots ou d'accès privés attenants à une route de classe PB (route publique qui ne fait pas partie de la liste officielle de routes désignées en vue d'un d'entretien régulier du Ministère).

Dans les cas ci-dessus, l'agent d'aménagement fait parvenir un exemplaire du plan provisoire à la Direction des services immobiliers du ministère des Transports et de l'Infrastructure. La Direction des services immobiliers transmet le plan provisoire à l'ingénieur régional des transports concerné. Le plan provisoire est étudié par le ministère des Transports et de l'Infrastructure en fonction des « NORMES MINIMALES POUR LA CONSTRUCTION DE CHEMINS ET DE RUES DE LOTISSEMENT » et des normes techniques acceptées. L'ingénieur régional des transports peut vérifier l'inspection d'un chantier selon les exigences du plan provisoire, dont les distances de visibilité, les distances d'intersection, les pentes et l'écoulement en général, etc. La Direction des services immobiliers consulte l'IRT et les autres

directions au besoin pour déterminer le caractère adéquat du site des nouvelles routes proposées.

Le Ministère peut exiger toute autre information, par exemple des analyses de sol détaillées, les profils des lignes de centre, les pentes proposées, les sections transversales, le tracé des rues, etc., avant de présenter une recommandation à l'agent d'aménagement. Toute demande du MTI pour des précisions ou des révisions mineures au plan provisoire doit être formulée par un ingénieur professionnel autorisé ou un arpenteur-géomètre du Nouveau-Brunswick, selon le cas, et être soumise à un nouvel examen.

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure étudiera les rues proposées qui figurent sur le plan de lotissement provisoire en fonction des données fournies et de l'inspection de la propriété. Le ministère des Transports et de l'Infrastructure a trois possibilités :

- a) recommander l'emplacement proposé des rues figurant dans le plan provisoire;
- b) recommander l'emplacement proposé des rues figurant dans le plan, sous réserve des modalités et conditions annexées;
- c) rejeter l'emplacement proposé des rues et offrir d'autres solutions.

La Direction des services immobiliers du Ministère peut recommander l'approbation du plan provisoire à l'agent d'aménagement sous réserve de certaines conditions. Elle enverra ses commentaires à l'agent d'aménagement dans les quatre semaines à partir de la date où le plan provisoire est reçu. Le temps d'approbation peut dépasser cette estimation s'il y a de multiples révisions, des renseignements incomplets ou s'il faut renvoyer une demande.

## **4.2 Contenu obligatoire du plan provisoire**

La *Loi sur l'urbanisme* exige qu'un plan provisoire fournisse certains renseignements au sujet du lotissement proposé du terrain. Cette information doit être fournie pour que l'aménagement proposé soit étudié et évalué adéquatement. Plusieurs ministères utilisent l'information afin d'évaluer les possibilités générales de lotissement du secteur par rapport au tracé des rues, au lotissement futur du terrain ou des terrains attenants, aux problèmes actuels et futurs d'écoulement des eaux, aux intérêts des futurs propriétaires de lots et à l'état et à l'entretien des chemins actuels menant au lotissement proposé.



Le plan provisoire doit être préparé par un arpenteur-géomètre du Nouveau-Brunswick. Les plans ou croquis dessinés à la main ne sont pas acceptables.

En plus des dispositions de la *Loi sur l'urbanisme*, le ministère des Transports et de l'Infrastructure peut exiger les données suivantes pour faciliter l'évaluation :

- a) les profils et élévations qui peuvent être nécessaires pour déterminer la pente des routes actuelles et des nouvelles rues proposées, et l'emplacement des fossés de drainage nécessaires ainsi que les plans généraux de drainage et le sens de l'écoulement;
- b) les distances de visibilité d'arrêt et de virage au point d'accès des nouvelles rues jusqu'à la route actuelle, ainsi que les rues internes proposées; les distances de visibilité doivent figurer au plan provisoire ou en format de document;
- c) la géométrie de la ligne de centre et la largeur de l'emprise des rues publiques proposées;
- d) l'emplacement des lignes de surveillance actuelles, des terrains zonés à accès limité ou assujettis à une restriction d'usages semblable le long des routes principales;
- e) le profil, les dimensions réelles ainsi que les lignes foncières de la parcelle de terrain étant lotie par le promoteur;
- f) la description des surlargeurs de l'emprise de rue pour un remblai ou un déblai et le type de sol impliqué;
- g) l'identification, sur le plan, des zones susceptibles d'être inondées au printemps;
- h) une flèche nord magnétique ou nord de la grille marquée sur le plan ainsi que sur un petit plan repère;
- i) les utilisations des terres existantes et les propriétés immédiatement attenantes en indiquant les bâtiments, les champs, les cours d'eau, les rivières, les marais, les zones boisées et les zones susceptibles d'être inondées;
- j) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de l'arpenteur-géomètre du Nouveau-Brunswick ou de la personne qui a préparé le plan sous sa surveillance;
- k) le nom du propriétaire ou du promoteur du terrain loti, son adresse postale, son adresse courriel (selon le cas), son numéro de téléphone et le numéro d'identification de parcelle (NIP) pour le terrain dont le lotissement est proposé;
- l) la distance, en mètres, entre les lignes de centre les plus proches de la rue publique ou privée existante et les rues proposées;
- m) le rayon des virages, indiqué dans le plan provisoire;

- n) le nom du lotissement et le numéro de la phase doivent concorder avec toute phase précédente. Le nom du lotissement ne peut changer au cours du processus d'examen;
- o) pour l'accès proposé, donner la distance à partir d'un point de référence visible (entrée, chemin ou structure adjacente);
- p) la distance, en mètres, à partir de l'extrémité d'une courbe jusqu'à l'intersection de la rue avec une rue existante ou proposée ainsi que la longueur totale de chaque rue proposée;
- q) les dimensions de culs-de-sac et des aires de virage en T ou en tête de marteau;
- r) si elle est terminée au moment de la présentation du plan provisoire pour l'approbation, une étude d'écoulement pluvial acceptable accompagnée de plans de conception, préparés et estampillés par un ingénieur professionnel autorisé.

### **4.3 Normes des tracés de rues**

#### **4.3.1 Généralités**

La disposition, le caractère et l'emplacement de toutes les nouvelles rues doivent être conformes aux principes d'aménagement acceptables et doivent être envisagés par rapport aux rues actuelles et futures, aux conditions topographiques, à la sécurité du public, et à l'utilité et aux fins auxquelles le terrain est destiné. Les rues de lotissement proposées doivent être tracées, dans la mesure du possible, dans le prolongement d'autres chemins, soit dans le même lotissement, soit dans des lotissements attenants. Les rues dont la longueur dépasse la longueur maximum pourraient devoir s'éloigner de la CSR. Un cul-de-sac ne peut jamais dépasser 365 m, à moins d'une approbation contraire de l'ingénieur des transports régional (voir la section 4.3.4)

Le réseau de rues doit être intégré au réseau actuel de façon qu'il y ait au moins deux points d'accès à chaque rue. Le tracé des rues devrait être conçu pour exploiter le profil naturel du terrain afin d'assurer des déclivités de rue satisfaisantes et des lots à bâtir convenables, et à utiliser les conduites d'écoulement d'eau existantes ou d'écoulement ouvert des eaux pluviales. Les éléments naturels comme les terres humides, les cours d'eau, les arbres et les affleurements rocheux devraient être conservés, si possible, afin qu'ils puissent être intégrés au tracé pour rehausser l'aspect général de l'aménagement.

#### 4.3.2 Accès

Chaque lot, îlot ou autre parcelle de terrain d'un projet de lotissement doit donner sur une rue publique ou chemin public. La Commission de services régionaux (CSR) peut approuver une autre voie d'accès jugé utile à l'aménagement du terrain. La CSR peut établir des normes pour la construction ou la conception des rues privées ou des chemins d'accès.

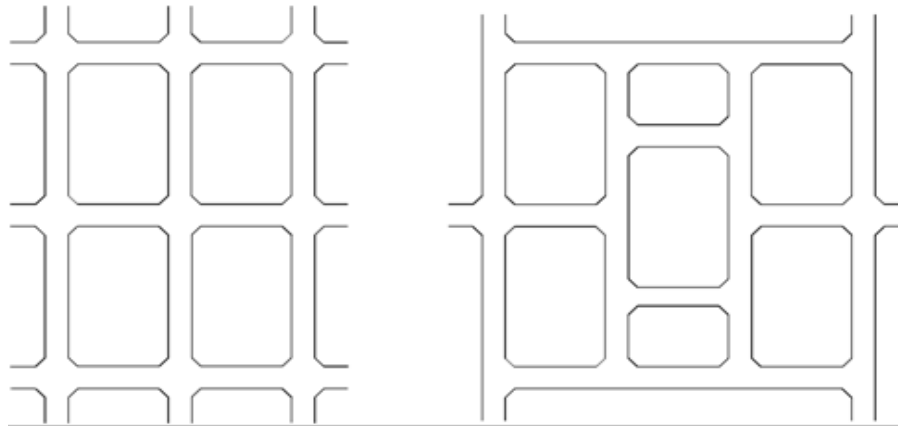
Lorsque le propriétaire accède au lotissement proposé par un chemin, une rue ou une autre voie d'accès, la personne sollicitant l'approbation du plan de ce lotissement doit veiller à modifier l'accès pour qu'il réponde aux mêmes normes que celles prescrites pour les rues du projet de lotissement.

Un permis d'accès doit être obtenu du ministre des Transports et de l'Infrastructure avant qu'une personne puisse construire, utiliser, ou permettre que soit utilisé un chemin privé, une entrée, une allée ou une barrière, ou un chemin municipal ou une rue municipale destiné à fournir l'accès à une partie d'une route non désignée comme route à accès limité ». Toutefois, conformément au paragraphe 39(2) de la *Loi sur la voirie*, « nul ne peut construire, utiliser [...] ou permettre que soit utilisé un chemin privé, une entrée, une allée ou une barrière, ou un chemin municipal ou une rue municipale destiné à fournir l'accès à une partie d'une route désignée comme route à accès limité, ou susceptible de fournir un tel accès ».

Lorsqu'un lotissement borde ou contient une emprise de chemin de fer ou une emprise de route à accès limité, le ministre des Transports et de l'Infrastructure peut exiger, dans le plan du lotissement, une rue à peu près parallèle à cette emprise de chaque côté, à une distance convenable pour l'utilisation adéquate du terrain mitoyen. Ces distances doivent être déterminées en tenant compte des exigences concernant les pentes d'approches et les viaducs futurs.

### 4.3.3 Grilles

Une grille comprend des rues droites reliées à angle droit à des intervalles réguliers comme l'indiquent les figures 4.3.3A et 4.3.3B. On peut modifier la grille en brisant certaines rues pour rompre la monotonie et donner un effet d'enclos.



**FIGURE 4.3.3A**

**FIGURE 4.3.3B**

Il faut prendre soin de déterminer si un aménagement en grille convient pour une communauté nouvelle ou rurale, là où la taille et le type d'habitations diffèrent de la grille traditionnellement utilisée comme plan d'aménagement urbain. L'utilisation de rues droites sur un terrain montagneux peut donner des pentes raides qui sont inconfortables et non souhaitables pour la marche et la conduite. Les dangers sur la route augmentent par suite de l'utilisation d'une grille, car la circulation n'est pas clairement définie. Les rues longues et droites ne sont pas esthétiques et exigent un regroupement des maisons et un aménagement paysager bien réfléchis pour rompre la monotonie du plan d'ensemble. Elles ne sont donc pas une bonne stratégie d'atténuation de la circulation.

Lorsqu'une grille ou le plan d'une grille modifiée est jugé adéquat, la longueur d'un îlot ne doit pas être inférieure à 120 m ni supérieure à 240 m, et doit avoir une profondeur minimale de deux lots. Le moins de maisons possible devraient être situées en face des rues de raccordement plus courtes.

#### 4.3.4 Culs-de-sac

Un cul-de-sac ou une rue « sans issue » est une courte rue ayant un accès uniquement à une extrémité. La rue se termine par une aire de virage temporaire ou permanente pour faciliter le virage des véhicules. L'aménagement d'un cul-de-sac ne donne pas de second accès à une voie publique et ne sera acceptable que si la topographie et les dimensions du terrain n'offrent pas d'autres possibilités d'aménagement.

La longueur maximale d'un cul-de-sac ne doit pas dépasser les capacités de lutte contre les incendies de la juridiction du service d'incendie. Un autre facteur est dû à la capacité du service d'incendie ou autre fournisseur de services d'urgence pour quitter rapidement le cul-de-sac en réponse à la prochaine urgence. La figure A1 (voir l'annexe A, page 47) est un exemple d'un cul-de-sac d'une longueur maximale de 365 mètres pour une rue publique à créer au Nouveau-Brunswick.

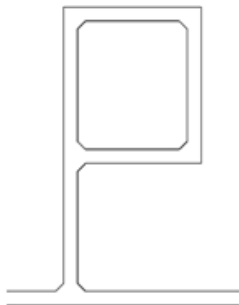
Un cul-de-sac permanent doit se terminer par une aire de virage circulaire dont le rayon minimal est de 25 m jusqu'à la limite de l'emprise, comme l'indique la figure A2 (voir l'annexe A, page 48). La pente maximale de l'aire de virage sera 3% le long de la ligne médiane de la voie de circulation. La surface de roulement doit avoir un rayon minimum de 18 m. Toutes les couches sont inclinées pour fournir une couronne de 3% par rapport à la ligne centrale vers son bord extérieur pour assurer un drainage adéquat de la route.

Un cul-de-sac temporaire peut se terminer par une aire de virage circulaire comme le montre la figure A3 (voir l'annexe A, page 49), ou par un intersection en T, ou par un intersection en T modifiée qui respecte les exigences de la figure A4 (annexe A, page 50) ou de la figure A5 (annexe A, page 51).

Les culs-de-sac temporaires ne peuvent être disposés d'une façon qui interfère avec les dimensions habituelles d'un terrain proposé. Un cul-de-sac ne doit pas être situé de façon que sa voie d'accès croise un chemin de fer ou un pont. La surface entière des culs-de-sac permanents et temporaires doit être revêtue sauf dans la situation indiquée à la figure A3 (annexe A, page 49), qui doit être préapprouvée par l'ingénieur régional des transports.

#### 4.3.5 Têtes de pipe

Une « tête de pipe » est une rue en boucle ayant la forme d'un « P », comme l'indique la figure 4.3.5 ci-dessous.



**FIGURE 4.3.5 : RUE EN TÊTE DE PIPE**

Les arrangements P-Loop ne fournissent pas un deuxième accès à une rue publique. Ils peuvent être acceptables uniquement si la topographie et les dimensions des propriétés n'offrent pas d'autres possibilités d'aménagement. L'accès futur aux propriétés adjacentes peut être fourni à partir de la partie "P" de la conception. Comme le montre la figure A6 (annexe A, page 52), la longueur de l'entrée doit être entre 120 et 180 m. L'intérieur de la tête de pipe doit contenir au moins quatre lots. Une tête de pipe ne doit pas être située de façon que sa voie d'accès croise un chemin de fer ou un pont.

#### 4.3.6 Croisement de rues

##### 4.3.6.1 Généralités

Les rues qui se croisent doivent, dans la mesure du possible, se rencontrer à un angle de 90 degrés. L'angle d'une intersection ne doit jamais être inférieur à 70 degrés ou supérieur à 110 degrés. Comme le montre la figure A7 (annexe A, page 53), cet alignement doit être maintenu sur une distance minimale de 50 m mesurée à partir de la ligne du centre de la route existante. Pour les intersections avec le lotissement proposé, cet alignement doit être maintenu sur une distance minimale de 25 m à partir de la ligne du centre. Lorsqu'une nouvelle rue donnant accès à un lotissement rejoint une route collectrice ou une route de grande communication assujettie à une ligne de surveillance, l'alignement de la nouvelle rue doit être maintenu à angle droit, dans la mesure du possible, sur une distance minimale de 25 m du point d'intersection de la ligne du centre de la nouvelle rue et de la ligne de surveillance de la route existante, comme le montre la figure A8 (annexe A, page 54).

#### 4.3.6.2 Espacement des intersections

La distance minimale entre une intersection proposée et une intersection existante, qu'elle soit située du même côté ou sur les côtés opposés de la route existante, dépend de la limite de vitesse affichée de la route existante, plus 10 km/heure, et ne peut être inférieure aux distances d'espacement selon la figure A9 (annexe A, page 55). Les intersections doivent être situées de façon à répondre aux normes de distance de visibilité pour les arrêts et les virages, décrites à la section 4.3.7 ci-dessous.

