



Sur les routes de la Direction des Laurentides-Lanaudière

Une enveloppe de 37 M\$ pour les travaux de 2004-2005

Par Claude Ouimet

Au mois d'avril dernier, le ministre des Transports, M. Yvon Marcoux, et la ministre déléguée aux Transports, Mme Julie Boulet, annonçaient la programmation des investissements routiers 2004-2005, totalisant près de 930 millions de dollars pour l'ensemble du Québec. De ce montant, la Direction des Laurentides-

Lanaudière bénéficiera de 37 millions répartis en 103 projets sur son territoire.

Ainsi, les projets inscrits à la programmation des travaux routiers de cette année ont été choisis en accordant la priorité à la sécurité et en se souciant de préserver les acquis,

Suite page 2

Des haies brise-vent pour la qualité de vie de la collectivité d'Achigan-Montcalm

Transports Québec, un partenaire essentiel

Par Claude Ouimet

Le ministère des Transports a participé ce printemps au projet de plantation de haies brise-vent dans la région de Lanaudière en autorisant la plantation des arbres et arbustes à l'intérieur de ses emprises. Cet important projet de haies brise-vent vise notamment à réduire les odeurs qui émanent des installations porcines de Saint-Roch-de-l'Achigan et de Saint-Roch-Ouest.

Au total, près de 13 000 arbres ont été plantés à divers endroits dont plus de 11 000 arbres et arbustes de chaque côté de l'autoroute 25. Cette initiative locale, coordonnée par la Société d'aide au développement de la collectivité Achigan-Montcalm, est le fruit d'une concertation de différents acteurs du milieu socio-économique qui ont unis leurs efforts pour assurer



Illustration : Paul Bordetean, SODA/Q

la viabilité du projet. Il s'agit d'un bel exemple de concertation pour améliorer la qualité de vie en milieu rural.

Sommaire

Marquage routier : la patience est de mise	3
Étapes de réalisation d'un projet routier	4-5
Travaux routiers / programmation 2004	6-7
Vérification ISO des ponts de la Direction	8

Le MTQ, partenaire de la Route verte	9
Les services du signaleur	9
Enrichissez votre vocabulaire.....	10
Les chaussées du Québec	11



Mot du directeur

Chers partenaires,

L'arrivée de la belle saison est toujours synonyme de travaux routiers au ministère des Transports. Pour les usagers, cette période demande un certain ajustement dans leurs déplacements. La patience et la prudence sont toujours de mise sur les routes et encore plus à l'approche d'un chantier. Quand on y pense, un chantier est balisé pour assurer la sécurité des travailleurs dans son aire de travail. Que diriez-vous qu'on entre dans votre bureau avec un véhicule filant à toute allure? Qu'on se le dise : Profitez de la vie, ralentissez!

Plusieurs chantiers seront en activité au cours de l'été 2004 dans les régions des Laurentides et de Lanaudière desservies par notre Direction. Au total, une cinquantaine de chantiers de petite ou de grande envergure seront mis en œuvre sur le territoire. Certains s'étaleront sur plusieurs semaines, voire quelques mois, soit : la réfection de ponts dans plusieurs secteurs, la reconstruction de routes, notamment à Lac-des-Écorces et à Saint-André-d'Argenteuil. D'autres, un peu plus modestes, mais de grande importance pour améliorer le réseau routier, seront réalisés sur une courte période sans créer trop de remous dans les habitudes de circulation des usagers. En outre, de nombreux kilomètres de routes seront asphaltées et contribueront nettement à améliorer la chaussée, procurant ainsi un meilleur confort de roulement.

Dans ce numéro spécial, Travaux routiers 2004, vous découvrirez davantage le rôle du ministère des Transports dans la région des Laurentides-Lanaudière et les actions concrètes qui sont posées quotidiennement afin de maintenir les acquis et de soutenir le développement économique régional.

Bon été à tous!

Mario Turcotte, ing.

Une enveloppe de 37 M\$ pour les travaux de 2004-2005 (suite)

tout en visant le soutien du développement économique des deux régions.



Photo : Normand Genest

Parmi les 103 projets, 64 concernent le secteur des Laurentides, alors que 39, celui de Lanaudière. De tous ces projets, 43 iront en appel d'offres pour la réalisation des travaux.

Les investissements consentis pour le réseau routier desservis par la Direction des Laurentides-Lanaudière se répartissent de la façon suivante, selon les grands axes d'intervention :

Conservation des chaussées :	10,8 M\$
Conservation des structures :	8,2 M\$
Amélioration du réseau routier :	13,8 M\$
Développement du réseau routier :	4,4 M\$

Des travaux sont déjà amorcés depuis le 17 mai 2004 dans certains secteurs.



Profitez de la vie R A L E N T I S S E Z

Conscient des inconvénients et des risques accrus que présente les nombreux chantiers sur le réseau routier, le Ministère mettra en œuvre, de concert avec ses partenaires, plusieurs mesures touchant notamment la signalisation, la protection des aires de travail, la planification des travaux, la diffusion d'information et la sensibilisation des usagers de la route.

À cet effet, la Sûreté du Québec exercera, encore cette année, une surveillance accrue sur certains chantiers, particulièrement en ce qui concerne les limites de vitesse.

