

Si vous éprouvez de la difficulté à lire ce courriel, [cliquez ici](#).



#### Archives

- 27 JUIN 2013
- 7 NOVEMBRE 2012
- 21 JUIN 2012
- 28 JUILLET 2011
- 27 JANVIER 2011
- 1 AVRIL 2010
- 9 DÉCEMBRE 2009

## Mot du directeur

Quel bel été nous avons connu! Vous aurez sûrement remarqué que le ministère des Transports a été très actif encore cette saison avec plusieurs chantiers répartis sur l'ensemble du territoire de la région de la Chaudière-Appalaches. Avec certains travaux à compléter, nous pouvons affirmer que 2012 aura été l'année la plus prolifique en travaux routiers, et ce, pour le plus grand bénéfice des usagers de la route.

Maintenant, la saison froide est à nos portes et, avec elle, la préparation des équipes et des équipements pour être fin prêts à affronter les conditions climatiques difficiles qui caractérisent, habituellement, nos hivers. Dans ce numéro d'automne du bulletin Aller-Retour, trois articles font référence à cette période de l'année. Premièrement, on aborde la mise sur pied d'un projet pilote exclusif à la région sur des limites de vitesses variables lors de conditions climatiques extrêmes sur l'autoroute 20. On présente également la nouvelle terminologie des conditions routières ainsi qu'une nouvelle disposition de la loi sur les pneus d'hiver.

Ce numéro débute par un article fort intéressant sur la planification des projets routiers. Bien que certains d'entre vous connaissent ce processus annuel, nous avons jugé important d'aborder ce sujet afin de le démystifier et de présenter les diverses données, informations ou outils que le Ministère utilise pour accomplir cet important exercice qui est à l'origine de ses réalisations sur le terrain.

Nous vous présentons également un état de situation de l'élaboration du Plan territorial de mobilité durable (PTMD) qui devrait être complété au cours de la prochaine année. Puis, nous faisons un rappel sur le concept de Corridor de sécurité que tous les usagers de la route doivent connaître et, surtout, mettre en pratique lorsqu'ils circulent à proximité de certains types de véhicules.

En terminant, je vous souhaite un très bel hiver, pas trop rigoureux, mais suffisamment blanc pour passer une belle période des Fêtes. Rappelez-vous: l'hiver peut vous surprendre!

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

Richard Charpentier,

Directeur



## La planification des projets routiers, comment ça fonctionne?

Chaque année, le réseau routier est scruté à la loupe afin de déterminer les besoins visant à assurer un niveau de sécurité et une qualité de roulement adéquats aux usagers. Dans cette optique, le Ministère propose des stratégies d'intervention selon une planification de divers projets routiers sur un horizon quinquennal.

Cette planification se fait en fonction de cinq principaux axes d'intervention tels que la conservation des chaussées, l'amélioration et le développement du réseau routier, la conservation des structures et les structures sur le réseau routier municipal.

### CONSERVATION DES CHAUSSÉES

Cet axe regroupe les projets visant à assurer une qualité de roulement acceptable pour les usagers de la route de même qu'une capacité structurale suffisante pour la circulation des véhicules lourds. Il inclut également les projets de réfection des éléments servant au drainage de la chaussée et de remplacement de certains équipements qui se trouve à l'intérieur de l'emprise du Ministère.



Différentes techniques sont mises en place pour définir les priorités d'entretien du réseau. Tout d'abord, l'évaluation de la performance constitue le premier niveau d'étude des chaussées. Les indicateurs généralement considérés sont la dégradation de surface, le confort au roulement et l'orniérage. Ces caractéristiques sont habituellement relevées à l'aide d'un véhicule multifonction.

#### Le véhicule multifonction

Ce véhicule a pour mission d'arpenter l'ensemble de la direction territoriale



à tous les deux ans et annuellement pour le réseau routier dit stratégique (RSSCE). Les relevés effectués sont par la suite analysés par le système de gestion des chaussées (GCH), lequel propose aux techniciens et aux ingénieurs des interventions possibles sur les différents tronçons.

