

Si vous éprouvez de la difficulté à lire ce courriel, cliquez ici.



Table des matières

- ➔ [Mot du directeur](#)
- ➔ [Travaux routiers 2010-11: Des investissements sans précédent en Chaudière-Appalaches](#)
- ➔ [L'autoroute 73, c'est parti!](#)
- ➔ [Axe 173/277: mission sécurité](#)
- ➔ [Un projet en béton!](#)
- ➔ [Un projet routier de A à Z](#)
- ➔ [Interventions sur le réseau routier et événements spéciaux: Avez-vous votre permis?](#)
- ➔ [En période de dégel, roulez léger!](#)
- ➔ [Qui dit dégel, dit nid-de-poule!](#)
- ➔ [Une politique pour les déplacements verts](#)

➔ [QUESTIONS OU COMMENTAIRES](#)

➔ [NOUS JOINDRE](#)

Archives

- ➔ [1 AVRIL 2010](#)
Aller-Retour
- ➔ [9 DÉCEMBRE 2009](#)
Aller-Retour
- ➔ [TOUTES LES ARCHIVES](#)

ENVOYER À :

Mot du directeur

Avec l'arrivée du printemps s'amorce la planification de la prochaine saison de travaux. Comme vous l'avez sûrement lu ou entendu via les médias, c'est près de 300 M\$ que le ministère des Transports s'apprête à investir dans la conservation et l'amélioration de son réseau routier et de ses structures en Chaudière-Appalaches. Du jamais vu pour la région!

On compte parmi ces investissements majeurs prévus le début de la construction de l'autoroute 73 (enfin! diront certains), autant son prolongement à partir de Saint-Georges que son doublement à partir de Beauceville.

Comme vous le lirez dans ce numéro, la préparation d'un projet routier, que ce soit un projet majeur comme l'autoroute 73 ou le réaménagement d'une zone urbaine d'une municipalité, requiert un assemblage d'activités toutes aussi importantes les unes que les autres et demande, bien souvent, la collaboration de plusieurs intervenants. Il faut donc prévoir et surtout, ne pas « sauter » d'étapes, car la réalisation du projet en chantier pourrait devenir très périlleuse.

De plus, nous ferons un rappel de l'importance pour quiconque veut procéder à l'installation d'équipements dans les emprises du Ministère de s'adresser au Centre de services le plus près afin d'obtenir une permission de voirie. Il est également question de la période de dégel, du retour inéluctable, malgré toute la bonne volonté et la technologie disponible, des nids-de-poule et enfin, des programmes d'aide financière au transport collectif régional.

En terminant, je vous informe d'un changement au sein de l'équipe de gestionnaires de la Direction de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports, avec l'arrivée de monsieur Gilles Sawyer, ingénieur, au poste de chef du Service des projets. Monsieur Sawyer possède déjà une vaste expérience au Ministère, particulièrement en projets routiers, puisqu'il a occupé cette même fonction au sein d'une autre direction pendant plus de quatre années.

Bonne lecture et n'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires!



Travaux routiers 2010-11: Des investissements sans précédent en Chaudière-Appalaches



Il va sans dire, la saison 2010-2011 des travaux routiers sera particulièrement active dans la région de la Chaudière-Appalaches. Une somme record de 298 809 000 \$ sera investie sur les routes et les structures de la région.

En tout, 186 chantiers seront poursuivis, entrepris ou complétés, ce qui créera ou maintiendra quelque 4 069 emplois.