De façon générale, les intersections de plus de deux rues transversales et les intersections en Y doivent être évitées. Elles seront considérées uniquement dans des circonstances exceptionnelles.

#### 4.3.7 Normes pour la distance de visibilité

##### 4.3.7.1 Croisement de rues

Toutes les intersections doivent être situées de façon à assurer une distance de visibilité adéquate pour les arrêts et les virages dans les plans horizontal et vertical. La distance de visibilité pour les arrêts doit être mesurée à la hauteur de l'œil de 1,05 m dans le plan vertical et à la hauteur d'objet de 0,38 m. La distance de visibilité exigée pour les arrêts doit être déterminée à partir de tableau A11.1 (annexe A, page 57).

Lorsqu'une rue ou un chemin proposé croise une rue ou un chemin public existant, l'accès à l'entrée des lots d'angle doit se faire par la rue ou le chemin proposé, à moins que des restrictions de distance de visibilité n'exigent d'autres aménagements. L'accès à l'entrée ne doit pas être situé à moins de 15 m des limites de l'emprise de l'intersection ou de son prolongement à travers la rue.

La distance de visibilité pour les virages doit être mesurée à la hauteur de l'œil de 1,05 m dans le plan vertical et à la hauteur d'objet de 1,3 m. La distance de visibilité exigée pour les virages doit être déterminée à partir de tableau A11.2 (annexe A, page 57).

#### 4.3.7.2 Voies d'accès aux entrées privées

Les voies d'accès aux entrées privées résidentielles établies sur les routes locales et collectrices doivent fournir l'accès à un maximum de trois propriétés ou logements résidentiels et doivent répondre aux critères liés à la distance de visibilité d'arrêt. Les voies d'accès aux entrées privées résidentielles situées sur les routes de grande communication doivent répondre aux critères liés à la distance de visibilité d'arrêt et de virage. Les distances de visibilité d'arrêt et de virage doivent être mesurées selon la section 4.3.7.1.

Les voies d'accès aux entrées industrielles, commerciales, institutionnelles sur une route locale, collectrice ou de grande communication doivent répondre aux normes minimales précisées aux tableaux A11.1 et A11.2 (annexe A, page 57).

Une entrée privée qui donne accès à quatre propriétés ou logements résidentiels ou plus, est considérée voie d'accès privée et doit respecter les dispositions de la Directive sur les Points d'Accès du MTI (tableaux A11.1 et A11.2, annexe A, page 57). L'ingénieur régional des transports peut exempter le propriétaire d'une ferme ou d'un boisé de la norme de distance de visibilité si la voie d'accès doit servir sur une base saisonnière et qu'aucune autre voie d'accès raisonnable n'est disponible. Aucune voie d'accès ne doit être située près du faîte d'une colline ou à d'autres endroits où la vision du conducteur pourrait être obstruée. Toutes les entrées privées résidentielles doivent avoir une largeur de surface finie d'au moins six mètres. Une entrée industrielle ou commerciale doit avoir une largeur de surface finie maximale de douze mètres.

#### 4.3.7.3 Intersection d'une rue de lotissement et d'une route locale, collectrice ou de grande communication

Une rue de lotissement proposée qui croise une route collectrice ou locale ou de grande communication existante doit laisser la distance de visibilité minimale précisée aux tableaux A11.1 et A11.2 (annexe A, page 57). Les distances de visibilité d'arrêt et de virage doivent être mesurées selon les procédures décrites dans la section 4.3.7.1.



Un arpenteur-géomètre immatriculé du Nouveau-Brunswick ou un ingénieur professionnel ou une personne qualifiée sous leur supervision directe doit fournir un rapport d'inspection des distances de visibilité si l'accès proposé au lotissement croise une rue ou un chemin public. L'ingénieur régional des transports peut, le cas échéant, mener des vérifications d'inspection sur le chantier avec ces rapports.

#### 4.3.8 Lots, îlots et autres parcelles

Chaque lot, îlot et autre parcelle de terrain dans un lotissement proposé doit donner sur une rue publique. La dimension de chaque lot ou parcelle de terrain d'un lotissement doit répondre aux normes comme le montre au Tableau 4.3.8 ci-dessous:

<b>Service</b>	<b>Largeur minimale (m)</b>	<b>Profondeur minimale (m)</b>	<b>Superficie minimale (m<sup>2</sup>)</b>
Réseau d'égout et de distribution d'eau	18	30	540
Réseau d'égout seulement	23	30	690
Aucun réseau d'égout	54	38	4000

**Tableau 4.3.8 - Dimensions minimales des lots**

Les lots qui donnent sur plus d'une rue devraient être évités, sauf lorsqu'ils sont exigés en raison de la proximité des routes à accès contrôlé. Normalement, le lot devrait alors donner sur le chemin secondaire et, si possible, être isolé de la route à accès limité. Généralement, les lots résidentiels donnant sur deux rues, sauf pour les lots d'angle, ne devraient pas être approuvés si un autre tracé est disponible.

#### 4.3.9 Noms de rues

Les noms de rues proposés doivent respecter les normes sur les adresses de voirie de NB 911 et figurer sur le plan provisoire, pour être soumis à l'approbation du ministère de la Sécurité publique (NB 911). Le promoteur est responsable d'obtenir l'approbation pour tous les noms de rues proposés avant l'approbation du plan provisoire. Une fois approuvés, les noms de rues ne peuvent changer.

#### 4.3.10 Rues futures

La Commission de services régionaux recommande l'emplacement de rues futures pour offrir un accès adéquat aux phases d'aménagement d'un lotissement futur ou éviter de nuire à l'aménagement de propriétés adjacentes. Il faut prévoir une rue ou une rue Future à au moins tous les 240 mètres, sous réserve de l'approbation de la CSR, le long de la limite de la propriété d'un promoteur et de façon à ne pas nuire à l'aménagement futur des propriétés adjacentes. Il est interdit de réserver des bandes de terrain attenantes à une rue dans un lotissement proposé sauf si ces bandes sont dévolues à la Couronne.

Le ministre des Transports et de l'Infrastructure ne donnera pas son assentiment à un projet de lotissement avant que le promoteur ait construit toutes les rues futures, figurant sur le plan de lotissement précédent ou attendant, qui assurent l'accès à l'aménagement proposé. Le promoteur peut soit construire les rues précédentes ou les rues futures adjacentes, soit déposer un cautionnement garantissant leur construction conformément aux normes minimales.

## **5.0 PHASE DE CONCEPTION ET DE DRAINAGE D'UN LOTISSEMENT**

### **5.1 Approbation de la conception des lotissements**

Lorsque l'agent d'aménagement a approuvé le plan provisoire, le promoteur peut préparer les plans de conception, les plans de drainage et le rapport d'écoulement. Ces documents doivent être soumis à l'examen de la Direction des services immobiliers. Les plans de conception et de drainage doivent répondre à toutes les conditions et tous les renseignements décrits dans l'approbation du plan provisoire. Le personnel du MTI déterminera le caractère acceptable de l'information selon les dispositions prévues dans le présent document sur les normes minimales, les *Devis types* du Ministère et le *Manuel de gestion de l'environnement*. Les commentaires issus de l'examen seront envoyés à l'ingénieur consultant et un exemplaire sera transmis au promoteur. L'ingénieur consultant examinera les commentaires du MTI et apportera toutes les modifications requises à la conception et au drainage. Lorsque le personnel du MTI aura jugé que tous les critères de conception et de drainage sont acceptables, le promoteur sera officiellement avisé que les plans sont approuvés en vue de la construction.

### **5.2 Conception des rues**

#### **5.2.1 Alignement horizontal et vertical**

Toutes les rues de lotissement doivent avoir un rayon de courbure horizontale minimum de 90 m et doivent avoir un dévers correspondant aux valeurs établies au tableau 5.2.1 ci-dessous. Les deux tiers du dévers doivent être aménagés avant et après la courbe. La distance de la ligne centrale entre les contre-courbes dos à dos doit être d'au moins 15 m.

<b>Rayon de la courbe (m)</b>	<b>Dévers (m/m)</b>
7000	CN (couronne normale)
900	CN
800	0.030
100	0.030
90 (rayon min.)	0.032

**TABLEAU 5.2.1 : DÉVERS DANS LES COURBES HORIZONTALES**  
**(LIMITES DE VITESSE AFFICHÉE = 50 km/h)**

Pour une rue de lotissement, la longueur d'une courbe verticale concave ou convexe ne doit pas être inférieure aux valeurs minimales indiquées dans la figure A12 (annexe A, page 58) pour une vitesse de référence de 50 km/h. Les courbes convexes verticales doivent avoir un coefficient K minimum de 6. Les courbes concaves verticales doivent avoir un coefficient K minimum de 11. Si le promoteur ne peut obtenir le coefficient K minimum recommandé pour une courbe concave qui mène à une intersection, le promoteur est responsable des coûts associés à l'installation de lampadaires à l'intersection.

### 5.2.2 Largeurs des rues

L'emprise d'une rue de lotissement doit avoir une largeur minimale de 24 m. Lorsque, entre autres, la topographie du terrain et la nature du sol l'exigent, une largeur supplémentaire de l'emprise doit être allouée pour les talus avant, les fossés et les talus arrière pour les déblais et les remblais les plus importants. Le haut de la base doit avoir une largeur de surface finie d'au moins dix mètres. Concevoir les sections transversales pour que l'espacement régulier ne dépasse pas 25 m, à une échelle de 1:100 sur le plan horizontal et vertical. Les limites de l'emprise doivent être indiquées dans les sections transversales, dont les largeurs supplémentaires requises dans les zones à excès de déblais et de remblais. Les limites de l'emprise aux intersections de rues doivent correspondre à la figure A10 (annexe A, page 56) à moins d'une approbation contraire du ministère des Transports et de l'Infrastructure.

### 5.2.3 Déclivités

Les déclivités de rue dans un lotissement proposé ne doivent pas dépasser 8 %. Les limites de déclivité des intersections de rue doivent être plus strictes parce que le risque d'accident est plus élevé. Comme le montre la figure B3 (annexe B, page 62), là où deux rues se croisent, la déclivité du chemin secondaire doit être conforme à la pente transversale du chemin principal sur une distance de vingt mètres au-delà de la surface de roulement du chemin principal. Toutefois, la déclivité du chemin secondaire ne doit pas dépasser 5 % à l'intérieur de vingt mètres du bord de la surface de roulement du chemin principal.

Toutes les rues proposées dans l'aménagement proposé doivent correspondre à la figure B1 (annexe B, page 60). À moins que la pente doive rencontrer le niveau de l'intérieur d'un ponceau transversal, les fossés ouverts ne doivent pas avoir une déclivité dépassant 8 %.

La pente minimale du fossé doit être de 1 %. Toutes les pentes de remblai doivent présenter un rapport horizontal-vertical de 2:1 ou être moins inclinées, comme le montre la figure B1 (annexe B, page 60), sauf indication contraire de l'ingénieur régional des transports. Les pentes de trois mètres de profondeur ou plus nécessitent l'installation d'une glissière de sécurité.

### **5.3 Étude et conception de drainage**

#### **5.3.1 Étude de drainage**

Le plan général de drainage d'un lotissement proposé, y compris l'emplacement des servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement doivent figurer sur le plan de conception. L'étude et le plan de drainage des eaux pluviales doivent être effectués par un ingénieur professionnel immatriculé. Sauf autorisation écrite de l'ingénieur régional des transports pour les méthodes de drainage et les lotissements les plus usuels, aucune exception ne sera accordée.

L'étude de drainage détermine les tendances actuelles d'écoulement des eaux dans le terrain de lotissement proposé et les zones attenantes. Le plan de drainage sert d'évaluer l'écoulement de drainage en raison de l'impact de la construction d'un nouveau lotissement ou de l'ajout à un lotissement existant. Lors de l'examen des nouveaux rapports de drainage liés au nouveau lotissement, il faudra tenir compte des points suivants :

- Les fossés en bordure de route sont conçus pour transporter l'eau pluviale loin de la route et ne servent pas de conduite pour l'écoulement rural ou comme un moyen d'atténuer les flux post-développement;
- L'eau qui entre dans un lotissement ou qui en sort doit être confinée à une servitude de services municipaux (SSM) et être acheminée vers un cours d'eau naturel cartographié existant;
- Il doit n'y avoir aucun effet négatif sur toute l'infrastructure ou toutes les propriétés existantes;
- Le drainage doit être conçu pour assurer aucune augmentation nette de pré-développement à l'évacuation des eaux pluviales post-développement au cours d'eau récepteurs pendant les débits de pointe;

- autre méthode d'atténuation, par exemple des bassins de rétention, pourraient être approuvés selon les exigences de conception minimales utilisées par le Ministère (voir l'annexe C, pages 65 à 69);
- La capacité hydraulique des ponceaux doit faire partie du plan de drainage;
- Si l'on estime que des débits concentrés atténués jusqu'aux débits préalables à l'aménagement présentent un risque éventuel pour l'entretien des fossés, des chemins ou de l'infrastructure, d'autres mesures d'atténuation sont requises.

Toutes les notes de conception, tous les calculs et tous les dessins utilisés dans l'étude de drainage doivent être estampillés par un ingénieur professionnel et être soumis à l'examen de la conception et du drainage du lotissement du MTI. Les dessins avec vue en plan doivent faire figurer les noms de rues approuvés et les entrées, les sorties d'écoulement ainsi que le sens de l'écoulement. Toutes les directions doivent être indiquées dans les vues en plan. Les dessins avec vue en plan doivent également indiquer les dimensions et le type de tous les ponceaux au sein du lotissement, dont les ponceaux d'entrée privée. Les cours d'eau cartographiés et le bassin d'écoulement doivent être délimités sur une carte d'orthophoto d'une échelle de 1:10 000 ou plus du lotissement ou à partir d'autres données d'élévation inscrites (par exemple LiDAR ou relevé sur le terrain) suffisantes pour produire des courbes de niveau au maximum intervalle d'un mètre.

### 5.3.2 Servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement

Toutes les servitudes de services municipaux aux fins d'écoulement traversant des terrains attenants à ceux du promoteur doivent être acquises par ce dernier et concédées à la Couronne. Elles doivent avoir une largeur minimale de dix mètres.

Lors du lotissement du terrain, les modifications de drainage existant ne doivent pas être modifiés car les perturbations majeures pourrait provoquer l'érosion, l'envasement et des dommages aux systèmes d'approvisionnement en eau existants et aux terrains attenants. Aucun cours d'eau ne doit être obstrué et aucun bassin ou marais ne peut être rempli de façon à modifier l'écoulement des eaux pluviales sans l'approbation du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux et de l'ingénieur régional des transports.

Lorsqu'un cours d'eau traverse un lotissement, le promoteur doit respecter le tampon de 30 m, à moins qu'il ne soit stipulé dans un permis WAWA. Lorsque le drainage entre dans un lotissement, le promoteur doit fournir une caractéristique de drainage dans un SSM construit pour contenir le flux et minimiser l'érosion. Lorsque le drainage est augmenté en raison du lotissement, le débit net augmenté doit être atténué pour tenir compte des taux de pré-lotissement.

L'emplacement de la servitude de services municipaux peut être modifié une fois que le Ministère aura évalué l'analyse d'écoulement fournie par l'ingénieur consultant. **En aucun cas, un cours d'eau ne pourra être dévié vers un fossé de lotissement ou longer ce dernier.**

Les fossés de drainage doivent être bien inclinés et être laissés dans un état jugé acceptable par l'ingénieur régional des transports. Le promoteur doit construire tous les fossés de décharge et suivre les lignes directrices du *Manuel de gestion de l'environnement* du ministère des Transports et de l'Infrastructure pendant et après les travaux de construction.

Généralement, on ne doit pas utiliser des tuyaux pour la décharge des fossés. Les pentes de remblai doivent présenter un rapport horizontal-vertical de 2:1 ou être moins inclinées, sauf indication contraire de l'ingénieur régional des transports. La pente transversale des fossés de décharge doit être d'au moins 1 % à partir du chemin.

### 5.3.3 Bassins d'atténuation

Les bassins d'atténuation devraient être utilisés pour atténuer les flux post-développement à des flux de pré-développement lorsque les autres méthodes d'atténuation sont prohibitives. Dans ces situations, les bassins d'atténuation doivent être conçus par un ingénieur professionnel et cadrer avec les exigences minimales du MTI pour la conception et la construction de bassin d'atténuation et bassin de rétention secs dans des lotissements ruraux. Voir l'annexe C, page 69 pour les critères de conception d'atténuation.

