

Tableau 1.3.4.2 Caractéristiques des routes urbaines

	ruelles publiques résidentielles commerciales	locales résidentielles indust./comm.	collectives résidentielles indust./comm.	secondaires principales	routes express	autoroutes
Fonction écoulement de la circulation	écoulement de la circulation pas une considération	écoulement de la circulation d'importance secondaire	écoulement de la circulation et accès aux propriétés d'égale importance	écoulement de la circulation circ. de première importance	écoulement de la circulation de première importance	mobilité optimale
Fonction accès aux propriétés	accès aux propriétés seule fonction	accès aux propriétés prioritaire	écoulement de la circulation et accès aux propriétés d'égale importance	un certain contrôle des accès	sans accès	sans accès
débit (véh./jour) (typique)	< 500	< 1000	< 8000	5000 – 20 000	> 10 000	> 20 000
caractéristique de l'écoulement	écoulement interrompu	écoulement interrompu	écoulement interrompu	écoulement ininterrompu sauf aux feux de circulation et aux passages de piétons	écoulement ininterrompu sauf aux feux de circ.	écoulement libre (élagement)
vitesse de base (km/h) (hors pointe)	30 – 40	30 – 50	50 – 80	50 – 70	80 – 110	80 – 120
vitesse de marche moyenne (km/h) (hors pointe)	20 – 30	20 – 40	30 – 70	40 – 60	60 – 90	70 – 110
Véhicule type	voiture part. et véhicules de service	Tous les types de véhicules de service	voiture part. et tous les types de véhicules de service	Tous les types	Tous les types, jusqu'à 20 % de camions	Tous les types, jusqu'à 20 % de camions
raccordement souhaitable	ruelles publiques, locales	ruelles publiques, locales, collectives	locales, collectives, artères	collectives, artères, routes express, autoroutes	artères, routes express, autoroutes	artères, routes express, autoroutes
service de transport en commun	pas prévu	généralement évité	Prévu	service d'autobus express et local admis	service d'autobus express seulement	service d'autobus express seulement
aménagement pour les cyclistes	sans restriction ou aménagement particulier	sans restriction ou aménagement particulier	sans restriction ou aménagement particulier	élargissement de voies ou infrastructure distincte souhaitable	accès interdit	accès interdit
aménagement pour les piétons	piétons autorisés, sans aménagement particulier	habituellement, trottoir sur un ou des deux côtés	trottoir là où nécessaire	trottoirs peuvent être prévus, séparation des voies de circulation préférable	accès interdit	accès interdit
stationnement (typique)	certaines restrictions	sans restriction ou restrictions d'un côté seulement	peu de restrictions autrement qu'aux heures de pointe	restrictions aux heures de pointe	interdit	interdit
intervalle minimal entre carrefours ¹ (m)	au besoin	60	60	200	800	1600 (entre échangeurs)
largeur de l'emprise (m) (typique)	6 – 10	15 – 22	20 – 24	20' – 45'	> 45'	> 60'

1. D'autres renseignements en ce qui a trait à l'espacement des intersections sont fournis dans le chapitre 2.3 intitulé « Intersections ».

2. Une largeur d'emprise de 20 m est applicable en cas de réhabilitation seulement.

3. Il faut souvent prévoir des emprises plus larges pour implanter d'autres infrastructures comme les installations des services publics, les éléments d'infrastructures pour l'atténuation du bruit, les voies cyclables et l'aménagement paysager. Pour les nouvelles rues, on peut prévoir dès le départ des emprises plus larges pour accommoder de telles infrastructures.