La population est invitée à faire preuve de patience et à redoubler de prudence à l'approche des chantiers en adoptant une attitude inspirée de la campagne radiophonique de cette année, qui sera diffusée partout au Québec, dès la fin du mois de juin, sous le thème *Profitez de la vie, ralentissez!*

Travaux de marquage

La patience est de mise pour votre sécurité

Par Isabelle Doyon

Conscient de la basse vitesse exigée pour le bon déroulement des travaux de marquage et du ralentissement de la circulation occasionné par l'opération, le ministère des Transports rappelle aux usagers de la route les quelques règles à suivre.

Lors de l'exécution des travaux de marquage, nous retrouvons le camion traceur en chef de file, suivi d'un camion qui pose les cônes et d'un véhicule d'escorte. La vitesse du camion traceur est en moyenne de 10 km/h.



Photo : Lucie Proulx

En 2004, c'est 900 kilomètres de routes qui seront marqués sur le territoire des Laurentides-Lanaudière.

Lorsque vous vous retrouvez derrière un camion traceur, la patience est de mise. Quand la file d'attente atteindra environ 20 véhicules, le camion traceur se rangera automatiquement sur le bord de la route afin de les laisser passer. Si un automobiliste s'impatiente, décide de dépasser et roule sur une ligne fraîchement peinte, il risque d'y avoir des éclaboussures de peinture. Prenez note que le Ministère n'est pas responsable des dégâts.

PEINTURE ÉPOXY

La peinture époxy, qui est de plus en plus utilisée, améliore grandement le marquage de lignes jaunes et blanches, puisqu'elle dure beaucoup plus longtemps que tout autre produit. Toutefois, le seul moyen d'enlever la peinture époxy sur un véhicule est le sablage au jet et l'application d'une nouvelle peinture. La peinture époxy, qui doit être chauffée au moment de l'application, prend une heure à sécher. C'est pour cette raison que des balises de sécurité sont installées pour toute la durée du séchage.

Après une heure, un camion, suivi d'un véhicule d'escorte, ramasse les cônes. L'opération de marquage est terminée.



Photo : Lucie Proulx



Photo : Isabelle Doyon

Sur les autoroutes, un camion atténuateur d'impact est ajouté afin de sécuriser davantage les travaux.



L'Atlas des transports du Québec est un nouvel atlas thématique que l'on peut consulter dans le site Internet du ministère des Transports du Québec. L'information géographique en transport est répartie sous trois principaux thèmes, soit les infrastructures, le transport des personnes et le transport des marchandises. De plus, la rubrique *Québec à la carte* vous offre avec la carte routière officielle et

les distances routières un accès rapide à des informations visant à faciliter la planification de vos déplacements.

Vous y trouverez également l'organisation territoriale du Ministère ainsi que des statistiques relatives aux principaux facteurs socioéconomiques qui conditionnent les besoins en matière de transport. Ce nouvel outil, réalisé par le ministère des Transports, s'inscrit dans l'Atlas général du Québec, un projet du Plan géomatique du gouvernement du Québec.

(www.transports.atlas.gouv.qc.ca)

Projet routier au ministère des Transports

Plusieurs étapes sont nécessaires à sa réalisation

Par Karine Côté

La réalisation d'un projet routier au ministère des Transports ne se fait pas en criant ciseau. Elle constitue plutôt l'aboutissement de plusieurs mois d'études, de collaboration, de consultations et de concertation soutenue entre les nombreux acteurs qui y participent. En voici les principales étapes tirées des guides de l'étude d'opportunité et de préparation des projets routiers.



Étape 2 : L'avant-projet préliminaire

L'avant-projet préliminaire est la première étape de conception d'un projet routier. Elle consiste à élaborer divers scénarios d'aménagement à partir de la ou des solutions retenues à l'étape de l'étude d'opportunité afin de résoudre les problèmes soulevés. On élabore ainsi des scénarios préliminaires de tracés, de géométrie de chaussée et de profil en long en tenant compte des objectifs à atteindre, des contraintes existantes et des résultats des consultations. Pour chacun des scénarios, on procède à une estimation des quantités d'ouvrages et des coûts associés à ceux-ci. Enfin, lorsque cela est nécessaire, on entreprend la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le rapport d'avant-projet préliminaire est présenté au comité de décision pour approbation du point de contrôle 2.



Étape 1: L'étude d'opportunité

L'étude d'opportunité est effectuée afin de vérifier la nature et l'importance d'une situation problématique en matière de transport routier signalée au Ministère. L'étude doit porter sur un problème ayant trait aux grandes composantes du système routier, soit la demande de transport, l'infrastructure routière et l'environnement. À cette étape, on effectue une étude d'admissibilité pour vérifier si le problème relève de la compétence du Ministère et s'il y a nécessité d'intervenir. Suit une étude des besoins, qui consiste à brosser le portrait de la problématique de transport. Finalement, on effectue une étude des solutions possibles afin de rechercher et d'analyser les interventions les plus pertinentes dans le but de répondre aux objectifs. Ce processus conduit au rapport d'étape 1 présenté au comité de décision (point de contrôle 1). C'est à cette étape que l'on inscrit le projet dans le système de planification des projets.