#### 5.3.4 Égouts pluviaux

Si la topographie d'un lotissement proposé entraîne des déclivités excessives ou un risque d'érosion du sol, l'installation d'un égout pluvial, d'une bordure et d'un caniveau peut être exigée pour atténuer l'écoulement ou l'érosion excessifs. Le système d'égouts pluviaux doit être conçu et agréé par un ingénieur professionnel. Dans ce cas, le promoteur devra demander un permis d'usage routier (PUR).

### 5.4 Ponceaux

#### 5.4.1 Généralités

La dimension des ponceaux doit être déterminée par le potentiel du bassin hydrographique plutôt que par celui d'un petit aménagement isolé. Tous les ponceaux doivent être conçus pour un  $Q_{100} + 20\%$  écoulement ayant un diamètre intérieur minimal comme indiqué ci-dessous et être installé conformément aux spécifications du fabricant de tuyau.

Tous les ponceaux doivent être constitués d'un tuyau de béton armé, d'un tuyau en métal ondulé recouvert d'aluminium d'une épaisseur de 2,8 mm ou d'un tuyau de plastique en polyéthylène ondulé (PE) avec surface intérieure lisse, conforme à la norme CAN/CSA B182.6 et une rigidité minimale de 320 kPa, conforme à l'essai ASTM D2412, ou une conduite en polychlorure de vinyle (PVC) DR minimum de 28, conformément à la norme CAN/CSA B182.1 ou B182.2. Un mur nain doit être installé pour alourdir l'entrée pour empêcher l'eau de couler sous le ponceau ou autour de tous les tuyaux de 1200 mm de diamètre ou plus. Des ponceaux avec des diamètres compris entre 900mm et 1200mm doivent être vérifiés pour la flottabilité. L'ingénieur régional doit être consulté pour savoir si les ponceaux ont besoin d'un mur nain. À noter que les approbations du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux pourraient également être requises.

#### 5.4.2 Ponceaux d'entrée de lotissement

Le promoteur doit installer des ponceaux d'entrée, comme détaillé dans la conception des ponceaux à la page 66, ayant un diamètre intérieur minimal de 600 mm pour les routes / rues rejoignant une autoroute désignée existante avec un nouveau lotissement, comme le montre la figure B4 (voir l'annexe B, page 63).



#### 5.4.3 Ponceaux transversaux

Le promoteur doit installer des ponceaux transversaux, comme détaillé dans la conception des ponceaux à la page 66, ayant un diamètre intérieur minimal de 600 mm lorsque l'écoulement adéquat de l'aménagement proposé l'exige, comme le montre la figure B4 (voir l'annexe B, page 63).

#### 5.4.4 Ponceaux d'entrée privée

L'installation de tous les ponceaux d'entrée privée donnant accès aux lots individuels dans un projet de lotissement est de la responsabilité des propriétaires de lots. Ceux-ci doivent être installés conformément aux spécifications du fabricant de tuyaux et également en conformité avec la Directive sur les Points d'Accès du ministère des Transports et de l'Infrastructure. Voir Figure B5 (Annexe B, page 64).

### 5.5 Lotissements viabilisés

Lorsque l'installation d'un réseau de distribution d'eau ou d'égouts sanitaires domestiques est proposée pour assurer ce service aux lots du lotissement, le ministre des Transports et de l'Infrastructure ne doit pas approuver le plan de lotissement avant que les dispositions de la *Loi sur l'urbanisme* aient été respectées. Une rue résidentielle locale viabilisée doit répondre aux normes établies dans la figure B2 (voir l'annexe B, page 61). Dans ce cas, le promoteur devra demander un permis d'usage routier (PUR).

### 5.6 Permis environnementaux

Si des travaux de construction doivent avoir lieu dans les 30 mètres d'un cours d'eau ou d'une terre humide, un permis de modification d'un cours d'eau ou d'une terre humide sera requis en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'eau*. Le promoteur est responsable d'obtenir le permis auprès du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux. Le promoteur est également responsable d'avoir du personnel qualifié sur place pendant la construction pour superviser les mesures de contrôle de qualité et veiller à ce que les conditions prévues au permis de modification d'un cours d'eau ou d'une terre humide soient respectées en tout temps. Si les travaux touchent une terre humide de plus de deux hectares, une étude d'impact sur l'environnement (EIA) pourrait également être requise.

## **6.0 PHASE DE CONSTRUCTION DU LOTISSEMENT**

### **6.1 Inspections et approbations de la construction**

Une fois que le plan provisoire est approuvé par l'agent d'aménagement et que les plans de conception et de drainage auront été approuvés par le ministère des Transports et de l'Infrastructure, le promoteur peut passer à la construction des rues et aux travaux connexes. Le chantier de construction doit respecter toutes les exigences du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux (MEGL) et celles décrites dans le *Manuel de gestion de l'environnement* du MTI.

Le promoteur doit obtenir les services d'un ingénieur consultant, qui agira en tant qu'inspecteur du promoteur responsable de mener les contrôles de routine et des inspections de contrôle de la qualité pendant la construction, pour veiller à ce que tous les travaux respectent ou dépassent les normes minimales du MTI. L'ingénieur consultant devra fournir de la documentation estampillée qui garantit la conformité aux normes du MTI. La documentation doit être présentée sous la forme prescrite par l'ingénieur régional des transports. Avant d'entamer la construction, le promoteur doit communiquer avec l'ingénieur régional des transports et remettre le calendrier des travaux de construction proposé au MTI. Il ou elle doit donner le nom et les coordonnées de l'ingénieur consultant du promoteur. On considère que l'ingénieur consultant assume les pouvoirs et les responsabilités au nom du promoteur.

L'ingénieur régional du transport doit effectuer des inspections périodiques d'assurance de la qualité pendant la construction. Le promoteur sera responsable d'aviser l'inspecteur du MTI du progrès des travaux, pour que les inspections puissent être effectuées pendant les phases critiques de la construction. Le MTI se réserve le droit d'inspecter les travaux en tout temps durant la construction ou après. Tout problème qui aura été détecté lors de l'assurance de la qualité ou du contrôle de la qualité devra être corrigé par le promoteur. L'ingénieur régional des transports doit rédiger le rapport final d'inspection et en remettre copie au promoteur et à la Direction des services immobiliers.

## 6.2 Calendrier des travaux de construction

Afin de permettre l'inspection et l'approbation par l'ingénieur régional des transports, la période d'achèvement de la construction des rues et des travaux connexes dans un lotissement est du 1<sup>er</sup> juin au 30 novembre de chaque année. **Toute construction proposée entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 31 mai peut uniquement être autorisée si l'ingénieur régional des transports le juge opportun.**

## 6.3 Construction des rues

### 6.3.1 Défrichage

La pleine largeur de l'emprise doit être débarrassée de tous les arbres, billots, arbustes, déblais ou autres matières périssables sauf indication contraire du ministère des Transports et de l'Infrastructure. Il est strictement interdit d'enterrer des buissons, des arbres, des branches ou autres matières périssables dans l'assiette de route. Les débris doivent être retirés du chantier et éliminés de façon satisfaisante. En général, il est interdit de couper et de brûler les matières sauf approbation contraire du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux et du ministère des Ressources naturelles. Tout le bois récupérable qui peut être vendu doit être enlevé de l'emprise avant l'achèvement et l'inspection finale de la rue.

### 6.3.2 Essouchement

Toutes les racines, les souches et autres matières organiques doivent être enlevées sur toute la largeur de l'emprise et éliminées de façon satisfaisante. Dans les parties en remblai, les racines et les souches dans un périmètre de deux mètres de la sous-fondation doivent être enlevées et éliminées selon les directives de l'ingénieur régional des transports. Aucun matériau enlevé pendant l'essouchement ne doit être enfoui dans l'assiette de la route.

### 6.3.3 Terrassement

Le terrassement comprend l'excavation et la pose du matériau dans les limites de l'emprise ou l'élimination des déblais à l'extérieur de l'emprise ainsi que la préparation et la construction de l'assiette de la route, des pentes du talus, des fossés latéraux, des tranchées, des cours d'eau, des saignées, des approches aux routes d'intersection et des entrées privées.

La largeur de l'excavation au niveau de la sous-fondation et l'inclinaison des pentes latérales sont celles exigées par l'ingénieur régional des transports. Tous les déblais et les banquettes doivent être profilés pour être conformes aux lignes et aux pentes approuvées par l'ingénieur régional des transports. Le profilage doit être effectué à mesure que le talus ou l'excavation progresse afin que l'écoulement de surface soit assuré en tout temps. Le drainage de la sous-fondation doit être fait avant le placement de matériaux d'emprunt emprunt, toute couche inférieure ou tout matériau de base. Toute mollesse dans l'assiette de route à toute étape de la construction doit être examinée et corrigée par le promoteur, peu importe la nature.

L'excavation dans le roc solide doit être effectuée conformément aux normes établies dans les *Devis types* du ministère des Transports et de l'Infrastructure. L'excavation dans le roc solide ou un emprunt de qualité A/A1 approuvé par l'ingénieur régional de transports doit être effectuée en couches de tout au plus 300 mm et compactée à au moins 95 % de la densité sèche maximum de l'ASTM D-698 ou D-4253, déterminée par l'un des tests suivants de l'ASTM : D-1556, D-2167 ou D-2922. Les rapports d'essais de compactage doivent être présentés par l'ingénieur consultant sur demande de l'ingénieur des transports régionaux. Du matériau d'emprunt de qualité A/A1 doit être utilisé pour les 400 mm du dessus du remblai avant la sous-fondation et lorsqu'une sous-excavation est nécessaire.

Dans les zones non essouchées, les marais et les terrains accidentés, la couche initiale d'une banquette doit être posée selon les directives de l'ingénieur régional des transports. Les grosses pierres et les matériaux non convenables doivent être éliminés de l'assiette de la route afin que cette dernière soit laissée dans un état acceptable.

#### 6.3.4 Couche inférieure en agrégats

Toutes les rues doivent être dotées d'une couche inférieure en agrégats, d'au moins 300 mm d'épaisseur, compactée à 95 % de la densité sèche maximale (voir la section 6.3.3, Terrassement). Il peut s'agir de gravier tout venant, de gravier concassé ou de roche de carrière, et les particules doivent être propres, dures et non enrobées. L'utilisation de grès est habituellement interdite et doit être approuvée à l'avance par l'ingénieur régional des transports. Les matériaux ne peuvent contenir d'impuretés, comme des morceaux d'argile qui entraîneraient la détérioration de la couche inférieure. Le matériau de la couche inférieure en agrégats doit respecter les normes établies dans les *Devis types* du MTI, point 203, et respecter les limites de déclivité et les exigences de propriété établies au point 201 de ces devis.

### 6.3.5 Fondation supérieure en agrégats

La fondation supérieure en agrégats de toute rue doit avoir une épaisseur minimale de 150 mm de gravier ou pierres concassés de 31,5 mm. Elle doit être compactée à 95 % de la densité sèche maximale (voir la section 6.3.3, Terrassement).

Le promoteur est responsable de placer 150 mm de la fondation supérieure en agrégats avant que les approbations énoncées à la section 7 de ces normes ne soient accordées. Le promoteur doit placer 25 mm de plus pour les pertes ou la finition juste avant d'appliquer la surface qui porte l'enduit superficiel. Le promoteur sera responsable d'apporter toute réparation à la couche de base de 150 mm entraînée par de la contamination ou l'orniérage et de toute réparation à l'enduit superficiel entre la première et la deuxième couche. Par ailleurs, le promoteur peut déposer un cautionnement pour les 25 mm additionnels de la fondation supérieure en agrégats et les quantités pour protéger contre la contamination de la couche de base ou les dommages de la surface tous temps. Toutes les quantités de protection doivent être déterminées par l'ingénieur régional des transports selon son inspection de la construction.

La fondation supérieure en agrégats doit avoir une largeur de surface d'au moins 10 m. Le matériau de la fondation supérieure en agrégats doit respecter les normes établies dans les *Devis types* du MTI, point 203, et respecter les limites de déclivité et les exigences de propriété établies au point 203 de ces devis.

### 6.3.6 Surface de roulement

Toutes les rues doivent être recouvertes de pierres concassées bitumées sur une largeur de surface d'au moins 7,3 m. Les travaux de revêtement doivent être effectués selon les indications de l'ingénieur régional des transports. Autrement, le promoteur peut choisir d'avoir recours au Ministère pour l'application de pierres concassées bitumées en accordant un cautionnement à cette fin. Pour ces surfaces, un traitement de scellage double est effectué dans la première année, suivi d'un second traitement l'année suivante. Pour les lotissements ruraux, l'application de pierres concassées bitumées est le choix privilégié pour une surface tous temps appliquée sur la fondation supérieure en agrégats; cependant, le promoteur peut choisir d'appliquer de l'asphalte selon les spécifications de l'ingénieur régional des transports.

### 6.3.7 Glissières de sécurité et poteaux

Les glissières de sécurité et poteaux de panneaux doivent être installés aux endroits précisés par le ministère des Transports et de l'Infrastructure. Les glissières de sécurité et ses poteaux doivent figurer dans les plans d'ingénierie. Les poteaux des glissières doivent être robustes, exempts de moisissures et être composés d'érable, de bouleau ou de hêtre. Avant d'être traités sous pression, les poteaux doivent être incisés sur leurs quatre côtés puis séchés jusqu'à leur point de saturation, qui correspond à une teneur en humidité de 25 % à 30 %, mesurée à une profondeur de 25 mm. À la demande du ministère des Transports et de l'Infrastructure, le promoteur doit soumettre ce qui suit :

- Le nom du produit et les spécifications du fabricant concernant le produit de préservation à appliquer sur les poteaux de glissières.
- Le certificat du fabricant attestant que les matériaux fournis sont conformes ou supérieurs aux exigences spécifiées dans les documents contractuels.

Les glissières de sécurité et ses poteaux doivent être conformes aux critères relatifs aux matériaux et à l'installation précisés dans les *Devis types* du ministère des Transports et de l'Infrastructure. Les coûts d'installation des glissières de sécurité et de ses poteaux doivent être assumés par le promoteur tel que requis.

### 6.3.8 Agent d'adhésivité pour opérations de paillage et d'ensemencement hydraulique

Le promoteur doit prévoir le paillage et l'ensemencement hydraulique selon les *Devis types* du MTI du N.-B., sections 614 à 616, ou selon les indications de l'ingénieur régional des transports.

## 6.4 Changements aux plans approuvés relatifs à la conception ou au drainage

S'il devient nécessaire de s'éloigner des plans approuvés relatifs à la conception ou au drainage en raison de circonstances imprévues après le début de la construction, le promoteur ou l'ingénieur consultant doit en aviser par écrit l'ingénieur régional des transports. À l'approbation écrite de l'ingénieur régional des transports, le consultant doit revoir les plans de conception ou de drainage, selon le cas, et l'envoyer à l'ingénieur régional des transports et à la Direction des services immobiliers.

**Remarque :** Toutes les couches désignées dans cette section doivent avoir une pente transversale de 3 %. La surface finie doit être inclinée conformément aux normes de la section 5.2.1 sur les courbes horizontales.

## 7.0 PHASE FINALE DE L'APPROBATION DU LOTISSEMENT

### 7.1 Exigences aux fins d'approbation

Le promoteur doit respecter les exigences suivantes aux fins d'approbation du lotissement :

- a) La Commission de services régionaux a approuvé le plan provisoire.
- b) Tous les noms de rue ont été approuvés par le ministère de la Sécurité publique.
- c) Tous les plans de conception et de drainage ont été approuvés par le ministère des Transports et de l'Infrastructure.
- d) Le promoteur a terminé la construction de toutes les infrastructures de drainage.
- e) Les rues ont été construites jusqu'à la couche supérieure, dont les aires circulaires.
- f) L'ingénieur consultant a fourni, signé et scellé les documents qui attestent que les rues ont été construites selon les plans approuvés.
- g) L'ingénieur régional des transports a inspecté et approuvé le travail et recommande que le MTI soit prêt à accepter les nouvelles rues.
- h) Le promoteur a déposé un cautionnement auprès du ministère des Transports et de l'Infrastructure pour :
  - i). les coûts associés à l'application d'une surface tous temps (pierres concassées bitumées ou asphalte) aux rues des lotissements;
  - ii). la fabrication et l'installation de tous les panneaux de signalisation et les noms de rue dans le lotissement (tous les panneaux seront fabriqués et placés par le MTI);
  - iii). tous les montants requis pour veiller à ce que le chantier de construction respecte toutes les exigences du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux (MEGL) et celles décrites dans le *Manuel de gestion de l'environnement* du MTI;
  - iv). tous les montants requis en guise de cautionnement contre la contamination de la couche de base avant d'appliquer la couche tous temps, dont 25 mm additionnels de matériau;
  - v). tous les montants requis en guise de cautionnement contre les dommages à la surface tous temps pendant la construction qui suivra;



- vi). tout besoin de construction en suspens selon les normes minimales et celles de l'ingénieur régional des transports;
- vii). toute opération de paillage et d'ensemencement hydraulique pour assurer la stabilité des sols exposés.