Parmi les importants projets prévus en 2010-2011, mentionnons :

- la poursuite des travaux d'élargissement du pont Dominion et de ses approches, à Lévis
- l'asphaltage de la route 132 sur 5,5 km, à Lotbinière
- la reconstruction de 2,3 km de route sur le chemin de la Grande Ligne, à Saint-Odilon-de-Cranbourne
- la réfection du pont enjambant la Grande rivière Noire, à Saint-Pamphile
- le réaménagement de l'intersection des routes 279 et 218, à Saint-Charles-de-Bellechasse
- la réfection du pont enjambant la rivière Saint-François, à Disraeli

Notons aussi que plus de 41 M\$ seront investis dans le prolongement de l'autoroute 73 dans le secteur de Saint-Georges. Une somme de plus de 38 M\$ sera également investie dans le doublement de cette autoroute cette année. Il s'agit de deux projets d'envergure auxquels le gouvernement du Canada contribue financièrement.



La programmation des travaux routiers 2010-2011 pour la région de la Chaudière-Appalaches s'articule autour de quatre grands axes :

- la conservation des chaussées : 83 975 000 \$
- la conservation des structures : 87 637 000 \$
- l'amélioration du réseau routier : 44 172 000 \$
- le développement du réseau routier : 83 025 000 \$

Ces investissements, qui s'inscrivent dans la poursuite du vaste plan de redressement de l'état du réseau routier québécois entrepris en 2007, permettront non seulement d'améliorer le réseau routier de la région, mais aussi d'assurer la sécurité des usagers.



Pour toute information concernant les travaux routiers dans la région de la Chaudière-Appalaches, consultez le [Québec 511](#).



L'autoroute 73, c'est parti!

Prolongement de l'autoroute

Un projet attendu



Un petit pas pour l'homme, mais un grand pas pour... la Beauce! Eh oui, une première pelletée de terre sera creusée à l'été 2010 pour le projet de prolongement de l'autoroute 73 en Beauce. En effet, plus de 41 M\$, dont 18,15 M\$ proviennent du gouvernement fédéral, seront

investis cette année. La majeure partie de ce montant sera consacrée au commencement des travaux entre la route 204 Est et la rivière Famine à Saint-Georges, lesquels consisteront essentiellement au réaménagement de la route 204 Est, au commencement des travaux de prolongement de la chaussée ainsi qu'à la construction du pont enjambant la rivière Famine. L'appel d'offre a d'ailleurs été lancé le 18 mars dernier pour une période de 6 semaines.

Beauceville – Notre-Dame-des-Pins

Le 11 novembre dernier, le Conseil des ministres adoptait un décret autorisant le Ministère à utiliser les terres à des fins autres que l'agriculture pour le tronçon compris entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins, décret qui a été contesté, mais toutefois pas invalidé. Nonobstant les procédures judiciaires en cours en raison de cette contestation, les travaux du ministère des Transports vont de l'avant puisque ce dernier poursuit sa collecte de données sur le terrain, soit les relevés d'arpentage et les sondages. Ensuite pourra être entamée l'élaboration du plan d'emprise et des plans d'acquisitions pour éventuellement laisser place au processus d'acquisitions immobilières. Suivra le peaufinage des plans et devis finaux et ce n'est qu'une fois le tout terminé que la machinerie lourde et les ouvriers pourront s'activer sur le terrain.

Pour en savoir plus, visitez le [site Internet](#) des



Doublement de l'autoroute

En plus des travaux de prolongement, l'autoroute 73 est au cœur d'un second projet d'envergure cette année, soit l'élargissement de la chaussée entre Sainte-Marie et Saint-Joseph-de-Beauce, auquel le Fédéral contribue également. Un investissement de 38 M\$ permettra de commencer des travaux d'une valeur de 27,6 M\$ pour le doublement de l'autoroute 73 dans le secteur de Saint-Joseph-de-Beauce et d'effectuer des activités de préparation et de surveillance d'une valeur de 10,4 M\$. Dans un premier temps, les travaux consisteront au déboisement de ce secteur, dont la réalisation est prévue au mois d'avril 2010. Ensuite, les travaux de construction des chaussées pourront être entamés entre les routes 276 et Calway, en juillet 2010 pour une période de deux ans.