Étape 3: L'avant-projet définitif

L'avant-projet définitif complète l'étape de conception d'un projet routier et consiste à élaborer diverses variantes de profils sur le scénario retenu à l'avant-projet préliminaire en vue de recommander un profil optimal. La conception de tous les ouvrages y est également complétée en tenant compte des contraintes et des résultats des études techniques, ce qui permet de déterminer les besoins dans les emprises. Entre autres, il peut y avoir des études hydrauliques, géophysiques ou sur la signalisation routière. On procède aussi à une estimation plus précise des quantités des ouvrages et des coûts associés à ceux-ci. De plus, il faut demander des autorisations environnementales et entreprendre le processus de déplacement des équipements de services publics. Le rapport d'avant-projet définitif est présenté au comité de décision pour approbation du point de contrôle 3.

Étape 4 : Plans et devis préliminaires

Cette étape consiste à préparer les plans de construction et d'arpentage foncier, ainsi qu'à détailler le projet. Les plans et devis spécialisés, tels que les structures et ouvrages d'art, l'éclairage routier, les feux de circulation, la signalisation routière, la chaussée, la gestion de la circulation et l'aménagement paysager, doivent être intégrés. On rédige les clauses administratives et techniques des devis qui permettront de procéder à l'appel d'offres. On s'assure que les recommandations environnementales font l'objet de clauses aux devis. Si des emprises et servitudes sont nécessaires à la réalisation du projet, le spécialiste en activités immobilières se charge de l'opération et, s'il y a des équipements de services publics, la personne responsable coordonne l'exécution. C'est aussi à ce moment que l'on prépare le plan de gestion des répercussions des travaux sur la circulation et la signalisation de travaux. Enfin, les principaux travaux prévus dans les plans et devis préliminaires sont soumis à l'approbation d'un comité de décision au point de contrôle 4.



Étape 5 : Plans et devis définitifs

Cette étape consiste principalement à vérifier et à mettre à jour les plans et devis préliminaires. C'est également à cette étape que les différentes demandes d'autorisations et demandes de permis nécessaires à la réalisation des travaux sont complétées, et que la libération des emprises et le déplacement des équipements de services publics sont effectués. Les documents sont transmis au comité chargé de procéder à la vérification des documents produits afin de valider les calculs de quantités et de coûts ou de transcription, et aussi pour s'assurer de la concordance des divers documents constituant l'appel d'offres. Les documents contractuels transmis pour appel d'offres contiennent toute l'information essentielle aux soumissionnaires pour respecter le cadre législatif d'attribution des contrats et pour leur permettre de déterminer les documents à remettre et les exigences à respecter.

Étape 6 : Réalisation du projet

C'est l'étape où l'entrepreneur va sur le terrain afin d'exécuter les travaux détaillés aux plans et devis. Il doit respecter tous les points qui y sont inscrits.



Le génie au service des handicapés visuels

Par Isabelle Doyon

Les handicapés visuels peuvent maintenant compter sur un nouveau système pour traverser l'intersection de la rue Henri-Châlin et de la route 343 à Joliette. Les ingénieurs du Service des inventaires et du Plan de la Direction des Laurentides-Lanaudière innovent une fois de plus; ils ont programmé un panneau lumineux d'interdiction de virage à droite qui s'active seulement à la demande du non-voyant qui désire traverser.

Cette signalisation ne compromet aucunement le privilège de virage à droite au feu rouge (VDFR) pour les usagers. Il favorise simplement une traversée sécuritaire.



Le panneau lumineux d'interdiction de virage à droite qui s'active à la demande des handicapés visuels, à l'intersection de la rue Henri-Châlin et la route 343 à Joliette.

Photo : Michel Charbonneau

C'est le Centre de réadaptation en déficience visuelle Le Bouclier qui a fait la demande de sécuriser l'itinéraire d'un non-voyant. Selon les normes du

ministère des Transports, le VDFR se devait d'être interdit. Pour ne pas l'interdire en tout temps, la Direction des Laurentides-Lanaudière a installé ce nouveau système qui est activé par le non-voyant lors de son arrivée à l'intersection. Le panneau lumineux d'interdiction de virage à droite s'allume donc et permet à ce piéton de traverser en toute sécurité.

