

RAPPORT D'ÉTUDE

STRATÉGIE DE RÉALISATION

DE L'AUTOROUTE 70

ET DE LA ROUTE 170

CANQ
TR
GE
PR
120

D.T. 36

1986

Réf: 001316

...e, Alma - La Bale - Stratégie de
...e 70 et de la route 170 - Scénario de
... factente auxiliaire Canada-Québec
... transports - Rapport d'étude

C.G. : 3021



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

349807

TRANSPORTS QUÉBEC
DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE
DIRECTION DE LA PLANIFICATION ROUTIÈRE
SERVICE DES PROJETS (Québec)

STRATÉGIE DE RÉALISATION
DE L'AUTOROUTE 70
ET DE LA ROUTE 170

Scénarios de dépenses dans le cadre
de l'entente auxiliaire Canada-Québec
sur le développement des transports

Préparé par:

Huan Nguyen, ing.
Division de l'évaluation des projets

et

Pierre Côté, a.g.
Division des aménagements

CANQ
TR
GE
PR
120

Novembre 1986



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE	DESCRIPTION	PAGE
1.0	INTRODUCTION	1
2.0	PROBLÉMATIQUE	2
3.0	OBJECTIFS	4
4.0	SCÉNARIO AVEC UNE GRANDE CERTITUDE DE RÉALISATION A L'INTÉRIEUR DE L'ENTENTE	5
	SCÉNARIO I	5
5.0	SCÉNARIOS COMPORTANT DES INCERTITUDES DE RÉALISATION A L'INTÉRIEUR DE L'ENTENTE	7
	SCÉNARIO II	7
	SCÉNARIO III	10
	SCÉNARIO IV	12
	SCÉNARIO V	15
6.0	SCÉNARIO COMPORTANT DE TRÈS GRANDES INCERTITUDES DE RÉALISATION A L'INTÉRIEUR DE L'ENTENTE	18
	SCÉNARIO VI	18
	TABLEAU RÉSUMÉ DES COÛTS	20
7.0	CONCLUSIONS	21

LISTE DES PLANCHES

PLANCHE 1 - Plan directeur d'intervention

PLANCHE 2 - Scénario I

PLANCHE 3 - Scénario II

PLANCHE 4 - Scénario III

PLANCHE 5 - Scénario IV

PLANCHE 6 - Scénario V

PLANCHE 7 - Scénario VI

1.0 INTRODUCTION

Depuis le début des années 1970, le corridor routier Est-Ouest, reliant Alma à La Baie dans la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean, a fait l'objet de nombreuses analyses et études qui ont conduit à l'élaboration d'un plan directeur d'intervention présenté à la planche 1 et d'une stratégie de réalisation (1).

Dans le but de favoriser la réalisation de ce plan directeur, le projet de construction de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et Jonquière et l'amélioration de la route 170 entre Alma et La Baie sont inclus dans le cadre de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports. Un montant de 25 millions de dollars a été prévu pour la mise en oeuvre de ce projet. Cette entente se termine en mars 1990.

Le présent rapport a comme but d'élaborer de nouveaux scénarios de dépenses de façon à respecter, dans la mesure du possible, le cadre de l'entente d'une part, et d'autre part à rentabiliser les investissements dans un contexte de restrictions budgétaires.

(1) AUTOROUTE 70 - Stratégie de réalisation
Direction générale du génie
Division de la planification du réseau routier - juin 1985

2.0 PROBLÉMATIQUE

Les éléments problématiques identifiés dans l'axe de la route 170 entre Alma et La Baie se résument aux points majeurs suivants.

1 - Secteur à l'Est de Chicoutimi

Des problèmes ponctuels dus au manque de visibilité et d'opportunité de dépassement ainsi qu'aux conflits aux intersections caractérisent ce secteur. Cependant, compte tenu du niveau de débit de circulation modéré, ne dépassant pas 5 500 véhicules par jour, la route offre encore une bonne capacité de réserve. La vitesse d'opération demeure élevée et aucun délai n'est constaté sur ce parcours.

2 - Secteur de Jonquière

Le passage de la route 170 à l'intérieur du noyau urbain de Jonquière constitue l'élément problématique majeur. Ce secteur porte la circulation la plus intense de tout son parcours, 22 000 véhicules par jour à la hauteur du boulevard Mellon. D'autre part, de nombreuses contraintes sur le plan d'opération, dû au milieu urbain, ont réduit considérablement le niveau de service: l'écoulement interrompu et à faible vitesse (50 à 70 km/h) à cause d'un nombre important de feux de signalisation, soit 14 intersections avec feux, des conflits entre les mouvements et des retards considérables surtout au centre-ville. On constate à cet endroit la coexistence de trois types de circulation à caractère différent, transit inter-régionale, transit inter-municipale et déplacement local, dans un aménagement qui ne se prête bien qu'à la circulation locale.

La circulation de transit dans la conurbation du Haut-Saguenay varie de 20% à 34%, ce qui représente un débit de 3 500 à 5 000 véhicules

par jour. Cette composante de transit se voit offrir dans Jonquière un niveau de service bien inférieur par rapport à la situation qui prévaut sur le reste de l'itinéraire Alma - La Baie.

3 - Secteur à l'Ouest de Jonquière

Ce secteur, tout comme celui à l'Est de Chicoutimi, n'éprouve pas de difficultés d'ordre de capacité ou de fluidité. Le haut standard de l'infrastructure offre une vitesse d'opération élevée. Le débit est de quelque 6 000 véhicules par jour entre Larouche - Jonquière et 5 000 véhicules par jour entre St-Bruno et Larouche. De même, quelques problèmes ponctuels dus au manque d'opportunité de dépassement réduisent quelque peu le confort de l'utilisateur.

Priorité d'intervention

En tenant compte de la problématique identifiée et des besoins de circulation, il importe que le M.T.Q. concentre ses efforts pour soulager les problèmes dans Jonquière en adoptant des solutions permettant d'y séparer la circulation rapide de transit de la circulation à caractère plus local en canalisant la première vers un nouvel axe de contournement.

