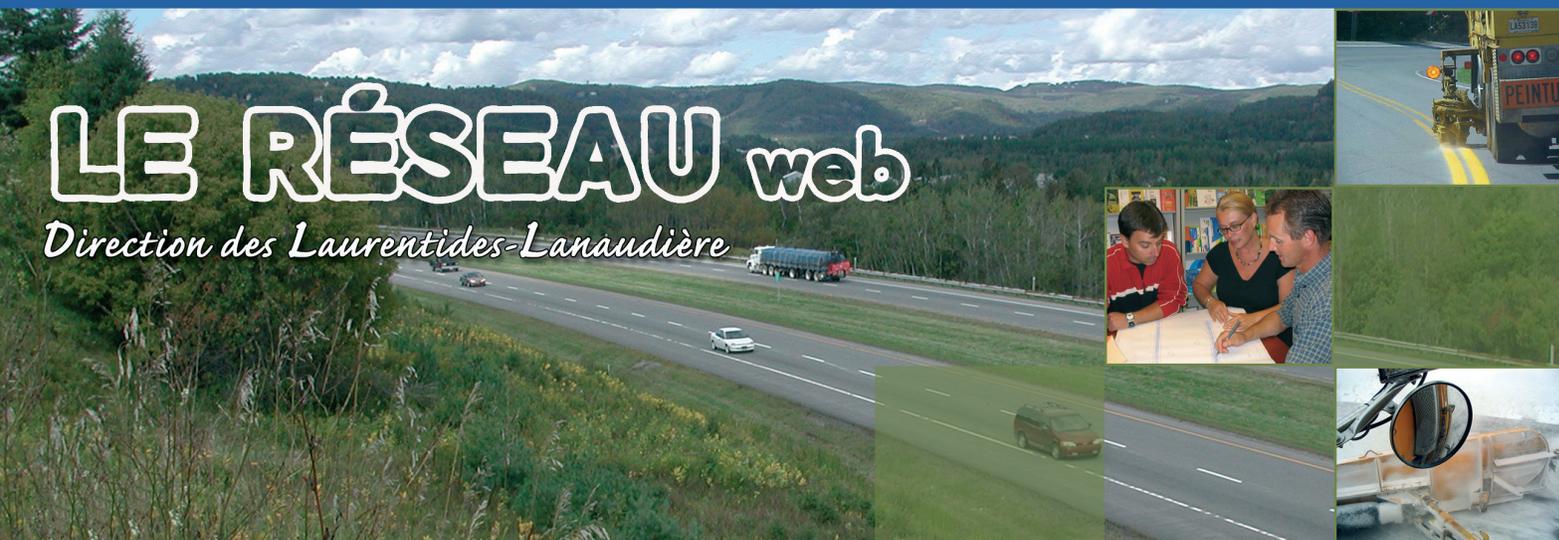


# LE RÉSEAU web

Direction des Laurentides-Lanaudière



Février 2013

## Opérations hivernales d'entretien des routes Le choix du bon matériau d'épandage



En période hivernale, il est essentiel pour le ministère des Transports (MTQ) de rendre les routes accessibles et sécuritaires pour les automobilistes, les transporteurs, les services d'urgence, etc., selon des exigences spécifiques portant sur le déneigement et le déglacage. En ce qui concerne les opérations de déglacage, plusieurs facteurs viennent déterminer le choix du bon matériau d'épandage.

Dès le début, pendant et après la précipitation ou la poudrière, ou lorsque les conditions climatiques l'exigent, les équipes d'entretien des routes doivent procéder au déglacage de la chaussée au moyen de fondants ou à la sécurisation du réseau au moyen d'abrasifs. Plusieurs facteurs déterminent le choix du sel ou des abrasifs à utiliser, soit : la température, le type de route et les débits de circulation.

Par exemple, lors de l'application du sel, le passage répété des véhicules permet d'obtenir, par l'action mécanique des roues, un bris de la neige et de la glace et un assèchement plus rapide de la surface de roulement de la chaussée. Pour cette raison, sur les routes ayant un débit de moins de 500 véhicules par jour, aucun sel ne sera utilisé puisque son action serait presque nulle. On utilisera alors des abrasifs tels le sable, la pierre concassée ou le gravier.

