

RAPPORT D'ÉTUDE

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 55
ENTRE SAINT-CÉLESTIN
ET L'AUTOROUTE 20

6 03 04

CANQ
TR
GE
PR
269

/D.T. 38

1987

Réf : 001324

- St-Wenceslas - Prolongement de l'autoroute 55
0 - Rapport d'étude

Département des Transports

[*,C]

Exemp. : P

C.G. : 3021



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

712691



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

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 55
ENTRE SAINT-CÉLESTIN
ET L'AUTOROUTE 20**

MUNICIPALITÉS: St-Célestin et St-Wenceslas
M.R.C.: Nicolet-Yamaska

Préparé par:

André Picard, a.r.p.s.e.
Section localisation

DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

Mai 1987

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



GAPD
TR
GE
PR
269

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. INTRODUCTION	3
2. STRATÉGIE D'INTERVENTION	4
3. DESCRIPTION TECHNIQUE	5
PHASE I	5
A: Tronçon "Nord"	5
Localisation	5
Nature	5
Coût	5
Expropriation	6
B: Tronçon "Sud"	6
Localisation	6
Nature	6
Coût	6
Expropriation	7
4. PHASE II	8
Localisation	8
Nature	8
Longueur	8
Coût	8
Expropriation	9
5. CONCLUSION	10
6. ANNEXE	
7. PLAN-TÉMOIN	

1. INTRODUCTION

Au cours des années 60, la planification du ministère des Transports prévoyait l'implantation d'une infrastructure routière majeure assurant un lien continu entre les régions administratives Mauricie - Bois-Francs et Estrie, ce projet étant principalement articulé autour de la construction de l'autoroute 55.

Vers la fin des années 70, une révision des politiques du ministère des Transports, en matière d'aménagement routier, amena l'interruption des travaux de l'autoroute 55 à près de 20 km au "Nord" de la Transcanadienne (A-20), à la hauteur de Saint-Célestin.

Ce n'est qu'au cours des dernières années, que des pressions furent exercées auprès du M.T.Q. par divers organismes régionaux (M.R.C. de Bécancour et Nicolet-Yamaska, conseil régional de développement 04) pour que soit parachevé l'infrastructure autoroutière A-55.

Cette réalisation devant, selon ces organismes, contribuer au développement économique de la région et à l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité routière dans le milieu.

2. STRATÉGIE D'INTERVENTION

Le ministère des Transports, face à ces pressions et conscient de l'intérêt d'un lien routier direct "Nord-Sud", envisage donc le prolongement de l'autoroute 55 en deux phases, entre la route 226 à St-Célestin et l'autoroute 20. Les objectifs poursuivis sont essentiellement de deux ordres: favoriser les échanges inter-régionaux et assurer à long terme un lien continu offrant des conditions optimales de circulation et de sécurité.

Rappelons qu'à cet égard le réseau routier en place (routes 155 et 161) présente des déficiences du point de vue physique, soit au plan du drainage de la chaussée pour la route 161 et au plan de la déflexion et de la profilométrie pour la route 155.

Pour atteindre les objectifs du M.T.Q., la solution envisagée devra permettre des débits importants à la vitesse d'opération maximale.

En conséquence, la circulation doit être protégée des sources de conflits latéraux que seul un aménagement autoroutier peut éviter.

PHASE I

La première phase devrait comprendre la construction d'une chaussée de l'autoroute avec structures et demi-structures, la mise en place des échangeurs et la réalisation des chemins de service, sauf l'échangeur à l'intersection de la route 226 à St-Célestin.

PHASE II

Pour la deuxième phase, il s'agirait du doublement de la chaussée et des structures, et la construction de l'échangeur à la hauteur de la route 226 à St-Célestin et ce, lorsque les besoins l'exigeront.

3. DESCRIPTION TECHNIQUE

PHASE I

La phase I comprend deux tronçons, soit le tronçon "Nord" et le tronçon "Sud" et son coût de réalisation est évalué à 16 230 000 \$.

A: Tronçon "Nord"Localisation

De la route 226 à St-Célestin jusqu'au chemin du 9^e Rang à St-Wenceslas.

Nature

Une chaussée d'autoroute comprenant la construction des structures et demi-structure, d'une partie de l'échangeur au 9^e Rang et un chemin de service ("C").

Longueur: 11,4 km

Coût

Le coût de construction s'élève à 7 180 000 \$ et se détaille comme suit:

- une chaussée d'autoroute	:	4 400 000 \$
- 2 structures sur rivière "Blanche"	:	680 000 \$
- 1 demi-structure et remblai d'approche au 8 ^e Rang	:	500 000 \$
- bretelles extérieures de l'échangeur au 9 ^e Rang	:	800 000 \$
- chemin de service "C"	:	800 000 \$

Expropriation

Tous les terrains nécessaires à la réalisation de ce projet sont déjà la propriété du ministère des Transports par actes d'acquisition datant des années 1968 et 1969.