3.0 OBJECTIFS

L'élaboration d'une stratégie d'investissement dans l'axe routier Est-Ouest, Alma - La Baie devrait permettre au M.T.Q. de réaliser les principaux objectifs suivants.

- Améliorer la desserte de la circulation inter-régionale et de transit de la conurbation du Haut-Saguenay en augmentant la capacité, la fluidité et la sécurité et en respectant l'intégrité du milieu physique et humain.
- Dans le but de favoriser et de promouvoir le développement socio-économique, garantir une accessibilité adéquate aux pôles d'activité de la conurbation du Haut-Saguenay.
- Respecter les contraintes budgétaires dans le choix des investissements susceptibles de générer le plus de bénéfices à la collectivité.

4.0 SCÉNARIO AVEC UNE GRANDE CERTITUDE DE
RÉALISATION A L'INTÉRIEUR DE L'ENTENTE

SCÉNARIO I - Raccordement de l'A-70 entre les routes 175 et 170,
bloc 1, tronçon 1, et réaménagement d'intersections
de la route 170 à l'Est de Chicoutimi, bloc 3

Description et coûts de réalisation (voir planche 2)

A - Construction de 2 chaussées de l'A-70

d'une longueur d'environ 2 km pour raccorder
la R-175 à la R-170 à l'Est de Chicoutimi,
bloc 1, tronçon 1

. Carrefour de l'A-70 et de la R-175 (1km)	2 700 000 \$
. 2 km de 2 chaussées d'autoroute à 1,25 M\$/km	2 500 000 \$
. Structures	700 000 \$
. Expropriations	800 000 \$
. Honoraires professionnels	900 000 \$

SOUS-TOTAL:- 7 600 000 \$

B - Route 170, réaménagement d'intersections

quatre intersections entre la route 175
et l'aéroport de Bagotville

SOUS-TOTAL:- 1 200 000 \$

TOTAL (A + B):- 8 800 000 \$

Date possible de réalisation

Ce scénario comporte une grande certitude de réalisation à l'intérieur de l'entente, compte tenu de l'état d'avancement des études techniques et environnementales. De plus, il est considéré comme moins litigieux au point de vue d'impacts sur l'environnement.

Date possible des appels d'offres	- structure au-dessus de la route 175	:	Août 1987
	- chaussées	:	Septembre 1988
	- réaménagement des intersections, R-170	:	Mars 1989

Commentaires

Le raccordement de l'autoroute 70 à la route 170 permettrait une intégration plus fonctionnelle du tronçon autoroutier déjà construit au réseau existant, ce qui faciliterait les échanges Est-Ouest tout en assurant la continuité des itinéraires sur le plan géographique. D'autre part, cette construction réduirait l'achalandage à l'intersection des routes 175 et 170 et, par conséquent, y améliorerait la sécurité.

Quant au réaménagement des intersections entre la route 175 et l'aéroport de Bagotville, il permettrait d'y augmenter la fluidité, la sécurité et la capacité de la route.

5.0 SCÉNARIOS COMPORTANT DES INCERTITUDES DE
RÉALISATION A L'INTÉRIEUR DE L'ENTENTE

SCÉNARIO II - Construction de l'A-70 à 2 chaussées
avec carrefours étagés

Description et coûts de réalisation (voir planche 3)

A - Construction du raccordement de l'A-70
et réaménagement des intersections, tel
que décrit dans le scénario I, bloc 1,
tronçon 1 et bloc 3

SOUS-TOTAL:- 8 800 000 \$

B - Construction de 2 chaussées de l'A-70
entre Jean-Noël Tremblay (R-170) et
St-Hubert d'une longueur de 8,8 km avec
4 carrefours étagés: route 170, Ste-Anne,
La Centrale et St-Hubert, bloc 1, tronçon 2

. Construction	20 550 000 \$
. Expropriation	2 500 000 \$
. Honoraires professionnels	3 250 000 \$

SOUS-TOTAL:- 26 300 000 \$

TOTAL (A + B):- 35 100 000 \$

Date possible de réalisation

Date possible des appels - A-70, contournement de
d'offres Jonquière, bloc 1, tronçon 2 : Mai 1989

Cette date demeure toutefois assujettie à ce qu'il n'y ait pas d'audiences du B.A.P.E., ce qui semble à priori peu probable. Ainsi, la réalisation de ce scénario à l'intérieur du cadre de l'entente reste incertaine.

Commentaires

- 1 - Sur le plan de circulation, l'attrait de ce scénario dépend de la construction du tronçon 3 de l'A-70 entre St-Hubert et La Ratière dont le coût de réalisation s'élève à 19 600 000 \$ pour un grand total de 54 700 000 \$.
- 2 - Le trafic estimé de l'A-70 dans le cas d'une construction de 2 chaussées avec carrefours étagés entre Jean-Noël Tremblay (route 170) et La Ratière pourrait atteindre entre 7 000 et 10 000 véhicules par jour à l'Est de St-Hubert et entre 4 000 et 5 000 véhicules par jour à l'Ouest. Parmi ce trafic, la composante de transit est d'environ 3 500 véhicules par jour. Le reste constitue du trafic d'accès à Jonquière, vu que l'itinéraire via l'autoroute 70 offre plus de confort, une vitesse d'opération plus élevée et une sécurité accrue.
- 3 - Cependant, une réalisation partielle du contournement de Jonquière telle que décrite dans ce scénario ne permettrait de desservir qu'une très faible partie de ce trafic, soit environ 20% du trafic estimé à l'Ouest du boulevard de La Centrale, 35% entre La Centrale et Ste-Anne et 55% à l'Est de Ste-Anne, ce qui

représente un débit variant de 1 800 véhicules par jour à 5 400 véhicules par jour. Le trafic de transit continuerait d'emprunter l'itinéraire actuel en traversant le centre de Jonquière et la problématique y demeure entière.