Une fois cette étape complétée, une analyse plus spécifique est entreprise par les techniciens et ingénieurs afin de déterminer l'intervention appropriée en tenant compte de critères non évalués par le système de gestion de chaussée tel que le débit de véhicule, le comportement de la chaussée suite aux interventions effectuées antérieurement et les budgets alloués. Une priorisation est alors établie pour l'année en cours et une planification est produite sur un horizon quinquennal. Cet exercice doit être refait chaque année pour réévaluer la dégradation du réseau et prioriser à nouveau les interventions.

### AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

L'axe amélioration regroupe les projets dont l'intervention principale a pour objectif d'améliorer la sécurité des déplacements et la fonctionnalité du réseau routier sans ajout de capacité de circulation.

L'axe de développement regroupe les projets dont l'intervention principale vise l'augmentation de la capacité de circulation du réseau routier existant ou l'ajout d'un nouvel axe routier.

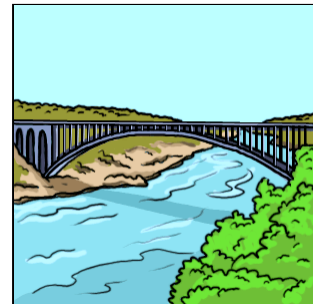
### **Comment identifier les besoins au niveau de l'amélioration et du développement du réseau routier?**

Lorsqu'une demande d'un tiers est soumise au Ministère ou qu'une situation pouvant occasionner des problématiques de sécurité ou de fluidité est constatée, une étude de besoin est enclenchée. Dans l'éventualité où la conclusion démontre qu'il y a une problématique réelle, un projet est créé et une étude d'opportunité est engagée afin de déterminer les options d'intervention possibles. Par la suite vient l'étape des études d'avant-projet, qui peuvent être réalisées à l'interne ou confiées à mandat dans certains cas. Ces études permettent de raffiner l'option privilégiée. Une fois la solution optimale retenue, des plans et devis sont produits. Ce genre de projet peut s'échelonner sur plusieurs années dépendamment de son ampleur. Plusieurs facteurs peuvent également entrer en jeu et influencer les échéanciers de réalisation tels que les acquisitions, les déplacements des services publics, les négociations avec divers ministères, comme le MDDEFP ou le MAMROT par exemple, et les demandes au niveau de la CPTAQ ou tout autre organisme.

Somme toute, dans tous les cas, que ce soit pour la conservation des chaussées ou l'amélioration et le développement du réseau routier, le Ministère établit annuellement la programmation des travaux à exécuter en fonction d'une part, des priorités d'interventions requises sur le réseau, et d'autre part, du contexte budgétaire.

### **CONSERVATION DES STRUCTURES SUR LE RÉSEAU DU MINISTÈRE ET SUR LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL.**

Pour déterminer les priorités d'intervention en matière de structures, que ce soit celles sur les routes du ministère des Transports ou sur le réseau municipal, une banque de données nommée GSO-Access est rigoureusement alimentée tout au long de l'année au fur et à mesure des inspections réalisées sur les structures du territoire. Cet outil contribue donc à faciliter le travail de préparation de la planification en présentant la liste des structures pour lesquelles il est nécessaire de réaliser certaines activités d'entretien préventif ou des interventions de plus grande ampleur.



La stratégie relative aux structures s'articule essentiellement autour de deux objectifs :

- Ralentir la vitesse de dégradation du parc des structures par des interventions ciblées en réparation peu coûteuse visant à reporter à plus tard (5 à 10 ans) des interventions plus majeures.
- Réduire le plus rapidement possible le nombre de structures à réparer.

Pour leur part, les besoins d'intervention sont déterminés au regard de deux principaux facteurs, soit de prime abord la sécurité, et dans un deuxième temps le maintien en état des structures.



## Projet pilote: Des limites de vitesse variables selon les conditions météorologiques

La Direction de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports prévoit mettre en place un projet pilote consistant à installer des panneaux affichant une limite de vitesse spécifique selon la contingence des conditions météorologiques. Le secteur visé par cette mesure à l'essai se situe sur l'autoroute 20, dans les deux directions entre les sorties 348 à Saint-Michel-de-Bellechasse et 356 à Saint-Vallier. Cette zone, s'étalant sur une distance de près de 8 km, rencontre un important problème de visibilité lors de conditions météorologiques hivernales difficiles telles que des vents violents et de la poudrerie. Ainsi, la visibilité est significativement réduite et entraîne de surcroît les différentiels de vitesse, notamment entre véhicules lourds et automobiles, ce qui augmente les risques d'accident. Autrement dit, les véhicules lourds étant plus hauts et donc moins affectés par la poudrerie maintiennent leur vitesse de croisière habituelle tandis que les automobilistes doivent adapter leur conduite et ralentir en raison du manque de visibilité causée par les vents, auquel vient s'ajouter la poudrerie causée par le passage plus rapide des camions.



