

En période de dégel

ROULEZ LÉGER



LA PROTECTION DU RÉSEAU ROUTIER : **UNE PRIORITÉ**
2026

TABLE DES MATIÈRES

La protection du réseau routier : une priorité.....	5
Les routes au Québec : mise en contexte.....	6
Les ponts : un maillon important du réseau routier	8
La conception d'une chaussée.....	10
L'effet du climat sur les chaussées.....	12
La réglementation concernant les charges.....	18
La détermination de la période de dégel au Québec	21
Les restrictions de charges en période de dégel	25
Le contrôle routier	26
Questions récurrentes concernant les chaussées	29
Questions récurrentes concernant les charges des véhicules.....	33
Les zones de dégel au Québec	37
Emplacement des stations météorologiques	38
L'historique du dégel 1977-1990	39
L'historique du dégel 1991-2025.....	40
Le visuel du panneau routier	41

LA PROTECTION DU RÉSEAU ROUTIER : UNE PRIORITÉ

Chaque printemps, le ministère des Transports et de la Mobilité durable détermine les dates de la période de dégel pour les trois zones que compte le territoire québécois. À cette occasion, les véhicules lourds circulant sur l'ensemble du réseau routier doivent réduire leurs charges, conformément aux limites imposées par le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*.

L'entrée en vigueur des restrictions de charges en raison du dégel soulève invariablement un certain nombre de questions relatives aux limites de charge imposées aux véhicules lourds, aux chaussées et aux structures, aux effets du climat sur les routes, à la procédure utilisée pour déterminer la période de dégel, au contrôle routier, etc. À cette fin, nous avons constitué ce document contenant l'essentiel de l'information concernant ces sujets, des cartes, ainsi que les réponses aux questions récurrentes en matière de chaussées et de charges des véhicules.

Il est d'autant plus logique de soumettre les transporteurs routiers à une réglementation plus restrictive en période de dégel que le gouvernement du Québec investit annuellement des sommes importantes dans la réfection et la mise à niveau de son réseau routier.

Pour tout renseignement relatif aux normes de charges permises en période de dégel ou à tout autre sujet, vous pouvez :

- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable au : www.transports.gouv.qc.ca
- composer le 511 (au Québec)
1 888 355-0511 (en Amérique du Nord)

Toute information concernant le contrôle du transport routier peut être obtenue en communiquant avec les centres de renseignements de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h

Région de Québec : 418 643-7620

Région de Montréal : 514 873-7620

Ailleurs : 1 800 361-7620 (Québec, Canada, É.-U.)

Ces numéros donnent également accès au système automatisé de renseignements, qui offre différents services et permet d'effectuer certaines transactions en dehors des heures d'ouverture des bureaux.

Bonne lecture.

LES ROUTES AU QUÉBEC : MISE EN CONTEXTE

La route est un élément essentiel à l'économie du Québec, assurant partout le déplacement des personnes et des biens. Ainsi, indépendamment de sa densité, de l'importance de sa population et de ses ressources, chaque région doit être desservie par une infrastructure routière. Pour assurer le développement et l'entretien de cette infrastructure, le ministère des Transports et de la Mobilité durable doit tenir compte des distances considérables, des nombreux cours d'eau ainsi que du climat rigoureux et variable selon les régions.

Objectifs du Ministère au regard du réseau routier

- Assurer une meilleure conservation du réseau;
- Maintenir l'effort destiné à l'amélioration du réseau;
- Adapter le réseau à l'évolution des besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes.

Les travaux de développement sont effectués afin d'assurer le maintien et l'essor de l'activité économique d'une région ainsi que la sécurité des usagers.

Réseau routier moderne et efficace

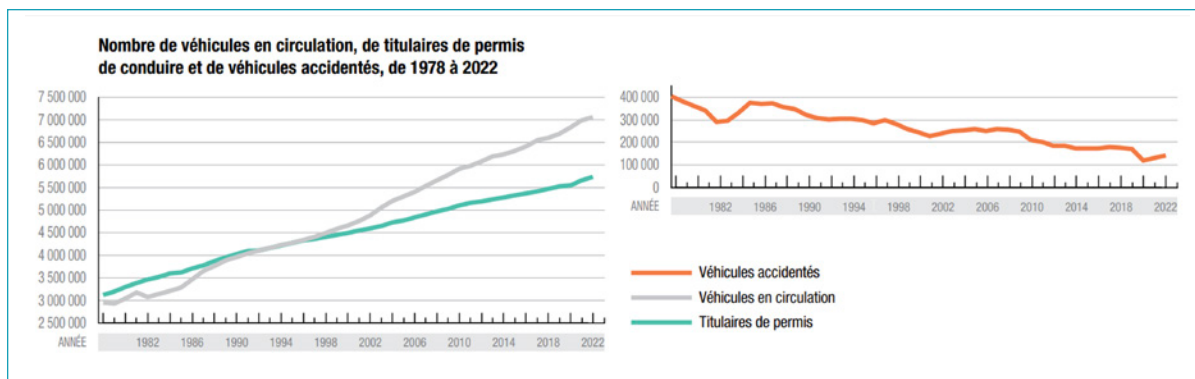
Le réseau routier du Québec comprend environ 325 000 km de routes. Le Ministère gère quelque 31 000 km d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales et de routes collectrices ainsi que tout près de 11 000 structures, situées sur le réseau du Ministère et sur le réseau routier municipal. Pour leur part, les municipalités gèrent 107 000 km de routes, de rues et de chemins locaux. Le ministère des Ressources naturelles et des Forêts gère environ 186 000 km (routes d'accès aux territoires). Hydro-Québec gère quant à lui environ 100 km du réseau. Le gouvernement fédéral a sous sa responsabilité environ 500 km du réseau.

La valeur à neuf des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère, dans l'ensemble de la province, est de plus de 30 milliards de dollars.

Parc automobile en constante progression

Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), depuis 1978, le nombre de véhicules en circulation a connu une augmentation moyenne de 2,0 % par année. Par ailleurs, le nombre de titulaires de permis a augmenté de 1,4 % par année en moyenne. Quant aux véhicules accidentés, leur nombre montre une diminution moyenne annuelle de 2,0 % pour la période de 1978 à 2022.

Les données de la SAAQ indiquent que le parc automobile dépassait les sept millions de véhicules en 2022, ce qui représente une augmentation d'environ 12 % depuis 2015. Le nombre de véhicules commerciaux a augmenté d'autour de 21 % entre 2015 et 2022.



Le Québec : un contexte particulier

L'étendue du territoire, la faible densité de la population, le climat rigoureux et le trafic intense dans les grandes agglomérations font du Québec un des endroits au monde où il est le plus difficile d'entretenir et d'exploiter un réseau routier. Bien que la moitié de la population soit concentrée dans les régions de Montréal et de Québec, le réseau routier couvre tout le territoire habité du Québec.

Les conditions climatiques du Québec sont particulièrement rigoureuses : en quelques heures, les écarts de température atteignent parfois 25 °C. Pendant plus de quatre mois, le sol gèle à des profondeurs qui varient, selon les régions, de 1,2 m à plus de 3 m. Les précipitations (pluie et neige) y sont abondantes, atteignant 1 000 mm/an. Au printemps, après avoir résisté à la déformation causée par le gel profond, la route doit être en mesure de supporter des charges importantes, alors qu'en période de dégel la résistance de la chaussée est réduite de 30 % à 70 %.

À cause de ces conditions particulières, il est à la fois difficile de comparer les chaussées du Québec avec celles d'autres pays et d'importer des technologies sans faire d'analyses approfondies.

Priorité à la recherche et au développement

La fluidité de la circulation, la protection du réseau et la sécurité des usagers de la route sont au cœur des activités du Ministère en matière de recherche et de développement. Toutefois, le réseau routier québécois, construit en grande partie dans les années 1960-1970, montre des signes manifestes de vieillissement. Le Ministère doit donc réaliser, dans un contexte économique difficile, de nombreux et importants travaux d'entretien et de réfection afin d'offrir un réseau routier qui réponde aux besoins d'un nombre croissant de déplacements et qui résiste à une augmentation significative du trafic lourd.

Le Ministère met donc l'accent sur la recherche et le développement afin d'utiliser des techniques et des matériaux plus performants et assurer ainsi la pérennité des ouvrages.

Il s'agit d'un virage important qui a permis 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.

LES PONTS : UN MAILLON IMPORTANT DU RÉSEAU ROUTIER

L'inventaire des structures du ministère des Transports et de la Mobilité durable comprend plus de 5 600 ponts situés sur le réseau dont il a la gestion. Depuis janvier 2008, le Ministère assume également la gestion de plus de 4 200 ponts du réseau municipal.

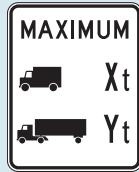
Les ponts peuvent constituer une entrave au déplacement de certains véhicules tant sur le plan de la capacité portante qu'en ce qui concerne les gabarits offerts. Ces contraintes imposées par les ponts ne sont toutefois pas tributaires des conditions climatiques : la réglementation plus restrictive, en vigueur pendant la période de dégel, est établie uniquement pour la protection des chaussées.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable, par l'intermédiaire du volet « Camionnage » du Québec 511 de son site Web, met deux outils à la disposition des camionneurs afin de les informer, en tout temps, des limites que commandent les ponts.

Le Répertoire des limitations de poids contient l'information relative aux structures qui, en raison d'une capacité portante limitée, peuvent constituer un obstacle à la libre circulation des véhicules. Les inspections régulières qui permettent de déceler les défauts, les évaluations de la capacité portante et les travaux réalisés sur les ponts font en sorte que la situation sur le terrain est en constante évolution : des panneaux de signalisation sont ainsi remplacés, ajoutés ou retirés, quelle que soit la période de l'année. Le répertoire doit donc être systématiquement consulté avant chaque déplacement.

Le Répertoire des hauteurs libres sous les ponts contient des données sur les hauteurs libres relevées sous tous les ponts routiers, ferroviaires ou piétonniers qui franchissent les routes sous la gestion du Ministère ou les routes municipales numérotées. Les données sont également fournies pour les ponts sous la responsabilité du Ministère qui franchissent des routes municipales non numérotées. Les données du répertoire peuvent être modifiées à la suite des travaux de réparation ou de remplacement des ponts ou d'ajout de nouveaux ponts sur le réseau. Les travaux effectués sur les chaussées enjambées par les ponts peuvent également modifier les données sur les hauteurs libres. La consultation du répertoire doit donc faire partie intégrante de l'opération qui consiste à déterminer tout itinéraire de transport.

Les panneaux suivants se trouvent aux abords des ponts et viaducs faisant l'objet de limitations de poids.



Les panneaux « Limitation de poids » indiquent aux conducteurs de camions* dont le poids total en charge dépasse le poids maximal inscrit sur les panneaux qu'il leur est interdit d'emprunter un pont. Ces panneaux visent également l'autobus. Le « X » indique la masse totale en charge maximale d'un véhicule routier, le « Y » indique celle d'un ensemble de véhicules routiers de deux unités et le « Z » indique celle d'un ensemble de véhicules routiers de plus de deux unités.