B: Tronçon "Sud"

Localisation

Du chemin du 9^e Rang à St-Wenceslas jusqu'à l'autoroute 20.

Nature

Une chaussée de l'autoroute comprenant la construction d'une structure et des demi-structures, d'une partie des échangeurs au 9^e Rang et à l'autoroute 20 ainsi que le chemin de service ("A").

Longueur: 8,5 km

Coût

Le coût de réalisation pour ce tronçon est de l'ordre de 9 050 000 \$ réparti comme suit:

- une chaussée d'autoroute	:	5 000 000 \$
- 3 demi-structures aux 9 ^e , 10 ^e et 13 ^e Rangs 1 structure au C.N.	:	1 250 000 \$
- partie de l'échangeur 9 ^e Rang (bretelles intérieures)	:	800 000 \$
- partie de l'échangeur A-20 et compléter chemin de service	:	1 300 000 \$
- remblai d'approche aux 10 ^e et 13 ^e Rangs	:	400 000 \$
- chemin de service "A"	:	300 000 \$

Expropriation

Comme pour le tronçon "A", tous les terrains requis pour la réalisation de ce deuxième tronçon sont déjà la propriété du ministère des Transports depuis les années 1968 et 1969.

NOTES:- A: Toutes les demi-structures devront être construites de façon à permettre leur doublement lors de la réalisation de la deuxième phase.

B: Ce projet n'est pas assujéti à la Loi sur la protection du territoire agricole et ce, par le biais de l'article 104 qui stipule que: des lots peuvent faire l'objet d'une utilisation à une fin autre que l'agriculture, sans l'autorisation de la commission, dans la mesure où ils avaient déjà été acquis pour une fin d'utilité publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

4. PHASE II

La phase II comprend la construction de la deuxième chaussée de l'autoroute, le doublement des structures et la construction de l'échangeur à l'intersection de la route 226 à St-Célestin. Le coût de réalisation de cette deuxième phase s'élève à 16 730 000 \$.

Localisation

De la route 226 à St-Célestin à aller jusqu'à l'autoroute 20.

Nature

La réalisation d'une chaussée de l'autoroute et la construction de l'échangeur à l'intersection de la route 226 à St-Célestin.

Longueur

19,9 km

Coût

Le coût de construction de 16 730 000 \$ est réparti comme suit:

- chaussée d'autoroute : 9 400 000 \$
- 3 structures (2: Rivière Blanche et 1: C.N.) : 1 030 000 \$
- 4 demi-structures (8^e, 9^e, 10^e et 13^e Rangs) : 1 200 000 \$
- échangeur route 226 (St-Célestin): 5 100 000 \$

Expropriation

Comme pour la phase I, le ministère des Transports possède tous les terrains requis pour la réalisation de cette deuxième phase depuis 1968 et 1969.

NOTE:- Également, ce projet n'est pas assujéti à la Loi sur la protection du territoire agricole et ce, suivant l'article 104.

5. CONCLUSION

Comme ce projet fait partie d'un plan d'ensemble de réaménagement des liens autoroutiers dans ce secteur, nous croyons que la stratégie d'intervention proposée est celle qui répond le plus adéquatement aux besoins actuels de la circulation et aux objectifs du ministère des Transports tant au point de vue technique qu'économique.

Pour ce qui est du chemin de service "B" situé à l'ouest de la chaussée projetée entre les chemins des 9^e et 10^e Rangs, lequel est demandé par la Direction régionale 4, nous croyons qu'il serait sage, avant d'accéder à cette demande, qu'une justification soit effectuée.

Toutefois, à titre d'information supplémentaire à ce sujet, nous avons procédé à une estimation sommaire du coût de construction de ce chemin de service ("B").

Le coût s'élève à 400 000 \$ ou à 725 000 \$, dépendamment si l'on traverse la voie ferrée du Canadien National à niveau ou si l'on construit un pont d'étagement.

Nous joignons également en annexe à ce rapport une copie de l'estimation détaillée des coûts de construction pour la phase I.

Comme l'étude d'impact sur l'environnement est en attente d'une décision relative au type d'intervention à réaliser, il serait important de connaître le plus rapidement possible la décision des autorités du Ministère face à notre proposition d'intervention.

NOTE:- Les estimations fournies dans ce rapport sont de classe "D".