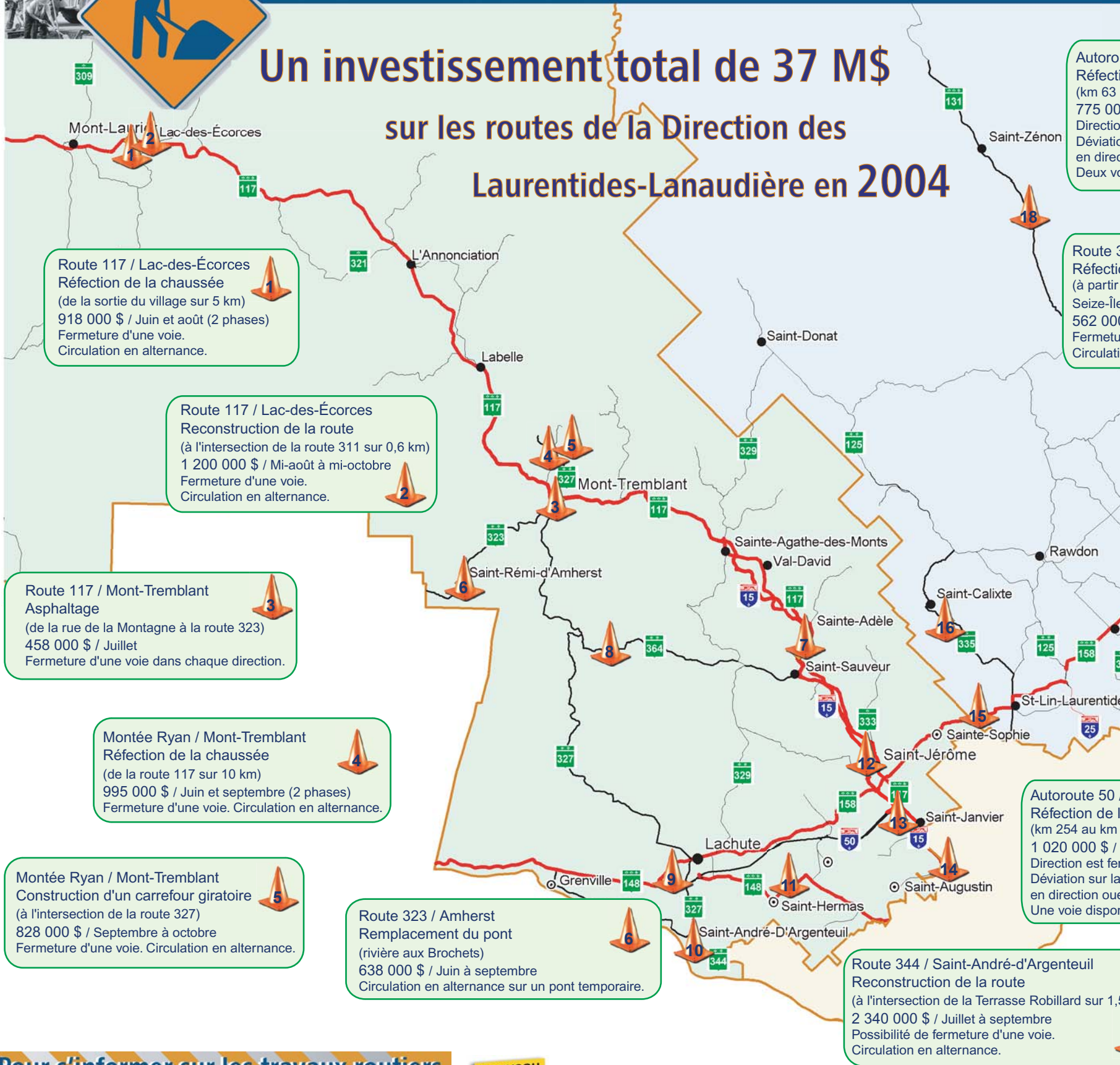
Les feux de circulation ont été installés en novembre 2003 et le panneau lumineux d'interdiction de virage à droite sur demande en mars 2004. C'est une première sur le réseau routier québécois. Une action qui favorise des déplacements sécuritaires!





Principaux chantiers routiers • D

Un investissement total de 37 M\$ sur les routes de la Direction des Laurentides-Lanaudière en 2004