Axe 173/277: mission sécurité



L'un des importants projets que le ministère des Transports poursuivra au cours de la saison 2010-2011 des travaux routiers est le réaménagement de l'axe 173/277 entre le secteur de Pintendre, à Lévis, et la municipalité de Sainte-Claire. L'objectif principal de ces travaux : améliorer la sécurité des usagers.

Pour atteindre cet objectif, le ministère des Transports a décidé d'élargir la route, la faisant passer de deux à quatre voies sur la quasi-totalité du tronçon entre le secteur de Pintendre et la municipalité de Saint-Anselme. La séparation de ces voies par un terre-plein central réduit considérablement le risque de collision frontale. De plus, le nombre d'intersections sur cette route s'en trouve diminué, ce qui limite, encore une fois, le risque de collision.



Toujours dans l'optique d'améliorer la sécurité de l'axe 173/277, le Ministère a choisi d'aménager deux carrefours giratoires aux limites nord et sud de l'agglomération urbaine de Saint-Henri. Ces carrefours, de plus en plus présents

dans le paysage routier québécois, obligent tous les automobilistes à réduire leur vitesse, ce qui diminue le risque d'accident.

Le réaménagement de l'axe 173/277 comprend aussi la reconstruction du profil urbain de trois municipalités, soit Saint-Henri, Saint-Anselme et Sainte-Claire. Cette urbanisation comprend, essentiellement, l'installation de conduites d'égout pluviaux, de bordures et de trottoirs.

Au cours de la saison 2010-2011, le Ministère prévoit :

- Finaliser l'urbanisation de la route à Sainte-Claire en y complétant l'asphaltage
- Commencer la reconstruction du profil urbain de Saint-Anselme qui s'étendra sur deux ans
- Poursuivre l'élargissement de la route entre le parc industriel de Pintendre et le chemin Saint-Jean-Baptiste, faisant passer le nombre de voies de deux à quatre
- Finaliser l'étude d'impact portant sur l'élargissement de la route entre Saint-Henri et Saint-Anselme et, possiblement, commencer les plans et devis

Rappelons qu'au long du projet, le ministère des Transports a travaillé de concert avec le Comité Action/Sécurité, un regroupement de citoyens qui souhaitaient que l'axe 173/277 devienne plus sécuritaire. Cette mission suit son cours.



Un projet en béton!

Lien direct entre Québec et Montréal, l'autoroute 20 est empruntée chaque jour par des milliers d'usagers. Dans le secteur de Lévis, plus de 30 000 véhicules y circulent en moyenne quotidiennement, dont près du quart sont des véhicules lourds. Imaginez l'impact d'une telle circulation sur la chaussée! Dans ces conditions, quelles avenues peut-on emprunter pour préserver le plus longtemps possible l'état des routes?

Le ministère des Transports du Québec s'est penché sur la question lorsqu'il a mis à jour, en 2009, l'orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées. À la suite d'une analyse poussée, il a déterminé sur l'ensemble de son réseau des chaussées où les réfections majeures seront à l'avenir en béton de ciment et d'autres où l'enrobé bitumineux demeurera privilégié. De façon générale, il en ressort que les autoroutes où circulent un grand nombre de poids lourds seront en béton.

En Chaudière-Appalaches, les premiers kilomètres de chaussée en béton réalisés dans l'optique de cette nouvelle orientation du Ministère seront construits cet été sur l'autoroute 20 en direction est, à l'ouest du secteur de Saint-Apollinaire. Ce premier tronçon devrait s'étendre sur environ 6 km.



Un projet routier de A à Z

Selon vous, combien de temps est nécessaire pour mener un projet routier à terme? Quelques semaines? Quelques mois? En réalité, la mise sur pied d'un chantier ne se fait pas en claquant des doigts! En fait, le travail sur le terrain ne représente que la pointe de l'iceberg, car nombreuses sont les étapes à traverser avant d'arriver à la première pelletée de terre. Voici un clin d'œil sur le cheminement ministériel d'un projet, de sa naissance à sa réalisation.

