

RAPPORT D'ÉTUDE

ROUTE 132

PORT-DANIEL-OUEST

COMTÉ : Bonaventure
M.R.C.: Pabok

6.02.01-20

/D.T. 31

1986

Réf : 001222

CANQ
TR
GE
PR
264

est - Route 132 - Rapport d'étude

DNM : 1989 [*,C]

Exemp. : P

C.G. : 3021



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

712799

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

ROUTE 132

PORT-DANIEL-OUEST

COMTÉ : Bonaventure
M.R.C.: Pabok

Préparé par:

Fernand Bédard, a.g.
et
Paul-Henri Durand, ing.

DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

Septembre 1986



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

CAN Q
TR
GIE
PR
264
1

TABLE DES MATIÈRES

A. DE LA ROUTE DE CLEMVILLE JUSQU'A L'EST DU GARAGE McINNIS (1,3 km)	1
B. DE L'EST DU GARAGE McINNIS JUSQU'A L'EST DE LA GRANDE RIVIÈRE PORT-DANIEL (1,3 km)	4
DISCUSSIONS SUR LES DIFFÉRENTES OPTIONS	5
1. Réfection de la route 132 dans son axe actuel sans dépla- cement de la voie ferrée	5
2. Réfection de la route 132 dans son axe actuel avec dépla- cement de la voie ferrée dans le barachois	5
3. Réfection de la route 132 dans l'optique de l'abandon de la voie ferrée	6

Le réaménagement prévu de la route 132 dans le secteur de Port-Daniel Ouest se situe entre la route de Clemville et l'est de la Grande Rivière Port-Daniel. La longueur approximative de ce projet est de 2,6 km.

Pour les besoins du présent rapport, nous avons divisé en deux tronçons ce projet en tenant compte des étapes de construction actuellement prévisibles (voir plan annexé).

A. DE LA ROUTE DE CLEMVILLE JUSQU'A L'EST DU GARAGE McINNIS (1,3 km)

La Division des aménagements a fait l'analyse de quatre différentes variantes pour la route 132 dans ce secteur de Port-Daniel-Ouest.

Les variantes III et IV qui suivent sensiblement l'axe de la route actuelle s'avèrent les plus économiques, alors que les deux autres sont d'un coût plus élevé mais semblable.

Les avantages des variantes I et II qui suivent de plus près la rive sont évidents d'un point de vue géométrique: alignements presque droits, dégagement illimité du côté de la baie, visibilité accrue sur la route, vitesse d'opération maintenue tout au long du parcours.

Les inconvénients majeurs sont, pour la variante "I", l'empiètement dans la baie, alors que pour la variante "II" ce sont les expropriations qui sont nécessitées par le tracé pour que ce dernier demeure sur la terre ferme. Parmi ces expropriations, la plus problématique est sans contredit celle de la poissonnerie qui entraîne des coûts de plus de 300 000 \$ pour le cas où le Ministère serait dans l'obligation de la déplacer et de la rendre conforme aux normes du M.A.P.A.

Les avantages de la variante III résident principalement dans la desserte plus directe des propriétés sises de chaque côté de la route existante ainsi que dans une expropriation moins onéreuse. Cependant cette expropriation est sûrement plus sensible par la qualité de son aménagement paysager. Le corridor routier demeure à toutes fins pratiques le même qu'aujourd'hui.

Les inconvénients résultent de la sinuosité même de la route, ce qui produit généralement un stress plus grand pour les usagers qui l'utilisent, une moins grande vitesse d'opération, une visibilité au dépassement réduite, en résumé une géométrie moins confortable, quoique sécuritaire.

Quant à la variante IV, elle est sensiblement la même au point de vue géométrique que la variante III. Elle permet de réduire quelque peu les coûts d'expropriation.

Vous trouverez ci-dessous un tableau donnant les principales caractéristiques de chacune d'elles.