Le panneau « Limitation de poids aux charges légales » indique aux conducteurs de véhicules dont la masse dépasse les limites de charge prévues au *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et ensembles de véhicules routiers* qu'il leur est interdit de circuler sur certains ponts.



Le panneau « Accès interdit aux camions » indique qu'une route est totalement interdite aux camions.



Le panneau « Limitation de poids » indique aux conducteurs de tous véhicules routiers dont le poids total en charge dépasse le poids maximal inscrit sur les panneaux qu'il leur est interdit d'emprunter un pont. Le « X » indique la masse totale en charge maximale d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers.

* La silhouette du camion sur les panneaux fait référence aux camions, aux dépanneuses et aux véhicules-outils.

LA CONCEPTION D'UNE CHAUSSÉE

La structure de la chaussée, dont on n'aperçoit que quelques couches de matériaux au-dessus du sol, n'est simple qu'en apparence. En réalité, la conception d'une chaussée type fait appel à de nombreuses variables, ce qui en fait l'un des ouvrages les plus complexes du génie civil.

Il existe deux grandes catégories de chaussées. Elles se distinguent par leur comportement mécanique et par le type de matériau utilisé. La chaussée dite « rigide » se caractérise par une surface de roulement de béton. Elle réagit d'un seul bloc et se déforme peu sous la charge. La plus fréquente au Québec, la chaussée souple, est recouverte d'un enrobé familièrement appelé « asphalte ». Ce type de chaussée se fléchit légèrement au passage du trafic pour reprendre presque entièrement sa forme originale après le passage des véhicules.

Les chaussées rigides sont généralement bien adaptées au trafic intense caractérisé par un fort volume de poids lourds. Les chaussées flexibles, pour leur part, s'adaptent bien à la plupart des conditions de trafic.

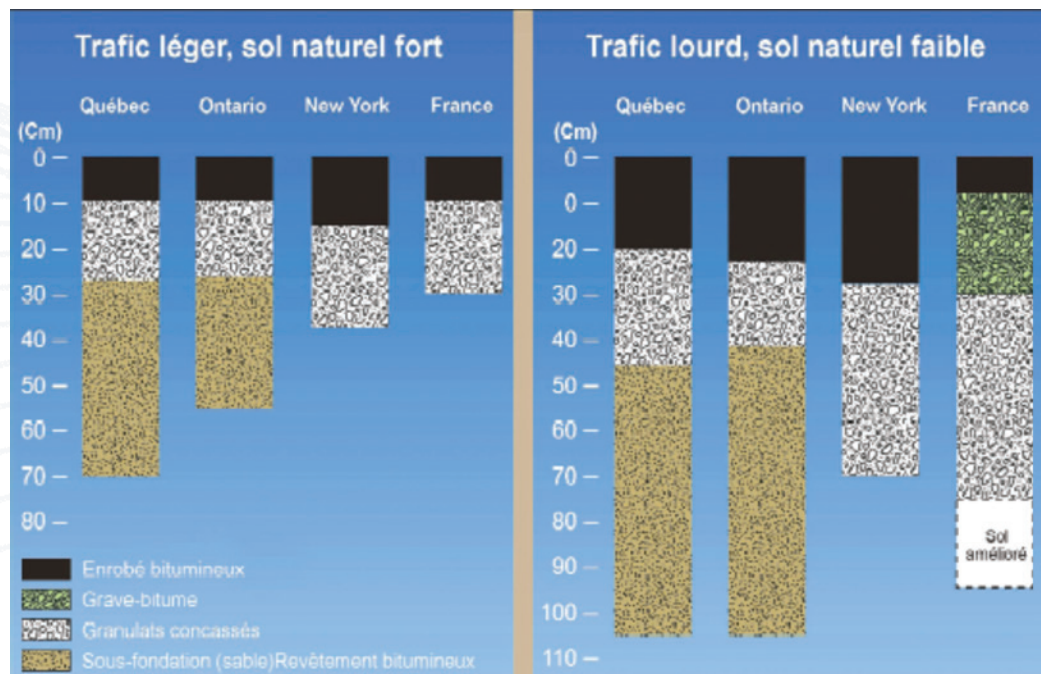
Les revêtements de chaussées contribuent à augmenter la capacité structurale des chaussées en réduisant l'impact des charges transmises aux couches sous-jacentes (fondation, sous-fondation et sols) en plus de limiter la pénétration de l'eau. La superposition de différents matériaux d'épaisseur variable tels que le sable, le gravier et la pierre concassée atténue également l'effet du gel sur les sols. La durée de vie des chaussées flexibles, avant une remise en état majeure, est généralement de l'ordre de 25 à 30 ans. Les épaisseurs et les types de matériaux à utiliser sont établis en fonction de la classe de route à construire, du trafic, des sols en place et des conditions climatiques particulières. La méthode de conception prévoit le recours à une série d'équations dont les facteurs sont bien adaptés au contexte québécois et qui tient compte des éléments suivants :

- Les conditions climatiques (température, humidité). La période de dégel est critique : un même essieu de camion peut causer de 5 à 8 fois plus de dommages au printemps qu'en été.
- La susceptibilité au gel et au dégel, de même que les propriétés mécaniques des sols en place.

Une fois les calculs terminés, les charges et les déformations susceptibles d'être transmises à chaque couche sont comparées à la capacité de chacune des couches.

Des charges élevées imposées à des couches minces ou à des matériaux peu résistants peuvent causer de façon prématurée des fissures aux revêtements ou des déformations permanentes à la chaussée. Par exemple, une augmentation de 20 % des charges se traduit par un accroissement des dommages de plus de 100 %, d'où l'importance d'un bon dimensionnement de chaussée et d'une bonne anticipation de l'évolution du trafic.

L'effet du gel sur les chaussées peut entraîner des gonflements qui affectent directement la qualité de roulement et réduire la durée de la vie de la chaussée. Une épaisseur suffisante de matériaux, peu sensibles aux effets du gel, peut s'avérer efficace dans de telles circonstances. Le recours à d'autres techniques d'isolation de chaussées est parfois requis lorsque les sols porteurs se déforment sous l'effet du gel. En présence de sols supports hétérogènes, l'aménagement de transitions est une pratique courante pour assurer un bon comportement de la chaussée. Enfin, une analyse des coûts des différentes options complète le processus.



Évolution des pratiques

Il existe des différences marquées entre les structures de chaussées des différents pays. Cette situation peut paraître surprenante de prime abord. Ces différences sont inévitables puisque les sols, le climat, le trafic, les matériaux utilisés et les coûts sont souvent très différents. La comparaison s'avère donc très hasardeuse, au même titre que l'importation des technologies sans une analyse approfondie.

Au Québec, les structures de chaussée conçues à partir des méthodes et des paramètres de dimensionnement éprouvés se comparent avantageusement à celles d'autres pays souvent cités en exemple. Compte tenu du contexte qui lui est particulier et à trafic égal, le Québec arrive bon premier au chapitre de l'épaisseur totale des différentes couches de matériaux qui composent ses structures routières.

Les méthodes de dimensionnement et les connaissances en matière de conception des chaussées évoluent très rapidement. De nouvelles technologies et de nouveaux produits font leur apparition. Afin d'optimiser l'utilisation de ces nouveaux procédés et de réduire les risques de contre-performance, le Ministère a mis sur pied dès le début des années 1990 un programme de suivi des performances des chaussées afin de documenter selon une approche rigoureuse l'évolution du comportement des chaussées dans le contexte québécois. Cette approche novatrice a permis d'établir une base de

connaissance nous permettant d'améliorer les méthodes de conception et d'optimiser les interventions sur le réseau. Plusieurs projets pilotes menés par le Ministère en collaboration avec des entreprises spécialisées ont permis de définir le potentiel d'utilisation de diverses techniques de construction et de réfection des chaussées. À titre d'exemple, mentionnons le développement et l'utilisation de plus en plus courante de techniques comprenant le recyclage des matériaux de chaussées et de techniques d'isolation thermique des chaussées pour réduire les effets néfastes du gel sur leur comportement.

L'EFFET DU CLIMAT SUR LES CHAUSSÉES

Les routes sont des structures qui, bien que très simples au premier abord, couvrent de vastes étendues et ont un comportement fort complexe dont la compréhension et l'analyse est l'un des grands défis du génie civil.

Leur personnalité

Selon le type de revêtement utilisé, on distingue deux principales familles de chaussées : les chaussées à revêtement souple en enrobé bitumineux (asphalte), que l'on trouve sur plus de 90 % du réseau routier, et les chaussées à revêtement rigide en béton de ciment qui couvrent 4 % du réseau. La figure 1 présente une coupe de chaussée pouvant convenir aux deux types de structures. Le choix de la structure la plus appropriée ainsi que sa conception dépendent de divers facteurs tels que l'intensité du trafic prévu, les types de sols, le climat, les coûts et la disponibilité locale des matériaux de construction.

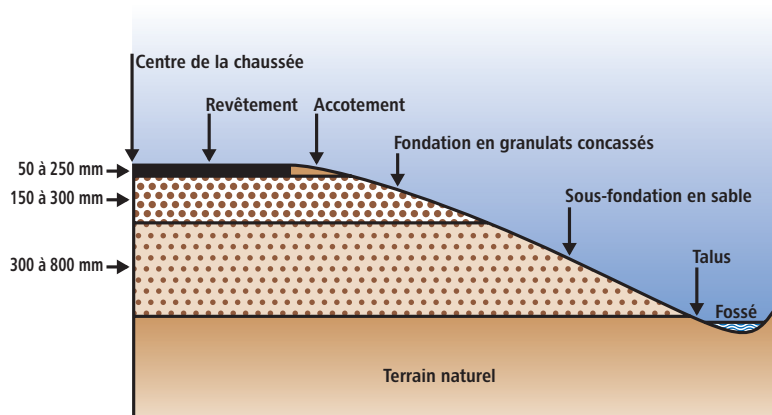


Figure 1: Exemple de coupe type d'une chaussée

Des ouvrages qui travaillent

On évalue l'état d'une chaussée en fonction de certains défauts qui, avec le temps et l'usage, s'accroissent. Pour décrire ces défauts, on se réfère habituellement aux éléments suivants :

1. L'uni, à partir duquel on définit le confort de roulement, comporte des défauts qui sont perçus comme des ondes en raison des creux et des bosses.



Chaque chaussée se comporte différemment selon, entre autres, la nature des sols, la position de la nappe phréatique, l'épaisseur des couches, le climat, le type de chaussée, sa géométrie, les caractéristiques des matériaux de construction, le trafic. Il faut donc considérer tous ces paramètres pour diagnostiquer adéquatement les causes de détérioration.

La compréhension des phénomènes de détérioration des chaussées permet de trouver des solutions pour mieux les contrer.

2. Des ornières se forment et la surface s'affaisse dans les pistes de roues.



3. La fissuration s'accroît et d'autres bris apparaissent en surface.



Dans une contrée nordique

Le Québec peut connaître des écarts de température considérables de 60 à 70 °C. En effet, le mercure peut descendre jusqu'à -30 °C l'hiver et atteindre 30 °C en été. En hiver, le sol gèle à une profondeur allant de 1,2 à plus de 3,0 m, ce qui est nettement plus que les structures de chaussées qui atteignent en moyenne une épaisseur de 90 cm.

