

ETUDE DES BESOINS
ROUTE 138, 3ième PARTIE
SAGUENAY - DUPLESSIS
BAIE-COMEAU - MOISIE

471011

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

ETUDE DES BESOINS
ROUTE 138, 3^{ème} PARTIE
SAGUENAY - DUPLESSIS
BAIE-COMEAU - MOISIE

CANQ
TR
GE
221
V.3

SOMMAIRE

	<u>PAGE</u>
Tableau : Sections Inventaires	1
Carte Régionale	
Analyse et Synthèse	2
Tableau : Coût des Items	6
Planche : Sections Types	9
Etude de Capacité par Marcel Tremblay, Ing.,	10
Tableau : Inventaire des Ponts	21
Description des Travaux à réaliser	22
Tableau : Evaluation et Recommandations	29
Projet Quinquennal : Calendrier de Réalisation et Investissement annuel	48
Tableau : Extrapolation et Résumé	53

TABLEAU DES SECTIONS INVENTAIRES

0138 - 93 - 310	Baie Comeau, ville	9.80	Milles
0138 - 93 - 320	Les Sept Cantons Unis du Saguenay (Bourdon)	9.09	
0138 - 93 - 330	Les Sept Cantons Unis du Saguenay (Franquelin)	12.07	
0138 - 93 - 340	Les Sept Cantons Unis du Saguenay (Demonts)	6.23	
0138 - 93 - 350	Les Sept Cantons Unis du Saguenay (Demonts)	7.65	
0138 - 93 - 360	Les Sept Cantons Unis du Saguenay (Demonts)	9.24	
0138 - 93 - 370	Baie Trinité, village	4.98	
0138 - 93 - 380	Saguay Canton	10.08	
0138 - 93 - 390	Cannon Canton	8.34	
0138 - 93 - 400	Fitzpatrick Canton	10.95	
0138 - 93 - 410	Territoire non-organisé	0.78	
0138 - 93 - 420	Grenier Canton	10.47	
0138 - 93 - 430	Port Cartier, ville	6.62	

Fin du Tronçon 0138 - 93 106.30

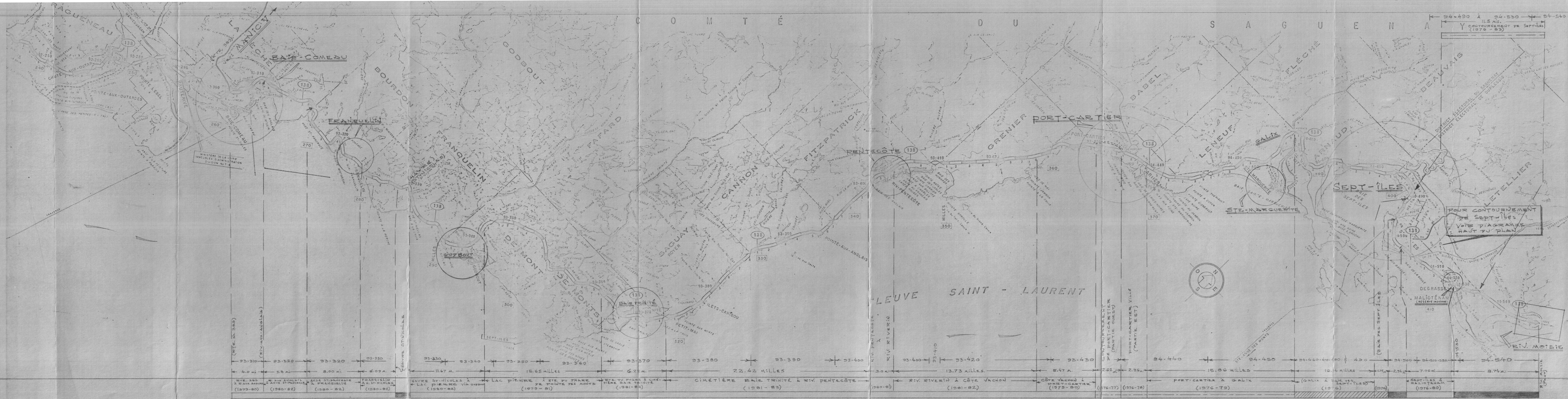
0138 - 94 - 440	Port Cartier, ville	7.90	Milles
0138 - 94 - 450	Leneuf Canton (Galix)	10.52	
0138 - 94 - 460	Sept-Iles, cité	2.64	
0138 - 94 - 470	Sept-Iles, cité	4.78	
0138 - 94 - 480	Sept-Iles, cité	5.49	
0138 - 94 - 490	Sept-Iles, cité	5.52	
0138 - 94 - 500	Sept-Iles, cité	4.94	
0138 - 94 - 510	Sept-Iles, cité	4.02	
0138 - 94 - 520	Degrasse, ville	0.50	
0138 - 94 - 530	Maliotenam, R.I.	0.60	
0.38 - 94 - 540	Moisie	8.14	

Fin du Tronçon 0138 - 94 55.05

CARTE RÉGIONALE

- LÉGENDE**
- TROUSONS
CONSTRUIT
 - EN CONSTRUCTION
 - EN PRÉPARATION
 - À ÉTUVER

ÉCHELLE DE LA CARTE : 2.7 MILLES = 1 DOUCE
 " DU DIAGRAMME : NULLE



Analyse et Synthèse

BAIE COMEAU - RIVIERE MOISIE

Tronçon 0138-93-310 à 0138-93-360

Ce tronçon d'une longueur de 54 milles, depuis la jonction des routes 389 et 138 à Baie Comeau jusqu'au village de Baie Trinité, traverse l'agglomération de Franquelin et passe en contournement du village Godbout.

Dans le secteur, ville de Baie Comeau, soit les quatre milles du début, la topographie est ardue et la route a été taillée à même les effleurements de roc. La circulation est de 1900 véhicules, jour moyen annuel, et elle s'accroîtra certes assez rapidement, dû à la proximité de la ville et de son rapport avec la route 389; le quartier général de l'Hydro-Québec est également situé à l'intersection précitée.

Nous préconisons reconstruire cette partie en section rurale, 10'-24'-10', et dans ce contrat il y aura également le réaménagement du dernier mille de la section 0138-92-300, c'est-à-dire, que de l'intersection Baie Comeau Ville et route 138 il y aura 5 milles pour rejoindre le pont enjambant la Rivière-aux-Anglais.

Cette structure est en courbe prononcée et elle est sise à un point qui est le terminal du trafic local, ici la circulation passe de 1900 à 1200 véhicules.

Aussi, c'est le début d'une région très montagneuse et la route y est construite dans un enchevêtrement de courbes et de pentes toutes plus raides les unes que les autres, qu'il suffise de constater qu'il a fallu percer un tunnel à même la montagne de roc pour traverser le précipice du Havre St-Nicolas.

Des cartes topographiques seront commandées entre Baie Comeau et Baie Trinité pour faciliter la préparation des plans, le choix du tracé n'est pas à faire puisque l'axe actuel de la route est dans l'ensemble au bon endroit.

La géométrie proposée est de 6'-24'-6' et dans les pentes où il y aura des voies auxiliaires pour camions, l'accotement sera de 4' du côté de cette piste.

La vitesse de design suggérée est de 60 m.p.h. ce qui occasionnera des coupes de roc très importantes, ainsi l'installation de drain perforé et d'accotements traités sont souvent préconisés.

Sur ce parcours deux haltes routières sont proposées dont une qui permettra aux usagers de la route d'admirer le site unique de l'Anse St-Pancrace, la deuxième sera sise à l'est de la Rivière Franquelin.

Des problèmes majeurs d'entretien nous incitent à recommander la reconstruction du pont enjambant la Rivière Franquelin.

Dans l'ensemble du tronçon, la circulation à date jour moyen annuel, s'établit ainsi:

Baie Comeau, ville	1900
Franquelin	1200
Godbout	1000
Portage (Canton Demonts)	900
Baie Trinité, village	1250

Même si dans le portage Canton Demonts, la circulation est la moins dense de la région, c'est ce tronçon qu'il faudra reconstruire dès que les crédits seront disponibles.

Tronçon 0138-93-370 à 0138-93-430

Ce tronçon de 52 milles origine à l'ouest de Baie Trinité, traverse ce village et les agglomérations: Ilets Caribous, Pointe-aux-Anglais et Pentecôte pour se terminer à la Rivière-aux-Rochers, dans Port Cartier.

A l'opposé du tronçon précédent la route est construite sur un terrain relativement plat, constitué en grande partie de terrasses de sable et les accidents de parcours sont situés aux environs des rivières.

La circulation à date jour moyen annuel, s'établit ainsi:

Baie Trinité	1250
Ilets Caribous	1250
Pentecôte	1200
Iles de Mai	1900
Port Cartier	3800

Au départ, la géométrie actuelle est de 2'-22'-2' et à l'est du village Baie Trinité elle passe à 4'-22'-4' pour la balance du secteur.

Nous recommandons une section urbaine 44' de pavage depuis le pont Grande Trinité jusqu'à l'est de l'agglomération et de là à la Rivière Riverin la plateforme sera de 8'-24'-8' et passera ensuite à 10'-24'-10'; cette géométrie recommandée tient compte de la circulation actuelle et anticipée.

L'emprise existante est de 100' mais le déboisé n'est que de 80' et il faudra défricher jusqu'à la nouvelle emprise de 120'.

Nous préconisons porter de 26' à 36' de voie charnière le pont enjambant la Rivière Pentecôte et une nouvelle structure remplacera le pont actuel à la Rivière Riverin.

Ce dernier est situé dans une combinaison de courbes horizontales et verticales, devenant ainsi un point dangereux où il y a des accidents fréquents, dont quelques-uns ont été mortels.

La Côte Vachon subira des modifications majeures et un nouveau pont mieux aligné et plus élevé que l'actuel facilitera la traversée de ce ravin.

Après cette passe la route louvoie pendant quelques milles le long d'écarts de glaise pour enfin déboucher dans le contournement que nous préconisons, pour la partie est de Port Cartier ville. Cette voie en périphérie est justifiée par l'implantation d'industries lourdes qui motivent des développements domiciliaires, prévus pour 1976-78.

Trois haltes routières sont proposées dont la première à l'emplacement des 4H, à l'est de l'église Baie Trinité, la seconde est sise un mille à l'est de l'église Pointe-aux-Anglais et la dernière surplombe la Rivière-aux-Rochers, à Port Cartier.

Tronçon 0138-94-440 à 0138-94-540

Ce tronçon est long de 55 milles, depuis Port Cartier jusqu'à la Rivière Moisie.