1 - Tout d'abord, un projet trouve son origine dans une demande qui doit être analysée par le ministère des Transports, ce qui prend entre 1 et 3 mois.



2 - Ensuite, tout projet routier doit nécessairement transiter par une étude d'opportunité, qui comprend notamment l'analyse des besoins du milieu, une synthèse de la problématique ainsi qu'une proposition de pistes de solutions. Son déroulement peut s'étendre sur une période allant entre 1 et 15 mois.



3 - Vient par la suite la conception du projet, c'est-à-dire l'étude des options et la mise sur pied des avant-projets préliminaire et définitif, ce qui peut durer entre 1 et 3 ans.



4 - Inévitable et essentielle, l'obtention des autorisations, qu'elles soient environnementales ou provenant de la CPTAQ, peut s'échelonner sur une période oscillant entre 1 et 36 mois selon le type d'autorisation.



5 - Une fois cela terminé, le projet grimpe au niveau de la préparation des plans et devis, qui peut nécessiter jusqu'à un an et demi de travail.



6 - S'enchaîne subséquemment une étape souvent méconnue, mais tout aussi importante, voire cruciale, dans la réalisation de nombreux projets: la libération des emprises. En effet, un projet ne serait rien sans le processus d'acquisitions immobilières. Autrement dit, pas d'acquisitions immobilières signifie pas de terrain et sans terrain pour construire les routes il n'y a pas de projet! En tout et partout, ce processus peut durer jusqu'à 24 mois selon le bon déroulement des choses.



7- Ce n'est qu'à la toute fin que la construction, qui comprend les appels d'offres et les travaux sur le terrain, peut être enclenchée pendant quelques semaines, un an, 3 ans ou même plus.

Bien entendu, ces délais peuvent varier selon la complexité du projet et le contexte. Cependant, rappelez-vous! Chaque étape est nécessaire et le projet doit suivre son cours...



Interventions sur le réseau routier et événements spéciaux: Avez-vous votre permis?

Saviez-vous que les municipalités et les entreprises, publiques et privées, doivent obtenir l'autorisation du ministère des Transports avant d'effectuer toute intervention sur des installations situées à l'intérieur des emprises routières du Ministère ou avant la tenue d'événements spéciaux sur ses routes?

Cette démarche permet au Ministère de connaître les entraves qui auront lieu sur son réseau routier et ainsi d'assurer une bonne planification de la circulation et une meilleure coordination des projets avec les municipalités.



Dans le cas d'une intervention sur une section du réseau routier relevant du Ministère, un permis d'intervention ou une permission de voirie, selon la nature des travaux effectués, pourra être accordé. L'autorisation spécifiera les contraintes à respecter lors de la réalisation des travaux, telles que le type d'entrave à la circulation autorisée, les jours et les heures de réalisation des travaux ainsi que l'emplacement et la profondeur des équipements.

Lorsqu'il s'agit d'une intervention prévisible, la demande de permission de voirie ou de permis d'intervention doit être effectuée au moins 7 jours avant le début des travaux, auprès du Centre de services du Ministère le plus près. Dans les situations d'urgence, le Ministère doit être avisé de la réalisation des travaux au maximum 48 heures après l'intervention d'urgence.

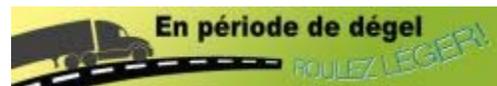
Dans tous les cas, la signalisation installée par la municipalité ou par l'entreprise doit respecter les normes du Ministère.

En ce qui concerne la tenue d'événements spéciaux sur les routes du Ministère, ce dernier rappelle qu'un permis est nécessaire si l'événement entraîne la fermeture complète ou partielle d'une route ou s'il occasionne perturbation de la circulation.