- 4 - D'autre part, en optant pour ce scénario, le M.T.Q. se doit de réaliser le tronçon 3 entre St-Hubert et La Ratière à très brève échéance après le tronçon 2, entre Jean-Noël Tremblay (R-170) et St-Hubert, pour rentabiliser l'investissement. Une programmation qui exclut le tronçon 3 ne permettrait pas de justifier la construction de l'autoroute sur 2 chaussées de ce scénario, vu que le trafic susceptible de l'utiliser est très faible.

SCÉNARIO III - Construction de l'A-70 à 1 chaussée
avec carrefours étagés

Description et coûts de réalisation (voir planche 4)

A - Construction du raccordement de l'A-70
et réaménagement des intersections, tel
que décrit dans le scénario I, bloc 1,
tronçon 1 et bloc 3

SOUS-TOTAL:- 8 800 000 \$

B - Construction d'une chaussée de l'A-70
entre Jean-Noël Tremblay (R-170) et St-Hubert
d'une longueur de 8,8 km avec 4 carrefours
étagés: route 170, Ste-Anne, La Centrale et
St-Hubert, bloc 1, tronçon 2

. Construction	16 400 000 \$
. Expropriation	2 500 000 \$
. Honoraires professionnels	2 200 000 \$

SOUS-TOTAL:- 21 100 000 \$

TOTAL (A + B):- 29 900 000 \$

Date possible de réalisation

La date possible des appels d'offres demeure la même que le scénario II précédent, soit mai 1989, et est assujettie à ce qu'il n'y ait pas d'audiences du B.A.P.E., ce qui semble à priori peu probable. Ainsi, la réalisation de ce scénario à l'intérieur du cadre de l'entente reste incertaine.

Commentaires

Toute comme le scénario II précédent, ce scénario offre peu d'attrait à la circulation si le M.T.Q. n'entendait pas compléter le tronçon 3, de St-Hubert à La Ratière, à brève échéance pour rendre fonctionnel le contournement de Jonquière. Le coût de réalisation de ce tronçon à une chaussée d'autoroute avec carrefours étagés atteint 16 300 000 \$, ce qui porte le coût total de ce scénario à 46 200 000 \$. Sur le plan opérationnel, même s'il s'agit d'une chaussée à deux voies, la réalisation d'un tel scénario implique la construction de 4 voies contiguës sur presque la totalité du projet à cause de la proximité des carrefours à étager.

Le trafic susceptible de l'emprunter demeure encore plus faible que le scénario précédent. Il constitue exclusivement des déplacements de destination de Jonquière. Le trafic de transit continuerait d'utiliser la route actuelle.

SCÉNARIO IV - Construction de l'A-70 à 1 chaussée
avec carrefours à niveau

Description et coûts de réalisation (voir planche 5)

A - Construction du raccordement de l'A-70
 et réaménagement des intersections, tel
 que décrit dans le scénario I, bloc 1,
 tronçon 1 et bloc 3

SOUS-TOTAL:- 8 800 000 \$

B - Construction du contournement de Jonquière
 à 2 voies entre Jean-Noël Tremblay (R-170)
 et St-Hubert d'une longueur de 8,8 km avec
 carrefours à niveau, bloc 1, tronçon 2

. Construction	8 300 000 \$
. Expropriation	2 500 000 \$
. Honoraires professionnels	1 500 000 \$

SOUS-TOTAL:- 12 300 000 \$

C - Construction du contournement de Jonquière
 à 2 voies entre St-Hubert et La Ratière
 d'une longueur de 7,7 km avec carrefours
 à niveau, bloc 1, tronçon 3

. Construction	11 600 000 \$
. Expropriation	1 000 000 \$
. Honoraires professionnels	1 800 000 \$

SOUS-TOTAL:- 14 400 000 \$

TOTAL (A + B + C):- 35 500 000 \$

Date possible de réalisation

Date possible d'appel - bloc 1, tronçon 2, entre
d'offres Jean-Noël Tremblay (R-170)
et St-Hubert : Mai 1989

- bloc 1, tronçon 3, entre
St-Hubert et La Ratière : Mai 1989

Tout comme les scénarios II et III précédents, ces dates demeurent assujetties à ce qu'il n'y ait pas d'audiences du B.A.P.E., ce qui semble à priori peu probable. Ainsi, la réalisation de ce scénario à l'intérieur du cadre de l'entente reste incertaine.

Commentaires

Ce scénario comporte un avantage réel sur le coût de construction. De plus, il permettrait de réaliser intégralement le contournement de Jonquière et, par conséquent, d'assurer la continuité de l'itinéraire entre Alma et La Baie.

Cependant, sur le plan de circulation, le trafic potentiel sur ce contournement demeure marginal. Un aménagement à 2 voies avec carrefours à niveau implique des installations de feux de signalisation aux intersections pour augmenter la sécurité. Or, ces dispositifs réduiraient la vitesse d'opération et, par conséquent, augmenteraient les retards, ce qui rendrait ce nouveau itinéraire peu attrayant, comparativement à la route actuelle qui est aménagée à 4 voies sur une grande partie dans Jonquière et a sensiblement la même longueur.

Même avec les dispositifs de contrôle, les intersections à niveau s'avèrent peu sécuritaires surtout dans un milieu rural comme le cas de ce contournement.

Ainsi, on estime que ce scénario n'arrive à capter qu'une faible partie du trafic de transit, qui est de 3 500 véhicules par jour. Quant au trafic à destination de Jonquière, il ne trouve aucun avantage pour lui à changer d'itinéraire.