Pour s'informer sur les travaux routiers

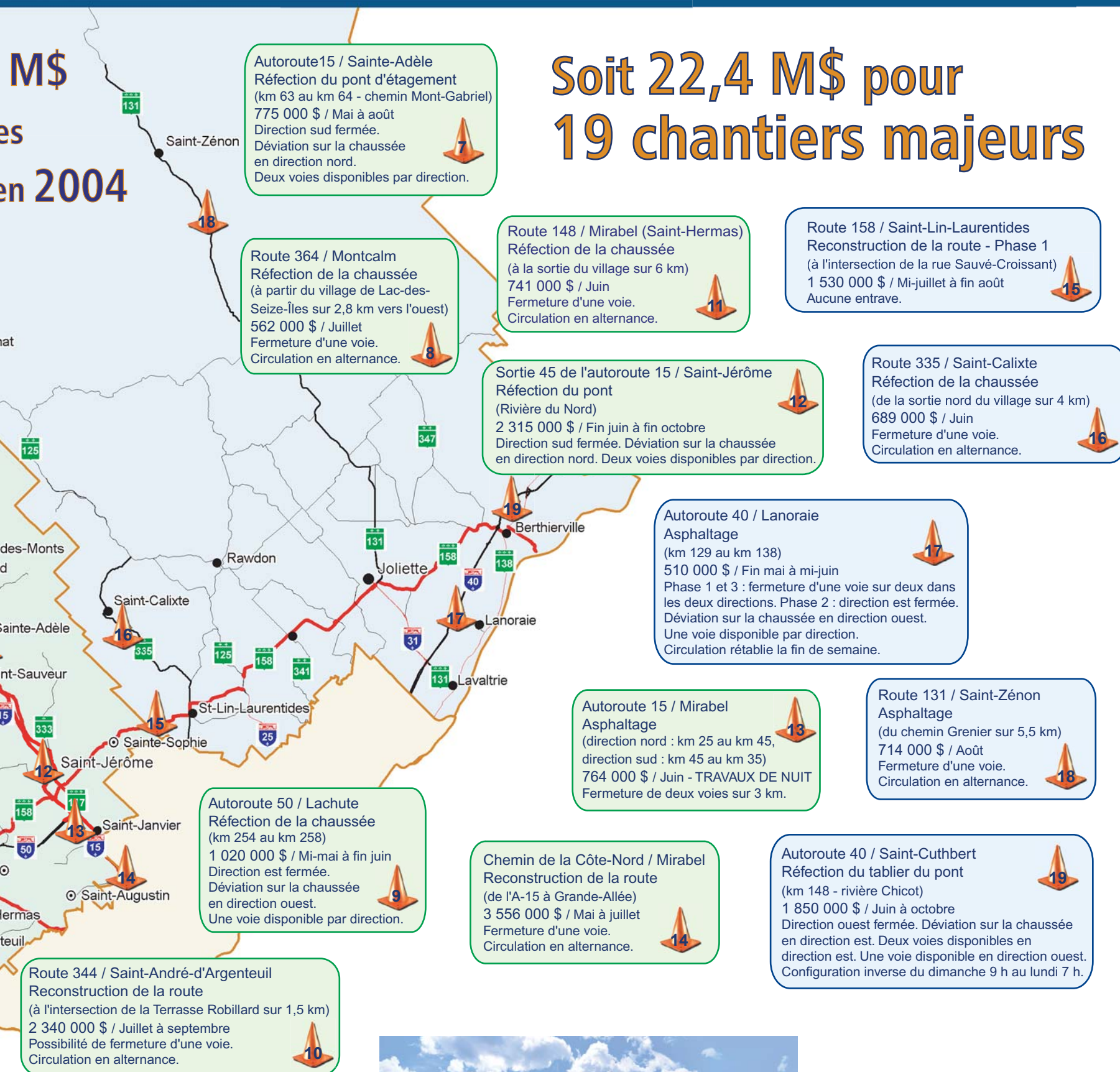
www.mtq.gouv.qc.ca

nouveau
1888 355-0511
sans frais

Projets routiers • Direction des Laurentides-Lanaudière

M\$
es
en 2004

Soit 22,4 M\$ pour 19 chantiers majeurs



Profitez de la vie
R A L E N T I S S E Z

Transports
Québec

Une vérification ISO pour les ponts de la Direction

Par Karine Côté

L'objectif du ministère des Transports en matière de structures est d'assurer la sécurité des usagers, d'optimiser le rendement des sommes investies et d'offrir un niveau de service qui répond aux besoins des usagers. Pour ce faire, l'ensemble des obligations liées au transport implique la réalisation des cinq grandes activités, à savoir la conception, la réalisation des travaux, l'inspection, l'entretien et l'évaluation de la capacité portante. Mais comment se fait l'inspection d'une structure?

La Direction des Laurentides-Lanaudière a la responsabilité de 1 070 structures, dont 652 municipales, sur un total de près de 12 000 au Québec. Le Ministère effectue l'inspection de ponts depuis une vingtaine d'années, mais c'est seulement depuis 1992 qu'il s'est doté d'une nouvelle procédure, toujours valide aujourd'hui. Tous les ponts sont inspectés chaque année, mais de façon différente. D'ailleurs, depuis le mois de mai 2001, l'équipe des structures est certifiée ISO 9002.

Il existe trois types d'inspection de ponts : sommaire, générale et particulière. L'inspection sommaire dure entre 15 et 30 minutes et n'exige aucune machinerie particulière. Seul l'équipement de protection individuel (casque, bottes et veste de sécurité) est nécessaire. C'est un technicien des travaux publics formé spécifiquement en inspection de ponts qui effectue l'opération. Il vérifie rapidement la structure au complet et note les irrégularités observées.

L'inspection générale, quant à elle, est plus détaillée et sa durée varie entre une demi-journée et une journée, ou parfois même davantage lorsqu'il s'agit d'une structure plus imposante. Ce genre d'inspection peut nécessiter davantage d'équipement, comme une nacelle et une passerelle. Tous les éléments de la structure, du platelage jusqu'aux fondations du pont, sont passés au peigne fin. Une équipe de deux inspecteurs, formée d'ingénieurs ou de techniciens, est chargée de cette inspection. Chaque partie de la structure est cotée de 1 à 6 afin de qualifier son état et son comportement. Toutes les données recueillies sont ensuite entrées dans un système informatique complexe. Ce genre d'inspection est réalisé à une fréquence variant entre 2 et 6 ans selon l'état, l'âge et le type de structure. Entre-temps, c'est l'inspection sommaire qui est effectuée chaque année.

Toutes les données entrées dans le système informatique et compilées avec d'autres éléments d'inventaire du pont déjà inscrits dans un système génèrent ce que l'on appelle un indice d'état de la structure. Il varie généralement entre 0 % et 100 %. À partir de ces données et de l'expertise des inspecteurs, il en ressort une liste de structures nécessitant des interventions, liste qui est ensuite



Photo : Christian Perron

Inspection générale effectuée à l'aide d'une nacelle.

utilisée pour faire la programmation des travaux en tenant compte d'autres facteurs, comme les autres travaux sur le réseau et les délais techniques. Un élément important à considérer est le budget annuel de quelque 10 millions de dollars qui est affecté aux structures.