Lors du choix du matériau d'épandage, il est à considérer que le sel de déglacage perd son efficacité à très basse température. « Le sel a besoin de chaleur et d'humidité pour faire fondre la glace, sinon il refroidira la chaussée. Cela produirait une surface glacée alors que nous souhaitons l'effet contraire », de dire Yvan Boisjoly, chef des opérations au Centre de services de Saint-Jérôme. « D'autre part, épandre du sel après que la neige ait été ramassée par les équipes d'entretien aide à transformer la glace en eau et par la suite, à assécher la chaussée. », d'ajouter M. Boisjoly.



Credit photo - Photo CDM

Nous apercevons sur la photo, M. Yvan Boisjoly, démontrant l'effet du sel de déglacage selon la quantité déposée sur de la neige à l'aide d'un thermomètre de surface lors d'une séance d'information sur les opérations hivernales d'entretien des routes organisée à l'hiver 2012 à l'intention des médias des Laurentides et de Lanaudière.

Pour visionner le reportage de l'Écho du Nord, cliquer sur la photo.

## Mot de la directrice

*En ce mois de février, nous pouvons haut et fort affirmer que c'est un hiver rigoureux qui s'est installé au Québec entraînant avec lui un cocktail de neige, de pluie, de verglas et de vent qui présente un défi pour les opérations sur le réseau routier.*

*À la Direction des Laurentides-Lanaudière, plus de 80 % des circuits de déneigement sont des contrats octroyés à des entrepreneurs alors que le reste des circuits est de la responsabilité des centres de services. Ces ouvriers, spécialistes de la neige, saluent la venue de tempêtes puisqu'elles leur permettent de s'exécuter sur le réseau et de réaliser leur mandat. Par contre, la tâche n'est pas mince lorsque ces opérateurs de déneigeuse doivent composer avec les intempéries que leur présente dame Nature et les comportements parfois incompréhensibles des usagers qui se croient invincibles derrière leur volant.*

*Les nombreuses sorties de route les jours de tempête ou lorsqu'une chaussée est enneigée ou glacée sont très souvent attribuables à la conduite des usagers et ces incidents nuisent aux opérations de déneigement. Adapter sa conduite en saison hivernale est un comportement responsable et certainement bénéfique pour tous.*

*Malgré le fait que la nouvelle année soit maintenant amorcée, je profite de l'occasion pour vous offrir mes meilleurs voeux pour 2013 et vous assurez de notre collaboration dans les dossiers de transport.*

*Bonne lecture!*

*La directrice,*



## Vers des réseaux de sentiers durables pour les VHR

En décembre 2012, le ministre des Transports, monsieur Sylvain Gaudreault, réitérait son intention de mettre en place deux réseaux de sentiers durables pour les VHR, soit un pour les motoneiges et un pour les quads, qui devront relier l'ensemble des régions du Québec.

À ce sujet, sur le territoire de la Direction des Laurentides-Lanaudière, les travaux amorcés à la suite des tracés fournis par les conférences régionales des élus vont bon train. Les analyses des tracés sont en cours tant pour la région des Laurentides que pour celle de Lanaudière. Les spécialistes du Ministère étudient les plans et effectuent des visites sur le terrain. Cette démarche a pour but de s'assurer que les tracés proposés n'interfèrent pas avec la sécurité du réseau routier du ministère des Transports, tant pour les usagers du réseau

routier que pour les utilisateurs de VHR. De



Credit photo : Serge Matte

plus, elle vise à proposer des modifications de parcours dans les cas où les normes de sécurité ne peuvent être respectées.

La stabilisation du réseau au Québec contribuera à pérenniser l'industrie du VHR et appuiera les bénévoles qui travaillent sans relâche à négocier les droits de passage sur les terres privées chaque année.

L'établissement des deux réseaux de sentiers durables permettra de soutenir ce secteur de l'économie dans les régions des Laurentides et de Lanaudière.