Le tableau qui suit compare le contexte québécois avec celui de l'Ontario, de l'État de New York et de la France. Deux aspects importants ressortent de cette comparaison : la rigueur du climat et l'étendue du réseau routier québécois par rapport au nombre d'habitants.

Comparaison entre quelques administrations en 2024

	Québec	Ontario	New York	France
Longueur du réseau routier (km)	31 000	16 900	21 150	21 246
Nombre d'habitants (millions)	9	16	20	68
Précipitations annuelles moyennes (mm)	1000	850	800	800
Durée du gel (jours/an)	147 à 218	100 à 200	10 à 100	0 à 90
Profondeur de gel (m)	1,2 à plus de 3	1 à 3,2	moins de 1,4	0 à 0,8

Des solutions pour s'adapter au climat

Des bitumes adaptés au climat doivent être utilisés pour éviter que l'enrobé devienne trop cassant durant l'hiver, tout en restant assez rigide l'été.

Les fossés de drainage le long des routes et le rehaussement des chaussées constituent des moyens largement utilisés pour réduire le risque de montée de la nappe phréatique dans la chaussée. Dans certains cas, l'installation de dispositifs spéciaux de drainage, comme de la pierre nette, des membranes synthétiques ou un système de drainage fermé qui permet d'évacuer l'eau en dehors de la structure routière, devient nécessaire.

Une autre nécessité typique consiste à protéger les sols susceptibles au gel en les mettant à l'abri du froid. Ainsi, l'épaisseur des couches de sable et de gravier des routes nordiques est plus importante que sur les routes des régions chaudes.

À l'occasion, des excavations plus profondes pour enlever le sol problématique et le remplacer par un autre sol moins gélif sont requises. Il arrive aussi que le sol soit stabilisé à l'aide de produits chimiques comme la chaux. Dans certains cas, une couche isolante est insérée dans la chaussée afin de freiner la pénétration du gel. Les couches isolantes sont généralement composées de polystyrènes à haute densité.

La mise en place de certains dispositifs ou l'utilisation de produits spéciaux engendrent des coûts supplémentaires. Elles permettent à plus long terme de faire de substantielles économies. Ces moyens ne sont donc utilisés que si le gain financier attribuable au prolongement de la durée de vie de la chaussée est avantageux par rapport à l'investissement initial.

Les hauts et les bas d'une chaussée souple

Sous l'effet du froid, la pénétration du gel s'effectue graduellement dans les sols en partant du haut vers le bas (voir figure 2). Ce gel endommage la structure. Dans certaines conditions défavorables, l'eau contenue dans les sols non gelés peut être aspirée vers la zone de gel. Ce pompage de l'eau de la nappe phréatique engendre alors la formation de lentilles de glace qui se traduit par un soulèvement de la chaussée.

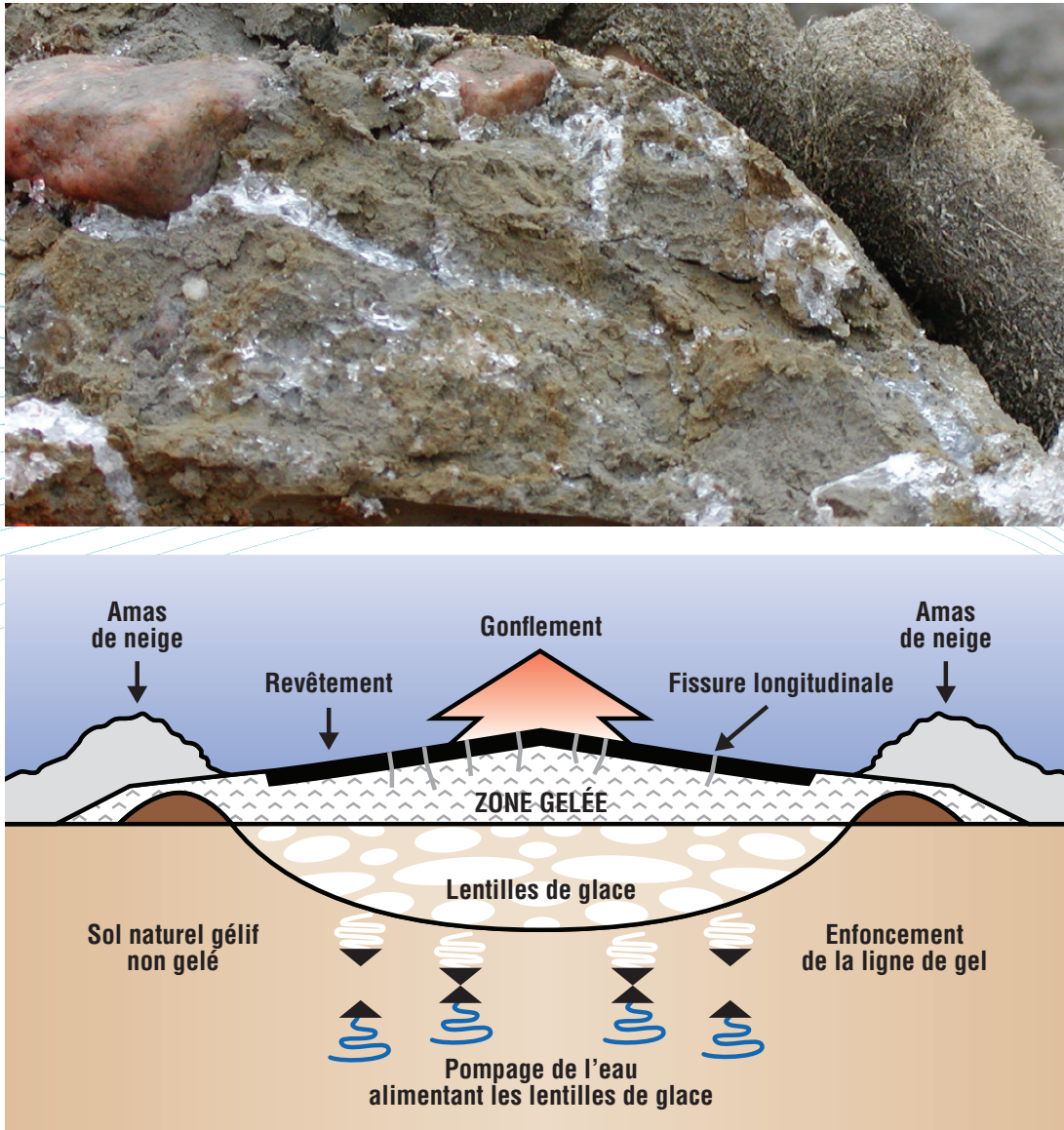


Figure 2: Effet du gel et du dégel sur une route

A) Gonflement au gel

À cause de leur taille, ces lentilles peuvent soulever la chaussée jusqu'à 20 cm. Les soulèvements sont souvent inégaux, ce qui explique les creux et les bosses qui sont plus importants à la fin de l'hiver quand la profondeur du gel est au maximum.



La chaussée ci-dessus présente un soulèvement de 20 cm.

Ils ont aussi pour effet de déformer le revêtement, provoquant l'apparition de fissures de gel (lézardes) qui se distinguent souvent par leur forme sinueuse et une large ouverture en hiver. De plus, comme tout autre matériau, l'enrobé durcit, se fragilise et se contracte sous l'effet du froid. En rétrécissant sur de grandes longueurs, le revêtement est alors soumis à des efforts de tension qui vont le faire casser, produisant ainsi des fissures transversales.

La chaussée n'est pas au bout de ses peines, car arrive ensuite le dégel printanier qui se fait aussi du haut vers le bas. L'eau provenant de la fonte de la neige en surface et de la fonte des lentilles de glace à l'intérieur se retrouve en quantité importante dans la couche de sol dégelé, provoquant une réduction significative de sa portance. Cet amoncellement d'eau affaiblit ce dernier de façon significative. De plus, cette eau est emprisonnée dans le sol à cause de la couche gelée du dessous qui est étanche (voir figure 3). Ce phénomène contribue à l'affaiblissement de la chaussée en période de dégel.



Fissure de type lézarde, telle que décrite à la figure 2

B) Affaiblissement attribuable au dégel

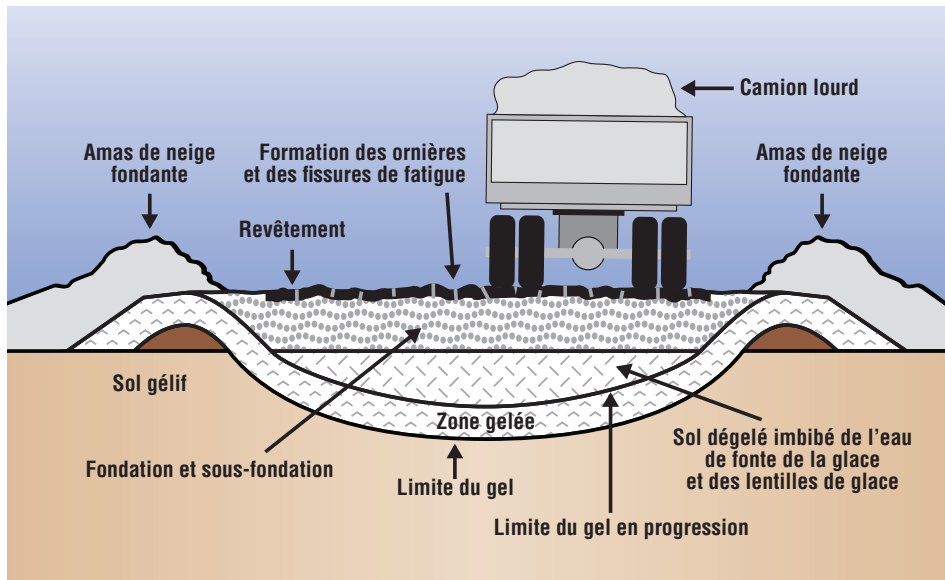


Figure 3 : Effet de la circulation lors du dégel

La chaussée ne présente alors que de 30 à 70 % de sa résistance normale en été. C'est pour cette raison que des restrictions de charges sont imposées aux véhicules lourds afin de limiter les dommages en période de dégel.

La chaussée se draine durant l'été et les cycles se répètent chaque année, causant davantage de détériorations. Son endommagement s'accélère avec le temps, car l'apparition de petits défauts crée des zones de faiblesse supplémentaires qui laisseront pénétrer plus d'eau, qui s'aggraveront et se propageront plus rapidement d'une fois à l'autre. Ainsi, même pour une chaussée, la vie dans le nord n'est pas de tout repos.

LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT LES CHARGES

Le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers* établit, entre autres choses, les diverses limites de charge en fonction des catégories d'essieux (charge par essieu) et des catégories de véhicules (masse totale en charge). Cette réglementation vise principalement à éviter une détérioration prématurée que des véhicules transportant des charges excessives pourraient occasionner aux infrastructures routières.