19 MAR 87 11 03

Québec, le 19 mars 1987

NOTE A : Monsieur Fernand Bédard, a.g.
Chef de la Section localisation

OBJET : Coût de réalisation du projet de raccordement de
l'autoroute 55 entre St-Célestin et l'autoroute 20
Plan : TL-85-12-1008
N/Référence: 6.2.1-0055 SUD

Suite à votre demande, nous avons fait une étude de coût pour le projet susmentionné. L'estimation est basée sur des prix unitaires moyens.

PARTIE A: Tronçon Nord

A-1) Une chaussée A-55 de la route 236 à la limite des tronçons Nord-Sud:	4 400 000 \$
A-2) Rivière Blanche:	340 000 \$
A-3) 8e Rang: remblai d'approche:	200 000 \$
structure :	300 000 \$
A-4) Rivière Blanche:	340 000 \$
A-5) Échangeur 9e Rang, bretelles extérieures:	800 000 \$
A-6) Chemin de service "C":	800 000 \$

PARTIE B: Tronçon Sud

B-1) Une chaussée A-55 de la limite des tronçons Nord-Sud à la limite déjà construite de A-20:	5 000 000 \$
--	--------------

Monsieur Fernand Bédard

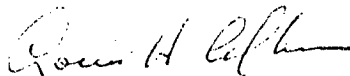
-2-

Le 19 mars 1987

B-2) Échangeur 9e Rang:	bretelles intérieures:	800 000 \$
	structure :	300 000 \$
B-3) Structure du C.N.:		350 000 \$
B-4) 10e Rang:	remblai d'approche:	200 000 \$
	structure :	300 000 \$
B-5) 13e Rang:	remblai d'approche:	200 000 \$
	structure :	300 000 \$
B-6) Échangeur A-20:	complément et chemin de desserte:	1 300 000 \$
B-7) Chemin de service "B"		
	<u>Version 1</u> : à niveau :	400 000 \$
	<u>Version 2</u> : étagé :	500 000 \$
	structure:	225 000 \$
B-8) Chemin de service "A":		300 000 \$

Nous vous retournons la documentation transmise pour l'étude.

Le chef de la Section
vérification et estimation,

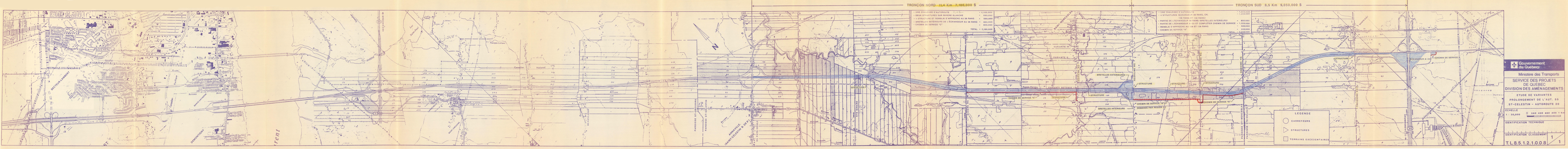


Louis-Henri Laflamme, ing.

LHL/dl

p.j.

c.c. M. Paul-Henri Durand, ing.



- UNE CHAUSSEE D'AUTOROUTE	4,400,000
- DEUX STRUCTURES SUR RIVIERE BLANCHE	600,000
- 1 STRUCTURE ET REMBLAI D'APPROCHE AU 88 RANG	500,000
- BRETELLES EXTERIEURS DE L'ECHANGEUR AU 98 RANG	800,000
- CHEMIN DE SERVICE "C"	800,000
TOTAL	7,180,000

- UNE CHAUSSEE D'AUTOROUTE	5,000,000
- 4 STRUCTURES (ECHANGEUR 98 RANG, CN, 108 RANG ET 138 RANG)	1,250,000
- PARTIE DE L'ECHANGEUR 98 RANG (BRETELLES INTERIEURS)	800,000
- PARTIE DE L'ECHANGEUR A-20 ET COMPLETER CHEMIN DE SERVICE	1,300,000
- REMBLAI D'APPROCHE AU 108 ET 138 RANG	400,000
- CHEMIN DE SERVICE "A"	300,000
TOTAL	9,050,000

LEGENDE

- CARREFOURS
- △ STRUCTURES
- ▭ TERRAINS EXCEDentaires

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 SERVICE DES PROJETS DE QUÉBEC
 DIVISION DES AMÉNAGEMENTS
 ETUDE DE VARIANTES
 PROLONGEMENT DE L'AUT. 55
 ST-CELESTIN - AUTOROUTE 20
 ÉCHELLE 1 : 20,000
 IDENTIFICATION TECHNIQUE
 IDENTIFICATION CLASSEMENT 1

T.L.85.12.1.008

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 191 199