## **7.2 Approbation du ministre des Transports et de l'Infrastructure**

Le promoteur a un an à compter de la date de l'approbation par l'agent d'aménagement ou de la réapprobation du plan provisoire pour déposer le plan définitif au bureau d'enregistrement. Une version préliminaire du plan final doit être soumise à l'agent du développement et à la Direction des services immobiliers avant que toutes les signatures nécessaires soient obtenues. La Commission de services régionaux et le Ministère peuvent se consulter relativement au format et aux exigences du plan de lotissement final. La Commission de services régionaux doit transmettre ces exigences au promoteur et à l'arpenteur-géomètre en préparation du plan final.

Après l'approbation du version préliminaire du plan, l'arpenteur-géomètre peut ensuite préparer le plan final, signer et sceller le plan et attester que toutes les normes de l'Association des arpenteurs-géomètres du Nouveau-Brunswick ont été respectées. Toutes les signatures requises liées au plan doivent avoir été obtenues avant que ce dernier ne soit soumis à la Commission de services régionaux.

Le ministre des Transports et de l'Infrastructure n'approuvera pas le plan final avant que les exigences ci-dessus n'aient été respectées, que toutes les signatures réglementaires n'aient été apposées et que la Commission de services régionaux n'ait recommandé par écrit que le ministre approuve le plan final. La Direction des services immobiliers rédige un compte rendu au ministre des Transports et de l'Infrastructure pour lui indiquer que toutes les exigences ont été respectées, assure qu'un cautionnement pour le reste de la construction a été reçu et que le ministre peut approuver le plan.

Après l'approbation du ministre, le plan est transmis à la Commission de services régionaux. L'agent du développement estampille son approbation finale sur tous les exemplaires du plan et les envoie au promoteur. Le plan doit être déposé au bureau de l'enregistrement dans l'année qui précède l'approbation de l'agent d'aménagement.

Le processus d'enregistrement concède à la Couronne les rues publiques et les servitudes de services municipaux. Les servitudes de services publics appartiennent aux entreprises de services publics indiquées sur le plan et les numéros d'identification de parcelle (NID) sont attribués aux lots. Une fois ces étapes terminées, le promoteur peut vendre les lots. Le bureau de l'enregistrement transmettra un exemplaire du plan homologué aux ministères et aux entreprises de services publics dont les signatures figurent au plan.

### **7.3 Approbation finale des lotissements**

Le promoteur a le choix de se charger directement de l'application de la surface tous temps ou de faire revêtir les rues de pierres concassées bitumées par le ministère des Transports et de l'Infrastructure. Le revêtement de pierres concassées bituminées sera effectué lorsque 70 % des lots du lotissement seront construits ou après une période de deux ans (selon la première éventualité). Il faut attendre au moins un hiver avant de revêtir les rues de pierres concassées bitumées.

L'ingénieur régional des transports doit préparer une estimation des fonds du cautionnement associés à tous les travaux de construction restants décrits à la section 7.1 et en avisera le promoteur et la Direction des services immobiliers. L'estimation du cautionnement sera accompagnée des conditions de l'approbation finale, comme le revêtement en pierres concassées bitumées, la signalisation, l'éclairage, la stabilisation de la pente, etc. Si le promoteur choisit de demander au Ministère de s'occuper du revêtement en pierres concassées, les fonds du cautionnement seront utilisés à cette fin. Il appartient toujours au promoteur d'effectuer les travaux additionnels pour lesquels des cautionnements sont conservés. Si le promoteur n'a pas achevé tous les travaux de construction requis dans les trois ans suivant le dépôt du plan juridique final, d'autres fonds du cautionnement alloués à cette fin seront confisqués à MTI.

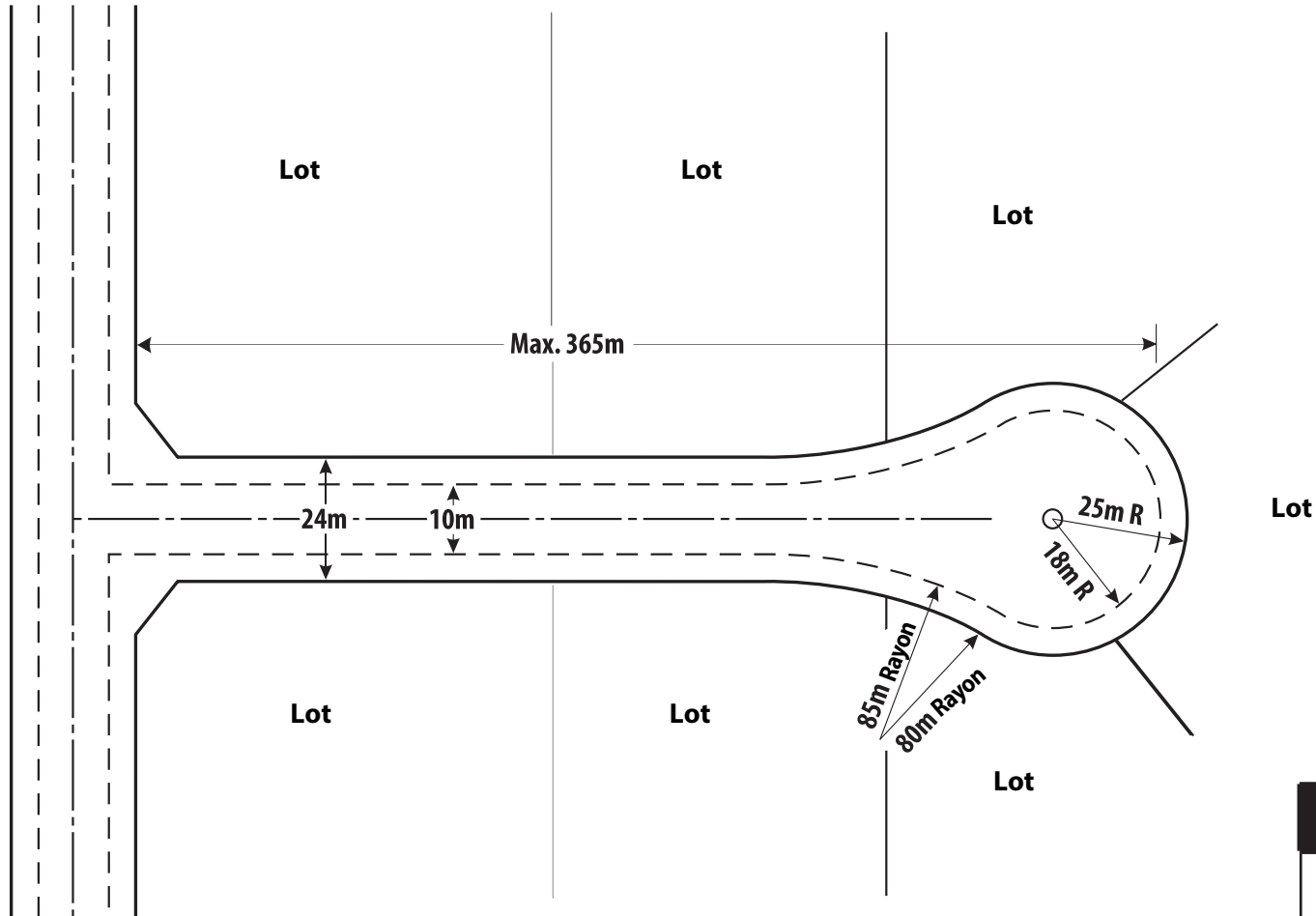
Le promoteur doit envoyer le document du cautionnement à la Direction des services immobiliers. Le Ministère acceptera les cautionnements seulement sous forme de traite bancaire ou d'un chèque certifié, à l'ordre du ministre des Finances. La Direction des services immobiliers sera responsable de gérer les fonds du cautionnement.

Le promoteur est responsable de remplacer tout matériau contaminé de la fondation supérieure en agrégats avant de recouvrir la ou les rues de pierres concassées bitumées, peu importe qui applique ce type de revêtement. Le promoteur devra également maintenir ou améliorer toutes les exigences de protection environnementale jusqu'à ce que le processus de construction soit fini.

L'ingénieur régional des transports avisera le promoteur lorsque toute la construction sera terminée et approuvée. S'il reste des fonds dans le cautionnement, la Direction des services immobiliers remettra le solde au promoteur à la demande de l'ingénieur régional des transports. Enfin, les dossiers du Ministère seront mis à jour pour refléter l'ajout de nouvelles rues à son réseau routier.

## **ANNEXE A**

### **VUES PLANIMETRIQUES**



- Note:**
1. Consulter l'Ingénieur Régional de la Voirie pour les servitudes de services municipaux, les dimensions des tuyaux et des matériaux de construction.
  2. Une rue future donnant accès à des propriétés adjacentes ne doit pas être utilisé pour prolonger la longueur maximale d'un cul-de-sac

### Normes minimales

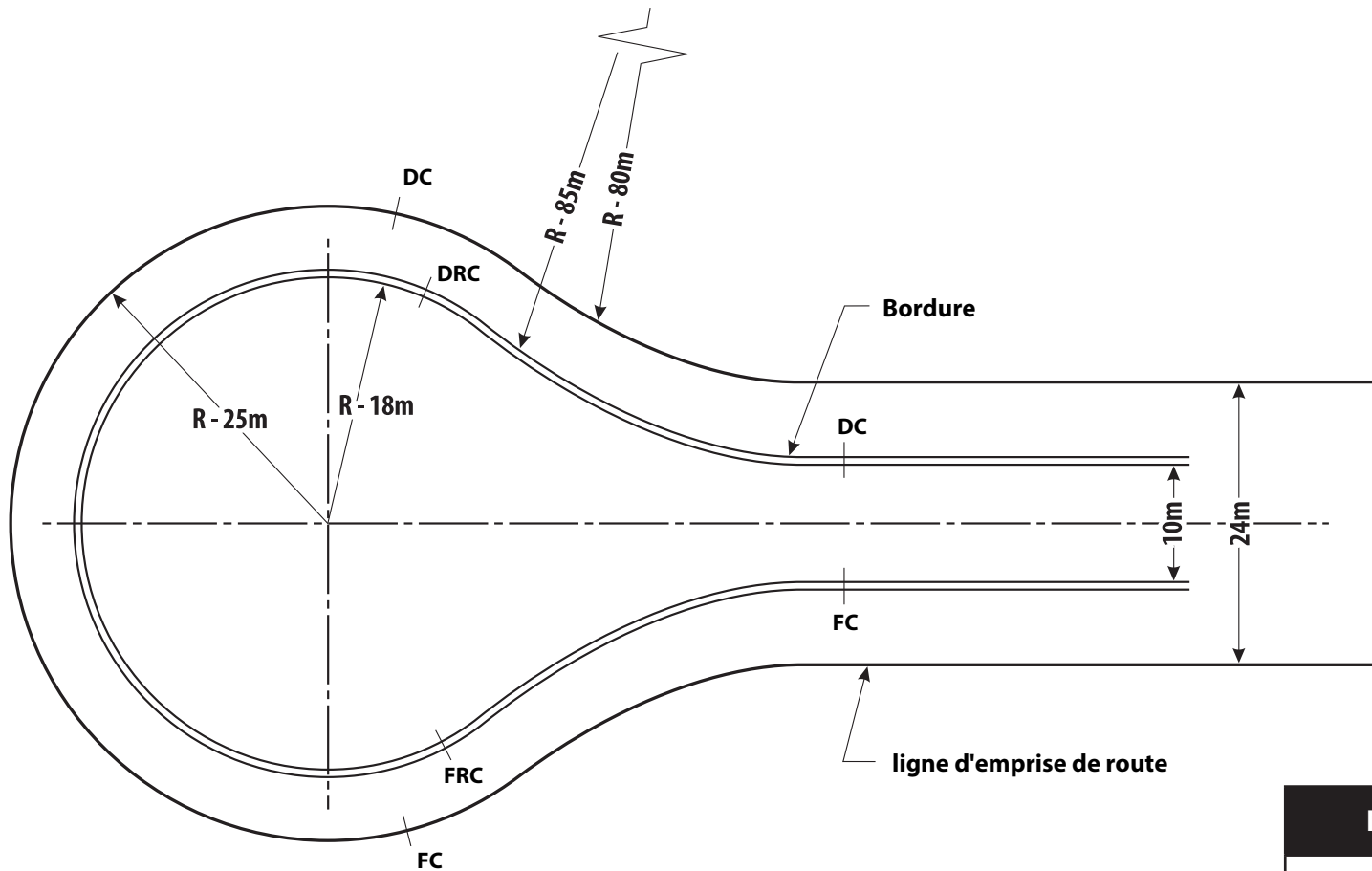
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Tracé de Cul-De-Sac

### Figure A1

sans échelle

Date: 2016



- Note:**
1. Aire circulaire normale à l'extrémité fermée d'un cul-de-sac indiquant les rayons minimaux et le début de l'emprise de route supplémentaire exigée pour la construction et l'entretien.
  2. Longueur de cul-de-sac permanent en développement courant ne doit pas dépasser 365 mètres de l'emprise de route de la voie publique existant.

### Normes minimales

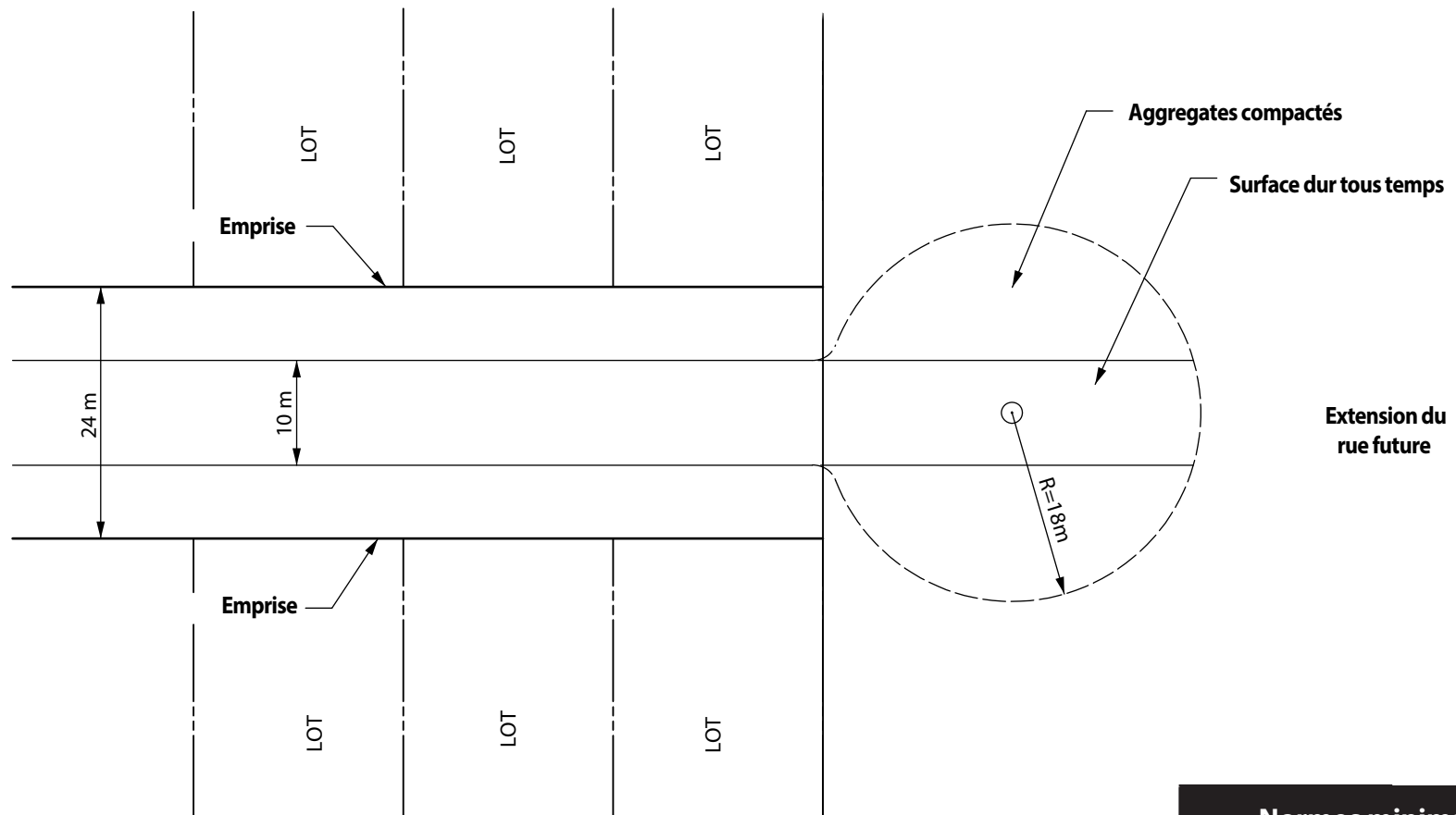
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Aire circulaire pour cul-de-sac permanent

### Figure A2

sans échelle

Date: 2016



- Note:** 1. Cul-de-sac temporaire est construite immédiatement après les lots finales du développement actuel.
2. Longueur de cul-de-sac temporaire en développement courant ne doit pas dépasser 365 metres de droit de passage de la voie publique existant.