SCÉNARIO V - Construction de l'A-70 à 1 chaussée avec un
nombre limité de carrefours étagés

Description et coûts de réalisation (voir planche 6)

A - Construction du raccordement de l'A-70 et
réaménagement des intersections, tel que
décrit dans le scénario I, bloc 1, tron-
çon 1 et bloc 3

SOUS-TOTAL:- 8 800 000 \$

B - Construction d'une chaussée de l'A-70
entre Jean-Noël Tremblay (R-170) et St-Hubert
d'une longueur de 8,8 km avec 2 carrefours
étagés: route 170 et La Centrale, bloc 1,
tronçon 2

. Construction	11 950 000 \$
. Expropriation	2 500 000 \$
. Honoraires professionnels	2 020 000 \$

SOUS-TOTAL:- 16 470 000 \$

C - Construction d'une chaussée de l'A-70
entre St-Hubert et La Ratière d'une lon-
gueur de 7,7 km avec carrefour étagé à La
Ratière, bloc 1, tronçon 3

. Construction	13 300 000 \$
. Expropriation	1 000 000 \$
. Honoraires professionnels	2 000 000 \$

SOUS-TOTAL:- 16 300 000 \$

TOTAL (A + B + C):- 41 570 000 \$

Date possible de réalisation

Les dates possibles des appels d'offres sont les mêmes que pour le scénario IV, soit mai 1989. Ces dates demeurent assujetties à ce qu'il n'y ait pas d'audiences du B.A.P.E., ce qui semble à priori peu probable. Ainsi, la réalisation de ce scénario à l'intérieur du cadre de l'entente reste incertaine.

Commentaires

Tout comme le scénario précédent, ce scénario permettrait de réaliser le contournement de Jonquière sur toute sa longueur. Son coût de construction de 41 570 000 \$ constitue un compromis acceptable entre celui de 54 700 000 \$ du scénario II, 2 chaussées d'autoroute, et celui de 35 500 000 \$ du scénario IV, une route de 2 voies avec intersections à niveau.

Cette option offre des avantages intéressants sur le plan d'opération pour les usagers. D'abord, l'absence des intersections à niveau avec feux rend cet itinéraire très attrayant en termes de confort, de vitesse et de sécurité. Ce sont des caractéristiques essentielles de nature à capter le trafic de transit. De plus, l'aménagement d'un échangeur à la hauteur du boulevard de La Centrale permettrait de desservir à la fois le trafic à destination de Jonquière et d'Arvida.

Le trafic estimé pour ce scénario est d'environ 5 800 véhicules par jour à l'Est de La Centrale et 4 000 véhicules par jour à l'Ouest, dont la majorité est du trafic de transit. Ce transfert soulagerait d'autant le centre-ville de Jonquière. Ce débit est conforme à la capacité offerte d'une chaussée d'autoroute, ce qui rentabilise le projet dès cette première phase de construction.

D'autre part, ce scénario comporte d'autres avantages sur le plan de stratégie de réalisation. Le fait d'intégrer dès le début le contournement de Jonquière dans l'axe routier Alma - La Baie pour assurer sa continuité et le rendre plus fonctionnel donne au M.T.Q. plus de marges de manoeuvre dans la programmation des étapes ultérieures de construction selon les évolutions des besoins pour parachever la deuxième chaussée et les autres échangeurs préconisés initialement.

6.0 SCÉNARIO COMPORTANT DE TRÈS GRANDES INCERTITUDES
DE RÉALISATION A L'INTÉRIEUR DE L'ENTENTE

SCÉNARIO VI - Réaménagement de la route 170 à 4 voies divisées
à l'Ouest de Jonquière

Description et coûts de réalisation (voir planche 7)

A - Construction du raccordement de l'A-70
 et réaménagement des intersections, tel
 que décrit dans le scénario I, bloc 1,
 tronçon 1 et bloc 3

SOUS-TOTAL:- 8 800 000 \$

B - Réaménagement de la route 170 à 4 voies
 divisées entre le chemin du 9^e rang à
 Larouche et le boulevard Harvey à l'Ouest
 de Jonquière sur une longueur de 22 km, bloc 2

. Construction	18 700 000 \$
. Expropriation	800 000 \$
. Honoraires professionnels	2 700 000 \$

SOUS-TOTAL:- 22 200 000 \$

TOTAL (A + B):- 31 000 000 \$

Date possible de réalisation

La date possible d'appel d'offres prévue initialement est le mois d'octobre 1989. Tout comme les scénarios précédents, cette date demeure assujettie à ce qu'il n'y ait pas d'audiences du B.A.P.E..

Commentaires

Malgré que ce scénario représente les dépenses les moins élevées parmi les scénarios étudiés, de seulement 6 millions supérieures au montant de 25 millions disponibles dans le cadre de l'entente, il ne constitue toutefois pas une priorité de réalisation sur le plan des besoins, comparativement au contournement de Jonquière.

La partie de ce scénario comprise entre La Ratière et le boulevard de la Faïence dédoublerait le projet de l'autoroute 70 envisagé suivant la stratégie de réalisation actuelle dans ce secteur, puisqu'il faudrait assurer une continuité à quatre voies entre Larouche et Jonquière. Actuellement, suivant la stratégie de réalisation de l'ensemble du projet, cette section de la route 170 demeurerait à deux voies. Le coût supplémentaire engendré par le prolongement du projet initial s'élèverait à 3,7 millions.

D'autre part, sa réalisation en 1989 à l'intérieur de la date limite de l'entente est hautement aléatoire, compte tenu des difficultés inattendues et des retards constatés dans l'état d'avancement des études techniques et environnementales.

TABLEAU RÉSUMÉ DES COUTS

SCÉNARIOS	ROUTE 170 A L'EST DE CHICOUTIMI Bloc 1 - tronçon 1 Bloc 3	CONTOURNEMENT DE JONQUIÈRE		ROUTE 170 JONQUIÈRE-LAROUCHE Bloc 2	COUT TOTAL
		JEAN-NOEL TREMBLAY / ST-HUBERT Bloc 1 - tronçon 2	ST-HUBERT/LA RATIÈRE Bloc 1 - tronçon 3		
I Grande certitude de réalisation	Raccordement A-70 et réaménagement d'intersections 8,8 M				8,8 M
II Incertitude de réalisation	Raccordement A-70 et réaménagement d'intersections 8,8 M	2 chaussées d'autoroute avec étagements 26,3 M	(19,6 M)		35,1 M (54,7 M)
III Incertitude de réalisation	Raccordement A-70 et réaménagement d'intersections 8,8 M	1 chaussée d'autoroute avec étagements 21,1 M	(16,3 M)		29,9 M (46,2 M)
IV Incertitude de réalisation	Raccordement A-70 et réaménagement d'intersections 8,8 M	1 chaussée sans étagement 12,3 M	1 chaussée sans étagement 14,4 M		35,5 M
V Incertitude de réalisation	Raccordement A-70 et réaménagement d'intersections 8,8 M	1 chaussée avec un nombre limité d'étagements 16,47 M	1 chaussée avec étagement 16,3 M		41,57 M
VI Très grande incertitude de réalisation	Raccordement A-70 et réaménagement d'intersections 8,8 M			Réaménagement à 4 voies divisées 22,2 M	31,0 M