En ce sens, le Ministère a évalué qu'une diminution officielle de la limite de vitesse, adaptée aux conditions météorologiques, permettrait d'homogénéiser et de réduire les vitesses, et donc d'améliorer la sécurité routière. Pour ce faire, des panneaux à message lumineux munis d'un système analysant les conditions météorologiques permettraient de diffuser la vitesse sécuritaire à respecter lors de situation de visibilité réduite.

Par la mise en place d'un tel projet, le Ministère souhaite évidemment améliorer la sécurité, mais espère également que de telles mesures pourront contribuer à réduire le nombre de fermetures dans ce secteur durant la période hivernale.



## Où en est le Plan territorial de mobilité durable?



À la suite des consultations avec ses principaux partenaires, notamment les MRC et les CLD, la Direction de la Chaudière-Appalaches a pu franchir une autre étape cruciale de son Plan territorial de mobilité durable, soit celle de l'élaboration de la Vision stratégique régionale de développement durable. Rappelons qu'initialement, ces consultations avaient pour but de présenter la démarche relative à la vision stratégique ainsi que de recueillir les commentaires et propositions des collaborateurs via un questionnaire, en vue d'assurer une vision globale tout en tenant compte des particularités des quatre coins de la région. En parallèle, un acteur s'est récemment intégré à l'équipe des partenaires du PTMD, soit la Communauté métropolitaine de Québec, qui sera elle aussi mise à contribution tout au long de l'évolution du projet.

Par son désir de s'impliquer activement dans le projet, la Ville de Lévis a soumis au Ministère un énoncé de vision régionale, lequel a été retenu par l'ensemble des partenaires. Essentiellement, six grands thèmes, autant sur le plan des forces que des éléments à améliorer, émergent de la Vision stratégique et résument fidèlement ce qui constitue la pierre d'assise sur laquelle reposera l'ensemble du PTMD et qui déterminera les orientations de ce dernier. Ainsi, on compte parmi eux :

- Les ressources (exploitation, transformation, valorisation)
- La qualité de vie
- Le service à la population
- La main-d'œuvre (qualité, formation, attraction et rétention)
- Le transport (accès à la région et aux marchés, modes alternatifs, intermodalité)
- Le dynamisme et la diversité

Aussitôt la Vision stratégique adoptée, la DCA a pu dès lors poursuivre le processus et entamer la mise en forme du diagnostic régional et de la vision de mobilité durable. Ces éléments seront dévoilés aux partenaires, une fois cette étape complétée, toujours dans l'optique de récolter leurs commentaires et de veiller à ce que tous les partenaires adhèrent aux orientations du PTMD.

Somme toute, les prochaines étapes consistent en la finalisation de la troisième étape, soit le diagnostic et la vision de mobilité durable, suivie de la proposition du Plan territorial de mobilité durable puis en guise de conclusion l'adoption du PTMD final.



## Corridor de sécurité : c'est la loi!



La loi prescrit de nouvelles règles de conduite qui visent à créer, lorsque certaines conditions sont réunies, un corridor de sécurité pour le conducteur et les occupants des véhicules visés. Elle prévoit de même les amendes et, le cas échéant, les points d'inaptitude auxquels s'exposent les conducteurs qui font défaut de se conformer à ces règles de conduite.

### Pourquoi appliquer cette mesure?

Dans le cadre de leurs fonctions, certains travailleurs doivent immobiliser leur véhicule sur un chemin public pour y effectuer des interventions. Ils risquent alors de se faire happer par un véhicule circulant sur la route; plusieurs ont d'ailleurs été blessés ou tués dans ces conditions. Exécuter correctement la manœuvre du corridor de sécurité augmente la sécurité de ces travailleurs ainsi que celle de tout usager de la route à proximité du véhicule immobilisé avec les gyrophares ou les feux clignotants actionnés.