Au début des années cinquante, les feux de forêt ont ravagé cette région, dénudant les rochers du peu de végétation durement acquise de la nature et la verdure ne se trouve maintenant qu'à proximité des marécages.

La section de route comprise entre Port Cartier et Sept-Iles, soit une distance d'environ 40 milles, a été construite dans les années 1950-55. A cette période, il était plus important d'assurer un lien terrestre quelqu'il soit, sans vraiment tenir compte et peut-être sans connaître les critères assurant une route viable, en toute honnêteté, il faut admettre qu'à cette époque peu de gens croyaient à la vocation industrielle de cette terre de Caïn.

La plateforme actuelle est de 4'-22'-4" et la portance est relativement faible; la circulation à date, jour moyen annuel, s'établit ainsi:

Port Cartier	3800
Galix	2400
Baie des Sept-Iles	3400
Sept-Iles (Boul. Laure)	8500
Degrasse, ville	3250
Maliotenam	2600
Moisie (rivière)	1000

La route est présentement en réaménagement depuis la Rivière du Poste jusqu'au barrage Ste-Marguerite en direction ouest, en 1976 il est prévu la mise en chantier du contrat de Galix à Port Cartier, la partie ouest devrait être reconstruite en 1977-78.

Les ponts sur les rivières Aux Rochers et Dominique seront portés de 24' à 52' de voie carrossable, des ponts d'éta-

gements enjamberont le chemin Rayonier et la voie ferrée de Québec Cartier.

Le pont de la Rivière Brochu est situé entre des courbes prononcées et cette structure devenue un obstacle routier sera remplacée par une nouvelle, qui sera localisée dans un axe plus conciliant.

Les alignements du projet en cours facilitent la relocalisation d'un nouveau pont pouvant remplacer le pont barrage actuel à la rivière Ste-Marguerite.

Cette structure préconisée n'est pas dans les programmes immédiats mais il faudra se rendre à l'évidence que ce n'est qu'une question de temps puisque le passage actuel n'a que 24' de voie charrière et de plus il est difficile d'accès.

Entre Port Cartier et Sept-Iles la nouvelle géométrie de 10'-24'-10' est conçue de façon à porter ce tronçon à 4 voies contiguës en section type rurale dans la même emprise de 200', lorsque les besoins le justifieront.

Des nouveaux ponts ont été construits au-dessus des rivières Hall, Aux Foins et Du Poste tandis que celui de la Rivière-des-Rapides a 30' entre les chasse-roues.

La circulation plutôt dense depuis la fin du boulevard Laure à Sept-Iles jusqu'à la croisée des routes 138 et Moisie (Maliotenam et Radar) via l'Aéroport et les sinuosités de la route nous incitent à recommander un réaménagement en section type urbaine à 4 voies contiguës dans l'emprise actuelle, afin d'assurer un bon débit dans ce secteur. Une structure au-dessus du chemin de fer de Q.N.S. + L.R. complètera cet aménagement.

Le trafic s'accroîtera davantage avec l'ouverture prochaine du tronçon de route, Moisie - Havre St-Pierre.

La dernière section de huit milles rejoignant la Rivière Moisie depuis Ville Degrasse se situe en terrain plat et sablonneux, la plateforme est de 6'-22'-6', les alignements sont droits et nous ne prévoyons aucune amélioration immédiate.

Deux haltes routières sont prévues dont la première sera à 2 milles à l'ouest de la Rivière-des-Rapides et la seconde face à l'aéroport de Sept-Iles.

Dans notre étude des besoins pour la route 138, nous avons placé le contournement de Sept-Iles dans les dernières années du calendrier de réalisation.

A la suite d'une étude sommaire des tendances du trafic, nous constatons que la métropole de la Côte Nord est le lieu d'origine et de destination des véhicules et que le boulevard Laure peut suffire à une circulation même triplée.

Comme pour toute ville progressive, il faudra quand même faire passer en périphérie le trafic en transit, des accès très invitants pourraient avancer l'échéancier en générant une circulation potable.

Ce contournement mesurera 11.5 milles et les structures seront prévues immédiatement à 4 voies, mais la route comme telle, n'aura que 2 voies en section type rurale dans une emprise de 150'

COUT DES ITEMS POUR REAMENAGER LA ROUTE #138

	V. CUBE	EPAISSEUR	LARGEUR PLATEFORME	LARGEUR SURLARGEUR	LARGEUR COUPE	LARGEUR PAVAGE	PI. LINEAIRE	PI. LARGEUR	MILLE	
Gravier	\$ 3.00	8"	44'				\$ 3.40	\$ 410.00	\$ 18,000.00	
			40'				3.10		16,500.00	
			36'				2.85		15,000.00	
		12"	44'					4.50	545.00	24,000.00
			40'					4.15		22,000.00
			36'					3.80		20,000.00
Coupe de roc	4.00	20'			10'		30.00	16,000.00	160,000.00	
					15'		67.50		24,000.00	360,000.00
Elargissement (correction horizon- tale)				22'			41.50	10,000.00	220,000.00	
				20'			37.75		200,000.00	
				18'			34.00		180,000.00	
				16'			30.00		160,000.00	
				14'			26.40		140,000.00	
				12'			22.65		120,000.00	
				10'			18.85		100,000.00	
				8'			15.10		80,000.00	
				6'			11.30		60,000.00	
				4'			7.55		40,000.00	
			2'			3.75	20,000.00			
Correction verticale			44'				9.50		50,000.00	
Moyen			40'				8.50		45,000.00	
			36'				7.50		40,000.00	

	V. CUBE	EPAISSEUR	LARGEUR PLATEFORME	LARGEUR SURLARGEUR	LARGEUR COUPE	LARGEUR PAVAGE	PI. LINEAIRE	PI. LARGEUR	MILLE
Correction verticale			44'				17.00		90,000.00
Faible			40'				15.50		82,000.00
			36'				14.00		75,000.00
<hr/>									
Relocalisation			44'						300,000.00
Beau terrain			40'						275,000.00
			36'						250,000.00
Fossés							3.75		20,000.00
Ponceaux									5,000.00
Drainage (tuyaux fermés)			(2 côtés)				30.00		150,000.00
Drain perforé							6.00		32,000.00
Section urbaine 4 voies							18.85		100,000.00
Sous-fondation									
Fondation supérieure		18"+12"+6"	58'				37.75		200,000.00
Drainage (tuyaux fermés)			(2 côtés)				30.00		150,000.00
Chaîne			(2 côtés)				6.00		60,000.00
Pavage		4"				54'	24.40	2,000.00	108,000.00
						52'	19.65		104,000.00
						48'	18.10		96,000.00
						36'	13.60		72,000.00
						14'	5.30		28,000.00
						2'	0.75		4,000.00

	V. CUBE	EPAISSEUR	LARGEUR PLATEFORME	LARGEUR SURLARGEUR	LARGEUR COUPE	LARGEUR PAVAGE	PI. LINEAIRE	PI. LARGEUR	MILLE
Couche d'usure		2"				24'	4.50	1,000.00	24,000.00
Acc. traité						22'	4.15		22,000.00
<hr/>									
Acc. traité		2"				20'	3.75	1,000.00	20,000.00
						16'	3.00		16,000.00
						12'	2.25		12,000.00
						10'	1.90		10,000.00
						8'	1.50		8,000.00
						6'	1.15		6,000.00
						4'	0.75		4,000.00
						2'	0.40		2,000.00

Sont exclus: Frais de Génie, Utilités publiques, Expropriations et Finition des abords.

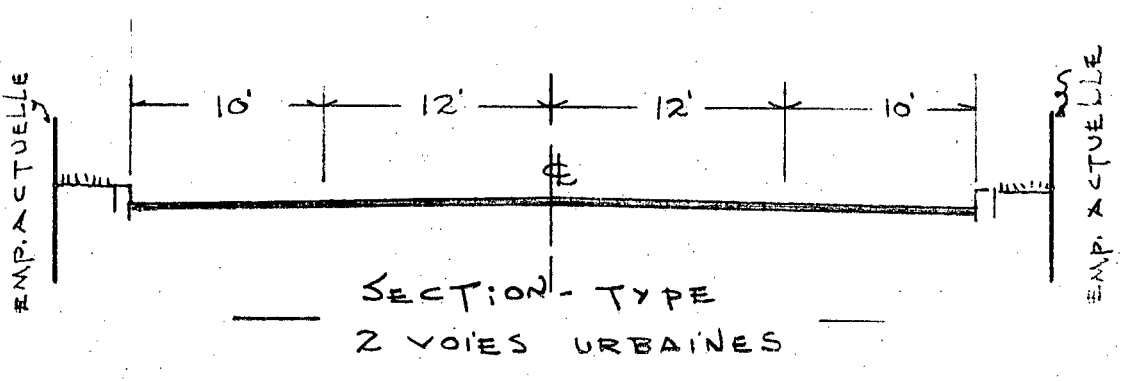
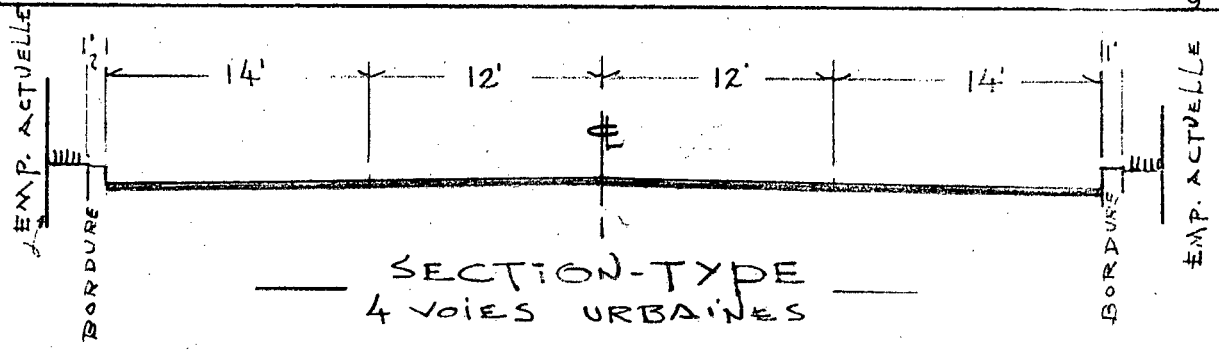
N.B. Les voies auxiliaires sur la route 175 ont coûté en 1975, \$ 150,000.00 moyenne au mille. Les ponts devraient coûter environ 50.00 du pi. carré.