VARIANTE I	VARIANTE II	VARIANTE III	VARIANTE IV
. Alignement droit	. Alignement droit	. Alignement sinueux	. Alignement sinueux
. Visibilité accrue	. Visibilité accrue	. Visibilité restreinte	. Visibilité restreinte
. Point de vue remarquable sur la baie	. Point de vue remarquable sur la baie	. Vue obstruée sur la baie	. Vue obstruée sur la baie
. Géométrie plus confortable	. Géométrie plus confortable	. Géométrie acceptable	. Géométrie acceptable
. Coût d'expropriation minimale	. Coût d'expropriation important	. Coût d'expropriation moins onéreux mais plus dommageable	. Coût d'expropriation moins onéreux mais plus dommageable
. Coût de construction plus dispendieux	. Coût de construction moindre	. Coût de construction normal	. Coût de construction normal

Les coûts de réalisation d'un tel projet se répartissent comme suit:

	VARIANTE I	VARIANTE II	VARIANTE III	VARIANTE IV
Construction	1 725 000 \$	1 165 000 \$	1 060 000 \$	1 100 000 \$
Expropriation	117 000 \$	720 000 \$	328 000 \$	275 000 \$
Coût total	1 842 000 \$	1 885 000 \$	1 388 000 \$	1 375 000 \$

**B. DE L'EST DU GARAGE McINNIS JUSQU'A L'EST DE LA GRANDE RIVIÈRE
PORT-DANIEL (1,3 km)**

La réalisation de ce tronçon peut se faire suivant trois différentes options.

1. Réfection de la route 132 dans son axe actuel sans déplacement de la voie ferrée.
2. Réfection de la route 132 dans son axe actuel avec déplacement de la voie ferrée dans le barachois.
3. Réfection de la route 132 dans l'optique de l'abandon de la voie ferrée.

DISCUSSIONS SUR LES DIFFÉRENTES OPTIONS

1. Réfection de la route 132 dans son axe actuel sans déplacement de la voie ferrée

Cette variante origine à l'est du garage McInnis, passe à environ 60 mètres en aval du pont existant de la Petite Rivière Port-Daniel pour ensuite suivre l'axe de la route actuelle. La chaussée d'une largeur de 13 mètres se fait entre bordure du côté sud et trottoir du côté nord. La voie ferrée n'est pas touchée, ce qui signifie que la route continuerait de la croiser à niveau. Un nouveau pont est construit à la hauteur de la Petite Rivière Port-Daniel alors que celui de la Grande Rivière Port-Daniel est élargi. La construction de cette option entraînera l'expropriation de sept (7) maisons et d'un (1) commerce.

2. Réfection de la route 132 dans son axe actuel avec déplacement de la voie ferrée dans le barachois

Cette option a les mêmes caractéristiques géométriques que l'option 1 pour ce qui est de la route proprement dite. La traverse à niveau est éliminée par le fait que le chemin de fer est relocalisé dans le barachois à l'arrière (nord) des maisons de Port-Daniel Ouest. Une structure au-dessus de la route 132 à proximité de l'entrée ouest de la Grande Rivière Port-Daniel devra être érigée pour supporter la voie ferrée ainsi qu'une deuxième pour permettre le passage de la route de la Montagne. Ce déplacement de la voie implique la mise en place d'un important remblai dans le barachois. Ce remblai serait susceptible d'occasionner certains problèmes environnementaux. Il faut prévoir l'expropriation de treize (13) maisons et de trois (3)

commerces en plus de l'élimination du remblai existant de la voie ferrée.

Même si ce projet représente une nette amélioration pour la municipalité en terme de panorama, cet aménagement ne va pas sans quelques inconvénients, à cause de la structure et du remblai mentionnés plus haut.