7.0 CONCLUSIONS

Il ressort de cette analyse que seulement le scénario I, raccordement de l'autoroute 70 entre les routes 175 et 170 et réaménagement des intersections de la route 170 à l'Est de Chicoutimi, est en mesure d'être réalisé avec une grande certitude, à l'intérieur du cadre de l'entente, malgré que cette construction ne revêt pas de caractère urgent sur le plan des besoins.

Quant aux scénarios II, III, IV et V, construction de l'autoroute 70 en contournement de Jonquière d'une façon partielle ou complète, malgré que leur état d'avancement des études techniques et environnementales permet de respecter la date limite de l'entente, on envisage fort probablement qu'une audience publique sera tenue sur les impacts environnementaux, ce qui rend incertaine leur réalisation à l'intérieur du cadre de l'entente à moins qu'une discussion avec le gouvernement fédéral soit entamée pour reporter cette date limite.

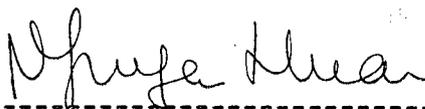
Les scénarios II et III en particulier, qui prévoient la construction de l'autoroute jusqu'à la rue St-Hubert, impliquent des dépenses respectivement de 35,1 millions et 29,9 millions. Le trafic estimé sur ces scénarios demeure très faible et insuffisant pour justifier leur construction s'ils n'étaient pas prolongés jusqu'à La Ratière. En optant pour ces scénarios, le M.T.Q. se doit aussi d'allouer à brève échéance des crédits additionnels, afin de compléter le contournement de Jonquière de façon à assurer la continuité de l'itinéraire entre Alma et La Baie et conséquemment, à permettre une intégration plus fonctionnelle de l'autoroute 70 au réseau routier en place. Avec ces considérations, leurs coûts réels deviennent respectivement 54,7 millions et 46,2 millions.

Le scénario IV, construction d'une route à 2 voies sans étage, comporte de nombreux inconvénients aux usagers: faible niveau de sécurité et de confort, manque de fluidité dû aux feux de

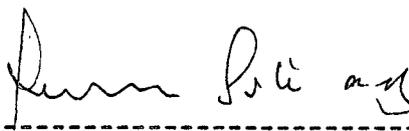
signalisation aux intersections et autres. Ainsi, il ne constitue pas un itinéraire attrayant pour le trafic de transit. Son utilisation serait marginale en dépit des dépenses de 35,5 millions.

En ce qui a trait au scénario VI, réaménagement de la route 170 à 4 voies divisées à l'Ouest de Jonquière, il comporte de très grandes incertitudes quant à l'opportunité d'être réalisé à l'intérieur de l'entente à cause des retards constatés dans les études techniques et environnementales, d'autant plus que ce réaménagement ne s'avère pas une priorité d'intervention. De plus, il impliquerait des coûts additionnels de 3,7 millions en vue de prolonger la route jusqu'au boulevard de la Faïence à Jonquière.

Devant ces faits, le scénario V, construction de l'autoroute 70 à une chaussée avec un nombre limité de carrefours étagés, constitue une solution de compromis à privilégier. Son coût de construction atteindrait 41,57 millions. Sa réalisation répond bien aux objectifs en termes de rentabilité, de desserte prioritairement du trafic de transit, d'intégration de façon fonctionnelle au réseau existant et d'amélioration de la condition de circulation au centre-ville de Jonquière.



Huan Nguyen, ing.
Division de l'évaluation des projets



Pierre Côté, a.g.
Division des aménagements

Québec, le 19 novembre 1986
HN/PC/d1

D'AMÉLIORATION
PROJET D'AUTOROUTE 70
DU CORRIDOR ROUTIER ENTRE
JONQUIÈRE ET LA BAIE

PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION SUR L'AXE
AUTOROUTE 70 — ROUTE 170

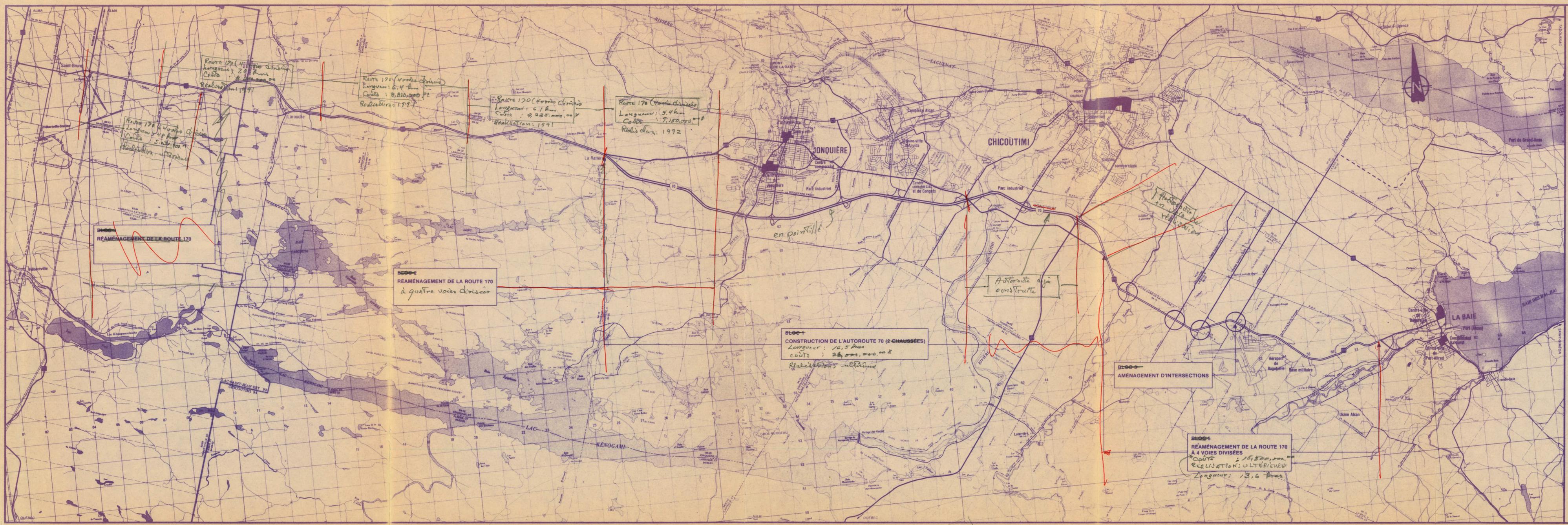
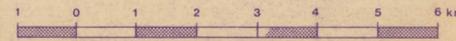