- 1° 4'-22'-4' = 30' pour porter @ 44' = 10'-24'-10' = + 14' plateforme 2' pavage
@ 40' = 8'-24'-10' = + 10' plateforme 2' pavage
@ 36' = 6'-24'-6' = + 6' plateforme 2' pavage

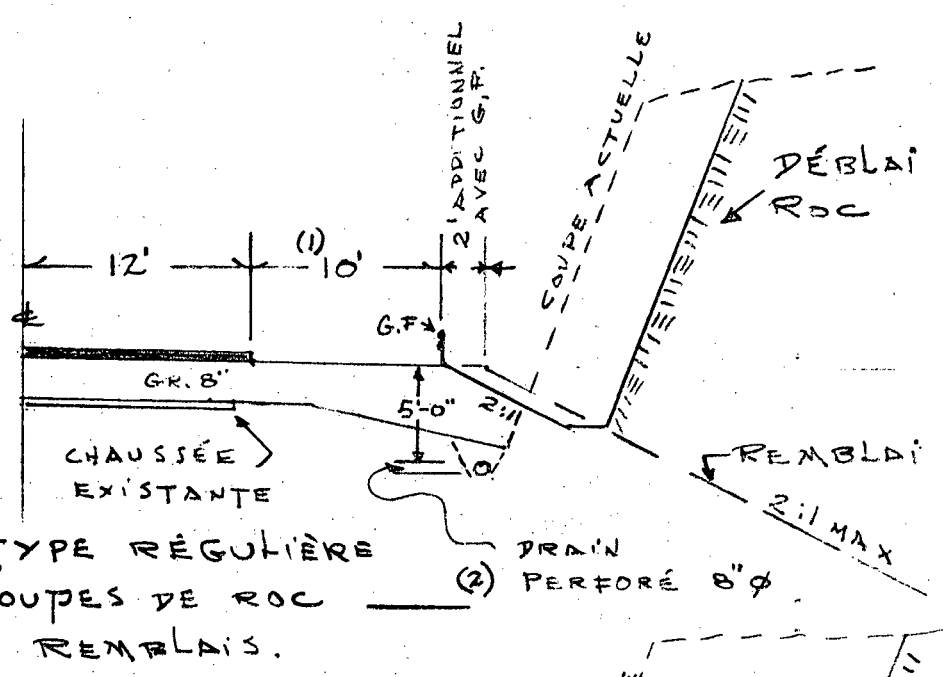
N.B. Lorsqu'il y a voie lente la plateforme est portée de 44' @ 52' - 40' @ 50' et 36' @ 40' ce qui donne 10'-36'-6', 8'-36'-6' et 6'-36'-4'.

- 2° 6'-22'-6' = 34' pour porter @ 44' = 10'-24'-10' = + 10' plateforme 2' pavage
@ 40' = 8'-24'-10' = + 6' plateforme 2' pavage
@ 36' = 6'-24'-6' = + 2' plateforme 2' pavage

- 3° 8'-22'-8' = 38' pour porter @ 44' = 10'-24'-10' = + 6' plateforme 2' pavage
@ 40' = 8'-24'-8' = + 2' plateforme 2' pavage

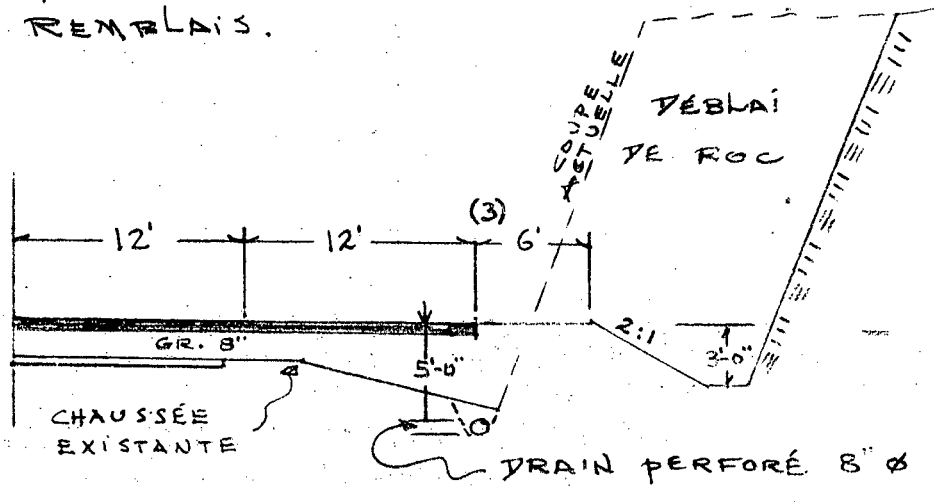


(1) PRÉVOIR ACCOTEMENT DE 8' OU 6' DE LARGEUR SELON LA SECTION RÉDUITE CHOISIE ENTRE LES SUIVANTES:
 8' - 12' - 12' - 8' OU
 6' - 12' - 12' - 6'



(2) DRAIN PERFORÉ RECOMMANDÉ VS LES COUPES.

(3) PRÉVOIR L'ACCOTEMENT DE 4' PRÈS D'UNE VOIE AUXILIAIRE LORSQUE LA SECTION GÉNÉRALE CHOISIE EST LA SUIVANTE:
 6' - 12' - 12' - 6'



SECTION-TYPE D'UNE VOIE AUXILIAIRE DANS UNE COUPE DE ROC.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE - SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION - PROVINCE DE QUÉBEC				
PRÉPARÉ PAR: A. BOUFFARD.				APPROUVÉ PAR:
APPROUVÉ PAR:	DATE: 9-9-75	ÉCHELLE: 1" = 10'	DESSINÉ PAR: A. BOUFFARD.	APPROUVÉ PAR:

08/09/75

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

P0011-S10

** ETUDE DE VISIBILITE **

** CAPACITE DE LA ROUTE AUX PALIERS C ET D **

ROUTE: 0138

TRONCON: 93

SECT.	LONG. PI.	LARGEUR VOIE	ACCOT.	TERRAIN	MILIEU	% CAM	VIT. LEG.	VBM	% VIS 1500 PI.	JMA	% AUG JMA	PALIER C (JMA/CAP=1.) CAPACITE	ANNEE	PALIER D (JMA/CAP=.75) CAPACITE	ANNEE
310	51744	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	16	60	61	2.7	1400 1397	7	1672	1977	2943	1982
320	47995	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	16	60	61	7.5	1130 1122	7	1399	1978	2451	1983
330	63723	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	16	60	60	14.3	1130 1122	7	1486	1979	2537	1983
340	32894	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	16	60	61	26.9	950 946	7	1638	1984	2673	1987
350	40392	11	4	ONDULE	RURAL	16	60	58	6.1	850 844	7	2342	1991	4209	1996
360	48786	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	16	60	60	6.7	850 844	7	1390	1983	2441	1987
370	28294	11	6	PLAT	RURAL	16	60	59	13.6	850 844	7	3616	1999	6545	2004
380	53222	11	5	PLAT	RURAL	16	60	62	35.2	1160 1151	7	4074	1995	6838	1999
390	44035	11	4	ONDULE	RURAL	16	60	60	38.0	1160 1151	7	2989	1990	4793	1993
400	57816	11	5	ONDULE	RURAL	16	60	61	50.2	1110 1106	7	3345	1993	5082	1995
410	4118	11	4	PLAT	RURAL	16	60	60	77.1	1810 1804	7	4894	1991	7260	1993
420	55281	11	4	ONDULE	RURAL	16	60	60	35.4	1810 1804	7	2940	1983	4757	1986
430	34953	11	4	ONDULE	SEMI-URB.	16	60	61	20.7	1810 1804	7	3184	1984	5420	1988

08/09/75

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

P0011-S10

** ETUDE DE VISIBILITE **

** CAPACITE DE LA ROUTE AUX PALIERS C ET D **

ROUTE: 0138

TRONCON: 94

SECT.	LONG. PI.	LARGEUR VOIE	ACCOT.	TERRAIN	MILIEU	% CAM	VIT. LEG.	VBM	% VIS 1500 PI.	JMA	% AUG JMA	PALIER C (JMA/CAP=1.) CAPACITE	PALIER D (JMA/CAP=.75) CAPACITE	ANNEE	ANNEE
440	41923	11	5	ONDULE	RURAL	16	60	60	8.6	2310 2303	12	2498	4384	1975	1978
450	55546	11	5	ONDULE	RURAL	16	60	58	31.3	2310 2303	12	2981	4823	1977	1979
460	13939	11	5	ONDULE	SEMI-URB.	16	60	56	8.4	2303 2310	12	2993	5258	1977	1980
470	25238	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	16	60	58	12.6	2970 2918	12	3230	5585	1976	1978
480	28987	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	16	60	60	10.5	2920 2918	12	3173	5529	1975	1978
490	29144	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	16	60	58	6.0	2920 2918	12	3044	5397	1975	1978
500	26083	22	6	PLAT	SEMI-URB.	16	60	60	47.4	2918 4860	12	6403	10320	1982	1984
510	21225	11	8	PLAT	RURAL	16	60	60	6.4	4856 4860	12	3390	6308	1975	1975
520	2640	11	7	PLAT	RURAL	16	60	63	2.1	4856 890	12	3252	6154	1975	1975
530	3168	11	6	PLAT	RURAL	16	60	60	79.2	889	12	5351	7779	1992	1993

08/09/75

P0011-S10

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

** ETUDE DE VISIBILITE **

** TABLEAU DES COURBES SOUS-STANDARDS TRIEES PAR LA DIFFERENCE DE VITESSE **

ROUTE: 0138

TRONCON: 93

SECTION	CH. APP. DU DEBUT	LONG. PI.	DEGRE DE COURBURE	LARGEUR VOIE	ACCOT.	TERRAIN	MILIEU	% DE VIS. 1500 PI.	JMA	% AUG JMA	VITESSE LEG. SEC.	DIF. DE VITESSE (LEG. - SEC.)
400	32316	985	5.0	11	5	ONDULE	RURAL	4.5 **	1106	7	60	35
420	54228	805	4.0	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	1804	7	60	37
350	18513	1041	6.0	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	844	7	60	38
430	5547	786	6.0	11	4	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	1804	7	60	40
320	27148	1199	12.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	41
350	28875	1140	4.0	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	844	7	60	41
320	22615	1076	9.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	43
350	17056	1102	6.0	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	844	7	60	43
430	4	471	4.0	11	4	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	1804	7	60	43
310	26848	1011	7.0	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	1397	7	60	45
330	16050	861	12.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	45
360	10182	1792	5.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	844	7	60	45
360	35985	1128	3.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	844	7	60	46
370	9808	1085	3.0	11	6	PLAT	RURAL	.0 **	844	7	60	46
340	5838	400	9.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	946	7	60	47
370	15412	1925	4.0	11	6	PLAT	RURAL	.0 **	844	7	60	48
420	51755	1142	4.0	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	1804	7	60	48
330	26899	890	9.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	49
340	28847	1059	8.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	18.0 **	946	7	60	49
310	25268	946	4.0	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	1397	7	60	51
310	51565	179	5.0	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	1397	7	60	51
330	10463	771	6.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	51