### Normes minimales

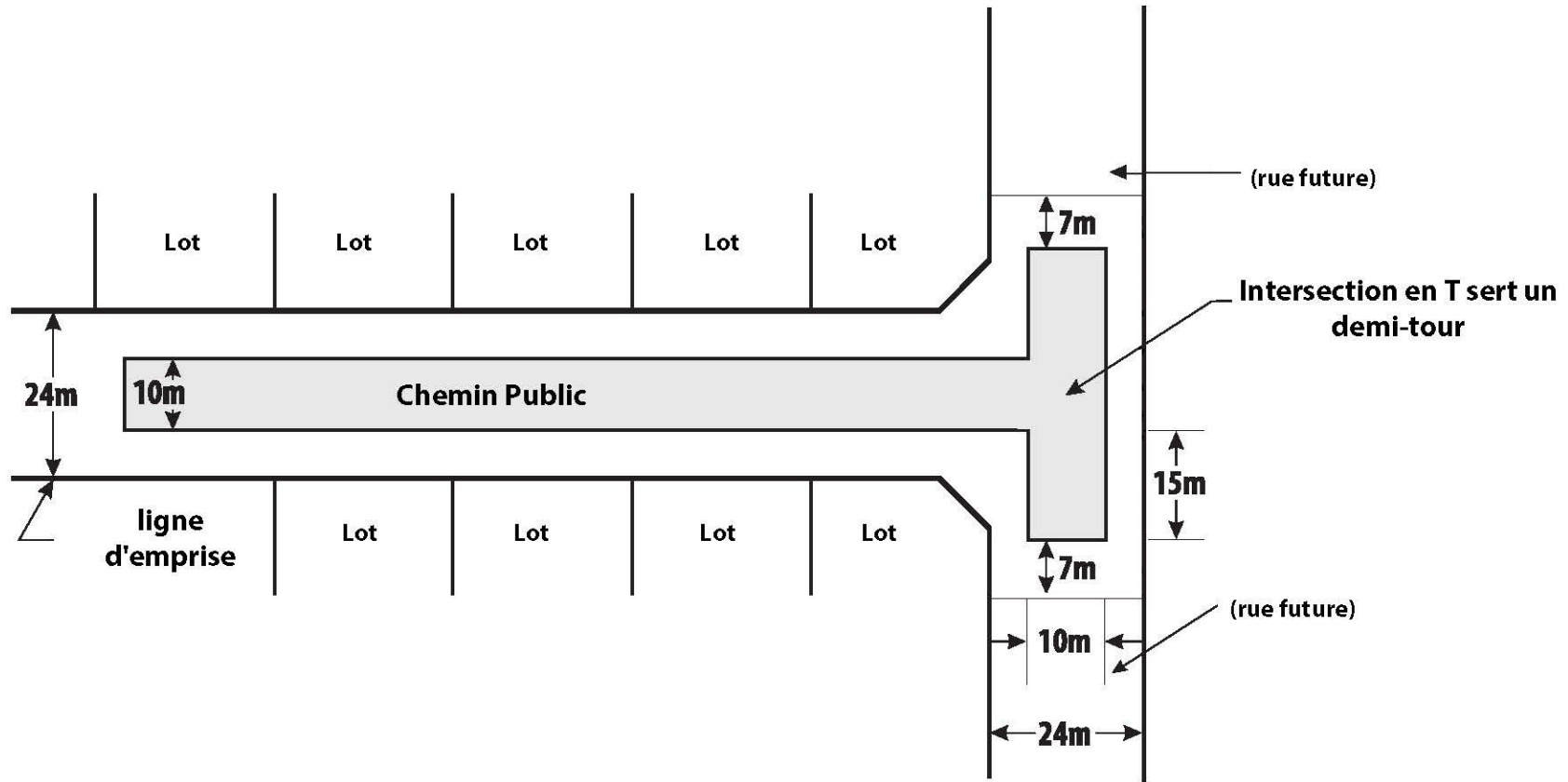
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Cul-de-Sac Temporaire

### Figure A3

sans échelle

Date: 2016



**Note:** 1. Zone à l'intérieur de la ligne noire lourde dévolus à la Couronne.

2. Longueur de cul-de-sac temporaire en développement courant ne doit pas dépasser 365 metres de l'emprise de la voie publique existant.

3. Les parties ombrées seront construits par le promoteur.

### Normes minimales

Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

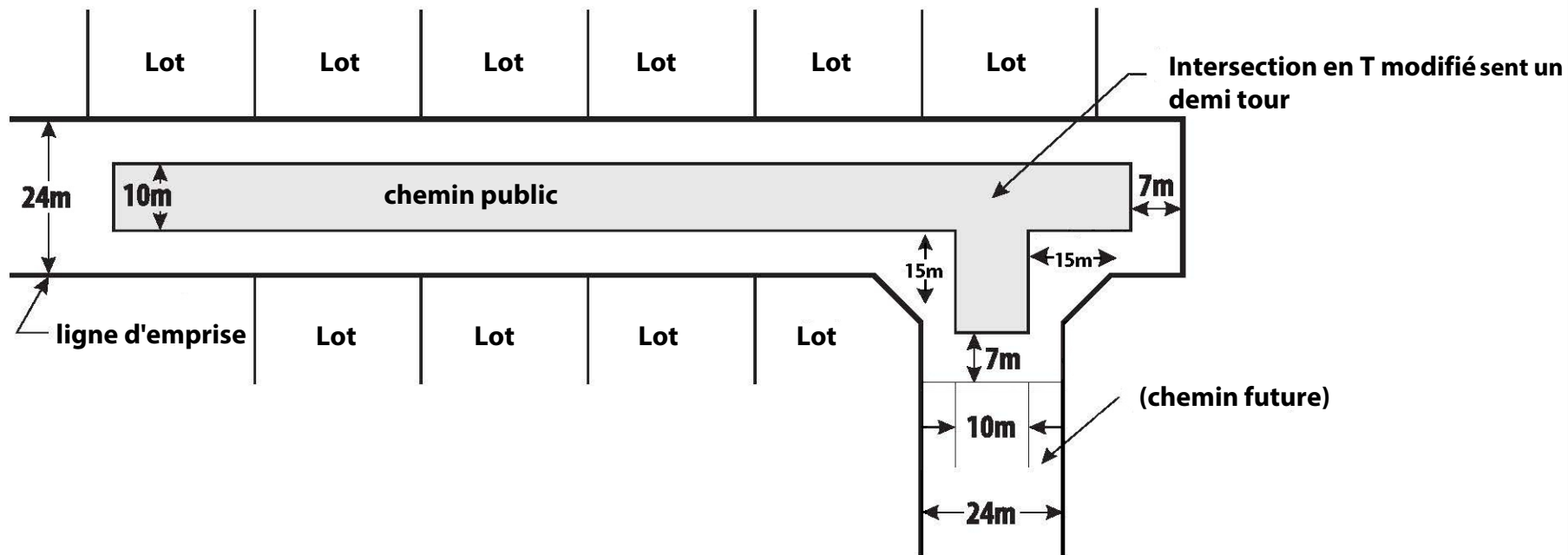
**Aire circulaire pour  
cul-de-sac temporaire**  
Exemple 1

**Figure A4**

sans échelle

Date: 2016





- Note:**
1. Zone à l'intérieur de la ligne noire lourde dévolus à la Couronne.
  2. Intersection en T modifié pour un cul-de-sac temporaire doit être situé adjacent à un lot.
  3. L'intersection en T modifié peut être à gauche ou à droite du chemin.
  4. Longueur de cul-de-sac temporaire en développement courant ne doit pas dépasser 365 mètres de l'emprise de la voie publique existant.
  5. Les parties ombrées seront construits par le promoteur.

### Normes minimales

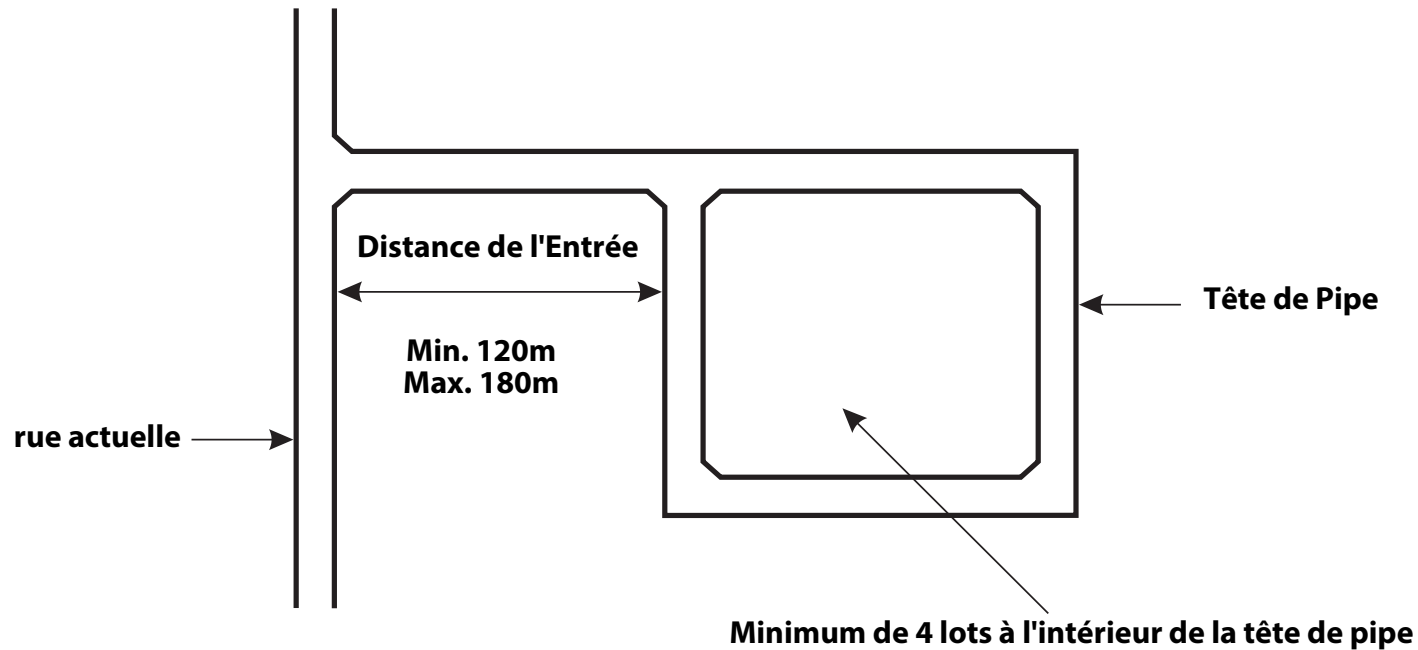
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

**Aire circulaire pour  
cul-de-sac temporaire**  
Exemple 2

**Figure A5**

sans échelle

Date: 2016



- Note:**
1. Les têtes de pipes conçus d'être permanents seront autorisées si la topographie et les dimensions des terres offrent aucune méthode alternative de développement.
  2. Des rue futures peuvent être nécessaires pour assurer l'accès au terrain attenant.
  3. Une servitude de drainage peut être exigée selon la topographie.

### Normes minimales

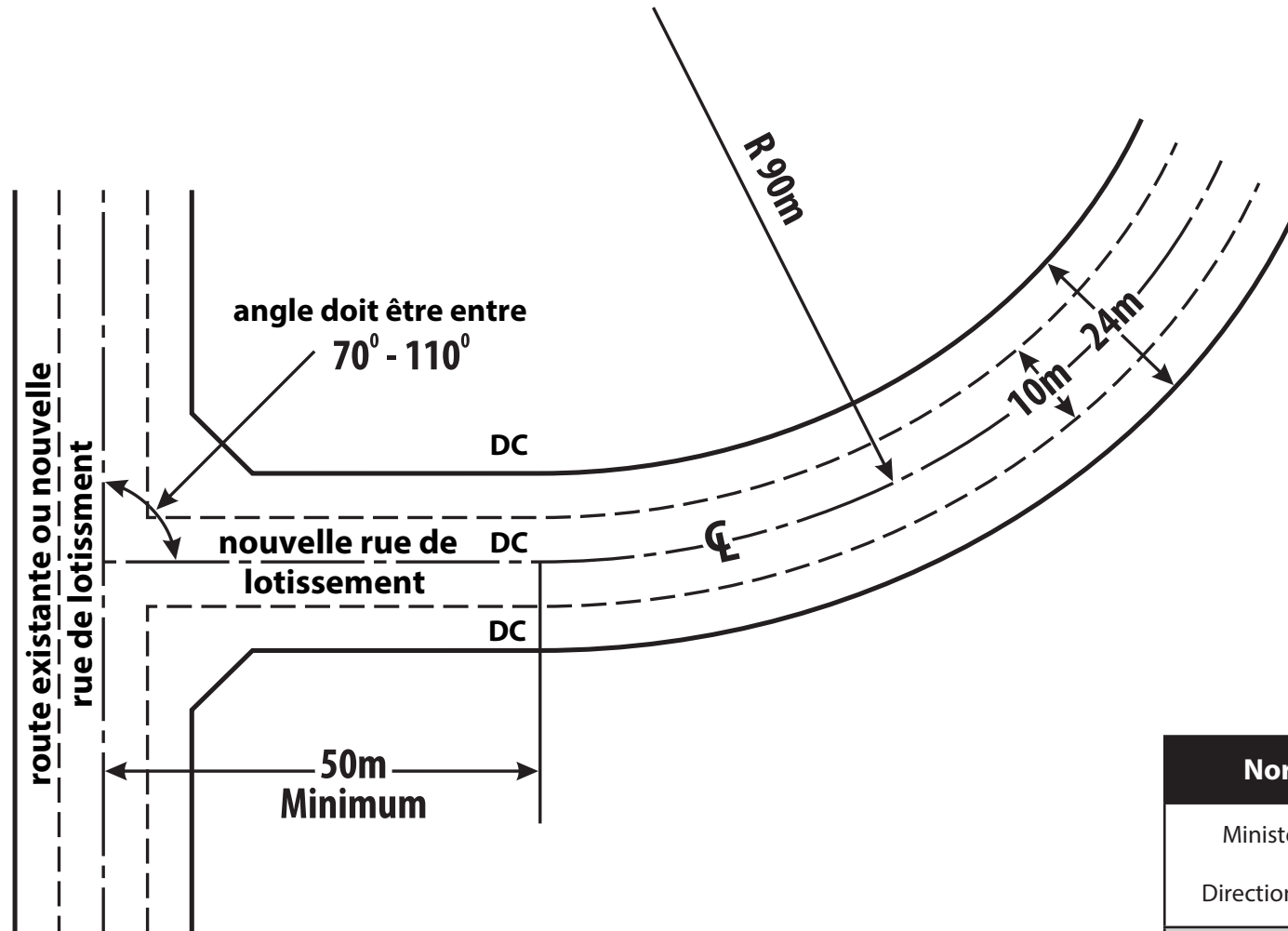
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Norme pour Tête de Pipe