Pour plus de renseignements sur la marche à suivre pour l'obtention d'un permis d'événements spéciaux, consultez la section « [Tenue d'événements spéciaux](#) » sur le site Internet du ministère des Transports.



En période de dégel, roulez léger!



Avec un hiver on ne peut plus doux comme celui que nous venons de traverser et la température qui se réchauffe peu à peu, la période de dégel a frappé à notre porte légèrement plus tôt cette année.

Depuis le 8 mars, et ce, jusqu'au 7 mai, les véhicules lourds qui circulent sur le réseau routier doivent respecter les limites de charges imposées

durant cette période où la capacité portante des routes est plus faible. Ainsi, ces mesures permettent de protéger le réseau routier en prolongeant la durée de vie des chaussées de 12 à 15 % et par le fait même de diminuer de façon notable les coûts reliés à l'entretien des routes.

Consultez la section « [zones et périodes de dégel](#) » sur le site Internet du ministère des Transports pour en connaître davantage.



Qui dit dégel, dit nid-de-poule!



Qui dit dégel dit nid-de-poule! Le retour du printemps est souvent synonyme de beau temps, mais il amène également avec lui la saison des nids-de-poule, phénomène inévitable sur un réseau routier qui doit sans cesse conjuguer avec les quatre saisons, les importants écarts de température et les intempéries.

Pourquoi y'a-t-il des nids-de-poule?

La formation d'un nid-de-poule prend d'abord naissance dans une fissure ou un défaut dans la chaussée dans lesquels s'infiltre l'eau lors de précipitations. Par la suite se produisent les cycles de gel et de dégel durant lesquels cette eau prend de l'expansion en se transformant en glace, auxquels on ajoute la circulation des véhicules pour obtenir la formation d'un nid-de-poule.

Visionnez la formation d'un nid-de-poule

Vous croisez un nid-de-poule...

Depuis 10 ans, CAA Québec offre une tribune de dénonciation en ligne qui permet aux usagers de la route de signaler la présence d'un nid-de-poule sur le réseau routier, que ce soit celui des municipalités ou du ministère des Transports. Le CAA transmet par la suite les signalements aux autorités afin de s'assurer que ceux-ci soient réparés.

Signalez un nid-de-poule



Une politique pour les déplacements verts

En 2006, le Gouvernement rendait publique sa politique québécoise sur le transport collectif. Cette politique, orientée vers un développement durable des modes de transport, vise entre autres à mieux définir les rôles respectifs des différents intervenants en matière de transport collectif, soit les municipalités – qui sont les premières responsables en la matière –, le gouvernement, les autorités organisatrices de transport collectif, les usagers, les automobilistes, les employeurs et le gouvernement fédéral. Elle vise aussi à implanter et soutenir des mesures pour améliorer les services, moderniser et développer les infrastructures et les équipements ainsi qu'offrir des alternatives à l'automobile.



Dans le cadre de l'application de cette Politique, et en plus de bonifier son programme déjà en place, le gouvernement a mis sur pied de nouveaux

programmes d'aide financière à l'intention des municipalités, des municipalités régionales de comtés, des sociétés de transport, des propriétaires de taxis, des transporteurs, des propriétaires d'autocars et de terminus.

Cliquez sur chacun des programmes pour en connaître les détails:

- [Le Programme d'aide à l'adaptation des taxis et des autocars et terminus](#)
- [Le Programme d'aide à l'amélioration des services de transport en commun](#)
- [Le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes](#)
- [Le Programme d'aide aux modes de transport alternatifs à l'automobile](#)
- [Le Programme d'aide au transport collectif régional](#)
- [Le Programme d'aide au transport collectif des personnes](#)



 Imprimer

Le bulletin applique la Politique de confidentialité du ministère des Transports du Québec.

Si vous considérez non satisfaisantes les conditions qui y sont décrites, vous pouvez retirer votre nom en cliquant sur désabonnement.