08/09/75

P0011-S10

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

** ETUDE DE VISIBILITE **

** TABLEAU DES COURBES SOUS-STANDARDS TRIEES PAR LA DIFFERENCE DE VITESSE **

ROUTE: 0138

TRONCON: 93

SECTION	CH. APP. DU DEBUT	LONG. PI.	DEGRE DE COURBURE	LARGEUR VOIE	ACCOT.	TERRAIN	MILIEU	% DE VIS. 1500 PI.	JMA	% AUG JMA	VITESSE LEG. SEC.	DIF. DE VITESSE (LEG. - SEC.)	
350	4309	1173	4.0	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	844	7	60	51	9
350	5816	574	5.0	11	4	ONDULE	RURAL	14.1 **	844	7	60	51	9
390	34067	1245	3.0	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	1151	7	60	51	9
330	37528	1070	4.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	52	8
330	3283	1117	6.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	54	6
310	4306	1385	4.0	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	1397	7	60	55	5
320	2413	1100	7.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	13.0 **	1122	7	60	55	5
330	15130	892	8.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.2 **	1122	7	60	55	5
330	9553	811	7.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	26.2 **	1122	7	60	55	5
330	23398	853	6.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	11.6 **	1122	7	60	55	5
330	17051	533	4.0	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	1122	7	60	55	5

08/09/75

PC011-S10

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

** ETUDE DE VISIBILITE **

** TABLEAU DES COURBES SOUS-STANDARDS TRIEES PAR LA DIFFERENCE DE VITESSE **

ROUTE: 0138

TRONCON: 94

SECTION	CH. APP. DU DEBUT	LONG. PI.	DEGRE DE COURBURE	LARGEUR VOIE	ACCOT.	TERRAIN	MILIEU	% DE VIS. 1500 PI.	JMA	% AUG JMA	VITESSE LEG. SEC.	DIF. DE VITESSE (LEG. - SEC.)
460	17	221	11.0	11	5	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2303	12	60	32
460	2715	681	8.0	11	5	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2303	12	60	34
460	5009	968	9.0	11	5	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2303	12	60	34
480	9998	366	11.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	36
450	9242	721	6.0	11	5	ONDULE	RURAL	44.9	2303	12	60	39
450	10346	1096	6.0	11	5	ONDULE	RURAL	.0 **	2303	12	60	40
450	22636	703	6.0	11	5	ONDULE	RURAL	43.0	2303	12	60	40
450	17885	991	6.0	11	5	ONDULE	RURAL	5.6 **	2303	12	60	45
480	6244	410	9.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	45
470	23276	1002	6.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	46
470	2313	619	5.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	46
500	960	672	6.0	22	6	PLAT	SEMI-URB.	10.4 **	2918	12	60	47
450	19561	618	4.0	11	5	ONDULE	RURAL	.0 **	2303	12	60	48
480	2652	1268	9.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	15.7 **	2918	12	60	48
490	12468	1220	8.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	11.5 **	2918	12	60	48
470	19037	782	4.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	49
490	1832	545	5.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	49
450	14180	780	4.0	11	5	ONDULE	RURAL	.0 **	2303	12	60	50
450	54797	372	4.0	11	5	ONDULE	RURAL	.0 **	2303	12	60	50
470	9514	1069	6.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	8.3 **	2918	12	60	50
490	18503	1286	3.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	2.1 **	2918	12	60	50
450	31351	1752	4.0	11	5	ONDULE	RURAL	5.9 **	2303	12	60	51

08/09/75

P0011-S10

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

** ETUDE DE VISIBILITE **

** TABLEAU DES COURBES SOUS-STANDARDS TRIEES PAR LA DIFFERENCE DE VITESSE **

ROUTE: 0138

TRONCON: 94

SECTION	CH. APP. DU DEBUT	LONG. PI.	DEGRE DE COURBURE	LARGEUR VOIE	ACCOT.	TERRAIN	MILIEU	% DE VIS. 1500 PI.	JMA	% AUG JMA	VITESSE LEG. SEC.	DIF. DE VITESSE (LEG. - SEC.)	
470	18017	576	5.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	51	9
460	11037	718	4.0	11	5	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2303	12	60	53	7
510	2938	1307	5.0	11	8	PLAT	RURAL	6.4 **	4856	12	60	53	7
480	9125	467	6.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	15.9 **	2918	12	60	54	6
480	335	440	6.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	29.0 **	2918	12	60	54	6
490	22301	700	4.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	54	6
490	14174	979	5.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	2.9 **	2918	12	60	54	6
490	2411	1339	4.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	2918	12	60	54	6
510	5245	685	5.0	11	8	PLAT	RURAL	.0 **	4856	12	60	54	6
450	49134	1247	3.0	11	5	ONDULE	RURAL	22.6 **	2303	12	60	55	5
470	1252	836	3.0	11	6	ONDULE	SEMI-URB.	13.7 **	2918	12	60	55	5
500	10551	731	6.0	22	6	PLAT	SEMI-URB.	34.8	2918	12	60	55	5
510	6448	603	5.0	11	8	PLAT	RURAL	.0 **	4856	12	60	55	5

08/09/75

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

P0011-S10

** ETUDE DE VISIBILITE **

** TABLEAU DES PENTES CRIT. TRIEES PAR ANNEE DE JUSTIFICATION DE VOIES AUXILIAIRES **

ROUTE: 0138

TRONCON: 93

SECTION	CH. APP. DU DEBUT	LONG. PI.	POURC. INCL.	LARGEUR VOIE	ACC.	TERRAIN	MILIEU	% DE VIS. 1500 PI.	% CAM.	JMA	% AUG JMA	ANNEE POUR VOIE DE CAM. C	D
310	5309	746	8	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	10121	1807	6 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	19991	567	9 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	21743	2282	10	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	24043	1917	8	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	26130	1396	11 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	27538	730	9	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	29522	815	9	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	32868	1227	7	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	42750	793	8	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	2.6 **	16	1397	7	1975	1975
310	46890	1265	9 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	49345	534	9 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
310	50690	884	8	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1975
320	526	1375	11 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	19.5 **	16	1122	7	1975	1975
320	2410	1105	10 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	13.1 **	16	1122	7	1975	1975
320	4640	1078	10 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
320	7326	742	10 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
320	16869	437	11 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	43.9	16	1122	7	1975	1975
320	17823	1088	9	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	22.6	16	1122	7	1975	1975
320	22962	1427	7	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
320	25136	1182	10	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
320	26323	979	7 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
320	28148	1751	12 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	8.7 **	16	1122	7	1975	1975
320	34988	623	11	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975

320	43947	1169	12 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
330	1	1828	7	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	18.2 **	16	1122	7	1975	1975
330	4234	1349	7	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
330	12846	2286	6	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	13.7 **	16	1122	7	1975	1975
330	25653	2138	10 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
330	27793	1133	8 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
330	37226	601	8	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
330	45066	613	8	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	17.5 **	16	1122	7	1975	1975
330	48043	484	9	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	36.2	16	1122	7	1975	1975
330	50832	1068	9 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1975
340	939	689	9 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	41.0	16	946	7	1975	1975
340	5134	562	9	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	946	7	1975	1975
340	9949	1726	12 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	10.7 **	16	946	7	1975	1975
340	15042	1598	9	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	43.2	16	946	7	1975	1975
340	22992	798	8	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	15.8 **	16	946	7	1975	1975
340	29193	1299	10	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	1.4 **	16	946	7	1975	1975
350	7416	776	10	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
350	22411	1157	10	11	4	ONDULE	RURAL	8.1 **	16	844	7	1975	1975
350	23694	997	11 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
350	25218	494	10 -	11	4	ONDULE	RURAL	31.1	16	844	7	1975	1975
350	26240	601	9	11	4	ONDULE	RURAL	16.9 **	16	844	7	1975	1975
350	27266	550	10 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
350	29258	760	8	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
350	32658	2139	10	11	4	ONDULE	RURAL	16.0 **	16	844	7	1975	1975
350	38357	772	10	11	4	ONDULE	RURAL	15.9 **	16	844	7	1975	1975
350	40189	203	10 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
350	0	432	10 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
350	3776	1295	12 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
350	5958	800	9 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	5.5 **	16	844	7	1975	1975
350	8483	697	9	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	5.5 **	16	844	7	1975	1975
350	10375	566	9 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975

36J	11725	569	13	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
36J	16341	1001	8 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
36J	18646	1044	12 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1975
40J	24265	1482	11	11	5	ONDULE	RURAL	.0 **	16	1106	7	1975	1975
40J	34302	569	9	11	5	ONDULE	RURAL	20.1 **	16	1106	7	1975	1975
42J	35881	749	12 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	1804	7	1975	1975
42J	52690	637	11 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	1804	7	1975	1975
42J	55101	180	9	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	1804	7	1975	1975
43J	0	415	9	11	4	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	16	1804	7	1975	1975
43J	6322	902	11 -	11	4	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	16	1804	7	1975	1975
32J	9673	534	8	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1976
35J	30888	697	8 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1976
36J	6937	516	9	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1976
35J	11022	675	8	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1977
42J	36642	960	6 -	11	4	ONDULE	RURAL	10.4 **	16	1804	7	1975	1977
32J	22193	702	7 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1978
39J	31009	693	7 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	1151	7	1975	1978
33J	28928	2483	4 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1979
34J	30494	514	8	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	946	7	1975	1979
36J	13253	855	7	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	4.7 **	16	844	7	1975	1980
31J	15672	641	7 -	11	5	MCNTAGNEUX	SEMI-URB.	25.3	16	1397	7	1975	1981
31J	18131	1054	6 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1982
34J	7217	1224	6	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	946	7	1975	1983
32J	29901	610	7 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	57.2	16	1122	7	1975	1984
34J	3066	1153	6 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	946	7	1975	1984
35J	22977	514	8	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	50.0	16	844	7	1975	1984
33J	21524	1173	6	11	5	PLAT	RURAL	50.0	16	1151	7	1975	1984
36J	30829	604	7 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1985
31J	12661	792	6 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1986
36J	1194	1100	6 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	844	7	1975	1986
33J	11966	732	6 -	11	4	MCNTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1975	1987