Photo : Isabelle Doyon

Un maximum de trois personnes peuvent prendre place dans le panier de la nacelle. On aperçoit ici les deux inspecteurs du Ministère accompagnés du conducteur de la machinerie.

Un seul numéro pour tout, tout, tout savoir... sur les travaux routiers

nouveau
1 888 355-0511
sans frais Transports Québec

(avril à décembre), les conditions routières en période hivernale, les renseignements généraux, pour les plaintes ou pour le signalement d'incidents sur le réseau.

Le ministère des Transports du Québec

Un partenaire essentiel dans la construction de la Route verte

Par Claude Ouimet

Plusieurs partenaires collaborent à la planification, la construction et la promotion de la Route verte. À l'échelle gouvernementale, le ministère des Transports coordonne les différentes actions qui font appel à d'autres ministères ou organismes gouvernementaux.



Le Ministère délègue la tâche de coordination, de planification, de recherche et de communication à Vélo Québec qui agit à titre de maître d'œuvre du projet. Le Ministère administre les programmes d'aide à la construction et à l'entretien de la Route verte.

Le projet de la Route verte vise la mise sur pied d'un itinéraire cyclable de 4 244 kilomètres à la grandeur du Québec; qu'il s'agisse de pistes cyclables en site propre, de bandes cyclables en milieu urbain, d'accotements asphaltés en milieu rural

ou de chaussées désignées sur les rues et sur les routes peu fréquentées. Actuellement, le projet est complété à 70 %, dont 1 976 kilomètres de la Route verte sont balisés, 1 148 kilomètres sont accessibles sans être balisés, 1 025 kilomètres sont en cours d'aménagement alors que 96 kilomètres sont encore à l'étape de la planification.

Pour plus d'informations, visitez les adresses Internet suivantes : www.routeverte.com, www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/velo/route_verte



Photo : Isabelle Doyon

La Route verte compte plus de 3000 km à travers le Québec, dont plus de 285 km dans les régions des Laurentides et de Lanaudière.

Quand doit-on recourir aux services d'un signaleur?

Par Karine Côté

La sécurité aux abords des sites de travaux routiers doit faire l'objet d'une attention constante, tant pour la protection de ceux qui y travaillent que celle des usagers de la route. Il va de soi que la sécurité la plus élémentaire exige la mise en place préalable d'une signalisation appropriée afin de bien délimiter les aires de travail conformément au Règlement sur la signalisation routière.

En plus de la signalisation, le responsable des travaux doit, en certaines circonstances, faire appel à une personne responsable pour diriger en toute sécurité la circulation aux abords des aires de travail. Il s'agit du signaleur.

On doit recourir aux services d'un signaleur chaque fois que des travaux d'entretien ou de construction de la



Photo : Archives

route peuvent gêner la circulation, particulièrement lorsque :

- les véhicules doivent être arrêtés à proximité d'une aire de travail;
- la circulation doit se faire sur une seule voie, en alternance, dans les deux sens;
- la situation rend impossible la vue d'une aire de travail aux distances indiquées au tableau suivant. Le signaleur doit alors se tenir à cette distance pour indiquer la présence de l'aire de travail.

SIGNALEUR NON REQUIS

Lorsque des feux de circulation assurent l'alternance de la circulation aux abords d'une aire de travail, il n'y a pas lieu d'utiliser de signaleur. Il en est de même dans le cas d'une aire de travail dont la longueur est inférieure à 25 mètres lorsque la vitesse indiquée est égale ou inférieure à 50 km/h et qu'il circule en moyenne au plus cinq véhicules par minute dans les deux sens; et lorsque la vitesse indiquée se situe entre 60 et 80 km/h et qu'il circule en moyenne au plus trois véhicules par minute dans les deux sens.

Distance minimale de visibilité						
Vitesse affichée (km/h)	50	60	70	80	90	100
Distance (m)	65	85	110	140	170	200

Note : Les distances qui figurent sur ce tableau sont minimales.

Projet routier au ministère des Transports

Enrichissez votre vocabulaire...

Par Isabelle Doyon et Patrick Grondin, ing.

Souvent utilisés dans les communications du ministère des Transports, les termes *asphaltage*, *réfection de la chaussée* et *reconstruction de la route* peuvent se ressembler, mais pourtant ils représentent des travaux de nature différente.

Asphaltage

Les travaux d'asphaltage se limitent à la couche d'asphalte (aussi connu sous le nom d'enrobé bitumineux). Cette opération consiste normalement à la pose d'une nouvelle couche d'asphalte et peut être précédée d'un *planage*.



Travaux d'asphaltage.

- **Planage** : scarification de l'asphalte. Permet de poser une nouvelle couche d'asphalte au même niveau de la chaussée et d'atténuer le patron de fissuration.



État de la chaussée après le planage.



Opération de planage sur la route 335 à Saint-Calixte.

- **Couche d'usure** : couche de surface de l'asphalte. Étendue sur la couche de base (plus grossière) ou sur l'asphalte existant, la couche d'usure est un type d'enrobé bitumineux composé de granulats de plus petites dimensions.