### Figure A6

sans échelle

Date: 2016



### Normes minimales

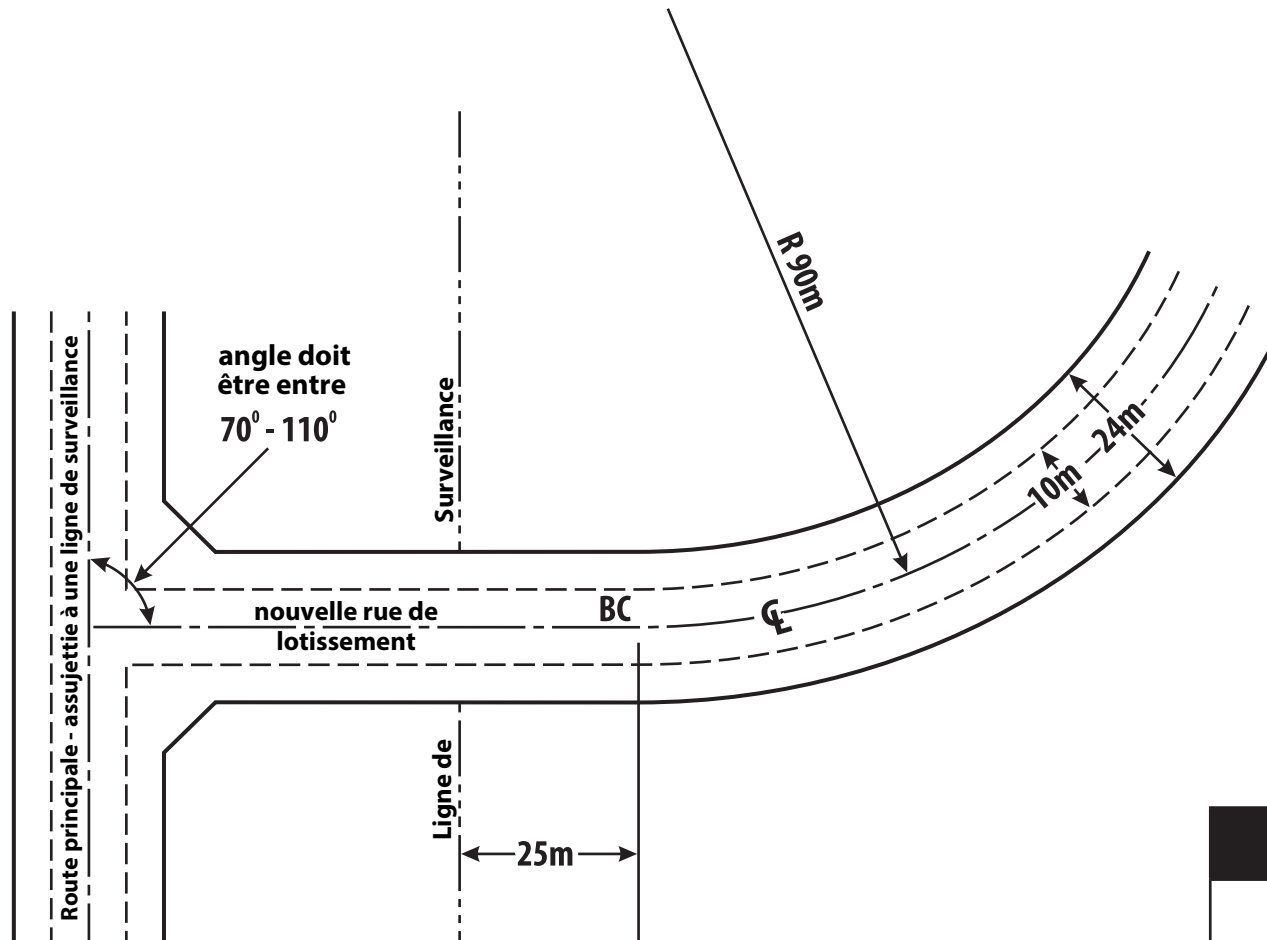
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

**Alignement de l'Intersection  
Route non assujettie à une  
ligne de surveillance**

**Figure A7**

sans échelle

Date: 2016



### Normes minimales

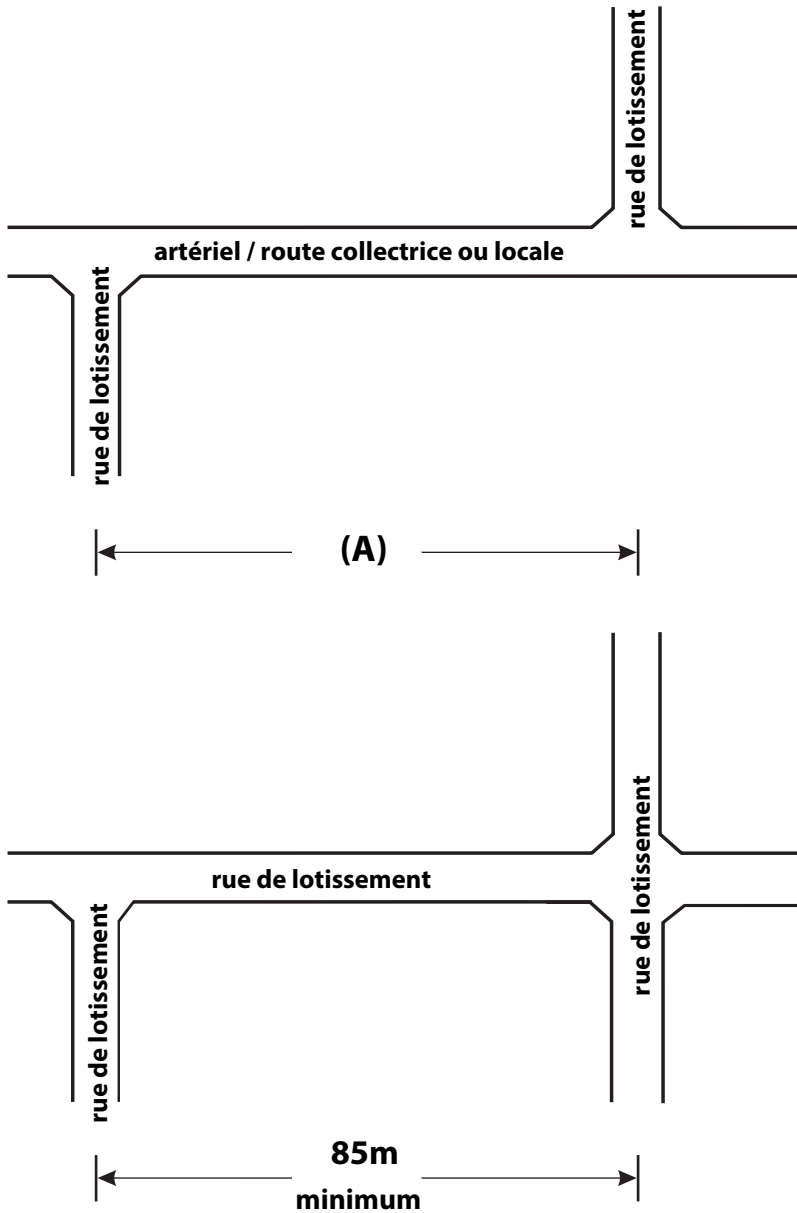
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

**Alignement de l'Intersection  
Route assujettie à une ligne  
de surveillance**

**Figure A8**

sans échelle

Date: 2016



**Table A9 – Espacement entre Intersections**

Limite de Vitesse Affiché	Espacement Minimale (A)
50	85
60	110
70	140
80	170
90	210
100	250

**Normes minimales**

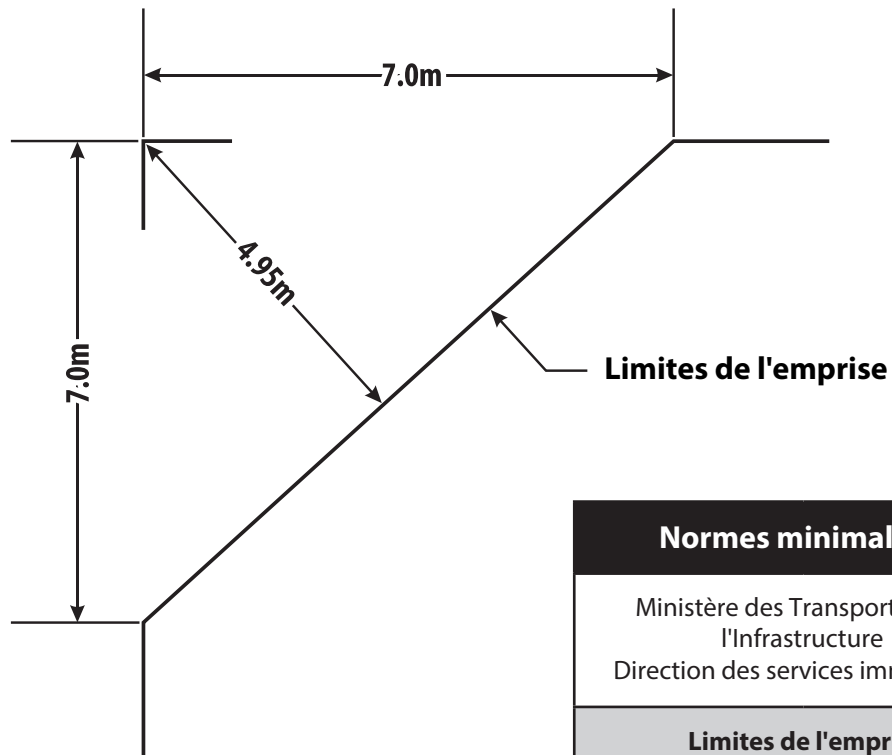
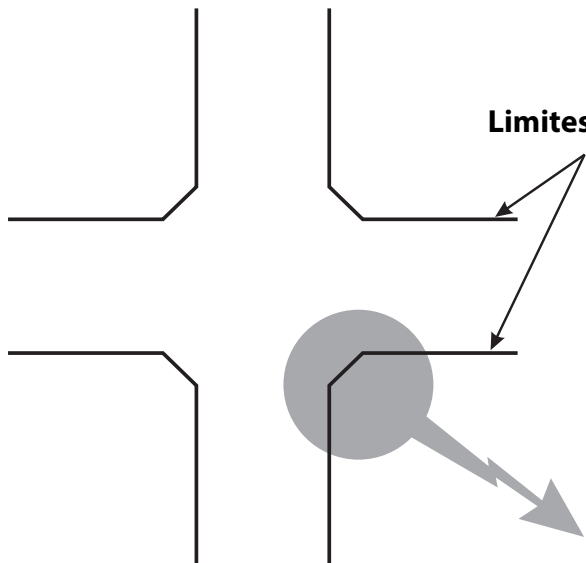
Ministère des Transports et de l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

**Espacement entre Intersections  
(y compris tableau A9)**

**Figure A9**

sans échelle

Date: 2016



<b>Normes minimales</b>	
Ministère des Transports et de l'Infrastructure Direction des services immobiliers	
<b>Limites de l'emprise aux intersections</b>	
<b>Figure A10</b>	
sans échelle	Date: 2016

## DISTANCES DE VISIBILITÉ MINIMALES

<b>Tableau A11.1 Distance de visibilité d'arrêt</b>	
* Limite de vitesse (km/h)	Distance de visibilité (m)
50	65
60	85
70	110
80	140
90	170
100	210
Hauteur de l'objet = 0.38 m Hauteur de l'oeil = 1.05 m	

<b>Tableau A11.2 Distance de visibilité de virage</b>	
* Limite de vitesse (km/h)	Distance de visibilité (m)
50	115
60	135
70	160
80	180
90	200
100	215
Hauteur de l'objet = 1.3m Hauteur de l'oeil = 1.05 m	

Toutes les voies d'accès doivent rencontrer les exigences du Tableau A11.1

\*\*Toutes les voies d'accès, sauf les voies d'accès résidentielles sur les routes locales et collectrices, doivent rencontrer les exigences du Tableau A11.2

\* Lorsque la vitesse des véhicules varie considérablement par rapport à la limite de vitesse affichée, la plus élevée des deux doit être utilisée.

\*\* Le Tableau A11.2 ne s'applique pas aux voies d'accès résidentielles sur les routes locales et collectrices compte tenu des faibles débits de circulation prévus, et donc du risque limité de collisions véhiculaires, et des restrictions importantes qui seraient ainsi imposées sur l'aménagement de propriétés à des fins résidentielles.

### Normes minimales

Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Distances de visibilité minimales

#### Tableau A11.1 & Tableau A11.2

sans échelle

Date: 2016

### Longeurs minimales en mètres des courbes verticale concaves et convexes pour 50km/h

Pente d'Approche %	Pente de Sortie %								
	-8	-6	-4	-2	0	+2	+4	+6	+8
-8	0	50	50	66	88	110	132	154	176
-6	50	0	50	50	66	88	110	132	154
-4	50	50	0	50	50	66	88	110	132
-2	50	50	50	0	50	50	66	88	110
0	56	50	50	50	0	50	50	66	88
2	70	56	50	50	50	0	50	50	66
4	84	70	56	50	50	50	0	50	50
6	98	84	70	56	50	50	50	0	50
8	112	98	84	70	56	50	50	50	0

**Note:** 1. Les courbes convexes verticales doivent avoir un coefficient K minimum de 6 et les courbes concave doivent avoir un coefficient minimum de 11, pour une vitesse de 50km/h.

2. Aucune longueur de la courbe verticale sera inférieure à 50 mètres.

#### Normes minimales

Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

#### Longeur minimales des courbes verticales concaves et convexes

#### Figure A12

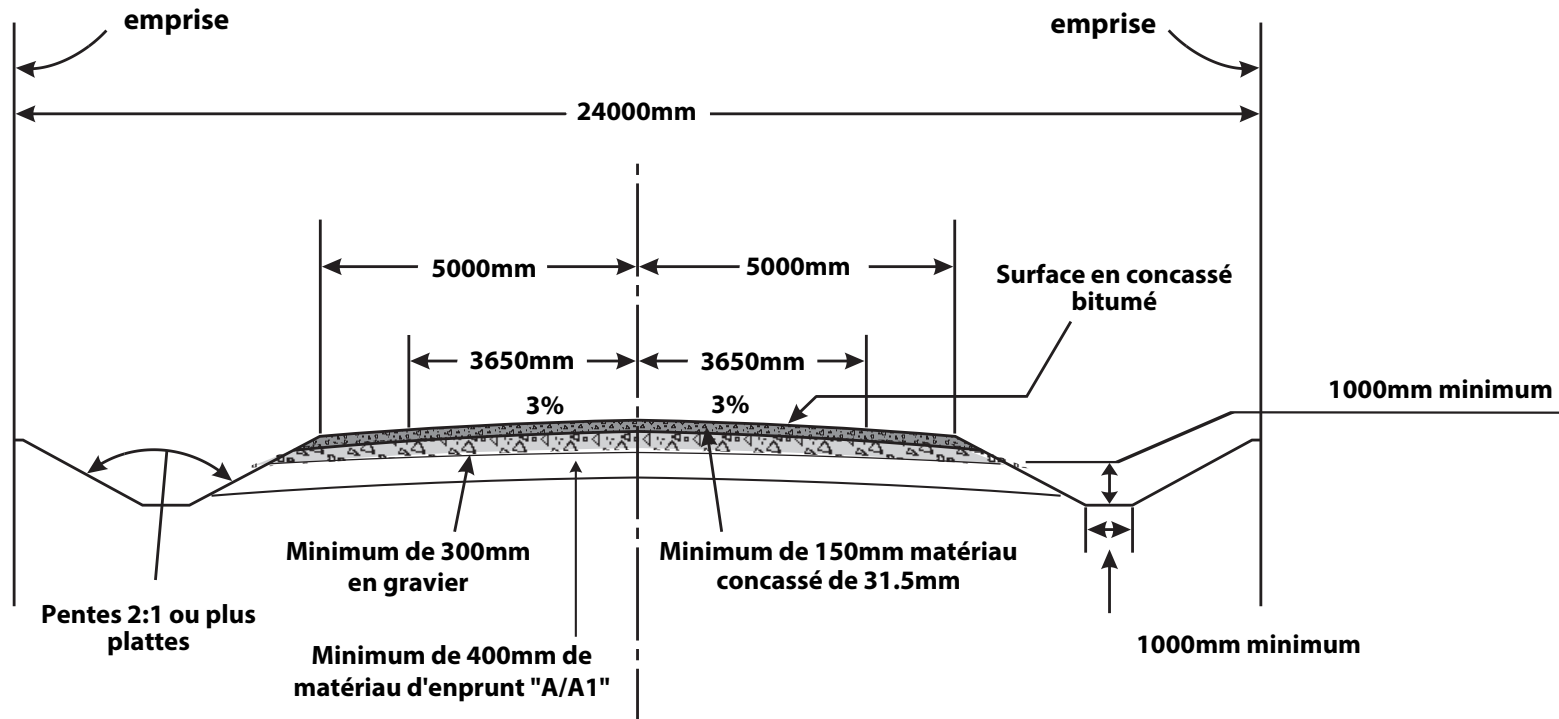
sans échelle

Date: 2016



## **Annexe B**

### **VUES DE PROFIL ET EN COUPE TRANSVERSALE**



**Figure B1:** Coupe transversale type d'une route locale non munie d'une bordure indiquant les normes minimales pour les fossés de drainage ouvert.