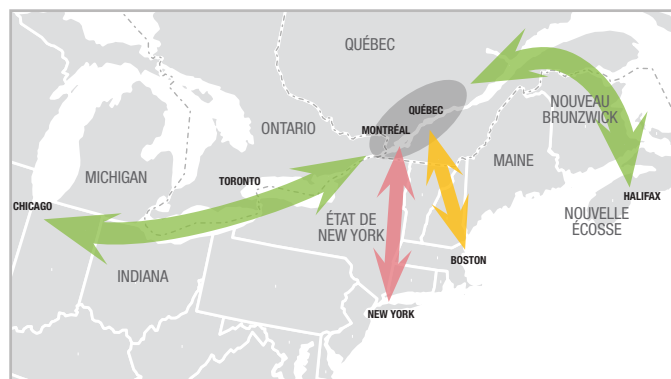
La réglementation relative aux charges et dimensions des véhicules doit non seulement prendre en considération les coûts et les bienfaits économiques, mais également les contraintes à l'égard de la sécurité routière ainsi que de l'environnement. On ne peut en effet ignorer le fait que les limites de charge influencent directement le nombre de véhicules en circulation sur les routes ainsi que le choix modal.

Importance économique du transport

La globalisation des marchés oblige l'industrie québécoise à être de plus en plus compétitive. Or, les frais de transport représentent une part importante du coût total de production d'un bien manufacturé. Aussi, pour permettre au Québec de demeurer concurrentiel, le ministère des Transports et de la Mobilité durable doit offrir des infrastructures qui facilitent le transport des biens au meilleur coût possible. Parmi tous les modes disponibles, le transport par route demeure incontestablement celui que privilégient un grand nombre d'expéditeurs, notamment en raison de sa souplesse d'utilisation, de sa rapidité et de ses coûts compétitifs. Toutefois, les expéditeurs et les transporteurs qui choisissent le camionnage doivent composer avec des limites en ce qui a trait aux charges autorisées.

Il a été démontré que des limites de charge élevées contribueraient à détériorer plus rapidement le réseau routier, mais favoriseraient l'économie et que, à l'opposé, de faibles limites de charge permettraient de diminuer les coûts d'entretien du réseau routier, mais seraient préjudiciables pour plusieurs secteurs économiques. Dans ces circonstances, il est donc essentiel de trouver un juste équilibre entre ces deux positions.

Les grands corridors de commerce



Maritimes – Québec – Ontario – Midwest

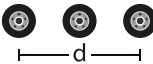
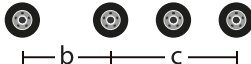


Québec – Nouvelle-Angleterre



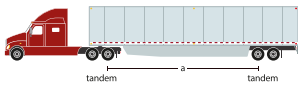
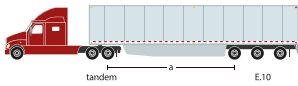
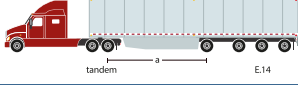
Québec – New York

TABLEAU 1: Catégories et limites de charge axiale

CATÉGORIE D'ESSIEUX			PÉRIODE		RÉDUCTION
			NORMAL	DÉGEL	
E.4	Essieu simple 		10 000 kg	8 000 kg	20 %
E.6	Tandem  $d \geq 1,2 \text{ m}$		18 000 kg	15 500 kg	14 %
E.10	Tridem ou tridem équivalent  $3,6 \text{ m} \leq d \leq 3,7 \text{ m}$		26 000 kg	22 000 kg	15 %
E.14	Un essieu autovireur à l'avant d'un tridem  $2,5 < b \leq 3,0 \text{ m}$ $3,6 \text{ m} \leq c \leq 3,7 \text{ m}$		34 000 kg	29 500 kg	13 %

Pour plus d'information, veuillez vous référer au Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers vulgarisé dans le [Guide des normes de charges et dimensions des véhicules routiers - Édition 2026](#)

TABLEAU 2: Catégories et limites de masse totale en charge

CATÉGORIE DE VÉHICULE ET D'ENSEMBLE DE VÉHICULES	PÉRIODE		RÉDUCTION
	NORMAL	DÉGEL	
	25 250 kg	22 750 kg	10 %
 tandem a tandem	41 500 kg	36 500 kg	12 %
 tandem a E.10	49 500 kg	43 000 kg	13 %
 tandem a E.14	57 500 kg	50 500 kg	12 %
 tandem a tridem tandem	62 500 kg	57 500 kg	8 %

Méthode d'établissement de la charge par essieu

La charge axiale maximale autorisée d'une catégorie d'essieux correspond à la plus petite des trois valeurs suivantes, en tenant compte des dispositions particulières des charges axiales :

- la limite de charge de la catégorie d'essieux prévue au règlement;
- la somme des capacités de tous les pneus de la catégorie d'essieux;
- la capacité de charge de l'essieu avant (catégorie E.1) ou la somme de la capacité de charge des essieux avant (catégories E.2, E.3).

Méthode d'établissement de la masse totale en charge

La masse totale en charge maximale autorisée d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers est la plus petite des deux valeurs suivantes en tenant compte des dispositions particulières de la masse totale en charge :

- la limite de charge de la catégorie de véhicule ou d'ensemble de véhicules prévue au règlement;
- la somme des charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules.

Des normes de charges à la baisse

Les limites de charge des véhicules lourds ont été réduites en moyenne de 2000 kg pour la plupart des véhicules munis de trois essieux ou plus. Ces ajustements à la baisse, qui répondaient à une volonté d'harmoniser les normes, de favoriser les véhicules les plus performants en matière de sécurité routière et de protéger le réseau routier, ont été progressivement mis en application au fil du temps. Plusieurs types de véhicules ont été visés par ces importantes réductions de charges, si bien que les limites de charge n'ont jamais été aussi basses. À titre d'exemple, la limite de masse totale en charge pour un véhicule à benne basculante muni de 10 roues est passée de 28 500 kg à 25 250 kg, soit une diminution de 3 250 kg, ce qui représente une baisse de 11,4 %.

Les données provenant d'enquêtes sur le camionnage indiquent que seulement 9 % des véhicules circulaient avec la charge maximale permise. Dans les autres cas, les véhicules étaient soit sans chargement, soit avec un chargement partiel ou avec un chargement limité par le volume.

Autres administrations

Les limites de charges autorisées au Québec sont comparables à celles des autorités avoisinantes.

Le Québec a réalisé d'importants efforts au cours des dernières années en vue d'harmoniser ses limites de charge avec celles en vigueur chez ses partenaires commerciaux.

Même si un véhicule est conforme à la réglementation québécoise, il est important de vérifier les règles applicables dans les autres administrations avant d'y circuler.

LA DÉTERMINATION DE LA PÉRIODE DE DÉGEL AU QUÉBEC

Au Québec, la période de gel est suivie d'un début de réchauffement de la température de l'air. Durant cette période de transition, le dégel dans les chaussées s'amorce, à partir de leur surface, pendant les journées où les températures atmosphériques dépassent le point de congélation et où en même temps de longues heures d'ensoleillement sont observées.

Lors de cette période de dégel printanier, les limites de charge permises pour les véhicules lourds sont réduites, de manière à protéger le réseau routier, dont la capacité portante des chaussées est limitée. La réglementation sur les normes de charges et de dimensions des véhicules précise les restrictions qui sont applicables. Ces diminutions de charges sont de l'ordre de 8 % à 20 %, selon les catégories d'essieux.

Quelques jalons dans l'histoire de la période de dégel

Les premières dispositions concernant des restrictions de charges en période de dégel datent de 1955. La réglementation encadrant la circulation lourde sur certaines routes de la province découlait alors de la Loi des véhicules automobiles. Cette loi confiait au ministre de la Voirie le pouvoir de déterminer des réductions de charge de 50 % en période de dégel ou de pluie.

Puis, à compter de 1968, le Ministère a entrepris de suivre plus méthodiquement l'évolution de la période de dégel grâce à l'utilisation de sondes placées dans les chaussées et communément appelées « gelmètres » ou « tubes de gel ».

Quant aux dates de début et de fin de la période de dégel, elles sont systématiquement consignées depuis 1977, comme en fait foi le tableau intitulé « L'historique du dégel ».

Détermination des zones et des dates de dégel

Depuis 1991, le Québec compte trois zones de dégel, où le début et la fin de la période des restrictions de charges sont légèrement décalés dans le temps. Ce découpage du territoire québécois en trois zones a été établi en tenant compte des réalités géographiques, de la profondeur habituelle de gel et de l'évolution du dégel dans les différentes régions, des conditions climatiques printanières et de la circulation des véhicules lourds dans l'axe est-ouest.

Jusqu'à tout récemment, le Ministère utilisait plus de 90 gelmètres dispersés sur l'ensemble du territoire québécois pour suivre la progression du gel et du dégel. Le personnel du Ministère qui travaille dans les régions était chargé de faire la lecture des profondeurs de gel/dégel dans les gelmètres à des intervalles de temps déterminés. Ces informations permettaient de déterminer les dates de début et de fin de la période de restriction des charges.

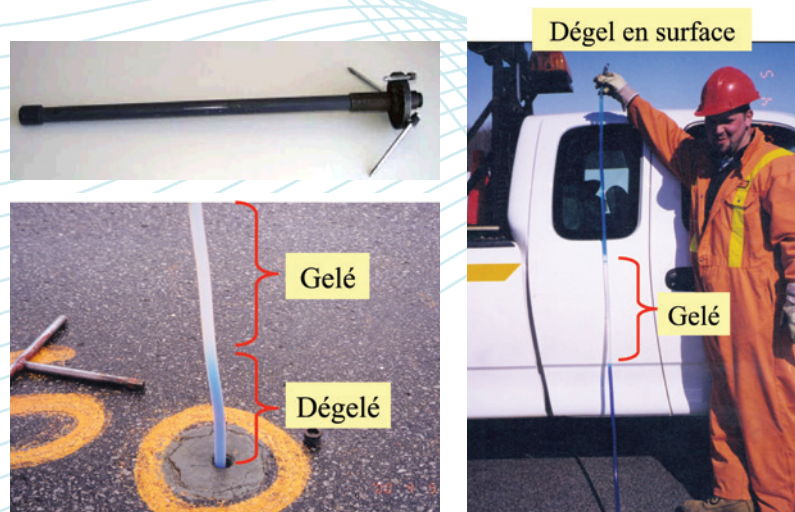


Figure 4 : Gelmètre - Lecture d'un gelmètre

Depuis l'hiver 2014-2015, le suivi de la progression du gel et du dégel dans les chaussées s'effectue à l'aide des données de température collectées aux stations météorologiques dont la technologie permet de réaliser un suivi entièrement automatisé.

L'établissement de la période de restriction de charge proprement dite est fonction des profondeurs de dégel calculées à l'aide des données des stations météorologiques et de l'analyse des prévisions météorologiques.

Le début de la période de restriction de charge est déterminé en considérant l'étendue du dégel observée dans une zone à une date donnée. L'étendue du dégel représente la proportion des stations qui indique une profondeur de dégel atteignant 30 cm. Le début de la période de restriction de charge est établi lorsque l'étendue du dégel atteint au moins 30 %.

La fin de la période de restriction de charge dans une zone est fixée 5 semaines après que la profondeur de dégel dans 50 % des stations a atteint 90 cm.