Réfection de la chaussée

Les travaux de réfection de la chaussée peuvent être exécutés en deux opérations distinctes, soit le *décohésionnement* ou

le *recyclage à froid*. Ces travaux, qui représentent une intervention plus en profondeur, sont nécessaires lorsque la route est davantage endommagée, par exemple très fissurée ou lorsque les fondations sont déficientes.

- **Décohésionnement** : Désagrégation du revêtement bitumineux existant de la chaussée ainsi que d'une partie de la fondation granulaire sous-jacente.

La réfection de la chaussée par décohésionnement s'effectue normalement en trois étapes : tout d'abord le décohésionnement, puis l'ajout de matériaux granulaires afin de renforcer la fondation et, enfin, l'asphaltage.



Machinerie qui sert à décohésionner, communément appelée décohésionneuse.

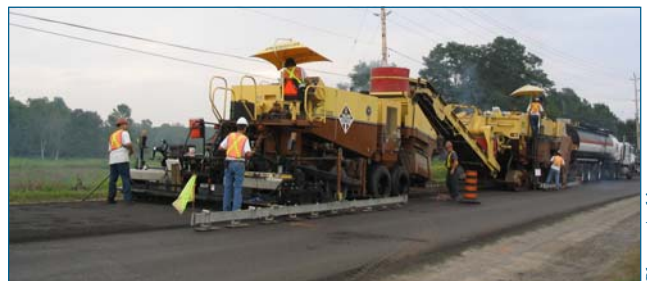


Dents de la décohésionneuse qui servent à désagréger l'asphalte existante.



Opération de décohésionnement.

- **Recyclage à froid** : Le recyclage à froid est le résultat d'opérations successives. Tout d'abord, le planage, ensuite, le malaxage des résidus récupérés par planage avec un bitume, puis, l'étendue et le compactage de ce nouveau mélange (non chauffé). Pour terminer, une couche d'asphalte est posée pour sceller la surface.



Le recyclage à froid est effectué à l'aide d'une série de machineries lourdes, communément appelée train de recyclage.

Reconstruction de la route

Les travaux de reconstruction de la route sont de plus grande envergure; par exemple, l'élargissement d'une route, d'un nouveau tracé, d'un nouveau système de drainage, etc.

Les chaussées du Québec... bien plus que de la « garnotte »

Par Claude Ouimet

Le réseau routier québécois, construit en grande partie dans les années 1960-1970, montre des signes manifestes de vieillissement. Or, le ministère des Transports du Québec a la responsabilité de quelques 28 000 km d'infrastructures routières comprenant des autoroutes ainsi que des routes nationales, régionales et collectrices. Il doit donc, dans un contexte économique difficile, réaliser de nombreux et importants travaux d'entretien et de réfection, d'où l'importance d'utiliser des techniques et des matériaux plus performants afin d'assurer la pérennité des ouvrages.

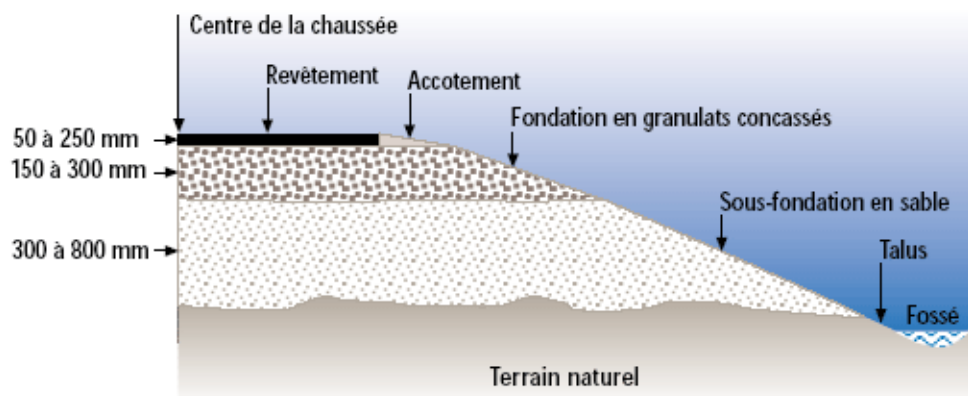


Figure 1 : Exemple de coupe type d'une chaussée

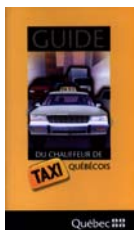
Source : <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/chaussees/chaussees.asp>

Avec l'évolution rapide des méthodes et des connaissances en matière de conception des chaussées,

ainsi qu'avec l'apparition de nouvelles technologies et de nouveaux produits, Transports Québec met l'accent sur la recherche et le développement. Il s'agit d'un virage important qui a permis au Laboratoire des chaussées de mettre au point des techniques innovatrices, d'adapter diverses technologies au contexte québécois ainsi que de concevoir et de mettre au point de nouveaux appareils.



Nouvelles publications



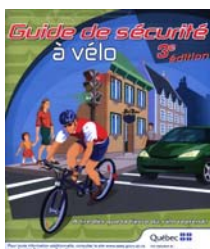
Le *Guide du chauffeur de taxi québécois* énumère quelques règles qui concernent le métier de chauffeur de taxi. On y retrouve, entre autres, une section sur les préalables à l'obtention du permis de chauffeur de taxi, sur les points à vérifier avant de prendre le départ, sur les relations avec l'employeur et sur le service à la clientèle.