Credit photo : Serge Matte

## Vox Pop

### Quel conseil donneriez-vous aux usagers de la route en période hivernale?



« Adapter votre conduite aux conditions routières en réduisant votre vitesse et en gardant plus de distance. Peu importe le véhicule que vous conduisez, n'oubliez pas que les pièges de l'hiver sont imprévisibles. »

#### Benoît Therrien

Chef d'équipe et chauffeur de camion depuis 6 ans au Centre de services de Saint-Jérôme



« Doubler les camions de déneigement peut être dangereux, car vous ne pouvez pas deviner l'état de la chaussée devant nous, ni l'intensité de la poudrière causée par nos manœuvres. Je recommande aux automobilistes d'être patients et courtois en notre présence. »

#### Stéphane Lebeau

Chauffeur de camion depuis 6 ans au Centre de services de Joliette



« En bordure d'autoroute, si vous manquez de liquide lave-glace ou si vous devez vous arrêter, sortez à la prochaine sortie. Ne vous immobiliser sur l'accotement qu'en cas d'urgence majeure seulement, et ce, pour votre sécurité. »

#### Bernard Labelle

Chef des opérations au Centre de services de Saint-Jérôme



« Les angles morts de nos camions sont très grands. Éviter de rouler dans les angles morts de nos camions et assurez-vous d'être bien vu. »

#### Alain Coutu

Chauffeur de camion depuis 10 ans au Centre de services de Joliette

### Prévision budgétaire de l'entretien des routes en période hivernale

Pour l'hiver 2012-2013, le MTQ prévoit dépenser 269 M\$ pour l'entretien hivernal de l'ensemble du réseau routier sous sa gestion.

Ces prévisions incluent :

- les coûts de fonctionnement (ex. : achat d'abrasifs et de carburant, location d'équipement, etc.);
- les coûts liés à la main d'œuvre des entrepreneurs.

Les salaires et les frais afférents du personnel du MTQ affecté aux opérations d'entretien hivernal des routes ne sont pas pris en considération dans ces prévisions.



## L'environnement : au cœur des préoccupations de la Direction des Laurentides-Lanaudière

Aménagiste, agronome, biologiste, technicien de la faune...voilà l'équipe dynamique du Module environnement et aménagement du territoire du Service des inventaires et du Plan de la Direction des Laurentides-Lanaudière (DLL). Ces employés ont pour mission d'intégrer la protection de l'environnement et le principe de développement durable dans les activités de la DLL et doivent faire face à de nombreux défis au quotidien. Le responsable du module, M. Marc-André Poulin, a accepté de nous dresser un portrait des actions et mandats de son équipe.

### Concrètement, quel est votre rôle au sein du MTQ?

Évidemment, nos fonctions sont vastes et touchent à de multiples facettes environnementales. Il y a deux volets principaux au module: le volet biophysique et le volet aménagement du territoire.

Le volet biophysique concerne toute activité susceptible d'occasionner des impacts sur l'environnement, principalement les projets de construction et les activités d'exploitation. Des évaluations environnementales sont donc réalisées afin de planifier les mesures à prendre pour minimiser les impacts sur l'environnement et optimiser les interventions sur le plan environnemental. Cette étape permet également d'initier, lorsque nécessaire, les démarches d'autorisations environnementales auprès des autres ministères, critiques pour le bon cheminement des projets et activités de la DLL. Certains projets requièrent une démarche d'autorisation plus exhaustive, soit par la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement, la consultation du public et, dans certains cas, la tenue d'audiences publiques au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), pour ultimement faire l'objet d'une décision gouvernementale par décret.

De plus, nous procédons régulièrement à des suivis de chantiers pour nous assurer que les mesures

d'atténuation environnementales en place sont adéquates et demeurent efficaces. La gestion des sols contaminés et les projets de compensation visant à balancer les pertes d'habitats fauniques et d'écosystèmes, inévitables dans certains projets, sont aussi de notre ressort.

En aménagement du territoire, notre équipe veille à intégrer harmonieusement les infrastructures de transport aux milieux agricoles et urbanisés. Par exemple, le MTQ a l'obligation d'émettre un avis lors de la révision ou de la modification des schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comtés (MRC) afin de s'assurer qu'ils soient conformes aux orientations

gouvernementales en matière d'aménagement. Nous évaluons également l'impact des projets sur l'environnement sonore et le milieu agricole.

Avec l'objectif d'assurer la mobilité durable sur le territoire de la DLL, notre module coordonne présentement l'élaboration des Plans territoriaux de mobilité durable pour les régions des Laurentides et de

Lanaudière.