Conformément à l'article 419 du Code de la sécurité routière, c'est le Ministère qui, par arrêté publié à la Gazette officielle du Québec, établit les dates et les zones où les restrictions sont applicables.

Stations météoroutières pour mesurer les profondeurs de gel et de dégel

Plus de 60 stations météoroutières (SMR) sont installées sur le réseau routier afin de collecter les données météorologiques relatives à la conduite hivernale et au comportement des chaussées. La grande majorité des stations (figure 7) sont équipées de capteurs atmosphériques, de capteurs de chaussée et d'une sonde électronique de 3 mètres de longueur enfouie dans la chaussée. Les informations fournies sont nécessaires pour divers aspects liés à l'entretien hivernal, le suivi du gel et du dégel, ainsi que pour la conception des chaussées. Les capteurs et sondes posés dans les chaussées relèvent en continu les informations suivantes :

- Capteurs : caractéristiques de surface telles que l'humidité, la présence de glace, la neige, l'épaisseur de liquide ou de glace, la salinité, la température.
- Sonde électronique de profondeur de gel (figures 5 et 6) : capte la température à différentes profondeurs pour le calcul du gel-dégel dans les chaussées.

Ces informations visent à :

- favoriser la conduite sécuritaire des automobilistes en hiver. Les informations caractérisant l'état de la surface permettent d'adapter les interventions d'entretien sur le réseau;
- permettre le suivi du gel et du dégel dans les chaussées, et ainsi déterminer les périodes de restriction des charges pendant le dégel;
- permettre de mesurer l'influence des changements climatiques et d'évaluer les effets du trafic lourd sur le comportement des chaussées.

Le fonctionnement en continu de ces équipements est essentiel à la gestion hivernale et printanière du réseau routier.



Figure 5 : Aperçu des circuits imprimés de la sonde électronique de profondeur de gel



Figure 6 : Sonde électronique de profondeur de gel



Figure 7 : Station météoroutière

Évolution du dégel dans la chaussée

La période de restrictions des charges se divise en deux phases :

- La première phase est celle du dégel effectif du sol, depuis la surface jusqu'aux strates inférieures. Durant cette phase la capacité portante de la route est considérablement diminuée. En effet, l'eau produite dans le sol lors de la fonte se retrouve alors emprisonnée par les couches de sol sous-jacentes qui sont encore gelées.
- La deuxième phase est celle de la récupération de la résistance des chaussées, qui se poursuit une fois le dégel des sols terminé. La récupération nécessite l'évacuation des quantités d'eau produites lors du dégel.

La température ambiante influence fortement l'évolution de la première phase du dégel, qui correspond essentiellement aux premières semaines de la période de restrictions des charges. La température a cependant moins d'effet sur la durée de la seconde phase, dite de récupération.

Comparaison avec les autres administrations

La plupart des administrations canadiennes prévoient des restrictions de charges sur leur réseau en période de dégel. De même, dix-neuf états du nord des États-Unis imposent également des restrictions de même type. La majorité des administrations ayant des restrictions de charges en période de dégel n'imposent aucune restriction de charges sur leur réseau principal, sauf pour les véhicules hors normes à l'égard des charges. Seul le Québec prévoit de telles limitations sur l'ensemble des chemins publics.

Le Québec justifie sa position par :

- la profondeur de gel qui est très importante;
- le vieillissement de son réseau routier;
- la difficulté de contrôler les charges sur le réseau secondaire et municipal.

Réévaluation des restrictions de charges

Au début des années 2000, le Québec a procédé à une réévaluation complète du dossier du dégel à la demande de l'industrie québécoise (transporteurs et expéditeurs) et des autres administrations canadiennes. Il ressort de ce réexamen que :

- Les coûts supportés par l'industrie en raison des restrictions de charges en période de dégel sont du même ordre que les coûts supplémentaires d'entretien du réseau routier qu'entraînerait une levée des restrictions de charges;
- L'imposition de restrictions de charges en période de dégel est donc pleinement justifiée et une levée partielle des limitations qui ne s'appliqueraient que sur le réseau principal est difficilement envisageable;
- Le ministère des Transports et de la Mobilité durable est conscient des inconvénients qu'occasionnent les restrictions de charges en période de dégel. Toutefois, il doit assurer une protection optimale des chaussées rendues plus fragiles en période de dégel, de manière à maintenir ce bien collectif en bon état.

LES RESTRICTIONS DE CHARGES EN PÉRIODE DE DÉGEL

En hiver, les conditions climatiques du Québec sont particulièrement rigoureuses. Selon les régions, le sol gèle à une profondeur qui varie de 1,2 mètre à plus de 3 mètres pendant plus de 4 mois. Ce facteur, combiné aux écarts subits de température et à l'humidité, a des conséquences majeures sur le comportement des chaussées. Les cycles de gel et de dégel contribuent également à rendre les chaussées plus vulnérables.

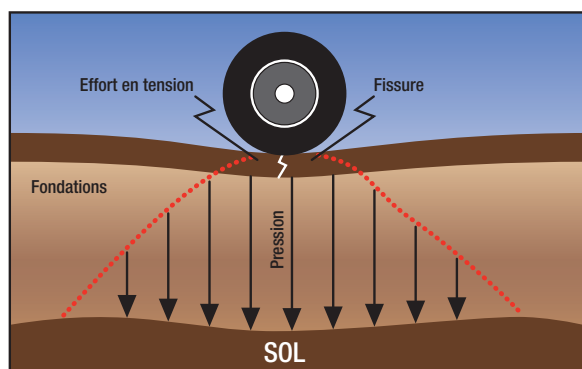


Figure 8 : Réaction de la chaussée sous la charge

Au printemps, les couches de matériaux qui constituent la route sont affaiblies par l'accumulation d'eau attribuable à la fonte de la glace. Des études menées par le Ministère sur la capacité portante des routes ont démontré que les réactions de la chaussée sous une charge sont à cette époque de 50 % à 70 % supérieures à celles enregistrées l'été.

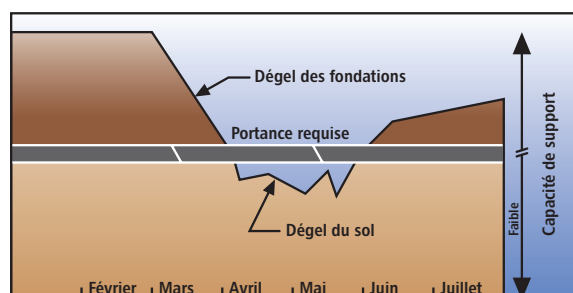


Figure 9 : Évolution de la capacité de support des chaussées

En tout temps de l'année, un véhicule en surcharge de 25 % causera un accroissement de près de 150 % des dommages. En période de dégel, ce phénomène s'amplifie et une même charge à l'essieu peut ainsi entraîner un effort de tension de 5 à 8 fois plus élevé qu'en temps normal.

L'effet du transport lourd en période de dégel est donc d'autant plus important que le nombre de véhicules commerciaux s'est considérablement accru au fil des ans. C'est pourquoi le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicable aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers* oblige les transporteurs à réduire leurs charges.

Ces restrictions ne visent pas tant à freiner l'apparition de bris de surface, tels les nids-de-poule, mais bien plutôt à empêcher la détérioration de la structure même de la chaussée, qui entraîne souvent des déformations permanentes et donc une perte de qualité de l'uni.

En période de dégel, la route est de 30 % à 70 % plus fragile qu'en temps normal, et un seul camion en surcharge peut lui causer d'importants dommages.

Ainsi, afin de minimiser la dégradation de la chaussée pendant cette période, le ministère des Transports et de la Mobilité durable soumet les transporteurs routiers à une réglementation plus restrictive quant au poids de leurs véhicules.

LE CONTRÔLE ROUTIER

Ce sont les agents de Contrôle routier Québec, relevant de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui s'assurent de la conformité des charges des véhicules lourds. Pour ces quelque 320 contrôleurs routiers, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, la période de dégel constitue une période intensive d'opérations de pesée. Pour accomplir leur travail, ils peuvent compter sur 31 postes de contrôle routier et plus de 600 équipements de pesée portatifs.

Afin de prévenir les risques d'accident et de protéger adéquatement le réseau routier, les contrôleurs appliquent une politique de stricte conformité. Ainsi, conformément à cette approche, un véhicule en surcharge ou présentant un risque ne peut reprendre la route tant qu'il ne s'est pas conformé à la réglementation. Lorsqu'il y a surcharge, le camionneur doit répartir la charge sur les essieux ou décharger l'excédent de poids avant de reprendre la route.

Un camion surchargé, en plus d'endommager le réseau routier, a un comportement routier altéré, ce qui le rend moins sécuritaire. Le respect des limites de charge des véhicules est indispensable afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route ainsi que la protection du réseau routier.

Dans le cadre de leur mandat, qui consiste à améliorer la sécurité des usagers de la route, à assurer la protection du réseau routier et à veiller à l'équité concurrentielle entre les entreprises de transport, les contrôleurs routiers appliquent plusieurs lois et règlements qui encadrent le secteur du transport routier des personnes et des biens, entre autres :

- le Code de la sécurité routière;
- la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds;
- les différentes lois sur le transport routier;
- la Loi concernant la taxe sur les carburants;
- la Loi sur la qualité de l'environnement;
- le Code criminel.



EMPLACEMENT DES POSTES DE CONTRÔLE ROUTIER

Boucherville	20 direction ouest	Saguenay	175 direction nord
Brossard	10 direction ouest	Saguenay	175 direction sud
Chambord	169 direction sud	Saint-Augustin-de-Desmaures	40 direction est
Laval	13 direction sud	Saint-Augustin-de-Desmaures	40 direction ouest
Laval	25 direction sud	Saint-Bernard-de-Lacolle	15 direction nord
Les Cèdres	20 direction est	Saint-Célestin	55 direction nord
Lévis	20 direction ouest	Saint-Étienne-des-Grès	55 direction sud
Lévis	73 direction nord	Saint-Mathieu-de-Belœil	20 direction est
L'Islet	20 direction est	Saint-Sulpice	40 direction ouest
Litchfield	148 direction est	Sherbrooke	112 direction est
Lochaber	50 direction est	Stoneham-et-Tewkesbury	175 direction nord
Lochaber	148 direction ouest	Témiscouata-sur-le-Lac	85 direction nord
New Richmond	132 direction est	Trois-Rivières	40 direction est
Pointe-Lebel	138 direction est	Val-d'Or	117 direction sud
Québec	73 direction sud	Vaudreuil-Dorion	40 direction est
Rouyn-Noranda	101 direction nord		

En plus des postes de contrôle, les contrôleurs routiers utilisent également une vingtaine d'aires de contrôle, des sites sécuritaires servant à la vérification de véhicules lourds. Ces aires de contrôle sont réparties sur le territoire québécois.

