

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



Archives

- 27 JANVIER 2011
- 1 AVRIL 2010
- 9 DÉCEMBRE 2009

Mot du directeur

Je profite de ce premier numéro de l'année pour vous souhaiter à tous et à toutes une très bonne année 2011. Qu'elle vous apporte santé, bonheur et plein de projets à la hauteur de vos ambitions!

Bien que Dame Nature ait été plutôt clémentine en ce début d'hiver, nous nous devons d'être prêts pour affronter les conditions climatiques difficiles qui caractérisent, habituellement, nos hivers. Dans ce numéro du bulletin Aller-retour, trois articles font références aux efforts que déploient les équipes de la Direction de la Chaudière-Appalaches (DCA), et le ministère des Transports, pour assurer la circulation sécuritaire des usagers de la route en hiver.

Nous soulignons également le 40^e anniversaire d'une structure très présente dans le paysage des abords du fleuve Saint-Laurent, nous faisons un survol du projet de loi sur les véhicules hors routes et nous vous informons également sur la mise en œuvre d'un projet pilote visant à améliorer la visibilité de la route pour les usagers.

En terminant, je vous informe d'un autre changement au sein de l'équipe de gestionnaires de la Direction de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports, avec l'arrivée de monsieur Gabriel Laviolette, ingénieur, au poste de chef du Service des projets. M. Laviolette fait un retour à la DCA, y ayant déjà occupé les fonctions de chef de service entre 1993 et 2000.

D'ailleurs, dans les prochains numéros nous vous présenterons, à tour de rôle, le mandat et le gestionnaire de chacun des services de la direction afin de vous permettre de mieux connaître l'équipe de la Direction de la Chaudière-Appalaches du MTQ.

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

Richard Charpentier, ing.

Directeur de la Chaudière-Appalaches

Ministère des Transports du Québec



Le pont Pierre-Laporte a 40 ans!



En novembre dernier, le pont Pierre-Laporte, une des plus importantes structures de la Direction de la Chaudière-Appalaches, passait le cap des 40 ans. Après toutes ces années, le géant d'acier a toujours aussi fière

allure au-dessus des eaux du Saint-Laurent.

Construit entre 1966 et 1970, le pont Pierre-Laporte témoigne du développement économique qu'a connu la région métropolitaine de Québec dans les années 60. À l'époque, le pont de Québec ne suffisait plus à écouler le flot croissant de véhicules, qui augmentait de 8 % annuellement. Une nouvelle structure pour traverser le fleuve devait sans conteste être conçue.



La naissance du géant d'acier a été marquée par l'innovation : pour la toute première fois au Canada, une structure soutenue par des câbles à fils parallèles était construite. Ce défi de taille a nécessité une très grande quantité de matériaux et l'utilisation de techniques, parfois insoupçonnées. Si l'on regarde de plus près les deux câbles porteurs, on s'aperçoit qu'ils sont composés de milliers de fils d'acier. En fait, chaque câble regroupe un total de 12 580 fils! Placés bout à bout, ceux-ci encercleraient près des trois quarts de la Terre à l'équateur.

Aujourd'hui, avec sa capacité de 125 000 véhicules par jour et ses six voies de circulation, le pont Pierre-Laporte est devenu le lien interrive le plus sollicité entre Lévis et Québec. La silhouette du géant d'acier continuera donc certainement à marquer des générations d'usagers.



Un projet contre nature

On me sent, mais on ne me voit pas. Je suis doux, mais parfois violent. Qui suis-je?

Un indice? Je suis l'une des principales causes de fermeture de routes en Chaudière-Appalaches durant la saison hivernale... Eh oui! Vous l'aurez sans doute deviné, aussi imprévisible soit-il, le vent est sans contredit l'un des principaux facteurs à l'origine des conditions hivernales extrêmes.

Saviez-vous que l'on dénombre actuellement plus de 90 sites assujettis aux forts vents sur l'ensemble du réseau routier de la région? La DCA s'est d'ailleurs récemment penchée sur la problématique de l'un d'entre eux : l'échangeur 325 (Route 173/Lévis/Centre-ville), sur l'autoroute 20 à Lévis, qui fait occasionnellement l'objet de fermeture lors de tempêtes hivernales. L'autoroute 20 étant un axe névralgique, il était impératif d'améliorer la sécurité des usagers et du même coup,



éliminer ou du moins réduire le nombre de fermetures de routes.

De par leur situation géographique au milieu des champs, les bretelles sud de l'échangeur 325 se trouvent à la merci des puissants vents du nord-est provenant du fleuve. Ainsi, lors de tempêtes, la neige s'accumule considérablement sur la chaussée, sans compter la visibilité qui se voit réduite sinon nulle en raison des bourrasques.

La solution? Aménager des haies brise-vent au sommet de monticules de terre en bordure des deux bretelles.



C'est en novembre dernier que la DCA a réalisé la première partie de ce projet qui consistait tout d'abord à adoucir les pentes dans le secteur et, par la suite, construire deux monticules de terre, soit un pour chaque bretelle, d'une hauteur d'environ trois mètres et d'une longueur de près de 700 mètres. Ces murs joueront en quelque sorte un rôle de réservoir et auront pour vocation de contrôler la neige lorsque le vent se mettra

de la partie. Ensuite, l'ensemencement ainsi que la plantation des haies à la tête de ces monticules seront effectués au cours de la seconde phase des travaux, au printemps 2011. En guise de touche finale, des clôtures à neige seront installées en bordure de la voie de desserte située à proximité afin d'optimiser les résultats.