PLANCHE 1



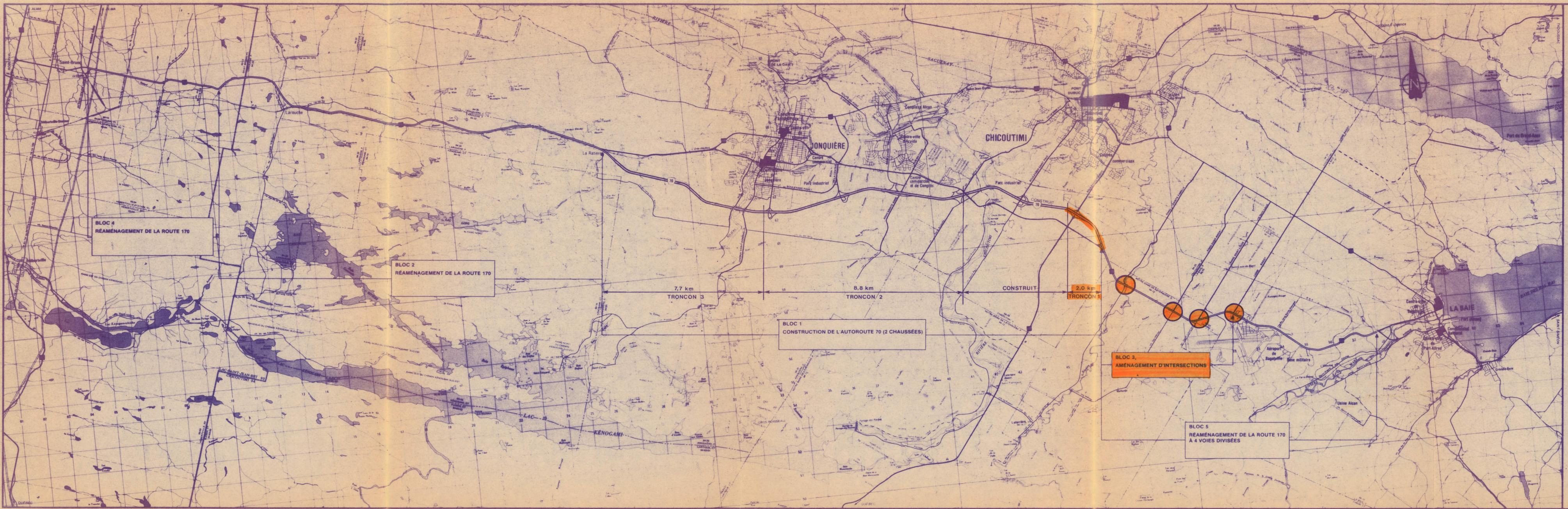
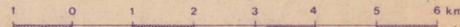
PROJET D'AUTOROUTE 70

PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION SUR L'AXE
AUTOROUTE 70 — ROUTE 170

SCENARIO I

DATE POSSIBLE
D'APPEL D'OFFRES: Sept. 1988
COUT TOTAL: 8 800 000 \$

PLANCHE 2



PROJET D'AUTOROUTE 70

PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION SUR L'AXE
AUTOROUTE 70 — ROUTE 170

SCENARIO II

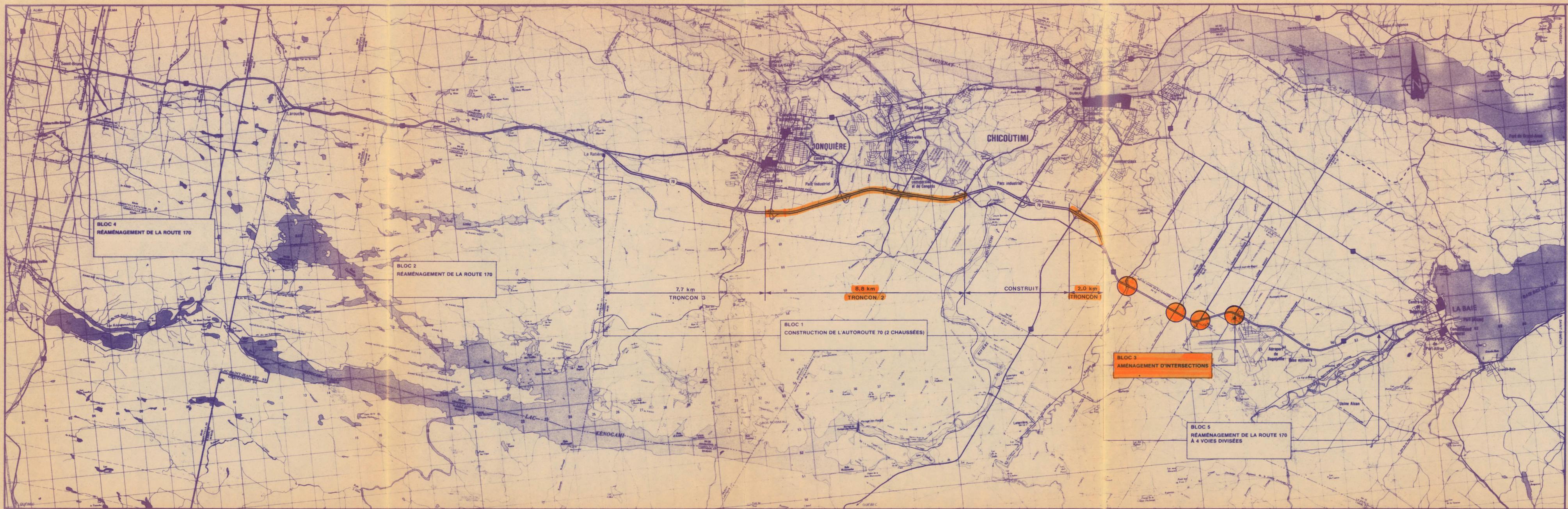
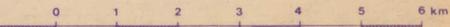
DATE POSSIBLE
D'APPEL D'OFFRES: Mai 1989