Quelques chiffres

- En plus des véhicules lourds immatriculés au Québec, les contrôleurs routiers vérifient annuellement environ **14 000 véhicules** de transport de personnes et de biens immatriculés dans une autre province ou un autre État.
- Au cours des cinq dernières années, Contrôle routier Québec a effectué **369 159 interventions** sur route, soit en patrouille dans les postes et les aires.
- Le taux de conformité des camions quant à la masse autorisée se situe globalement autour de **97 %**. En période de dégel, ce taux peut baisser à **93 %**.
- Cette baisse du taux de conformité en période de dégel peut s'expliquer par l'imposition de restrictions de charges supplémentaires. Cette situation fait en sorte qu'un certain nombre de camionneurs ayant l'habitude de transporter un chargement partiel ou un chargement limité par le volume se retrouvent alors avec des charges avoisinant les limites permises.
- Lors de la période de dégel 2024, Contrôle routier Québec a réalisé près de **22 000 interventions** qui ont permis de constater **1 516 infractions** et **60 avis** de non-conformité relatifs à des surcharges axiales ou des surcharges concernant la masse totale en charge. Environ 55 % des infractions constatées concernaient les masses axiales.

QUESTIONS RÉCURRENTES CONCERNANT LES CHAUSSÉES

1. Quels types de revêtements bitumineux (asphalte) utilise-t-on sur les routes du Québec?

Globalement, les revêtements bitumineux sont composés de plusieurs couches, où interviennent différents types d'enrobés. Il existe plusieurs possibilités de mélanges bitumineux, mais une dizaine sont plus couramment utilisés, selon la fonction de la couche. Ainsi, pour la « base », on opte généralement pour un mélange plus granuleux, offrant de très bonnes qualités structurales. Pour la surface, les mélanges doivent offrir des caractéristiques permettant à la fois d'assurer une bonne adhérence, un confort de roulement et une résistance accrue à l'usure.

2. D'où viennent les nids-de-poule et comment se forment-ils?

Les nids-de-poule constituent la dernière étape d'une série de phénomènes de dégradation de la surface d'une chaussée.

L'ordre séquentiel des événements est le suivant :

- apparition de fissures attribuables à des causes diverses, tels le trafic intense, le cycle gel/dégel, les défauts de réalisation, etc.;
- dégradation de la fissure en raison d'une concentration des contraintes sous l'effet du trafic et apparition de fissures multiples;
- infiltration d'eau et de saumure, ce qui contribue à diminuer la portance de la fondation et à accélérer le processus de dégradation;

- cycle de gel/dégel qui accélère les dégradations;
- effets du trafic : les impacts dynamiques, le nombre de véhicules et la gravité des phénomènes décrits ci-dessus sont autant de facteurs qui déterminent la vitesse à laquelle apparaissent les nids-de-poule.

Une infographie, accessible sur le site Web du Ministère, vulgarise très bien les phénomènes menant à la formation d'un nid-de-poule.

3. Peut-on éviter l'apparition de nids-de-poule dans nos conditions climatiques?

De façon générale, la formation d'un nid-de-poule est étroitement liée à l'état de la chaussée. Ainsi, le risque d'apparition d'un nid-de-poule est fonction du taux de fissuration du revêtement, de la sollicitation par le trafic et de la quantité d'eau susceptible de s'infiltrer sous le revêtement. La réalisation de travaux d'entretien permettant de maintenir la chaussée en bon état est la meilleure approche pour se prémunir contre la formation de nids-de-poule.

Il est donc possible d'éviter l'apparition de nids-de-poule à la condition que les chaussées soient adaptées aux conditions climatiques locales, qu'elles ne soient pas soumises à un niveau de trafic plus intense que celui pour lequel elles ont été conçues et qu'il soit possible de réaliser des travaux d'entretien adéquats dans les délais requis.

Il importe de rappeler que les restrictions imposées aux charges des véhicules lourds en période de dégel ne visent pas tant à assurer la protection de la surface de roulement, qui est endommagée par l'ensemble des véhicules (à preuve, une rue d'un quartier résidentiel où les camions lourds ne circulent pas peut comporter des nids-de-poule), qu'à préserver la structure même de la route.

4. Quelle est la durée de vie d'une réparation en « asphalte froid » comparativement à une réparation en « asphalte chaud »?

Les réparations avec de l'asphalte froid sont généralement effectuées dans le cadre d'une intervention d'urgence. Ces réparations temporaires visent d'abord et avant tout à assurer la sécurité des usagers. La durée de vie de ces travaux est généralement inférieure à une année et il est très souvent nécessaire d'effectuer des interventions de correction plus élaborées au cours de la saison estivale. C'est d'ailleurs pourquoi, en période hivernale, l'utilisation d'asphalte chaud est fortement recommandée.

Quelle que soit la saison, il importe d'utiliser de bonnes pratiques de réparation, avec assèchement de la fissure ou du trou et pose d'un liant d'accrochage. En suivant cette procédure, il est possible d'escompter que la réparation aura une durée de vie maximale variant de 2 à 5 ans. Les travaux de réparation effectués pendant la période estivale sont ceux ayant généralement la meilleure longévité.

Un bulletin technique publié par la Direction générale du laboratoire des chaussées traite spécifiquement de ce sujet. Il peut être consulté en ligne sur le site [Web du Ministère](#).

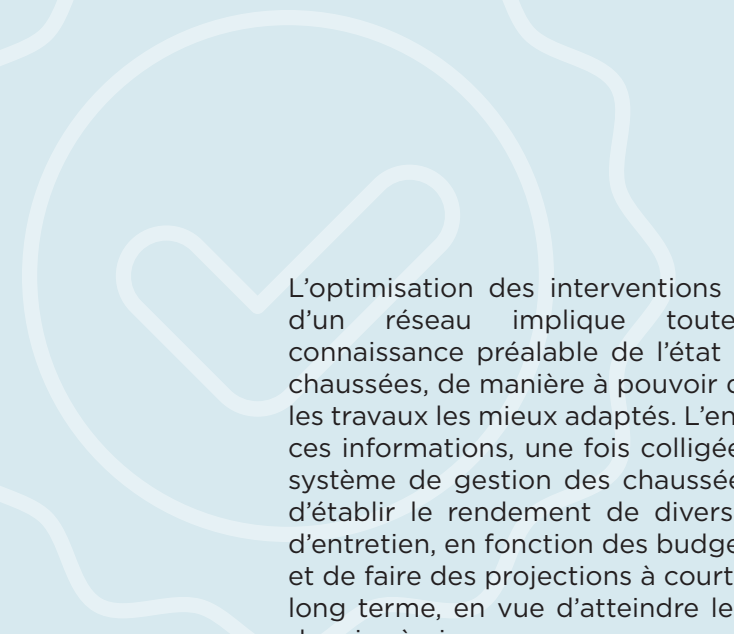
5. À combien de temps peut-on estimer la durée de vie d'une réfection de la couche supérieure de revêtement (la surface de roulement)?

Pour les chaussées supportant effectivement le trafic pour lequel elles ont été conçues ainsi que les routes à fort débit (les routes nationales et les autoroutes), la durée de vie utile d'un recouvrement bitumineux ayant de 40 à 50 mm d'épaisseur varie de 9 à 14 ans. Sur des chaussées moins sollicitées ou sur lesquelles la vitesse maximale est plus faible, la longévité à laquelle on peut s'attendre pour un tel revêtement est d'environ 15 ans, selon le rendement standard généralement accepté pour une réfection du revêtement de surface.

Par ailleurs, étant donné que le débit de circulation a un effet direct sur la longévité des chaussées, la demande de service sur le réseau du ministère des Transports et de la Mobilité durable est évaluée chaque année. Les données sur la circulation sont recueillies, traitées, analysées et validées. La mise à jour de la banque de données permet de suivre et de prévoir l'évolution de la condition du réseau routier.

6. Comment peut-on, avec notre climat, améliorer la condition des routes et des rues au Québec?

Il est indispensable d'établir des stratégies d'intervention à l'échelle du réseau et de se fixer des objectifs précis pour pouvoir améliorer effectivement la qualité des routes.



L'optimisation des interventions à l'échelle d'un réseau implique toutefois une connaissance préalable de l'état précis des chaussées, de manière à pouvoir déterminer les travaux les mieux adaptés. L'ensemble de ces informations, une fois colligées dans un système de gestion des chaussées, permet d'établir le rendement de divers scénarios d'entretien, en fonction des budgets alloués, et de faire des projections à court, moyen et long terme, en vue d'atteindre les objectifs de mise à niveau.

L'amélioration de la qualité des interventions passe aussi par l'utilisation de matériaux adaptés aux sollicitations du trafic et aux conditions climatiques. Les étapes de conception et la minutie apportée lors de la réalisation des travaux constituent également des facteurs déterminants qui favorisent la pérennité des interventions de réfection et d'entretien.

7. Pourquoi la qualité des routes varie-t-elle autant dans une même région?

Chaque niveau d'administration, que ce soit une municipalité ou le ministère des Transports et de la Mobilité durable, est responsable de l'entretien de son réseau routier. À cette fin, chacun détermine ses objectifs et gère ses budgets en fonction de ceux-ci. Généralement, les besoins en travaux d'entretien sont liés à l'âge et au niveau de sollicitation du réseau, ce qui varie parfois considérablement d'un endroit à l'autre.

Or, une forte proportion du vaste réseau supérieur, qui est sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable, a été construit au cours des années 1960 et 1970. Plusieurs tronçons, qui sont généralement plus fortement sollicités que le réseau municipal, nécessitent donc aujourd'hui des travaux de réfection majeurs. Dans le contexte actuel, où les besoins d'entretien du réseau supérieur vieillissant

sont importants, l'objectif premier du Ministère est d'assurer et d'améliorer la sécurité des usagers de la route. Ainsi, une intervention visant à combler des ornières pouvant causer de l'aquaplanage sera favorisée par rapport à une autre dont le but consiste simplement à améliorer le confort de roulement.

Le Ministère suit donc attentivement l'évolution de la condition du réseau routier en fonction des sommes consenties pour sa conservation. Cette saine gestion assure ainsi aux contribuables québécois l'optimisation de leurs investissements.

8. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable fait-il des recherches dans le domaine des technologies ou celui de l'innovation dans les composantes?