La viabilité hivernale à la fine pointe

En matière d'hiver, la DCA a la cote! En effet, nous avons su développer au fil des ans une expertise poussée dans le domaine de la viabilité hivernale. Résultat : en octobre 2004, la Direction de la Chaudière-Appalaches a été certifiée **ISO 9001** dans le domaine de la surveillance en viabilité



hivernale après deux ans de dur labeur visant à mettre sur pied une procédure exhaustive et claire pour assurer la qualité des services de déneigement sur l'ensemble du territoire. Depuis, chacun des six centres de services de la Direction applique à la lettre son plan local de surveillance afin de conserver ce titre.

Une recette pour contrer la chaussée glissante

Afin de s'attaquer à la problématique de la chaussée glissante, le CS de Laurier- Station – Lévis a décidé en 2009 d'innover en se lançant dans un projet pilote d'antigivrage. Cette technique préventive consiste à appliquer une fine couche de déglacant liquide sur la chaussée en amont des précipitations ou avant que les conditions météorologiques propices à la formation de la glace noire ne surviennent, évitant ainsi son apparition. Inoffensif pour l'environnement, ce produit est composé de chlorure de magnésium et...



de sirop de maïs! Une recette étonnante qui donne jusqu'à maintenant des résultats prometteurs. Voilà une façon ingénieuse de combiner efficacité et développement durable!

Une pincée de sel...préhumidifié


Quoi de mieux que du sel pour faire fondre la glace? Du sel préhumidifié! Cette nouvelle technique, présentement à l'essai en Chaudière-Appalaches, permet d'accélérer l'amorce du processus de fonte de la glace en maximisant les bienfaits du sel. Non seulement la quantité de sel qui pénètre la glace et la neige durcie est augmentée de façon marquée, mais cette technique permet en plus de maintenir l'efficacité du sel même à basse température. Le mélange, constitué de chlorure de magnésium liquide, d'un additif naturel (carbohydate) et d'un colorant, enrobe chacun des grains de sel pour en favoriser l'adhésion à la chaussée glacée. Le sel reste donc en place et peut ainsi travailler de façon plus rapide et efficace.





Quand on parle conditions routières


Prévoir ses déplacements. Voilà la clé pour ne pas se laisser surprendre par l'hiver! Toutefois, pour bien se préparer, encore faut-il bien connaître la signification des termes utilisés sur la ligne téléphonique 5-1-1 et sur le site Web [québec511](#):

Démystifier les conditions de la chaussée


 **Chaussée dégagée** - Si, sur toutes les voies de circulation, il n'y a pas de neige ni de glace, à l'exception de quelques traces qui pourraient masquer le marquage routier.


 **Chaussée enneigée par endroits ou glacée par endroits** - On utilise ce terme lorsque certaines voies de circulation sont partiellement ou complètement obstruées par la neige ou la glace.


 **Chaussée partiellement enneigée ou partiellement glacée** - Si la neige ou la glace couvre une partie d'une ou des voies de circulation, mais qu'il y a au moins une bande de roulement qui est presque partout sur l'asphalte.


 **Chaussée enneigée ou glacée** - Lorsque la neige ou la glace couvre l'ensemble des voies de circulation sur une partie considérable de votre parcours.

Démystifier la visibilité

 **Bonne** - Une bonne visibilité signifie un champ de vision de 500 mètres et plus.

 **Réduite** - Lorsque le champ de vision varie entre 50 et 500 mètres, on parle d'une visibilité réduite.

 **Nulle par endroits** - Lorsque des phénomènes atmosphériques peuvent survenir à des endroits inattendus et qu'ils modifient considérablement la visibilité des conducteurs, on qualifie celle-ci de nulle par endroits.

 **Nulle** - Une visibilité nulle signifie que le champ de vision est inférieur à 50 mètres.

*Journal Le Réseau web, décembre 2010

Projet de loi sur les véhicules hors route



Le 8 décembre dernier, l'Assemblée nationale adoptait le nouveau projet de loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicules hors route (VHR) ainsi que la sécurité de ces utilisateurs.

L'une des principales mesures adoptées concerne les heures de circulation des VHR, laquelle interdit la circulation nocturne entre minuit et 6 h. Cette mesure sera effective à compter du 1^{er} décembre 2011. Fait important : les MRC pourront, selon les besoins, modifier ces heures par règlement. Cette mesure vise à assurer la quiétude aux riverains des sentiers et à diminuer le nombre d'accidents qui surviennent la nuit.

D'autres mesures seront également adoptées au regard de cette nouvelle loi, notamment concernant la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage, prolongée jusqu'au 1^{er} décembre 2017. Ces mesures permettront aux citoyens qui s'estiment lésés de régler leurs problèmes de façon non judiciaire. En outre, la loi rend également officielle la contribution que les propriétaires de VHR paient lors de l'immatriculation de leur véhicule, laquelle sera versée au Fonds des réseaux de transport terrestre.

Pour plus de détails, [consultez le communiqué](#).

Une route réfléchissante à Saint-Frédéric



Une nouvelle technique pour améliorer la visibilité sur les routes est actuellement à l'essai sur une portion de la route 112, à Saint-Frédéric. Ce projet pilote consiste à poser de petites plaquettes réfléchissantes entre les deux lignes centrales de la chaussée. Ces délinéateurs incrustés permettraient d'offrir aux usagers une visibilité jusqu'à trois fois plus grande lorsqu'il pleut ou une fois la nuit tombée.

La DCA est la deuxième direction territoriale à tester cette technologie déjà utilisée aux États-Unis. Le MTQ cherche à savoir comment les délinéateurs réagissent à nos hivers québécois. Résistent-ils au déneigement, au déglacage et aux abrasifs? Jusqu'à maintenant le projet semble prometteur : après trois ans, la quasi-totalité des délinéateurs incrustés



installés par la Direction de l'Estrie sur la route 139, à Acton Vale, est toujours en place.



 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.