310	31275	671	6 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1975	1988
310	8855	1118	5	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	.0 **	16	1397	7	1976	1991
330	3115	1117	5	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1976	1991
350	775	952	6	11	4	ONDULE	RURAL	33.7	16	844	7	1977	1991
360	19699	1457	5 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	13.0 **	16	844	7	1975	1991
420	53791	1151	4 -	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	1804	7	1976	1992
310	6106	1084	5 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	29.8	16	1397	7	1980	1993
320	20609	890	5 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	8.9 **	16	1122	7	1977	1994
330	45681	898	5	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	7.3 **	16	1122	7	1977	1994
390	20788	1097	5	11	4	ONDULE	RURAL	50.0	16	1151	7	1981	1994
430	426	1322	4	11	4	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	16	1804	7	1975	1994
360	40787	1594	4 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	4.5 **	16	844	7	1975	1997
320	33761	1225	4	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1984	1999
340	31832	940	5	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	55.0	16	946	7	1985	1999
310	13870	1137	4 -	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	3.0 **	16	1397	7	1985	2000
320	10368	1197	4 -	11	4	MONTAGNEUX	RURAL	.0 **	16	1122	7	1984	2000
330	32605	1392	4	11	5	PLAT	RURAL	50.0	16	1151	7	1975	2000
390	26085	1790	3	11	4	ONDULE	RURAL	50.0	16	1151	7	1984	2000
310	7254	1177	4	11	5	MONTAGNEUX	SEMI-URB.	33.4	16	1397	7	1989	2002
350	34818	1173	4	11	4	ONDULE	RURAL	.0 **	16	844	7	1989	2004

** POURCENTAGE DE VISIBILITE INFÉRIEUR AUX NGRMES ADMISSIBLES

08/09/75

P0011-S10

** MINISTERE DES TRANSPORTS **

** ETUDE DE VISIBILITE **

** TABLEAU DES PENTES CRIT. TRIEES PAR ANNEE DE JUSTIFICATION DE VOIES AUXILIAIRES **

ROUTE: 0138

TRONCON: 94

SECTION	CH. APP. DU DEBUT	LONG. PI.	POURC. INCL.	LARGEUR VOIE ACC.	TERRAIN	MILIEU	% DE VIS. 1500 PI.	% CAM.	JMA	% AUG JMA	ANNEE POUR VOIE DE CAM. C	ANNEE POUR VOIE DE CAM. D
440	436	849	6	11 5	ONDULE	RURAL	19.1 **	16	2303	12	1975	1975
440	12666	699	9 -	11 5	ONDULE	RURAL	.0 **	16	2303	12	1975	1975
440	17640	600	7 -	11 5	ONDULE	RURAL	44.6	16	2303	12	1975	1975
440	25507	882	7	11 5	ONDULE	RURAL	.0 **	16	2303	12	1975	1975
440	40712	550	13 -	11 5	ONDULE	RURAL	.0 **	16	2303	12	1975	1975
450	96	608	15 -	11 5	ONDULE	RURAL	50.0	16	2303	12	1975	1975
460	2095	998	7	11 5	ONDULE	SEMI-URB.	14.0 **	16	2303	12	1975	1975
470	22684	698	6 -	11 6	ONDULE	SEMI-URB.	.0 **	16	2918	12	1975	1975
480	692	1606	5 -	11 6	ONDULE	SEMI-URB.	13.3 **	16	2918	12	1975	1975
440	18748	1480	4	11 5	ONDULE	RURAL	40.0	16	2303	12	1975	1981

** POURCENTAGE DE VISIBILITE INFERIEUR AUX NORMES ADMISSIBLES

INVENTAIRE DES PONTS

<u>RIVIERE</u>	<u>V. CH. X LONG.</u>	<u>SECTION INVENTAIRE</u>	<u>ANNEE</u>	<u>RENOVATION</u>
Aux Anglais	30' X 189.3	0138 - 93 - 310	1959	
Mistassini	30' X 220'	0138 - 93 - 320	1964	
Franquelin	30.3 X 300.5	0138 - 93 - 320	1960 (36' X 330')	1981
Godbout	30' X 269.6	0138 - 93 - 340	1960	
Trinité	30.1 X 160'	0138 - 93 - 370	1962	
Petite Trinité	30' X 175'	0138 - 93 - 380	1960	
Grand Calumet	30' X 160'	0138 - 93 - 390	1961	
Petit Calumet	30.1 X 50'	0138 - 93 - 390	1961	
Pentecôte	26' X 600'	0138 - 93 - 400	1957 (36')	1981
Riverin	24.2 X 200'	0138 - 93 - 400	1956 (44' X 220')	1981
Vachon	30' X 63.2	0138 - 93 - 420	1962 (44' X 90')	1980
Aux Rochers	24' X 127.9	0138 - 94 - 440	1954 (52')	1977
Dominique	24.1 X 102.8	0138 - 94 - 440	1954 (52')	1977
Viaduc - Chemin Rayonier Québec Inc.	60' X ?	0138 - 94 - 440		
Viaduc - Chemin Fer Québec Cartier	60' X ?	0138 - 94 - 440		
Brochu	30.2 X 367.6	0138 - 94 - 450	1961 (44' X 600')	1976
Ste-Marguerite	24.1 X 449'	0138 - 94 - 450	1952	
Hall	56' X 95'	0138 - 94 - 470		1975
* Des Rapides	30' X 150'	0138 - 94 - 490	1959 (60')	
Aux Foins	54' X 113'	0138 - 94 - 490		1975
Du Poste	30' X 130'	0138 - 94 - 500	1960	
Du Poste	30' X 130'	0138 - 94 - 500		1975
Viaduc - Q.N.S. + L.R.	52' X ?	0138 - 94 - 510		

* Viaduc - Chemin de Fer Arnaud
Railways Company

DESCRIPTION DES TRAVAUX À REALISER

SECTION : 0138 - 93 - 310 (Baie Comeau, ville)
 LONGUEUR : 9.80 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 5,026,000.00

Le premier mille de cette section sera relocalisé tandis que les autres seront réaménagés dans l'axe actuel en section type rurale à 2 voies, 24' de pavage avec 10' d'accotement de chaque côté; des voies auxiliaires seront implantées au besoin.

Remarquez bien, à partir du 5ième mille (Rivière Aux Anglais) les accotements sont diminués à 6'.

La mise en place de drain perforé minimisera les coupes de roc tout en assurant un bon égouttement.

Un belvédère surplombant le lac Low sera réaménagé au nord de la route, tandis qu'au sud, nous préconisons construire une halte routière au dessus de l'Anse St-Pancrace.

Voie auxiliaire au nord en direction-ouest, longueur 1.6 mille et au sud en direction-est, 2.4 milles.

SECTION : 0138 - 93 - 320 (Canton Bourdon)
 LONGUEUR : 9.09 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 5,835,000.00

Dans ce secteur, les travaux à réaliser sont en général identiques au précédent sauf que nous proposons une section type urbaine depuis le haut de la côte à l'ouest du village de Franquelin et ce, jusqu'à la rivière sise à l'est de l'agglomération.

Un nouveau pont sera construit pour enjamber la rivière Franquelin.

Voie auxiliaire au nord en direction-ouest, longueur 4.0 milles et au sud en direction-est, 1.5 mille. Section urbaine à 2 voies, 0.5 mille.

SECTION : 0138 - 93 - 330 (Canton Franquelin)
 LONGUEUR : 12.07 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 3,645,000.00

Dans le 1er mille de cette section, il y aura une voie pour camion et l'implantation d'une halte routière en remplacement du belvédère existant, situé quelque centaines de pieds au sud-est du pont Franquelin.

Le 2ième mille sera réaménagé dans l'axe existant tandis que les 3ième et 4ième milles seront relocalisés (Lac à la Ligne) et dans le 5ième la voie lente, venant du Havre St-Nicolas, sera allongée.

Le tronçon construit à Havre St-Nicolas mesure 1.63 mille et de là pour terminer la section, le réaménagement sera fait en élargissant l'assiette actuelle.

Voie auxiliaire au nord direction-ouest, longueur 2.7 milles et au sud en direction-est, 1.7 milles.

SECTION : 0138 - 93 - 340 (Canton Demonts)

LONGUEUR : 6.23 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 2,142,000.00

Dans cette section sise de part et d'autre de la rivière Godbout, il y aura des voies auxiliaires et la plateforme sera élargie depuis la géométrie existante. Là où il y a coupe de roc nos préconisons l'installation de drain perforé.

Voie auxiliaire au nord en direction-ouest, longueur 1.3 mille et au sud en direction-est, 3.0 milles.

SECTION : 0138 - 93 - 350 (Canton Demonts)

LONGUEUR : 7.65 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 3,264,000.00

Dans cette section le réaménagement devrait être semblable à la section précédente.

Voie auxiliaire au nord en direction-ouest, longueur 2.0 milles et au sud en direction-est, 2.7 milles.

SECTION : 0138 - 93 - 360 (Canton Demonts)

LONGUEUR : 9.24 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 2,652,000.00

Cette section est identique à la précédente.

Voie auxiliaire au nord en direction-ouest, longueur 2.2 milles et au sud en direction-est, 1.5 mille.

SECTION : 0138 - 93 - 370 (Baie Trinité, village)
 LONGUEUR : 4.98 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 1,440,000.00

Le premier mille et les trois derniers, seront aménagés depuis la géométrie existante et le deuxième mille comportera une section urbaine, 44' de pavage entre chaînes et la halte routière sise à l'est de l'église sera réaménagée.

Section urbaine à 2 voies, 1 mille.

N.B. La section rurale passe de 6' - 24' - 6' @ 8' - 24' - 8' au 3ième mille.

SECTION : 0138 - 93 - 380 (Saguay Canton)
 LONGUEUR : 10.08 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 1,808,000.00

La majeure partie de ce tronçon sera élargie à même le terrain adjacent et l'emprise sera portée à 120' sauf au 4ième mille qui sera en section urbaine de 44' au pavage entre chaîne dans 120' d'emprise pour l'agglomération des Ilets Caribous.

Section urbaine à 2 voies, 1 mille.

SECTION : 0138 - 93 - 390 (Cannon Canton)
 LONGUEUR : 8.34 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 1,418,000.00

Cette section est identique à la précédente et les mêmes recommandations prévalent, de plus la halte routière sise 1 mille à l'est de l'église de Pointe Aux Anglais sera améliorée à un coût de \$ 25,000.00.