Le Ministère est très actif en recherche et développement de nouvelles façons de faire pouvant contribuer à améliorer ses actions sur le réseau routier. À titre d'exemple, depuis le début des années 1990, le Ministère effectue des suivis de performance de certains travaux effectués sur des tronçons jugés représentatifs de son réseau routier. Cette approche lui permet ainsi d'évaluer le potentiel d'utilisation de diverses techniques et produits ou d'en valider l'application. Parmi les recherches menées par le Ministère et ayant permis d'améliorer la qualité des travaux dans le domaine des chaussées, mentionnons les sujets suivants :

- les recherches concernant le bitume et les enrobés, qui ont permis d'établir des critères pour les choix de bitumes en fonction des conditions climatiques du Québec. Ces travaux se sont traduits par une maximisation de la performance des enrobés bitumineux;

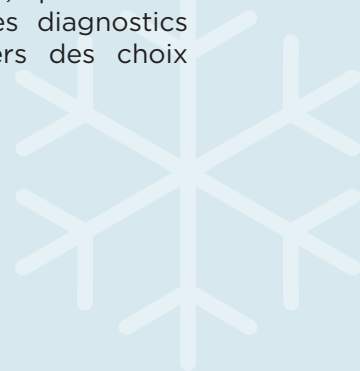
- 
- la réutilisation des matériaux de démolition des chaussées. Cette pratique est utilisée lors de projets d'envergure, notamment dans la grande région de Montréal. Les éléments de béton, comme les dalles, les bordures, les bases de lampadaire, etc., sont concassés et réutilisés sous forme de granulats. Ces granulats entrent dans la fabrication de la sous-couche lors de la reconstruction de la chaussée. Plusieurs milliers de tonnes de matériaux ont ainsi été réutilisés depuis 1998. Cette approche s'intègre donc parfaitement aux objectifs du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et du ministère des Transports et de la Mobilité durable en matière de recyclage et de réduction des repercussions des travaux sur le milieu;
 - l'usage d'isolant thermique sur des portions du réseau où des problèmes majeurs liés au gel ont été signalés. L'utilisation d'isolant qui, il y a quelques années à peine, se faisait sur une base expérimentale, est désormais devenue une technique à ce point éprouvée, fiable et économique pour apporter des solutions définitives, dans certains contextes particuliers, qu'elle s'est imposée comme norme;
 - le recyclage des revêtements bitumineux lors de la réfection des chaussées, amorcé au début des années 1990, est maintenant une pratique couramment utilisée, tant en milieu urbain qu'en milieu rural. Ainsi, sur le réseau du Ministère, plus de 6 000 km de route ont été refaits en utilisant cette technique. Ces travaux, réalisés dans des contextes variés, ont nettement démontré la performance, le taux d'utilisation et la rentabilité de cette approche.
- 

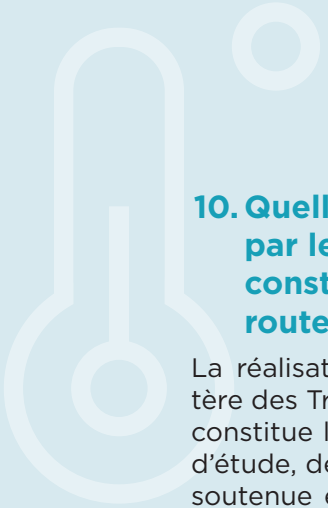
9. Comment se fait-il qu'une contrée nordique comme le Québec n'ait pas encore mis au point une recette d'asphalte « haute performance »?

Mentionnons d'entrée de jeu que l'« asphalte indestructible » n'existe nulle part dans le monde. Le Québec a cependant enregistré des gains significatifs dans le domaine des enrobés au cours des 15 dernières années. En effet, le Ministère participe à d'importants projets de recherche nord-américains qui ont permis la mise au point de nouvelles méthodes permettant de concevoir des mélanges bitumineux mieux adaptés à notre contexte climatique.

Des travaux réalisés par le Ministère, en collaboration avec divers organismes de recherche, dont les universités, ont aussi permis d'améliorer considérablement les méthodes de conception des chaussées. Ces routes mieux conçues offrent une meilleure résistance aux passages de véhicules lourds et sont également moins vulnérables aux effets du gel et du dégel.

Le Ministère a également contribué au développement de méthodes d'auscultation des chaussées. Ces recherches ont permis de mettre au point de nouveaux équipements servant à évaluer la portance des routes ou à mesurer automatiquement la fissuration et l'uni des chaussées. Ces méthodes, plus fiables et plus productives, permettent de faire des constats et des diagnostics plus précis, qui guident vers des choix d'intervention mieux adaptés.





10. Quelles sont les étapes suivies par le Ministère lors de la construction d'une nouvelle route?

La réalisation d'un projet routier au ministère des Transports et de la Mobilité durable constitue l'aboutissement de plusieurs mois d'étude, de collaboration et de concertation soutenue entre les nombreux acteurs qui y participent. Du dépôt de l'étude d'opportunité jusqu'à celui des documents d'appel d'offres, le ou la responsable du projet doit planifier et organiser des consultations ainsi que faire des demandes d'études, de levés, d'autorisations, d'acquisitions et de déplacement des obstacles qui se trouvent dans les emprises.

La conception des chaussées nécessite la prise en compte d'éléments tels :

- les contextes géologiques, hydriques et géotechniques du site visé par les travaux;
- le niveau de trafic escompté et les particularités climatiques locales;

- les choix des matériaux. Des analyses économiques des diverses options considérées permettront de faire un choix éclairé pour atteindre les objectifs de qualité visés;
- l'isolation des chaussées, le calcul de la réutilisation des déblais, le drainage urbain (dimensionnement des conduites, localisation des grilles de puisard), au besoin, déplacement de services publics, etc.

Le *Guide de préparation des projets routiers* du ministère des Transports et de la Mobilité durable, qui s'adresse principalement au personnel technique, est l'outil de référence en la matière. Cet ouvrage passe en revue les activités qui sont le plus fréquemment réalisées dans le processus de préparation des projets.

Ce document peut être consulté en ligne sur le site Web du Ministère.

QUESTIONS RÉCURRENTES CONCERNANT LES CHARGES DES VÉHICULES

1. Les limites de charge autorisées au Québec sont-elles plus élevées qu'ailleurs?

Les limites de charge autorisées au Québec sont comparables à celles des autorités avoisinantes. Le Québec a réalisé d'importants efforts au cours des dernières années en vue d'harmoniser ses limites de charge avec celles en vigueur chez ses partenaires commerciaux.

Depuis 1991, les limites de charge ont été réduites en moyenne de 2000 kg pour les véhicules munis de trois essieux ou plus. Ces réductions importantes visent à protéger les infrastructures routières et à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

2. Compte tenu de l'augmentation du trafic de véhicules lourds au cours des dernières années, le réseau routier québécois peut-il supporter adéquatement cette sollicitation supplémentaire?

Les structures de routes sont conçues pour répondre à un certain niveau de sollicitation. En d'autres termes, les chaussées doivent pouvoir supporter une quantité prévisible de passages de véhicules, dont les camions, pendant un temps donné, avant que la route ne nécessite une reconstruction totale ou partielle. Ainsi, la durée de vie des chaussées est fonction du fait que ce nombre de passages ait été atteint ou non.

Une augmentation plus rapide que prévu aura pour conséquence d'accélérer la détérioration de la chaussée et ainsi d'en réduire la longévité. Une sollicitation moindre que prévu aura l'effet inverse.

Par conséquent, une sollicitation qui diffère des scénarios prévus au départ affectera l'évolution du réseau. Nous savons que les chaussées québécoises n'ont pas toutes été conçues pour répondre au trafic que nous connaissons aujourd'hui et cela en influence le comportement. C'est pour cette raison que le Ministère s'est doté d'outils de monitoring et de gestion des chaussées, ainsi que d'une stratégie d'intervention qui permet de préserver la pérennité des ouvrages.

3. Pourquoi délivre-t-on des permis spéciaux?

Lorsque les dimensions ou la charge excèdent celles permises en vertu du *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*, on doit obligatoirement obtenir un permis spécial de circulation. Le Règlement sur le permis spécial de circulation fixe les conditions à respecter lorsqu'un véhicule est hors normes en raison de sa fabrication ou de son chargement indivisible. Il existe 7 classes de permis spécial et 2 catégories.

4. Une diminution des limites de charge permettrait-elle de réduire les dommages causés au réseau routier?

Une diminution des limites de charge en période normale et de dégel aurait certainement pour effet de réduire les dommages causés au réseau routier. Les coûts d'entretien du réseau pourraient sensiblement diminuer. Cependant, les coûts économiques d'une telle réduction des limites de charge pour l'industrie nuiraient à l'économie du Québec.

Les coûts de transport sont directement liés aux limites de charge autorisées. Une augmentation de ces coûts aurait pour effet de rendre nos produits d'exportation moins attrayants sur les marchés extérieurs. Les limites de charge actuellement autorisées sont dans la plupart des situations harmonisées avec nos principaux partenaires économiques. Des écarts à ce niveau constitueraient des contraintes supplémentaires au commerce.



Par ailleurs, une diminution des limites de charge aurait pour effet d'augmenter le nombre de véhicules, ce qui n'est pas nécessairement bénéfique pour le réseau routier ni pour l'environnement. Une augmentation du nombre de véhicules lourds pourrait également avoir une incidence au chapitre de la sécurité routière.

5. Durant la période de dégel, les chaussées sont 30 % à 70 % plus fragiles qu'en période normale, alors pourquoi les réductions de charge ne sont-elles que de 8 % à 20 % ?

Les dommages au réseau routier sont fonction de plusieurs facteurs. Parmi ceux-ci, la charge constatée sous les roues d'un véhicule lourd a une très grande influence. La relation entre la charge et le dommage n'est pas linéaire; c'est une relation exponentielle. Cela signifie qu'une faible surcharge a des effets importants sur les dommages qui peuvent être occasionnés au réseau routier. À titre d'exemple, une surcharge de 20 % sur un essieu simple est deux fois plus dommageable pour les chaussées qu'un essieu conforme à la limite réglementaire. À l'inverse, une faible diminution de la limite permise a pour effet de réduire considérablement son effet sur le réseau routier. Ainsi, une réduction de 20 % correspond à un dommage réduit d'environ 60 % par rapport à un essieu chargé conformément à la réglementation. Les réductions de charge prévues en période de dégel ont donc été modulées pour maximiser la protection du réseau routier sans nuire au développement économique du Québec.

6. Pourquoi le Québec est-il subdivisé en trois zones de restrictions de charge durant la période de dégel ?

Les zones de dégel ont été établies en tenant compte des variations dans la profondeur de gel, qui varie sensiblement du nord au sud, de l'évolution du dégel, des conditions climatiques printanières prévalant dans les différentes régions du Québec, des caractéristiques géographiques de la province et de la circulation des véhicules lourds dans l'axe est-ouest.

Il serait évidemment possible d'augmenter le nombre de zones pour tenir compte davantage du microclimat propre à un secteur donné. Ainsi, la durée de la période de restriction des charges dans chacune des zones pourrait être réduite. Toutefois, le transport interzone par camions deviendrait très contraignant et restreindrait grandement la mobilité.

7. Pourquoi les postes de pesée le long des routes ne sont-ils pas ouverts 24 heures par jour toute l'année ?

Les postes de contrôle sont exploités selon une stratégie d'ouverture sporadique en fonction des saisons, des jours de la semaine, de l'heure, du type de transport et de la catégorie de route où le poste de contrôle est situé.

Exemple

En période de dégel, selon le débit de la route où ils sont situés, les postes de contrôle sont ouverts de 4 à 8 heures par jour en moyenne. Certains d'entre eux peuvent être ouverts jusqu'à 24 heures par jour, et ce, selon un synchronisme qui tient compte des postes de contrôle avoisinants. Cette façon de faire permet d'assurer une couverture optimale des principaux axes routiers. Contrôle routier Québec mise également sur une stratégie mixte, comprenant à la fois des interventions en poste fixe et des interventions mobiles, notamment en créant des aires temporaires de contrôle.