3. Réfection de la route 132 dans l'optique de l'abandon de la voie ferrée

Compte tenu des discussions qui ont cours actuellement concernant l'abandon éventuel de la voie ferrée entre Gaspé et Ste-Adélaïde-de-Pabos et des possibilités que cette mesure soit extensionnée plus à l'ouest, nous avons considéré cette troisième option. La réalisation de cette dernière comporte les mêmes caractéristiques que l'option 1 avec l'avantage de ne plus avoir de traverse à niveau. Le remblai de la voie ferrée serait enlevé, ce qui permettrait d'avoir un point de vue remarquable sur la baie. Les inconvénients de l'option II seraient éliminés. Il serait nécessaire de prévoir la même expropriation que dans l'option I.

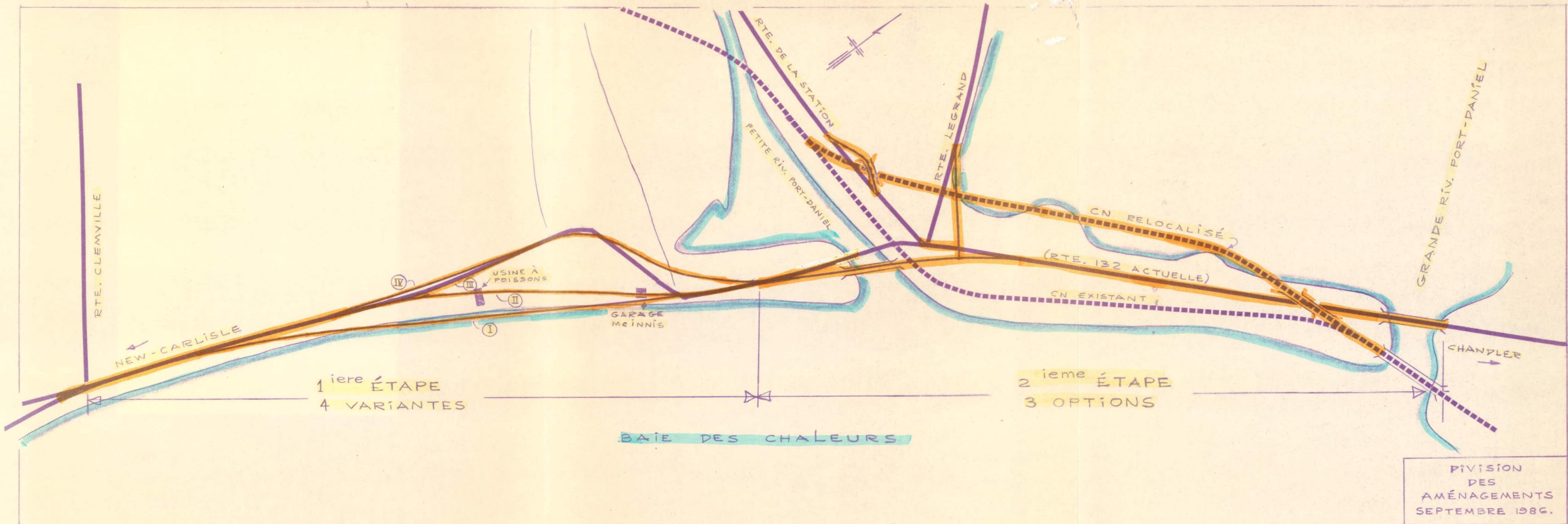
Le tableau suivant donne un aperçu des coûts de réalisation de chacune des options.

	OPTION I	OPTION II	OPTION III
Route	1 140 000 \$	1 342 000 \$	1 140 000 \$
Structure	640 000 \$	1 300 000 \$	640 000 \$
Expropriation	233 000 \$	795 000 \$	233 000 \$
Relocalisation de la voie ferrée (excluant les structures)		1 080 000 \$	
Déblaiement (voie ferrée)		63 000 \$	63 000 \$
Coût total	2 013 000 \$	4 580 000 \$	2 076 000 \$

Le coût global du projet dépendra de la solution optimale retenue par le Ministère pour chacune des étapes de construction.

Québec, le 4 septembre 1986

PHD/FB/d1



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 189 108