NOTE: - Le tout demeure assujéti à
ce qu'il n'y ait pas d'au-
diences du B.A.P.E.

COUTS:

SCÉNARIO I:	8 800 000 \$
Tronçon 2:	26 300 000 \$
Sous-total:	35 100 000 \$
Tronçon 3:	19 600 000 \$
Total:	54 700 000 \$

PLANCHE 3



PROJET D'AUTOROUTE 70

PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION SUR L'AXE
AUTOROUTE 70 — ROUTE 170

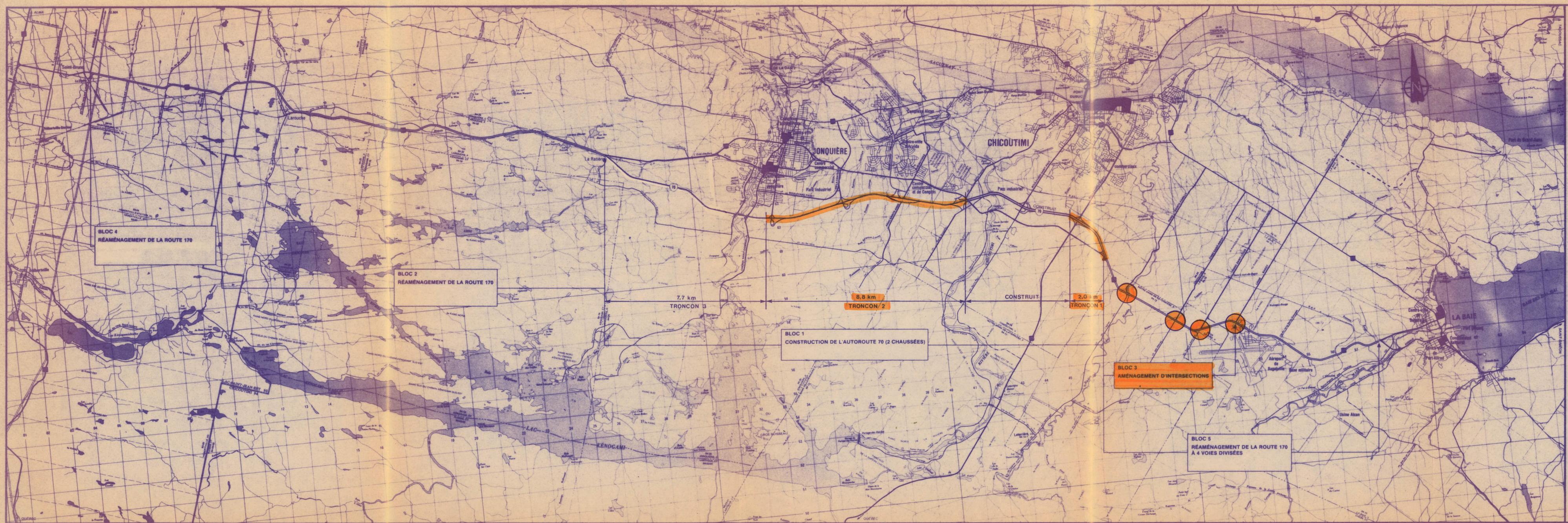
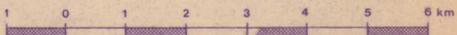
SCENARIO III

DATE POSSIBLE
D'APPEL D'OFFRES: Mai 1989

NOTE:- Le tout demeure assujéti à
ce qu'il n'y ait pas d'au-
diences du B.A.P.E.

COUTS:	SCÉNARIO I:	8 800 000 \$
	Tronçon 2:	21 100 000 \$
	Sous-total:	29 900 000 \$
	Tronçon 3:	16 300 000 \$
	Total:	46 200 000 \$

PLANCHE 4



PROJET D'AUTOROUTE 70

PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION SUR L'AXE
AUTOROUTE 70 — ROUTE 170