Le dépliant *En véhicules hors route, ne sortez pas des sentiers battus* rappelle aux conducteurs de véhicules tout-terrain que chaque clôture et chaque équipement ont leurs raisons d'être et comment il est important de circuler dans les sentiers balisés et entretenus par les fédérations.

DEUX FAMILLES DE CHAUSSÉES

Selon le type de revêtement utilisé, on distingue deux principales familles de chaussées : les chaussées à revêtement souple en béton bitumineux (asphalte), que l'on retrouve sur plus de 90 % du réseau routier, et les chaussées à revêtement rigide en béton de ciment qui couvrent 4 % du réseau.



La troisième édition du *Guide de sécurité à vélo* est maintenant offerte. Cette nouvelle édition nous informe des règles particulières pour les utilisateurs de la bicyclette électrique qui est maintenant autorisée. On y traite également du comportement à adopter pour se conformer au virage à droite au feu rouge. À lire dès que la fièvre du vélo reprend!

Des exemplaires de ces publications sont disponibles au ministère des Transports du Québec.

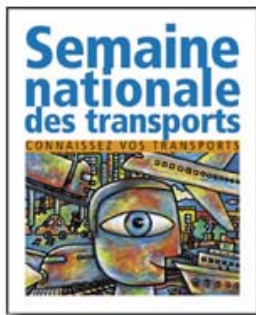


Connaissez vos transports

C'est sous le thème « Connaissez vos transports » qu'a eu lieu du 3 au 12 juin dernier, la Semaine nationale des transports qui en était à sa quarantième édition. Au Québec, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) a été mandatée pour piloter l'organisation de cet événement et assurer sa réussite. Ces quelques jours d'activités, réparties à travers le Québec, étaient l'occasion de rappeler le rôle capital des transports dans l'économie québécoise.

Comme le soulignait le ministre des Transports et co-président d'honneur de la Semaine, M. Yvon Marcoux, « [...] la Semaine nationale des transports offre donc une excellente occasion de réunir tous ces intervenants et de démontrer à la population que nous pouvons, tous ensemble, lier savoir et technologie pour atteindre un objectif commun : celui de doter le Québec de réseaux de transports des plus performants et respectueux de l'environnement. »

Extrait : Connaissez vos transports! Une publication de Sun media, division des cahiers et projets spéciaux, encartée dans Le Journal de Montréal et Le Journal de Québec, le 12 juin 2004.



Que diriez-vous si une voiture circulait à l'intérieur de vos bureaux?



Les travailleurs qui construisent nos autoroutes travaillent où vous roulez. SVP conduisez prudemment aux abords des chantiers routiers!

Source : American Traffic Safety Services Association (<http://www.atssa.com>)

Ministère des Transports du Québec Direction des Laurentides-Lanaudière

- Service des inventaires et du Plan
- Service des projets
- Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
- Service du soutien à la gestion

222, rue Saint-Georges, 2^e étage
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 4Z9
Téléphone : (450) 569-3057
Télécopieur : (450) 569-3072
Courriel : dll@mtq.gouv.qc.ca

CENTRE DE SERVICES DE SAINT-JÉRÔME

4, boulevard de La Salette
Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G5
Téléphone : (450) 569-3064
Télécopieur : (450) 569-3073

CENTRE DE SERVICES DE LACHUTE

805, chemin Béthanie C.P. 368
Lachute (Québec) J8H 3X9
Téléphone : (450) 562-0221
Télécopieur : (450) 562-1918

CENTRE DE SERVICES DE MONT-LAURIER

847, boulevard A-Paquette
Mont-Laurier (Québec) J9L 1L6
Téléphone : (819) 623-1041
Télécopieur : (819) 623-4255

CENTRE DE SERVICES DE JOLIETTE

COORDINATION TERRITORIALE DE L'EXPLOITATION

1163, boulevard Manseau
Joliette (Québec) J6E 3G9
Téléphone : (450) 759-5661
Télécopieur : (450) 755-6508

SOUS-CENTRE DE SERVICES DE MONT-TREMBLANT

1501, route 117
Mont-Tremblant (Québec) J8E 2X9
Téléphone : (819) 425-2781
Télécopieur : (819) 425-8552

SOUS-CENTRE DE SERVICES DE SAINTE-VÉRONIQUE

121, boulevard Fernand-Lafontaine (opérationnel en période estivale seulement)
Sainte-Véronique (Québec) J0W 1X0
Téléphone : (819) 275-3411

SOUS-CENTRE DE SERVICES DE SAINTE-JULIENNE

2502, Route 125 (opérationnel en période estivale seulement)
Sainte-Julienne (Québec) J0K 2T0
Téléphone : (450) 834-8511

www.mtq.gouv.qc.ca

Rédaction : Karine Côté, Isabelle Doyon, Patrick Grondin, Claude Ouimet

Mise en page : Isabelle Doyon

Révision linguistique : Isabelle Turgeon

Courrier de 2^e classe

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

ISSN 1705-1401

Tirage : 250