SECTION : 0138 - 93 - 400 @ 410 (Fitzpatrick Canton)
 LONGUEUR : 11.73 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 3,227,000.00

Les 5 premiers milles de ce tronçon ainsi que les 5 derniers, sont semblables à ceux de la section précédente, cependant dans le 6ième mille il y aura une voie lente pour camions et le 7ième mille sera relocalisé et un nouveau pont enjambrera la Rivière Riverin tandis que le pont sur la Rivière Pentecôte sera porté de 26' à 36' de voie charrière.

Voie auxiliaire au sud en direction-est, longueur 1.6 mille.

N.B. Dans le 6ième mille, les accotements passent de 8' à 10'.

SECTION : 0138 - 93 - 420 (Grenier Canton)
 LONGUEUR : 10.47 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 2,694,000.00

Les travaux à réaliser consistent à élargir la plateforme actuelle en empiétant de chaque côté et il y aura des voies lentes au 8ième et au 10ième mille.

La côte Vachon sera redressée à même la montagne et un nouveau pont sera construit aux environs de l'actuel.

Voie auxiliaire au nord en direction-ouest, longueur 1.8 mille.

SECTION : 0138 - 93 - 430 (Port Cartier ville, partie-est)
 LONGUEUR : 6.62 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 2,322,000.00

Dans le premier mille il y aura une voie auxiliaire en direction-est, ainsi la route sera élargie et redressée en coupant les écarts de glaise et il en est de même pour les trois milles suivants.

Les 2.6 milles qui terminent cette section, seront en contournement des futurs développements de Port Cartier ville, partie-est et l'emprise sera de 150'.

Une section urbaine à 4 voies contiguës sera implantée depuis la Rivière-aux-Rochers jusqu'à 0.6 mille vers l'ouest.

Voie auxiliaire au sud en direction-est, longueur
1.2 mille.

N.B. Les plans du contournement sont présentement en préparation.

SECTION : 0138 - 94 - 440 (Port Cartier ville, partie-ouest)
LONGUEUR : 7.90 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 7,700,000.00

Les deux premiers milles de ce tronçon seront en section urbaine à 4 voies contiguës, les ponts sur les rivières Aux Rochers et Dominique seront portés à 52' de voie carrossable, des ponts d'étagement seront érigés au-dessus du Chemin Forestier de Rayonier Québec Inc. et du Chemin de Fer de la Cie Minière Québec Cartier, un ponceau de dimensions importantes sera construit au-dessus de la Conduite d'Eau alimentant le moulin Rayonier.

N.B. Les plans et devis sont présentement en préparation pour ce projet de 2.36 milles, qui sera réalisé en partie à l'intérieur de l'emprise existante.

Les cinq derniers milles de cette section seront réaménagés depuis l'assiette actuelle, la chaussée aura un pavage de 24'; les accotements seront de 10' et les pentes aux fossés ainsi que ces derniers seront construits de façon à pouvoir recevoir une plateforme de 48' pavés bordés d'accotements de 8' lorsque les besoins de la circulation le justifieront; l'emprise sera de 200'.

SECTION : 0138 - 94 - 450 (Leneuf Canton) Galix
LONGUEUR : 10.52 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 8,000,000.00

Les travaux recommandés sont identiques aux derniers milles de la section précédente et un nouveau pont enjambrera la Rivière Brochu. Ce pont aura 44' de voie carrossable mais il est conçu pour être facilement élargi à 4 voies.

N.B. Pour les 16 derniers milles traités, les plans et devis sont terminés.

SECTION : 0138 - 94 - 460 @ 470 (Sept-Iles, cité)
 LONGUEUR : 7.42 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 1,000,000.00

Ce tronçon est présentement en construction, la majeure partie a été relocalisée, la géométrie est semblable à la section précédente et le nouveau pont sur la Rivière Hall a 56' de voie chartière.

Le coût ci-haut indiqué est pour le parachèvement.

SECTION : 0138 - 94 - 480 (Sept-Iles, cité)
 LONGUEUR : 5.49 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 1,030,000.00

Tout comme dans les deux sections précédentes, la construction de ce secteur est à parachever au coût de \$1,000,000.00 auquel il faut ajouter \$30,000.00 pour la réalisation d'une halte routière au mille quatre remplaçant ainsi l'ancienne halte de la Rivière Hall.

SECTION : 0138 - 94 - 490 @ 500 (Sept-Iles, cité)
 LONGUEUR : 10.46 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 2,143,000.00

Les trois premiers milles font partie du contrat précité tandis que dans les mille quatre et cinq il reste \$1,000,000.00 à investir pour terminer le réaménagement en cours.

Les trois milles suivants sont déjà aménagés (Baie des Sept-Iles, partie-est et Boulevard Laure à 4 voies divisées) et les 2.5 milles terminant ce tronçon sont recommandés à 4 voies contiguës, en section urbaine dans l'emprise existante. Le pont de la Rivière-aux-Foins est à 4 voies et à la Rivière du Poste le pont est jumelé.

SECTION : 0138 - 94 - 510 @ 530 (Sept-Iles, Ville Degrasse
et Maliotenam)

LONGUEUR : 5.12 milles. COÛT DE CONSTRUCTION : \$ 2.559,000.00

Pour les 4.5 premiers milles le réaménagement dans l'axe actuel sera en section urbaine, à 4 voies contiguës dans l'emprise existante et un pont d'étagement sera érigé au-dessus du passage à niveau de Q.N.S. + L.R. et une halte routière sera implantée dans le 3ième mille, face à l'Aéroport.

SECTION : 0138 - 94 - 540 (Moisie)

LONGUEUR : 8.14 milles.

Dans toute cette section ainsi que pour 0.6 mille du tronçon précédent la route est bonne et la géométrie actuelle répond aux besoins présents et anticipés.

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 93-310										
1	10-10	24	173,000				300,000	120'		473,000.00
2	10-10	24 48,000	258,000	80,000	10,000	32,000	13,000	120'		441,000.00
3	6-10	36 72,000	200,000		20,000	5,000	13,000	120'		310,000.00
4	6-4	24 22,000 4,000	180,000	160,000	20,000	5,000		120'		391,000.00
5	6-4 10,000	36 22,000 28,000	605,000			32,000		120'		697,000.00
6	6-4 10,000	36 22,000 28,000	605,000			32,000		120'		697,000.00
7	6-4 10,000	36 22,000 28,000	586,000			32,000		120'		678,000.00
8	6-6	24 22,000 4,000	318,000			32,000		120'		376,000.00
9	4-6 10,000	36 22,000 28,000	356,000	128,000		32,000		120'		576,000.00
9.80	6-6	24 18,000 3,000	320,000			26,000		120'	Halte Routière 20,000	387,000.00
TOTAL	433,000.00		3,969,000.00		278,000.00		326,000.00		20,000.00	5,026,000.00

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSES	PONCEAUX				
SECTION 93-320										
1	4-6	36 22,000 28,000	641,000	80,000		32,000		120'		803,000.00
2	4-6	36 22,000 28,000	641,000	80,000		32,000		120'		803,000.00
3	6-6	24 22,000 4,000	275,000	80,000		32,000		120'		413,000.00
4	6-6	24 22,000 4,000	412,000	113,000		32,000		120'		583,000.00
5	6-4	36 40,000	616,000	80,000		32,000		120'		768,000.00
6	4-6	36 10,000 40,000	591,000	80,000		32,000		120'		753,000.00
7	6-4	36 22,000 28,000	255,000		20,000	5,000		120'		330,000.00
8	6-6	24 22,000 4,000	142,000		20,000	5,000		120'		193,000.00
9	Section Urbaine	44					530,000	Existante	640,000	1,170,000.00
9.09	6-6	24 2,000	14,000		2,000	1,000		120'		19,000.00
TOTAL		320,000.00	4,100,000.00		245,000.00		530,000.00		600,000.00	5,835,000.00

EVALUATION DE LA ROUTE ET RECOMMANDATIONS

ROUTE 138 EXISTANTE	PLATEFORME		ALIGNEMENT		ENVIRONNEMENT		ETAT DE LA CHAUSSEE	EMPRISE	PONT	REFER. PLAN
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	TERRAIN	MILIEU				
SECTION 93-330										
1	4-4	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		281-1S
2	2-2	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
3	2-2	22	Faible	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
4	2-2	22	Faible	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
5	2-2	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
6	6-10	36	Tun	nel						
7	6-10	36	Havre	St-Nicolas						
8	2-2	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
9	2-2	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
10	2-2	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
11	2-2	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Faible	100'		
12.07	2-2	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Bon	100'		281-1S

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 93-330										
1	6-4 10,000	36 72,000	310,000		20,000	5,000	10,000	120'	Halte Routière 20,000	447,000.00
2	6-6	24 48,000	162,000		20,000	5,000	10,000	120'		245,000.00
3	6-6	24	62,000				300,000	120'		362,000.00
4	6-4	36 72,000	253,000			32,000	300,000	120'		657,000.00
5	4-6	36 72,000	480,000			32,000	10,000	120'		594,000.00
6	6-10	36		Tun nel						
7	6-10	36		Havre St- Nicolas						
8	6-6	24 48,000	162,000		20,000	5,000	10,000	120'		245,000.00
9	6-6	24 48,000	162,000		20,000	5,000	10,000	120'		245,000.00
10	6-6	24 48,000	334,000	72,000		32,000	10,000	120'		486,000.00
11	6-6	24 48,000	115,000		20,000	5,000	10,000	120'		198,000.00
12.07	6-6	24 22,000 4,000	115,000		20,000	5,000				166,000.00
TOTAL		482,000.00	2,227,000.00		246,000.00		670,000.00		20,000.00	3,645,000.00

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 93-360										
1	6-6	24 48,000	142,000	43,000	20,000	5,000	10,000	120'		268,000.00
2	6-4	36 72,000	273,000	70,000	20,000	5,000	10,000	120'		450,000.00
3	4-6	36 72,000	236,000		20,000	5,000	10,000	120'		343,000.00
4	6-6	24 48,000	110,000	40,000	20,000	5,000	10,000	120'		233,000.00
5	6-6	24 48,000	110,000	40,000	20,000	5,000	10,000	120'		233,000.00
6	6-6	24 48,000	111,000	40,000	20,000	5,000	10,000	120'		234,000.00
7	6-6	24 48,000	110,000	40,000	20,000	5,000	10,000	120'		233,000.00
8	4-6	36 72,000	219,000		20,000	5,000	10,000	120'		326,000.00
9	6-6	24 48,000	111,000		20,000	5,000	10,000	120'		194,000.00
9.24	6-6	24 12,000	28,000		5,000	1,000	2,000	120'		48,000.00
TOTAL		516,000.00	1,723,000.00		231,000.00		92,000.00			2,562,000.00