Respecter cette mesure peut donc éviter des blessures ou même des décès!

### Quand cette mesure s'applique-t-elle?

Vous devez exécuter la manœuvre quand un des véhicules ci-dessous est immobilisé et que sa flèche jaune lumineuse, ses gyrophares ou ses feux clignotants sont actionnés.

Notamment :

- Véhicule de police
- Ambulance
- Véhicule d'un service d'incendie
- Véhicule de Contrôle routier Québec
- Véhicule d'entretien routier

*Véhicules d'urgence*



*Dépanneuse*



*Véhicule de surveillance*



### **Comment bien exécuter la manœuvre?**

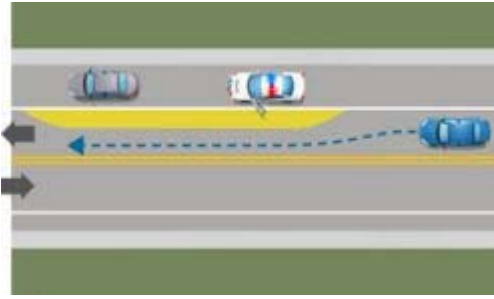
Règle générale : créez un corridor de sécurité en ralentissant, puis en vous éloignant le plus possible du véhicule immobilisé, après vous être assurés de pouvoir le faire sans danger. Au besoin, immobilisez votre véhicule pour ne pas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

Plus précisément, voici la bonne manœuvre à exécuter selon la situation :

### **Intervention sur l'accotement**

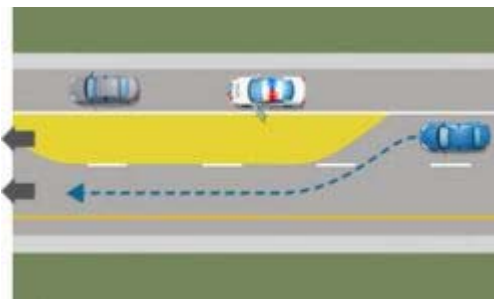
#### *Manœuvre 1 :*

Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur l'accotement, gyrophares ou feux clignotants actionnés, vous devez respecter un corridor de sécurité en ralentissant, puis en vous éloignant de ce véhicule, tout en demeurant dans la même voie de circulation.



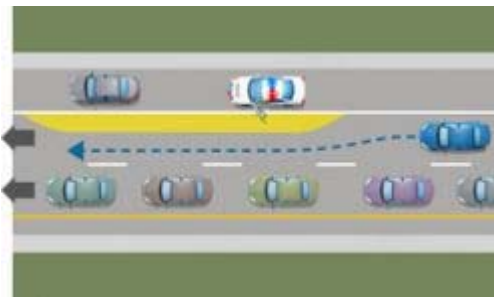
*Manœuvre 2 :*

Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur l'accotement, gyrophares ou feux clignotants actionnés, vous devez respecter un corridor de sécurité en ralentissant, puis en changeant de voie après vous être assurés de pouvoir le faire en toute sécurité.



*Manœuvre 3 :*

Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur l'accotement, gyrophares ou feux clignotants actionnés, vous devez respecter un corridor de sécurité en ralentissant et, vu le changement de voie impossible puisqu'il ne peut se faire en toute sécurité, en vous éloignant le plus possible du véhicule immobilisé tout en demeurant dans la voie sur laquelle vous circulez.