### Quelle est la portée des préoccupations environnementales?

Pour chacun des projets routiers, nous devons porter une attention particulière au milieu récepteur dans lequel s'inscrivent les activités de la DLL. En ce sens, nous devons considérer la présence des écosystèmes, des habitats fauniques, d'espèces menacées, vulnérables ou en voie de disparition, etc. Nous vérifions s'il y a présence d'un habitat protégé ou encore de corridors fauniques. Ces interrogations sont primordiales dans la démarche de planification des mesures d'atténuation environnementales, qui permettent de minimiser les impacts sur l'environnement, et assurer la sécurité routière.



## Avez-vous en tête un exemple de récente réalisation en matière d'environnement?

La stabilisation de la rive à la sortie d'un ponceau de l'autoroute 50 est un bel exemple d'implication environnementale. En effet, à la suite des travaux de construction de l'A-50, la rive concave du méandre située directement en aval du ponceau de la rivière Calumet s'est effondrée. L'augmentation de la vitesse de courant et du débit des eaux en période de crue ont provoqué ce décrochement de talus. Une concertation efficace entre les employés du Centre de services et du Module environnement a permis de stabiliser efficacement le talus en question par une technique de végétalisation.



## Quel est, selon vous, le principal défi environnemental au MTQ?

Pour le volet biophysique, le principal défi consiste à assurer la surveillance environnementale sur les chantiers, principalement par la formation des surveillants de chantier et la sensibilisation des entrepreneurs à cet enjeu.

En ce qui concerne le volet aménagement du territoire, le principal défi est de bonifier la qualité d'insertion des réseaux de transport à leur milieu récepteur.

Un autre défi important demeure la sensibilisation des partenaires municipaux à divers enjeux de mobilité durable, dont :

- l'intégrité et la fonctionnalité de la route pour des déplacements intermunicipaux et interrégionaux efficaces;
- l'aménagement d'environnements favorables aux modes de déplacements alternatifs à l'automobile.



## Autoroute 50 : La faune fréquente ses passages spécifiques

Cinq passages inférieurs ainsi que des ponts permettent le passage de la faune d'un côté à l'autre de l'autoroute 50. Des photos prises aux passages inférieurs témoignent de l'utilisation des passages par la faune.

Rappelons que la conservation de l'habitat des cervidés a été un des enjeux environnementaux représentatifs du projet de prolongement de l'autoroute 50. Effectivement, l'autoroute 50 a été modulée afin d'intégrer la présence de deux ravages de cervidés présents entre Montebello et Grenville-sur-la-Rouge.



# Réaménagement de l'intersection de la route 327 et de la rue Legault, à Saint-André-d'Argenteuil

Portrait d'une intervention qui s'intègre bien au milieu et qui contribue à assurer la sécurité



## AVANT

L'intersection est située dans une zone scolaire où de nombreux écoliers utilisent la traverse piétonnière. De plus, il y a une traverse de la Route Verte vers la rue Legault. La configuration permettait aux usagers de la route 327 de passer directement au stationnement de l'école sans ralentir.

Le coût du projet est d'environ 65 000 \$, incluant les bordures et les trottoirs, le puisard, l'asphaltage, le marquage, la signalisation et le terrassement. Il s'agit d'un bon exemple de rapport-bénéfice/coût d'une intervention mineure qui améliore la sécurité routière dans un milieu urbain.

## SAVIEZ-VOUS QUE?

*La vitesse maximale du camion d'épandage des matériaux déglaçants est de 40 km/h. Le respect de cette basse vitesse limite la dispersion du sel à une surface restreinte pour ainsi assurer l'efficacité de l'opération et donc la sécurité des usagers de la route, tout en étant écoresponsable.*

*Le sel utilisé pour déglacer les routes agit dans un délai de 20 à 30 minutes.*



## APRÈS

L'ajout d'un îlot en béton et d'un trottoir délimite l'accès au stationnement de l'école et amène les usagers de la route 327 à réduire leur vitesse avant d'y accéder. L'ajout d'un trottoir et d'une bordure à l'approche de la rue Legault contribue aussi à assurer la sécurité des piétons et des utilisateurs de la Route Verte.

Le Réseau est un bulletin d'information destiné aux partenaires de la Direction des Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports du Québec. Pour tout renseignement, vous pouvez communiquer avec le Module de communication.

**Rédaction :** Isabelle Doyon, Isabelle Gagné, Noémie Desbois Mackenzie et Claude Ouimet  
**Mise en page :** Isabelle Gagné  
**Révision linguistique :** Lisé Lacroix

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 1705-1401