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 93-380										
1	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
2	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
3	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
4	0-0	44 Section Urbaine					400,000	100'		400,000.00
5	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
6	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
7	8-8	24 48,000	100,000		20,000	5,000	12,000	120'		185,000.00
8	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
9	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
10	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
10.08	8-8	24 3,000	10,000		2,000					15,000.00
TOTAL		259,000.00	910,000.00		227,000.00		412,000.00			1,808,000.00

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 93-390										
1	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
2	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
3	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
4	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'	Halte Routière 25,000	176,000.00
5	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.00
6	8-8	24 48,000	100,000		20,000	5,000	12,000	120'		185,000.00
7	8-8	24 48,000	100,000		20,000	5,000	12,000	120'		185,000.00
8	8-8	24 48,000	100,000		20,000	5,000	12,000	120'		185,000.00
8.34	8-8	24 19,000	35,000		7,000	1,700	5,000	120'		83,000.00
TOTAL		293,000.00	835,000.00		224,000.00		41,000.00		25,000.00	1,418,000.00

EVALUATION DE LA ROUTE ET RECOMMANDATIONS

ROUTE 138 EXISTANTE	PLATEFORME		ALIGNEMENT		ENVIRONNEMENT		ETAT DE LA CHAUSSEE	EMPRISE	PONT	REFER PLAN
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	TERRAIN	MILIEU				
SECTION 93-400										
1	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		289-1S
2	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
3	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
4	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
5	4-4	22	Bon	Bon	Montagneux	Rural	Bon	100'	Rivière Pentecôte 26' X 600'	
6	4-4	22	Bon	Bon	Plat	S-Urbain	Bon	100'		
7	4-4	22	Bon	Bon	Ondulé	Rural	Mauvais	100'	Rivière Riverin 24.2 X 200'	
8	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
9	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
10	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
10.95	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
93-410 0.78	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		289-1S

ROUTE #138 RECOMMENDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	FOND	TOTAL
	ACC.	M.	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 93-400										
1	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.
2	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.
3	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.
4	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000		120'		151,000.
5	8-8	24 22,000 4,000	100,000		20,000	5,000			300,000	451,000.
6	10-6	36 22,000 28,000	220,000	100,000	20,000	5,000		120'		395,000.
7	10-10	24		60,000			300,000	120'	500,000	860,000.
8	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
9	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
10	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
10.95	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
93-410 0.78	10-10	24 18,000 3,000	112,000		16,000	4,000				153,000.
TOTAL		305,000.00	1,552,000.00		270,000.00		300,000.00		800,000.00	3,227,000.00

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION: 93-420										
1	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
2	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
3	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
4	10-10	24 48,000	140,000		20,000	5,000	12,000	120'		225,000.
5	10-10	24 48,000	140,000		20,000	5,000	12,000	120'		225,000.
6	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
7	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
8	6-10	36 22,000 28,000	220,000		20,000	5,000		120'		295,000.
9	10-10	24 22,000 4,000	140,000		20,000	5,000		120'		191,000.
10	6-10 16,000	36 22,000 28,000	278,000		20,000	5,000		120'		369,000.
10.47	6-10 8,000	36 11,000 14,000	175,000			16,000			210,000	434,000.
										39
TOTAL	401,000.00		1,793,000.00		266,000.00		24,000.00		210,000.00	2,694,000.

EVALUATION DE LA ROUTE ET RECOMMANDATIONS

ROUTE 138 EXISTANTE	PLATEFORME		ALIGNEMENT		ENVIRONNEMENT		ETAT DE LA CHAUSSEE	EMPRISE	PONT	REFE PLAN
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	TERRAIN	MILIEU				
SECTION 94-450										
1	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		2-B-2
2	4-4	22	Faible	Bon	Plat	S.-Urbain	Bon	100'	Rivière Brochu 30.2 X 367.6	
3	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
4	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
5	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
6	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
7	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
8	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
9	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Bon	100'		
10	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Rural	Moyen	100'		
10.52	4-4	22	Bon	Moyen	Montagneux	Rural	Moyen	100'	Pont-Barrage Ste-Marguerite 24.1 X 449'	2-B-26

ROUTE #138 RECOMMENDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION: 94-450										
1	10-10	24	En préparation					200'		
2								200'	1,400,000	1,400,000
3								200'		
4								200'		
5								200'		
6								200'		
7								200'		
8								200'		
9								200'		
10								200'		
10.52							6,600,000			6,600,000.
										42
TOTAL							6,600,000.00			8,000,000.

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 94-460										
1	10-10	24		En construction				200'		
2				En construction				200'		
2.64				En construction				200'		
94-470										
1				En construction				200'		
2				En construction				200'		
3				En construction				200'		
4				En construction				200'		
4.78				En construction			1,000,000.	200'		1,000,000.00
TOTAL							1,000,000.00			1,000,000.00

EVALUATION DE LA ROUTE ET RECOMMANDATIONS

ROUTE 138 EXISTANTE	PLATEFORME		ALIGNEMENT		ENVIRONNEMENT		ETAT DE LA CHAUSSEE	EMPRISE	FONT	REFE PLAN
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	TERRAIN	MILIEU				
SECTION 94-490										
1	4-4	22	Faible	Bon	Plat	Rural	Moyen	100'		14-C-1
2	4-4	22	Faible	Bon	Plat	Rural	Moyen	100'		14-C-4
3	4-4	22	Faible	Bon	Plat	Rural	Moyen	100'		10-26D
4	4-4	22	Faible	Bon	Plat	Urbain	Faible	100'	Rivière-aux- Foins 54' x 113'	
5	4-4	22	Faible	Bon	Plat	Urbain	Faible	100'		10-26D
5.52	4-4	22	Bon	Bon	Plat	Urbain	Faible	100'		
94-500										
1	4 voies	divisées	Construit			Urbain	Bon	96'	Rivière du Poste 30' X 130' 30' X 130'	
2	4 voies	divisées	Construit			Urbain	Bon	96'		
3	6-6	22				Rural	Bon	100'		
4	6-6	22				Rural	Bon	100'		
4.94	6-6	22				Rural	Bon	100'		

ROUTE #138 RECOMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 94-490										
1	10-10	24	En construction					200'		
2	10-10	24	En construction					200'		
3	10-10	24	En construction					200'		
3.23	4 voies									
4	Urbaines		En construction					100'		
5	4 voies									
	Urbaines		En construction					100'		
5.52	4 voies									
	Urbaines		En construction				1,000,000	100'		1,000,000.00
94-500										
1	4 voies	Urbaines								
	Divisées		Construit					96'		
2			Construit					96'		
2.40	4 voies	52								
3	Urbaines						270,000	100'		270,000.00
4	4 voies	52								
	Urbaines						450,000	100'		450,000.00
4.94	4 voies	52								
	Urbaines						423,000	100'		423,000.00
TOTAL							2,143,000.00			2,143,000.00

DATE #138 COMMANDEMENTS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 94-510	4 voies	52								
	Urbaines									
1	4 voies	52					450,000	100'	500,000	950,000.00
	Urbaines									
2	4 voies	52					450,000	100'		450,000.00
	Urbaines									
3	4 voies	52					450,000	100'	Halte routiè- re 25,000	475,000.00
	Urbaines									
4	4 voies	52					450,000	100'		450,000.00
	Urbaines									
4.02	4 voies	52						100'		
	Urbaines									
94-520										
0.50	4 voies	52					234,000	100'		234,000.00
	Urbaines									
94-530										
0.60			Tronçon à conserver intact							
										46
TOTAL									525,000.00	2,559,000.00

ROUTE #138 COMMANDATIONS	PLATEFORME		CORRECTION		DRAINAGE		RECHARGEMENT RELOCALISATION	EMPRISE MINIMUM	PONT	TOTAL
	ACC.	PAVAGE	HORIZONTAL	VERTICAL	FOSSES	PONCEAUX				
SECTION 94-540										
1	6-6	22	Tronçon à conserver intact					100'		
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
8.14										
TOTAL										

CALENDRIER DE REALISATION

1976

Demande de cartes topographiques entre Baie Comeau et Baie Trinité ainsi que de la Côte Vachon à Port Cartier.

Terminaison des travaux de réfection dans la Baie des Sept-Iles au coût de \$1,000,000.00, section inventaire 0138-94-490, de même un montant de \$2,030,000.00 suffira pour parachever le contrat de Galix à Baie des Sept-Iles, sections 0138-94-460 à 490.

Parachèvement des plans et devis et de l'expropriation pour le projet de contournement de Sept-Iles, sections inventaires 0138-94-490 à 540.

Préparation des plans et devis ainsi que la libération du corridor de contournement à Port Cartier ville, partie ouest, section 0138-93-430.

Terminaison des plans définitifs pour le réaménagement à 4 voies contiguës, en section urbaine, à Port Cartier ville, partie est, dans la section inventaire 0138-94-440; l'expropriation sera faite dans cette même période.

En cette année débutera le contrat de Port Cartier à Galix, sections inventaires 0138-94-440 à 450 et une forte partie des expropriations sera entamée.

Préparation des plans et expropriation des terrains pour l'étagement du passage à niveau dans le projet de Sept-Iles à Maliotenam, sections inventaires 0138-94-500 à 520.

1977

Construction du contournement de Port Cartier ville, partie ouest, au coût de \$1,000,000.00.

Investissement de \$3,000,000.00 dans la construction à Port Cartier ville, partie est.

Continuation du contrat de Port Cartier à Galix et terminaison des expropriations.

1978

Parachèvement des travaux dans Port Cartier ville, partie est.

Prolongement de la construction de Port Cartier à Galix.

1979

Terminaison du contrat de Port Cartier à Galix.

Construction du pont d'étagement et des approches pour l'élimination du passage à niveau de Q.N.S. & L.R. à Sept-Iles, sections inventaires 0138-94-500 à 520.

Préparation des plans et devis ainsi que l'expropriation sur le projet de réaménagement, Route 389 à Rivière-aux-Anglais, section 0138-93-310.

Préparation des plans et expropriation sur le tronçon Lac Rat Musqué à Route du Phare de Pointe des Monts, sections inventaires 0138-93-350 à 360.