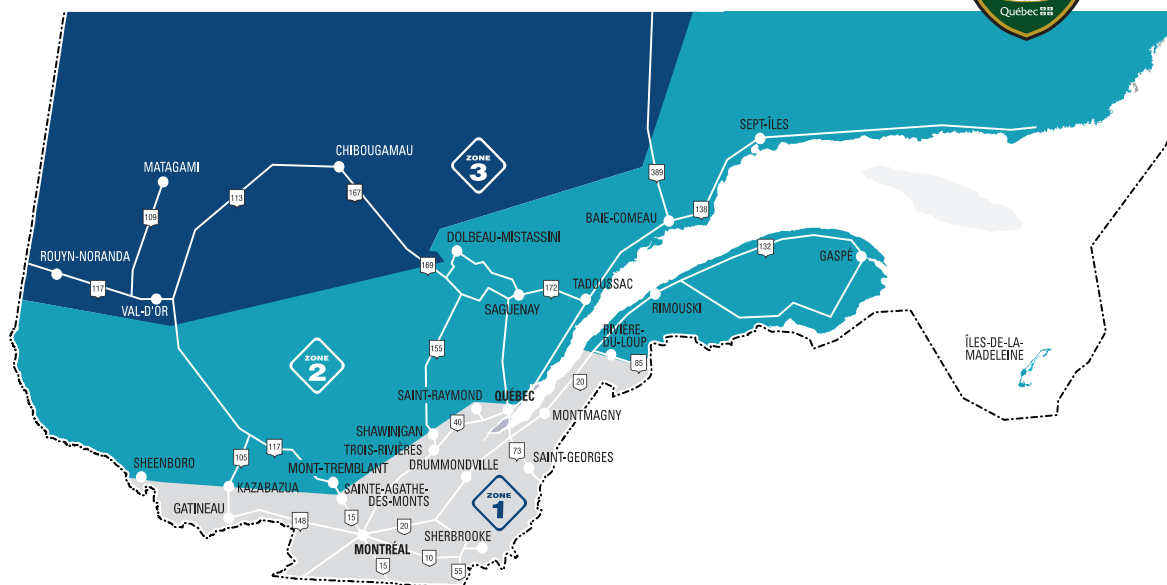
8. Pourquoi ne favorise-t-on pas les autres modes de transport?

Le gouvernement du Québec favorise le transport intermodal. C'est d'ailleurs pourquoi il a mis en place au cours des dernières années des mesures visant à soutenir les divers modes de transport. Il est possible d'obtenir de l'information en consultant la page « Aide financière » du site Web du Ministère au www.transports.gouv.qc.ca.

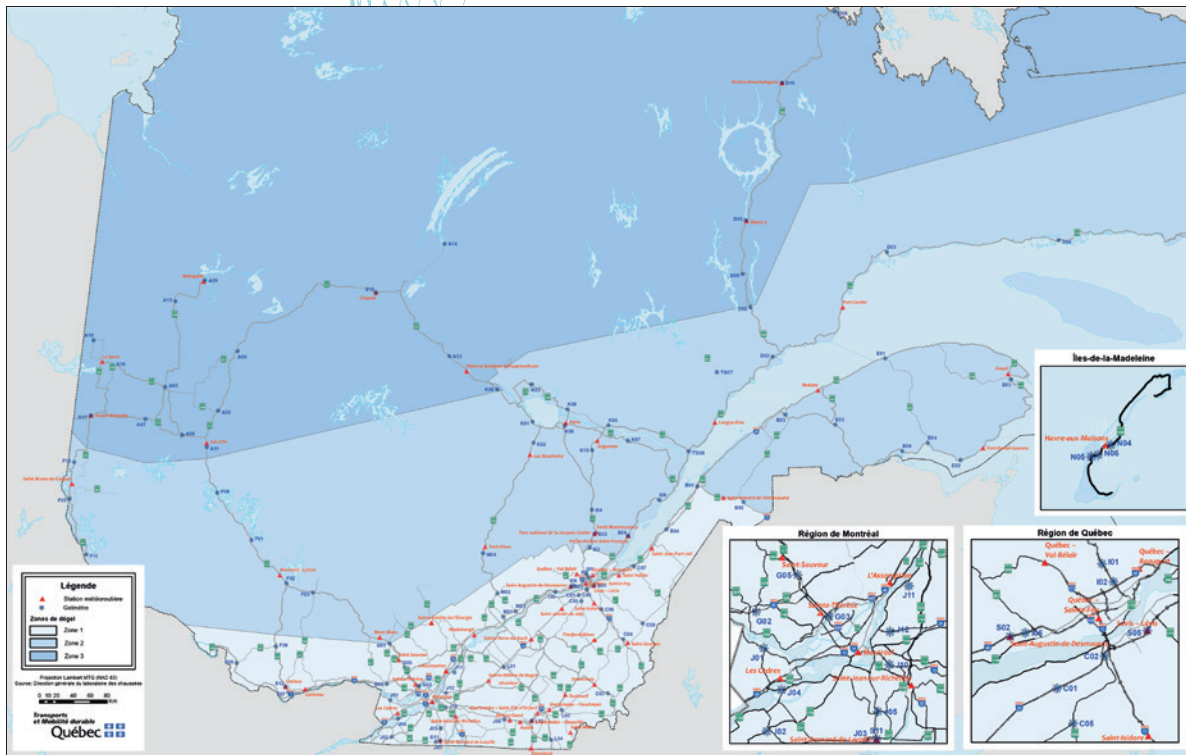
Ce sont toutefois les entreprises qui recourent principalement au camionnage pour combler leurs besoins en transport de marchandises. Elles le font pour une multitude de raisons, dont la souplesse, la rapidité et les coûts compétitifs de ce mode de transport. Plusieurs entreprises appliquent également la méthode du juste-à-temps, qui contrôle la chaîne logistique de façon rigoureuse, une pratique qui convient bien au camionnage.

Par ailleurs, ce ne sont pas tous les types de marchandises qui peuvent être indifféremment pris en charge par les secteurs maritimes ou ferroviaires. Une estimation optimiste évalue à 6 % le nombre de déplacements de camions au Québec qui pourrait être pris en charge par un autre mode de transport.

LES ZONES DE DÉGEL AU QUÉBEC



EMPLACEMENT DES STATIONS MÉTÉOROUTIÈRES



Carte des stations météorologiques et des gélomètres (version novembre 2024)

L'HISTORIQUE DU DÉGEL 1977-1990

ANNÉE	ZONE 1			ZONE 2		
	DÉBUT	FIN	DURÉE (JOURS)	DÉBUT	FIN	DURÉE (JOURS)
1977	27 mars	15 mai	49	3 avril	15 mai	42
1978	27 mars	21 mai	55	3 avril	21 mai	48
1979	26 mars	21 mai	56	2 avril	21 mai	49
1980	24 mars	12 mai	49	31 mars	19 mai	49
1981	25 février	4 mai	68	25 février	19 mars	64
	---	---	---	30 mars	11 mai	
1982	22 mars	17 mai	56	29 mars	24 mai	56
1983	14 mars	2 mai	49	21 mars	16 mai	56
1984	25 février	1 mars	54	---	---	---
	26 mars	14 mai		2 avril	21 mai	49
1985	18 mars	13 mai	56	2 avril	26 mai	54
1986	14 mars	9 mai	56	1 avril	19 mai	48
1987	23 mars	4 mai	42	26 mars	11 mai	46
1988	20 mars	9 mai	50	31 mars	16 mai	46
1989	20 mars	13 mai	54	31 mars	20 mai	50
1990	13 mars	12 mai	60	19 mars	24 mai	66

L'HISTORIQUE DU DÉGEL 1991-2025

ANNÉE	ZONE 1			ZONE 2			ZONE 3		
	DÉBUT	FIN	DURÉE (JOURS)	DÉBUT	FIN	DURÉE (JOURS)	DÉBUT	FIN	DURÉE (JOURS)
1991	13 mars	10 mai	58	20 mars	17 mai	58	28 mars	25 mai	58
1992	13 mars	10 mai	58	20 mars	17 mai	58	28 mars	25 mai	58
1993	13 mars	10 mai	58	20 mars	17 mai	58	28 mars	25 mai	58
1994	13 mars	10 mai	58	20 mars	17 mai	58	28 mars	25 mai	58
1995	13 mars	10 mai	58	20 mars	17 mai	58	22 mars	29 mai	68
1996	15 mars	12 mai	58	21 mars	19 mai	59	24 mars	25 mai	62
1997	15 mars	12 mai	58	21 mars	19 mai	59	24 mars	25 mai	62
1998	5 mars	5 mai	61	5 mars	12 mai	68	24 mars	17 mai	54
1999	21 mars	6 mai	46	21 mars	15 mai	55	24 mars	25 mai	62
2000	6 mars	12 mai	67	21 mars	19 mai	59	24 mars	25 mai	62
2001	12 mars	16 mai	65	19 mars	16 mai	58	26 mars	21 mai	56
2002	11 mars	11 mai	61	18 mars	18 mai	61	25 mars	25 mai	61
2003	21 mars	17 mai	57	24 mars	24 mai	61	31 mars	31 mai	61
2004	15 mars	15 mai	61	22 mars	22 mai	61	29 mars	29 mai	61
2005	21 mars	15 mai	55	28 mars	21 mai	54	4 avril	21 mai	47
2006	20 mars	15 mai	56	27 mars	15 mai	49	27 mars	22 mai	56
2007	15 mars	15 mai	61	19 mars	19 mai	61	26 mars	26 mai	61
2008	24 mars	24 mai	61	31 mars	24 mai	54	31 mars	24 mai	54
2009	16 mars	9 mai	54	23 mars	16 mai	54	30 mars	23 mai	54
2010	8 mars	17 avril	41	8 mars	24 avril	48	15 mars	9 mai	56
2011	21 mars	13 mai	54	21 mars	20 mai	61	28 mars	27 mai	61
2012	5 mars	27 avril	54	12 mars	11 mai	31	19 mars	11 mai	54
2013	11 mars	10 mai	61	18 mars	17 mai	61	25 mars	31 mai	68
2014	31 mars	23 mai	54	7 avril	30 mai	54	7 avril	30 mai	54
2015	30 mars	22 mai	54	6 avril	29 mai	54	6 avril	5 juin	61
2016	14 mars	13 mai	61	21 mars	27 mai	68	28 mars	3 juin	68
2017	27 février	5 mai	68	27 mars	19 mai	54	27 mars	19 mai	54
2018	5 mars	4 mai	61	2 avril	18 mai	49	23 avril	1er juin	40
2019	25 mars	17 mai	53	1er avril	24 mai	53	15 avril	24 mai	39
2020	9 mars	8 mai	60	6 avril	15 mai	39	6 avril	15 mai	39
2021	22 mars	30 avril	39	22 mars	14 mai	53	29 mars	14 mai	46
2022	21 mars	6 mai	46	28 mars	20 mai	53	28 mars	20 mai	53
2023	20 mars	28 avril	39	27 mars	19 mai	53	17 avril	26 mai	39
2024	4 mars	12 avril	39	18 mars	10 mai	53	18 mars	17 mai	60
2025	24 mars	2 mai	39	24 mars	16 mai	53	14 avril	23 mai	39

LE VISUEL DU PANNEAU ROUTIER