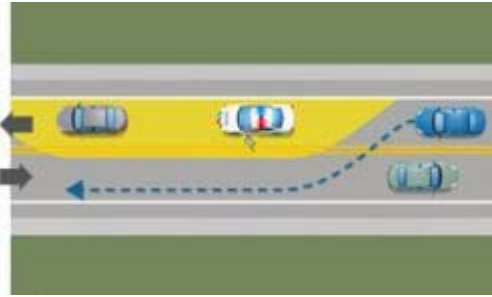


**Intervention sur la voie de circulation**

*Manœuvre 4 :*

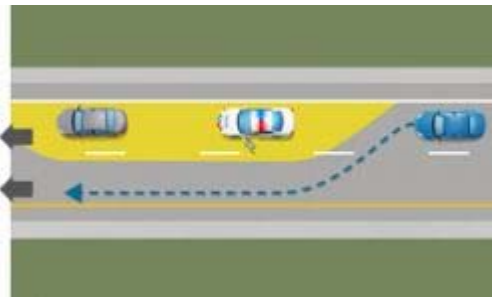
Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur la voie, gyrophares ou feux clignotants actionnés, vous devez respecter un corridor de sécurité en ralentissant et en vous immobilisant, au besoin, pour céder la priorité aux véhicules circulant en sens inverse, puis en changeant de voie après vous être assurés de pouvoir le faire en toute sécurité.





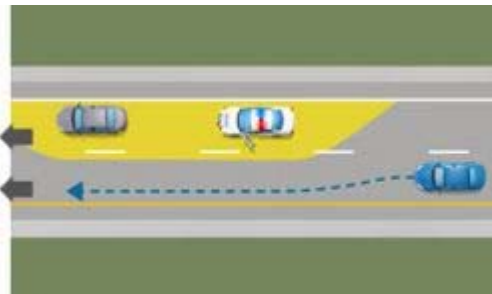
*Manœuvre 5 :*

Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur la voie sur laquelle vous circulez, gyrophares ou feux clignotants actionnés, vous devez respecter un corridor de sécurité en ralentissant et, au besoin, en vous immobilisant, puis en changeant de voie après vous être assurés de pouvoir le faire en toute sécurité.



*Manœuvre 6 :*

Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur la voie contigüe à la voie sur laquelle vous circulez, gyrophares ou feux clignotants actionnés, vous devez respecter un corridor de sécurité en ralentissant, puis en vous éloignant le plus possible du véhicule immobilisé tout en demeurant dans la voie sur laquelle vous circulez.



[Visionnez la vidéo](#)

**Entrée en vigueur et sanctions**

Cette mesure est en vigueur depuis le 5 août 2012. En cas d'infraction, une amende de 200 \$ à 300 \$ et 4 points d'inaptitude sont prévus.



## Nouvelle terminologie des conditions routières hivernales




Revue et simplifiée, la nouvelle terminologie des conditions routières hivernales présente maintenant séparément les conditions de la chaussée et les conditions de visibilité.

Cette approche permet une information plus détaillée et offre une description plus précise pour chaque tronçon consulté.



### DES COULEURS SPÉCIFIQUES

#### Conditions de la chaussée :

-  DÉGAGÉE
-  PARTIELLEMENT COUVERTE
-  COUVERTE

Le rouge associé au pictogramme de fermeture est utilisé pour indiquer la portion de route qui est fermée.



FERMÉE

#### Conditions de visibilité :

-  **BONNE**  
La visibilité est supérieure à 500 m
-  **RÉDUITE**  
La visibilité varie de 250 à 500 m
-  **NULLE**  
La visibilité est inférieure à 250 m

Pour plus d'information, visitez la section «[Nouvelle terminologie des conditions routières hivernales](#)» sur le site Internet Québec511.



## Saviez-vous que...

Dès 2014, de nouvelles exigences en matière de pneus d'hiver entreront en vigueur?



En effet, à compter du **15 décembre 2014**, un pneu d'hiver devra :

**porter le pictogramme** représentant une montagne sur laquelle un flocon de neige est superposé;



OU

**être muni de crampons et utilisé** conformément au Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules

« Au cours de la période du 15 décembre au 15 mars, le propriétaire d'un taxi ou d'un véhicule de promenade immatriculé au Québec ne peut mettre en circulation ce véhicule, à moins qu'il ne soit muni de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale selon les normes prévues par règlement du gouvernement. Cette interdiction s'applique également à quiconque offre en location au Québec un véhicule de promenade qui n'est pas muni de ce type de pneu. »



Il est important de rappeler que, en matière de sécurité routière, les pneus d'hiver ont fait leurs preuves. Ils assurent une meilleure stabilité du véhicule en cas de freinage, lui permettent de s'immobiliser sur une plus courte distance et contribuent à conserver sa trajectoire dans un virage.

Pour plus de renseignements, visitez le [site Internet](#) du ministère des Transports.



 **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](#).