SCENARIO IV

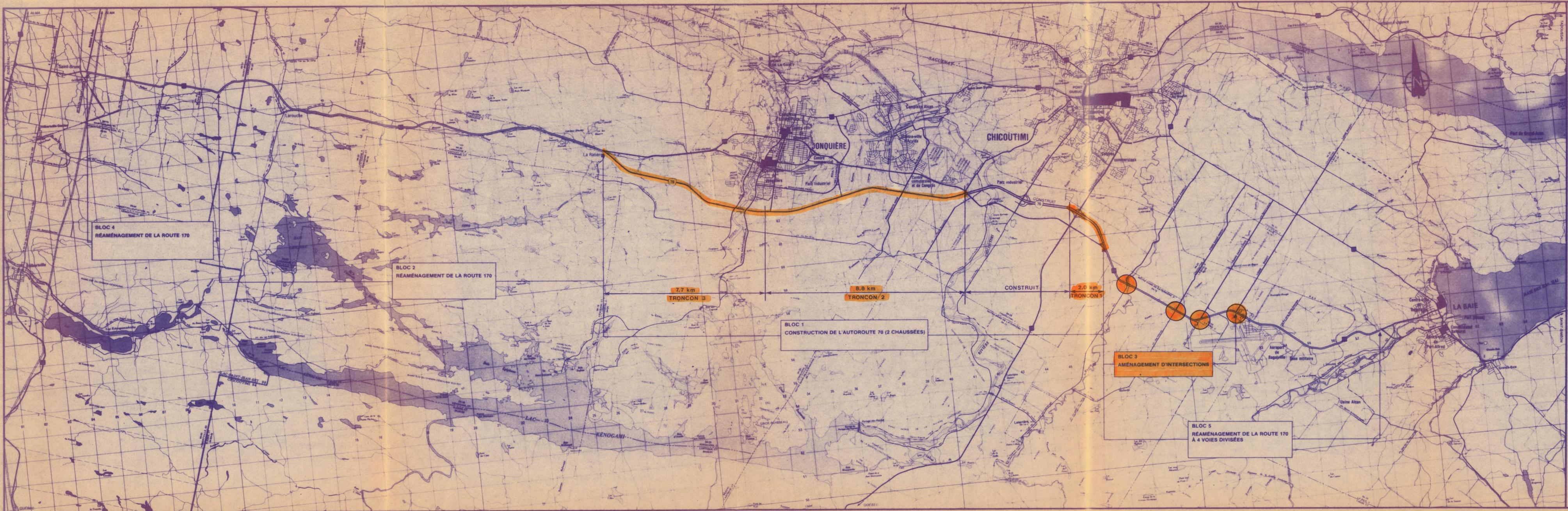
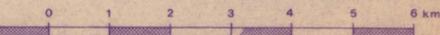
DATE POSSIBLE
D'APPEL D'OFFRES: Mai 1989

NOTE: - Le tout demeure assujéti à
ce qu'il n'y ait pas d'au-
diences du B.A.P.E.

COUTS:

SCÉNARIO I:	8 800 000 \$
Tronçon 2:	12 300 000 \$
Tronçon 3:	14 400 000 \$
Total:	35 500 000 \$

PLANCHE 5



PROJET D'AUTOROUTE 70

PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION SUR L'AXE
AUTOROUTE 70 — ROUTE 170

SCENARIO V

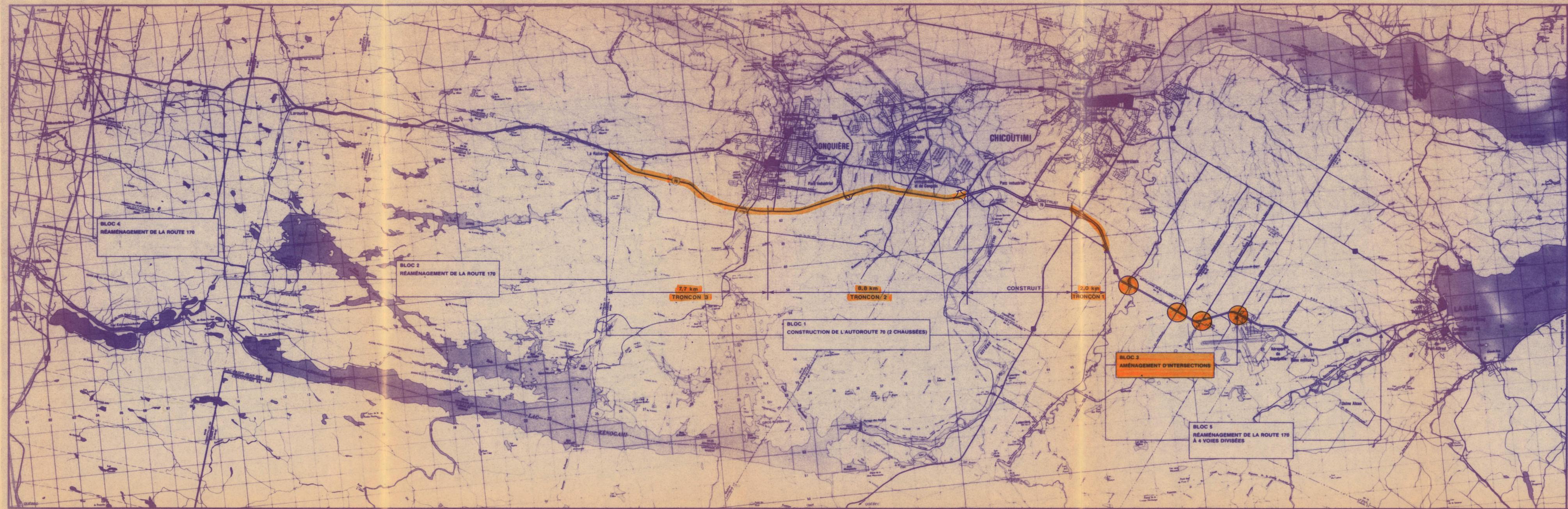
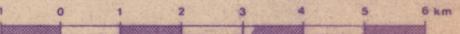
DATE POSSIBLE
D'APPEL D'OFFRES: Mai 1989

NOTE:- Le tout demeure assujéti à ce qu'il n'y ait pas d'audiences du B.A.P.E.

COUTS:

SCÉNARIO I:	8 800 000 \$
Tronçon 2:	16 470 000 \$
Tronçon 3:	16 300 000 \$
Total:	41 570 000 \$

PLANCHE 6



PROJET D'AUTOROUTE 70

PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION SUR L'AXE
AUTOROUTE 70 — ROUTE 170

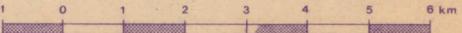
SCENARIO VI

DATE POSSIBLE
D'APPEL D'OFFRES: Oct. 1989

NOTE:- Difficilement réalisable à l'intérieur de l'entente, compte tenu des retards dans l'avancement des études techniques et environnementales.

CÔÛTS:

SCÉNARIO I:	8 800 000 \$
Réaménagement route 170:	22 200 000 \$
Total:	31 000 000 \$



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 178 716