**Note:** La largeur nécessaire de l'emprise de route dépendra de la topographie et les conditions du sol. (minimum 24,000mm)

### Normes minimales

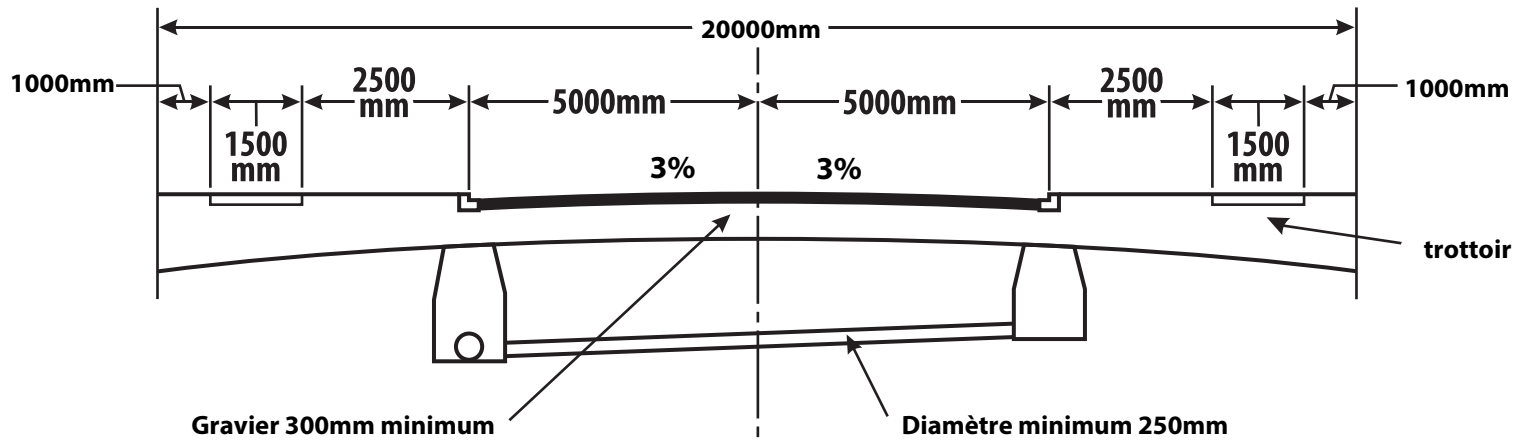
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

**Route local non munie  
d'une bordure**

**Figure B1**

sans échelle

Date: 2016



**Note:** Consultez l'ingénieur régional de transports pour les servitudes de services municipaux, des dimensions des tuyaux et des matériaux de construction.

### Normes minimales

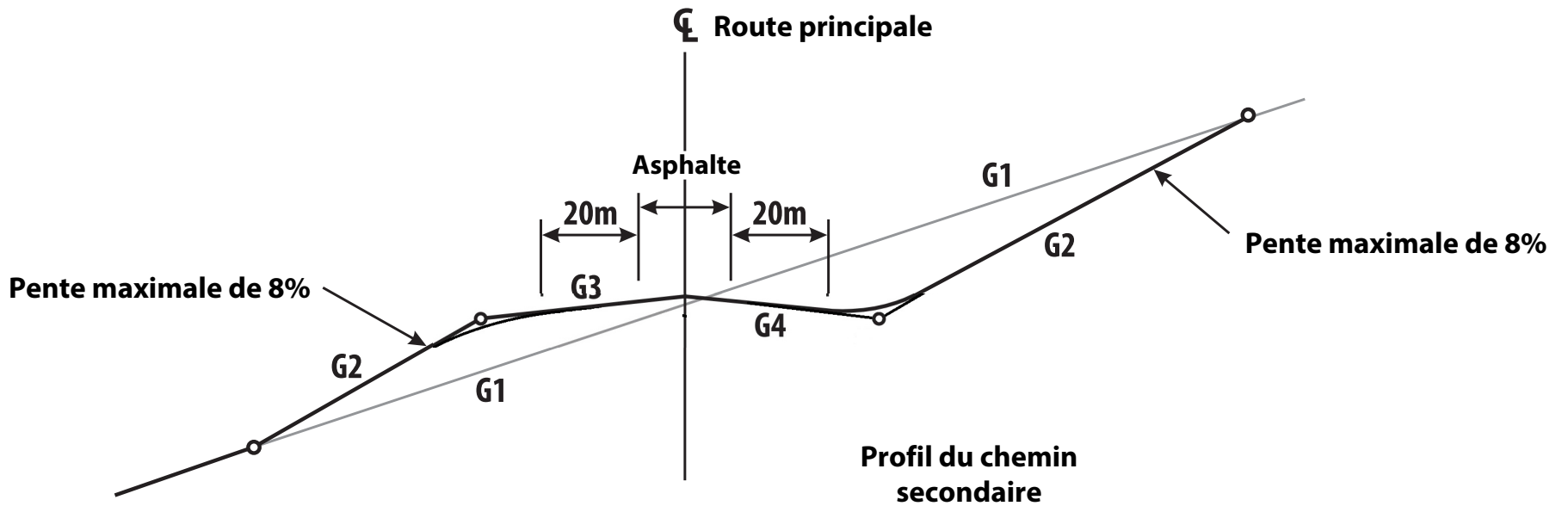
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

**Rues résidentielles locales  
viabilisées**

**Figure B2**

sans échelle

Date: 2016



**Note:** **G1** Pente originale du chemin secondaire  
**G2** Pente introduite pour réduire la pente à l'intersection  
**G3 & G4** Pentes du chemin secondaire conformes à la pente transversale du chemin principal (pente entre 0.5% - 5%)

### Normes minimales

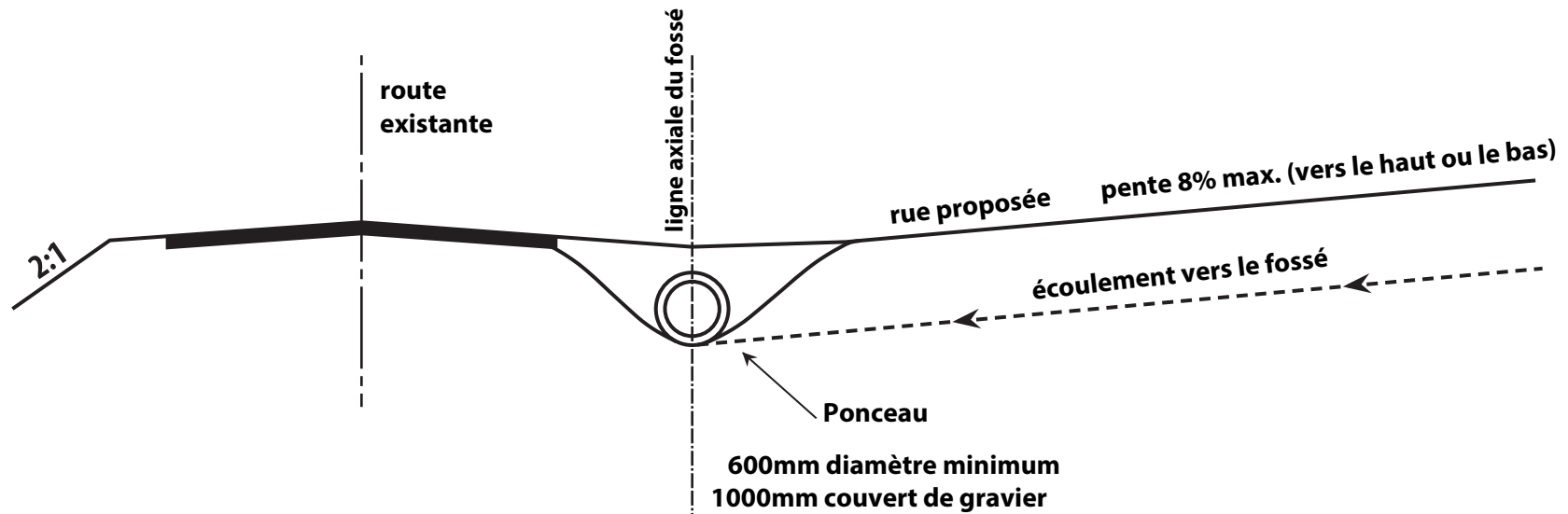
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Profil du chemin secondaire

### Figure B3

sans échelle

Date: 2016



- Note:**
1. Les ponceaux d'entrées à un lotissement sont la responsabilité des promoteurs.
  2. L'ingénieur régional des transports doit fixer la dimension du tuyau du ponceau selon les conditions existantes.
  3. La rue proposée doit être plus basse a la ligne axiale du fossé de la route actuelle. Elle doit aussi d'être bombée pour empêcher l'eau de couler sur la route.
  4. Le couvercle du tuyau minimum et maximum doit être vérifié avec le fabricant du tuyau pendant la phase de conception.

### Normes minimales

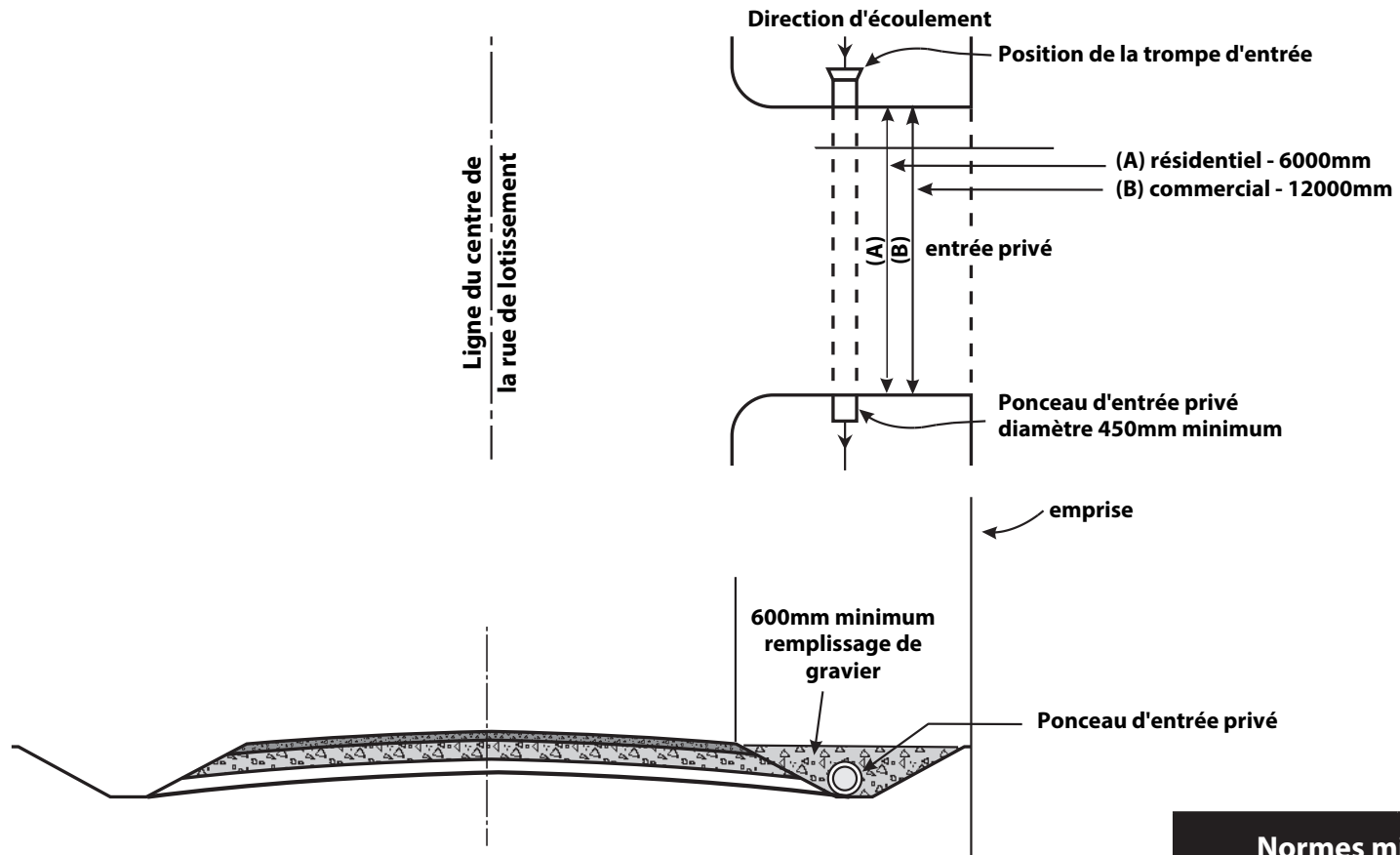
Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Ponceaux d'Entrées Ponceaux Transversaux

### Figure B4

Échelle: sans échelle

Date: 2002



- Note:**
1. Les ponceaux d'entrées privée doivent être installés par le propriétaire du lot.
  2. Dimension du tuyau minimum 450mm.
  3. Les entrées privé doivent être légèrement bombée pour empêcher l'eau du couler sur la rue.

### Normes minimales

Ministère des Transports et de  
l'Infrastructure  
Direction des services immobiliers

### Ponceau d'entrée privé

### Figure B5

sans échelle

Date: 2016

**ANNEXE C**

**DRAINAGE**

## Capacité hydraulique de la conception du ponceau utilisée par le ministère des Transports et de l'Infrastructure

- Délimiter la zone de drainage sur une orthophoto à l'échelle 1:10 000
- Établir le débit maximum pour une tempête tous les cent ans ( $Q_{100} + 20\%$  pour le changement climatique)
- Méthode rationnelle pour estimer les déversements maximums

$$Q_{100} = 0,28 \times C \times I \times A$$

C = Coefficient d'écoulement (aucune dimension)

I = Intensité des averses en mm/h pour une tempête dont la durée est équivalente au temps de concentration,  $T_c$ , pour une période de retour précise.