Confection des plans définitifs, l'expropriation et la mise en chantier des sections inventaires 0138-93-420 à 430, Côte Vachon à Port Cartier.

1980

Terminaison du réaménagement à 4 voies contiguës du secteur Sept-Iles à Maliotenam.

Construction du tronçon depuis la Route 389 jusqu'à la Rivière-aux-Anglais.

Mise en chantier du contrat du Rat Musqué à Route du Phare pour un déboursé de \$3,000,000.00.

Parachèvement des travaux de la Côte Vachon à Port Cartier.

Préparation des plans et expropriation des emprises dans le projet Havre St-Nicolas à Lac Rat Musqué, sections inventaires 0138-93-330 à 340.

Confection des plans définitifs et achat des terrains nécessaires à l'aménagement de la section 0138-93-400, Rivière Pentecôte à Rivière Riverin.

Préparation des plans et libération du corridor dans le projet de Rivière-aux-Anglais à Anse St-Pancrease, section inventaire 0138-93-310.

Confection des plans définitifs et expropriation dans la section inventaire 0138-93-320, Anse St-Pancrease à Franquelin.

Préparation des plans et devis ainsi que l'acquisition des terrains pour le contrat du Village Franquelin à Havre St-Nicolas, section 0138-93-320 à 330.

1981

Mise en chantier des travaux de terrassement dans le

contournement de Sept-Iles, 0138-94-490 à 540.

Parachèvement du contrat de Lac Rat Musqué à Route du Phare.

Début de la construction dans le secteur de Havre St-Nicolas à Lac Rat Musqué.

Construction du tronçon de Rivière Pentecôte à Rivière Riverin.

Commencement des travaux depuis Rivière-aux-Anglais à Anse St-Pancrease.

Mise en chantier des travaux du contrat, Village Franquelin à Havre St-Nicolas.

Préparation des plans et devis, expropriation et amorce des travaux de réaménagement depuis la Route du Phare jusqu'au Cimetière de Baie Trinité, sections 0138-93-360 à 370.

Confection des plans définitifs, libération des emprises et mise en marche de la reconstruction du tronçon de Cimetière Baie Trinité à Rivière Pentecôte, sections inventaires 0138-93-380 à 400.

Préparation des plans et devis, expropriation et commencement des travaux de réaménagement depuis la Rivière Riverin à la Côte Vachon, sections inventaires 0138-93-400 à 420.

1982

Prolongement des travaux de construction dans le contournement de Sept-Iles.

Terminaison du contrat de Havre St-Nicolas à Lac Rat Musqué.

Parachèvement de la construction entre Rivière-aux-Anglais et Anse St-Pancrease.

Terminaison des travaux depuis Anse St-Pancrease jusqu'à Franquelin.

Conclusion du réaménagement à partir du Village Franquelin pour rejoindre Havre St-Nicolas.

Parachèvement du contrat de Route du Phare à Cimetière de Baie Trinité.

Continuation de la construction dans le secteur, Cimetière Baie Trinité à Rivière Pentecôte.

Terminaison du réaménagement dans le tronçon, Rivière Riverin à Côte Vachon.

1983

Parachèvement du contournement de Sept-Iles.

Terminaison du réaménagement dans les sections inventaires 0138-93-380 à 400, Cimetière Baie Trinité à Rivière Pentecôte.

QUINQUENNALINVESTISSEMENT ANNUEL1976

Génie	=	\$ 900,000.00
Expropriation	=	580,000.00
Construction	=	6,030,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 7,510,000.00

1977

Génie	=	\$ 530,000.00
Expropriation	=	50,000.00
Construction	=	7,000,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 7,580,000.00

1978

Génie	=	\$ 414,000.00
Expropriation	=	
Construction	=	4,700,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 5,114,000.00

1979

Génie	=	\$ 709,000.00
Expropriation	=	201,000.00
Construction	=	4,000,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 4,910,000.00

1980

Génie	=	\$ 1,422,000.00
Expropriation	=	337,000.00
Construction	=	8,442,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 10,201,000.00

INVESTISSEMENT ULTERIEUR, ANNUEL1981

Génie	=	\$ 1,664,000.00
Expropriation	=	217,000.00
Construction	=	16,890,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 18,771,000.00

1982

Génie	=	\$ 1,116,000.00
Expropriation	=	
Construction	=	13,923,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 15,039,000.00

1983

Génie	=	\$ 230,000.00
Expropriation	=	
Construction	=	2,880,000.00
		<hr/>
	TOTAL	\$ 3,110,000.00

Quinquennal	1976 - 80	inclus	\$ 35,315,000.00
Ultérieur	1981 - 83	inclus	\$ 36,920,000.00

GRAND TOTAL	1976 - 83	inclus	\$ 72,235,000.00
-------------	-----------	--------	------------------

ENDROIT - SECTION	COURBES S-STANDARDS	PENTES CRITIQUES	FONDATION DRAINAGE	GEOMETRIE PLATEFORME	CIRCULATION J.M.A.	COÛT DE CONSTRUCTION	LONGUEUR EN MILLES	MOYENNE AU MILLE	ANNEES DE REALISATION
Route #389 @ Rivière Aux Anglais 0138-93-310				5'-22'-5'	1,900	\$ 1,615	4.00	\$ 404	1979-80
Rivière Aux Anglais @ Anse St-Pancrace 0138-93-310				2'-22'-2'	1,200	3,411	5.80	588	1980-82
Anse St-Pancrace @ Franquelin 0138-93-320				2'-22'-2'	1,200	4,646	8.00	581	1980-82
Village Franquelin @ Havre St-Nicolas 0138-93-320 @ 330				2'-22'-2'	1,200	3,494	6.09	573	1980-82
Havre St-Nicolas @ Lac Rât Musqué 0138-93-330 @ 340 (Godbout)				2'-22'-2'	900	3,482	11.67	300	1980-82
Rât Musqué @ Route du Phare de Pointe des Monts 0138-93-350 @ 360				2'-22'-2'	900	5,584	15.65	357	1979-81
Route du Phare @ Cimetière de Baie Trinité 0138-93-360 @ 370				2'-22'-2'	1,250	1,682	6.22	270	1981-82
Cimetière Baie Trinité @ Rivière Pentecôte 0138-93-380 @ 400				4'-22'-4'	1,250	3,830	22.42	170	1981-83
Rivière Pentecôte @ Rivière Riverin 0138-93-400				4'-22'-4'	1,200	1,706	3.00	567	1980-81
Rivière Riverin @ Côte Vachon 0138-93-400 @ 420				4'-22'-4'	1,900	2,808	13.73	205	1981-82
Côte Vachon @ Port Cartier 0138-94-420 @ 430				4'-22'-4'	2,400	2,125	5.47	388	1979-80
Contournement de Port Cartier, Partie-Ouest 0138-93-430				4'-22'-4'	3,200	1,000	2.62	382	1976-77
Port Cartier Ville, Partie-Est 0138-93-440				4'-22'-4'	3,800	4,700	2.36	1,990	1976-78
Port-Cartier @ Galix 0138-94-440 @ 450				4'-22'-4'	2,400	11,000	15.86	693	1976-79
Galix @ Baie des Sept Iles 0138-94-460 @ 490				4'-22'-4'	2,400	2,030	16.14	380	1976
Baie des Sept Iles 0138-94-490				4'-22'-4'	3,400	1,000	1.75	900	1976
Sept-Iles @ Maliotenam 0138-93-500 @ 520				6'-22'-6'	3,550	3,702	7.06	524	1976-80
Contournement de Sept-Iles 0138-94-490 @ 540						6,050	11.50	526	1976-83
TOTAL						\$ 60,835.00	159.34	\$ 381,800.00	

RESUME

<u>SECTION</u>	<u>LONGUEUR</u>	<u>GENIE</u>	<u>EXPROPRIATION</u>	<u>CONSTRUCTION</u>	<u>TOTAL</u>
0138 - 93 - 310	4.00	\$ 194	\$ 40	\$ 1,615	\$ 1,849
0138 - 93 - 310	5.80	407	6	3,411	3,824
0138 - 93 - 320	8.00	557	8	4,646	5,211
*0138 - 93 - 320 @ 330	6.09	417	61	3,494	3,972
0138 - 93 - 330 @ 340	11.67	417	112	3,482	4,011
0138 - 93 - 350 @ 360	15.65	670	16	5,584	6,270
0138 - 93 - 360 @ 370	6.22	200	105	1,682	1,987
0138 - 93 - 380 @ 400	22.42	457	70	3,380	4,357
0138 - 93 - 400	3.00	200	150	1,706	2,056
0138 - 93 - 400 @ 420	13.73	317	42	2,808	3,167
0138 - 93 - 420 @ 430	5.47	255	15	2,125	2,395
0138 - 93 - 430	2.62	120	30	1,000	1,150
0138 - 94 - 440	2.36	564	120	4,700	5,384
*0138 - 94 - 440 @ 450	15.86	900	200	11,000	12,100
*0138 - 94 - 500 @ 520	7.06	420	170	3,720	4,292
* SOUS-TOTAL	129.95	\$6,095	\$1,145	\$54,785	\$62,025

CONTOURNEMENT DE SEPT-ILES

0138 - 94 - 490 @ 500	11.50	650	200	6,050	6,900
<u>TRONCONS EN CONSTRUCTION</u>					
0138 - 94 - 460 @ 490	16.14	160	40	2,030	2,230
0138 - 94 - 490	1.75	80		1,000	1,080
TOTAL	159.34	\$6,985	\$1,385	\$63,865	\$72,235

TRONCONS AMENAGES

*0138 - 93 - 330	1.63	Havre St-Nicolas (Tunnel)			
*0138 - 94 - 450	0.20	Barrage Ste-Marguerite			
*0138 - 94 - 490 @ 500	2.94	Boul. Laure, Sept-Iles			
*0138 - 94 - 530 @ 540	8.74	Maliotenam à Rivière Moisie			
	172.85				\$72,235

GEOMETRIE

Route en section type rurale à 2 voies	112.85 milles
Route en section urbaine à 2 voies	3.00 milles
Route en section urbaine à 4 voies	12.8 milles
Route en section urbaine à 4 voies divisées	1.7 milles
Route en voie auxiliaire côté nord, direction ouest	15.0 milles
Route en voie auxiliaire côté sud, direction est	16.0 milles
	161.35 milles
Moins Route réaménagée à date	13.51 milles
	147.84 milles
Plus Contournement de Sept-Iles	11.50 milles
	159.34 milles

<u>Montant anticipé</u>	\$ 72,235,000.00
<u>Moyenne au mille</u>	\$ 453,340.00