A = Aire du bassin d'écoulement en  $\text{km}^2$

- Valeurs C types :

### Aménagement Coefficient d'écoulement

Résidentiel 0,5 – 0,7

Terres boisées 0,25 – 0,3

(Ces coefficients portent sur un sol non gelé)

- Intensité

$$I = a \cdot T_c^b$$

Remarque: les valeurs de a et b peuvent varier avec le temps. Veuillez utiliser les valeurs les plus actuelles à ce lien: [http://climat.meteo.gc.ca/prods\\_servs/engineering\\_f.html](http://climat.meteo.gc.ca/prods_servs/engineering_f.html)

- Équation de Bransby Williams pour les bassins hydrographiques ruraux

$$T_c = (0,605 \cdot L) / (S^{0,2} \cdot A^{0,1})$$

$T_c$  = Temps de concentration

L = Longueur du bassin (km)

S = Pente (%)

A = Aire d'écoulement du bassin ( $\text{km}^2$ )

- Les aires d'écoulement doivent comprendre :
  - L'élévation dans le haut du bassin
  - L'élévation du ponceau
  - La longueur du bassin
- Nomographie utilisée pour mesurer les dimensions du ponceau (voir le diagramme de conception 2.31, contrôle de l'entrée, conduites circulaires sur la page 68).

$$HW \div D = 0.9 \text{ (Capacité de } 90\% \text{ à } Q_{100} + 20\%)$$

- Type de ponceau, dimensions et catégorie indiquées sur le plan

Valeur N de Manning :

▪ Ciment N = 0,012

▪ Métal N = 0,024

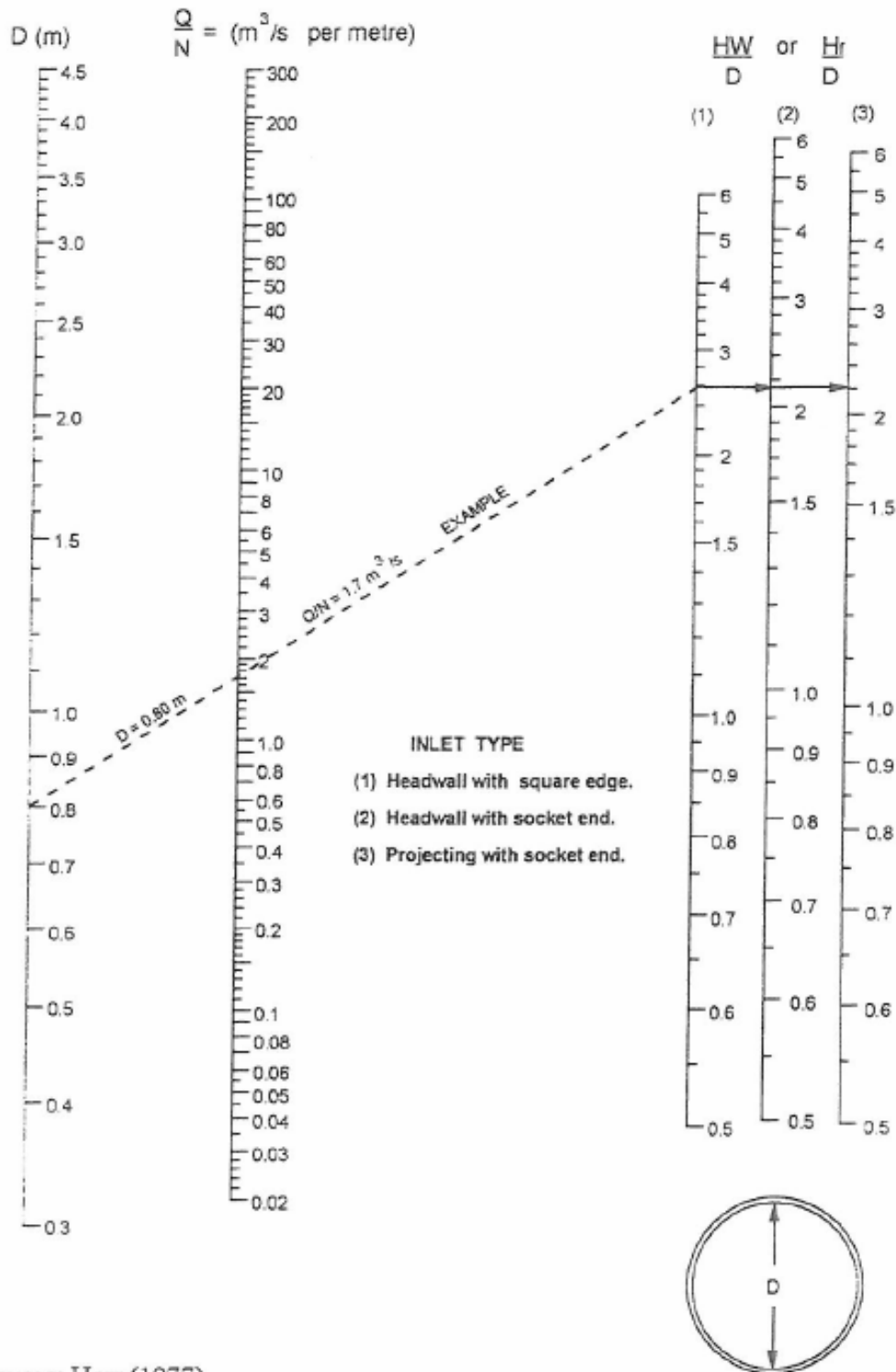
▪ PEHD N = 0,010



**Autres considérations:**

- Les plans doivent indiquer l'écoulement du lotissement jusqu'à un cours d'eau cartographié sur une orthophoto à échelle 1:10 000.
- Tous les dessins montrant des vues en plan de la subdivision doivent indiquer où les flux entrent, se déplacent et sortent de la subdivision. Identifiez la direction de l'écoulement dans tous les fossés.
- Tous les flux post-développement de la subdivision ne doivent pas dépasser les flux de pré-développement vers les propriétés adjacentes et les cours d'eau existants.
- Tous les dessins de la subdivision, y compris les vues en plan, porteront les noms de rue.
- Indiquez la taille et le type de tous les ponceaux dans la subdivision sur tous les dessins.
- Le couvercle du tuyau minimum et maximum doit être vérifié avec le fabricant du tuyau pendant la phase de conception.
- *Remarque:* Pour les développements dans les zones côtières, s'il vous plaît consulter le document intitulé « *Updated Sea-Level Rise and Flooding Estimates for New Brunswick Coastal Sections* » publié par la Province.

Design Chart 2.31: Inlet Control: Circular Pipes



Source: Herr (1977)

## **Critères de bassin d'atténuation pour les plans de drainage de lotissements ruraux**

- La capacité de stockage doit atténuer l'écoulement maximum jusqu'au niveau qui précède l'aménagement.
- Une profondeur maximum de 0,9 m (niveau maximum de fonctionnement, sauf le franc-bord) devrait supprimer la pose de clôtures. L'absence de gazon à entretenir devrait donner lieu à de faibles coûts d'entretien. Si le bassin est plus profond que 0,9 m, une clôture est requise.
- Franc-bord de 300 mm.
- Le barrage-déversoir de rochers a la dimension correspondante à une inondation tous les cent ans, plus 20 %, et comprend aussi des rochers en aval pour éviter l'érosion. Cela devrait être basé sur la vitesse de  $Q_{100} + 20\%$ .
- Un treillis ou une grille pour les déchets doivent être utilisés au tuyau de sortie.
- Conduite secondaire aux fins de renfort, capsulée à la sortie. Elle sera située à la même élévation que la conduite principale et elle se déversera à l'enrochement.
- Enrochement placé à l'entrée pour éviter l'érosion du bassin. Cette valeur doit reposer sur la vitesse de  $Q_{100} + 20\%$ .
- Le bassin doit être aligné avec l'enrochement au besoin. Indiquer la dimension et l'emplacement.
- L'enrochement est placé à la sortie pour éviter l'érosion.
- Les installations telles que construites sont effectuées avec l'approbation de l'ingénieur (signature) qui indique que la construction est conforme au plan.
- Une servitude de cinq mètres de large sera requise pour l'entretien.
- L'entretien et le nettoyage doivent être effectués avant l'inspection finale.
- L'accès au bassin et au talus doivent être de dimensions adaptées aux véhicules aux fins d'entretien.
- La caution pour l'étang d'atténuation sera conservée pendant une période minimale de 2 ans. Il peut être remboursé à l'expiration de cette période et sur recommandation de l'ingénieur régional des transports.
- Bassin collecteur pour accéder à l'entrée de la conduite 750 mm de diamètre, 1,2 m de hauteur situé dans la cuvette. L'ingénieur régional doit être consulté pour que l'on détermine si le bassin collecteur est requis.

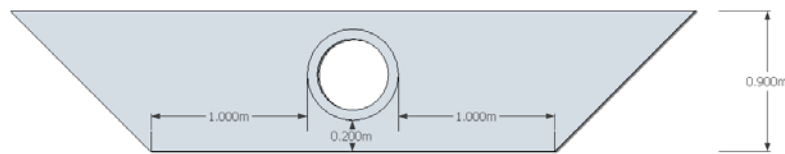
### **Matériel à faible perméabilité pour les bassins secs**

Du matériel à faible perméabilité doit être utilisé pour construire le bouchon de faible étanchéité à l'entrée de la conduite de déversement pour tous les bassins secs si le matériau sur place est difficile à obtenir ou n'est pas un moyen de rétention de l'eau acceptable au niveau de fonctionnement du bassin. Ce matériau doit entrer en contact avec la conduite aux deux côtés et sur la partie inférieure, et la partie supérieure doit se situer à l'élévation fonctionnelle du bassin sec, comme l'indique sur la page suivante. Le matériau de faible étanchéité doit être composé d'argile ou de till glaciaire. Ce matériau doit être relativement exempt de matières organiques ou d'autres matières non approuvées par le personnel du MTI. Le till glaciaire doit être conforme aux limites de déclivité suivantes :

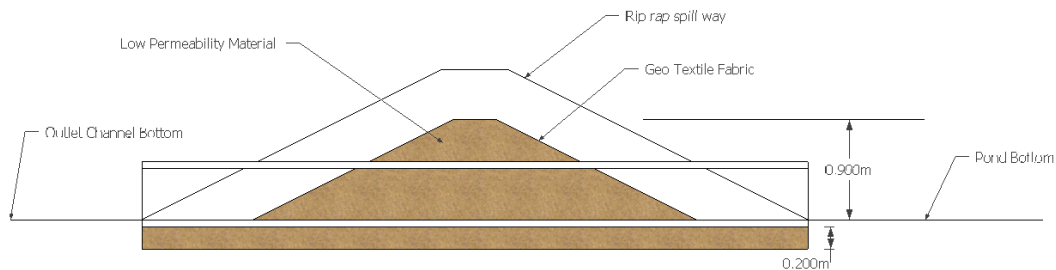
### Limites de déclivité du matériau à faible étanchéité

Dimension d'ouverture des tamis	% de passant
19 mm	100
9,5 mm	100
4,75 mm	87-100
2,36 mm	77-100
1,18 mm	70-98
300 µm	47-75
75 µm	25-60

### Limites d'excavation au moyen de matériau de faible étanchéité



### Section longitudinale d'un ponceau avec matériau de faible étanchéité



Si la granulométrie est respectée, ce matériau doit contenir l'eau au niveau opérationnel du bassin. Ce matériel sert également d'assise pour la conduite. L'entrepreneur doit faire preuve de prudence lorsqu'il place l'enrochement par-dessus la conduite de manière à ne pas endommager le ponceau. Une pente de 2:1 permet au matériau de faible étanchéité d'atteindre la hauteur de 0,9 m. Cette hauteur n'est pas possible avec une pente de 3:1. Le géotextile ne pourra pas retenir l'eau; il est en place principalement pour éviter la migration de particules fines. Le bassin sec sert à maintenir l'écoulement post-aménagement aux débits préalables à l'aménagement.

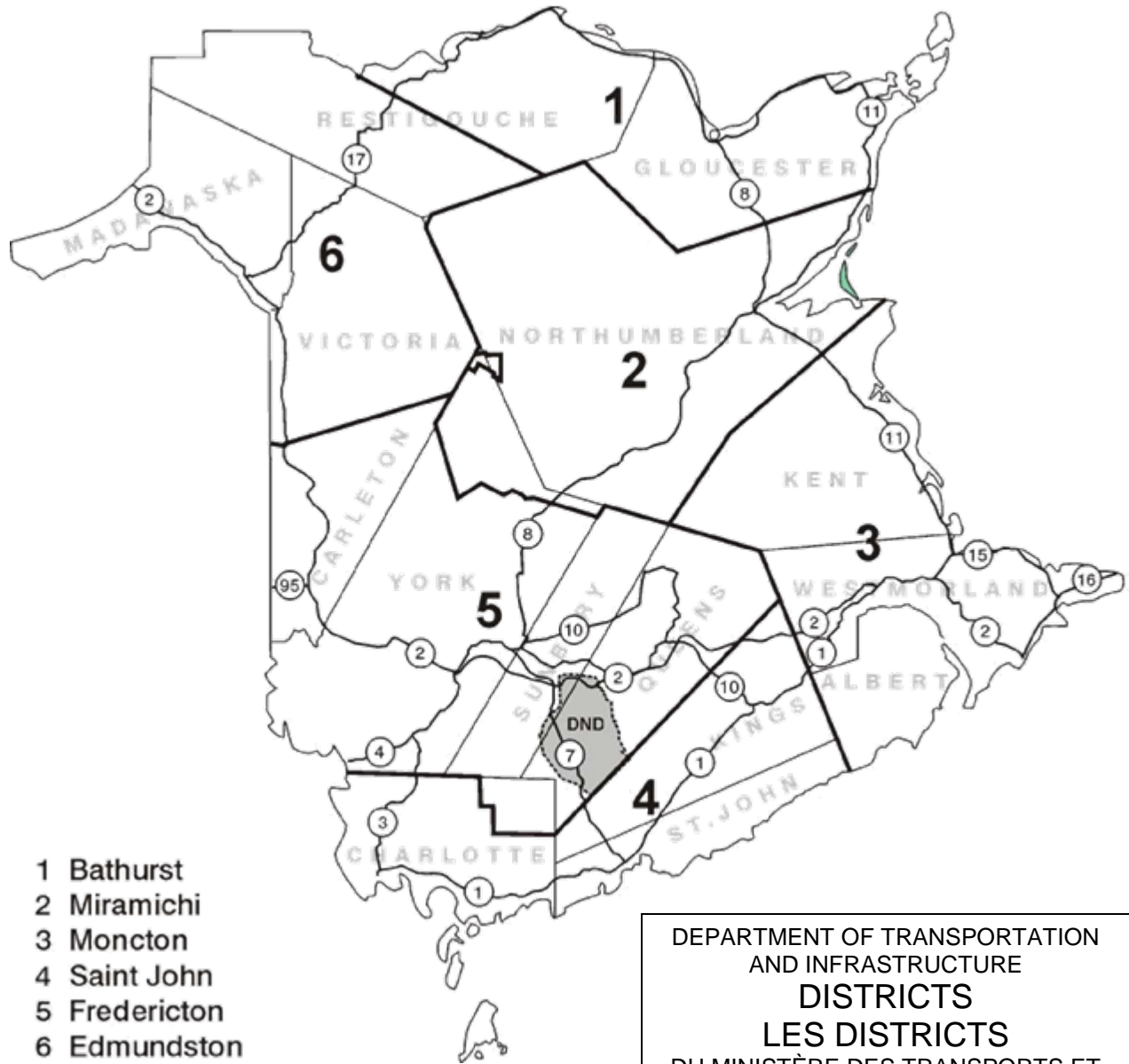
Le MTI n'acceptera pas de bassins secs sans plans détaillés et sans profil du bassin, du ponceau et du déversoir. Le plan et le profil doivent clairement indiquer, sans s'y limiter, la longueur, la largeur, la hauteur, les pentes latérales, les matériaux et le niveau du bassin. Le déversoir doit être indiqué en coupe longitudinale et doit comporter une coupe de l'entrée de la conduite.

## **ANNEXE D**

### **DISTRICTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE ET RENSEIGNEMENTS DE CONTACT**

(sous réserve de modifications)

**Carte des districts du ministère des Transports et de l'Infrastructure**



- 1 Bathurst
- 2 Miramichi
- 3 Moncton
- 4 Saint John
- 5 Fredericton
- 6 Edmundston

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
AND INFRASTRUCTURE  
**DISTRICTS**  
**LES DISTRICTS**  
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET  
DE L'INFRASTRUCTURE

## Renseignements de Contact

District n° 1  
3109, avenue Miramichi  
C.P. 476  
Bathurst (Nouveau-Brunswick)  
E2A 3Z4  
Téléphone : 547-2144  
Numéro sans frais : 1-888-624-7077  
Télécopieur : 548-2838

District n° 4  
50, rue Crown  
Bureau 105  
Saint John (Nouveau-Brunswick)  
E2L 2X6  
Téléphone : 643-7463  
Numéro sans frais : 1-888-915-1011  
Télécopieur : 643-7464

District n° 2  
1310, rue Water  
C.P. 248  
Succursale Chatham  
Miramichi (Nouveau-Brunswick)  
E1N 3A6  
Téléphone : 778-6046  
Numéro sans frais : 1-888-787-3133  
Télécopieur : 773-6368

District n° 5  
1025, chemin College Hill  
C.P. 6000  
Fredericton (Nouveau-Brunswick)  
E3B 5H1  
Téléphone : 453-2611  
Numéro sans frais : 1-888-922-9399  
Télécopieur : 453-7905

District n° 3  
46, rue Toombs  
C.P. 129  
Moncton (Nouveau-Brunswick)  
E1C 8R9  
Téléphone : 856-2000  
Numéro sans frais : 1-888-679-4044  
Télécopieur : 856-2019

District n° 6  
486, rue Saint-François  
C.P. 308  
Edmundston (Nouveau-Brunswick)  
E3V 3K9  
Téléphone : 735-2050  
Numéro sans frais : 1-888-767-9899  
Télécopieur : 735-2051