

RAPPORT D'ÉTUDE

AUTOROUTE 5 - ROUTE 105

Amélioration du lien routier
entre Tenaga et Grand-Remous

Stratégie de réalisation

Ministère des
Transports

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

CANQ
TR
GE
PR
141



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

457 402

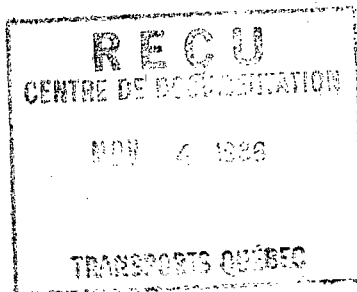
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
230, RUE D'ARNAULT
QUÉBEC, (QUÉBEC)
G1K 5E1

AUTOROUTE 5 - ROUTE 105

Amélioration du lien routier
entre Tenaga et Grand-Remous

Stratégie de réalisation

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9



CANQ
TR
GE
PR
141

Ministère des Transports
Québec, juin 1985

Direction générale du Génie
Division de la planification
du réseau routier

AUTOROUTE 5 - ROUTE 105

Amélioration du lien routier entre Tenaga et Grand-Remous

1.0 ETAT DE LA SITUATION

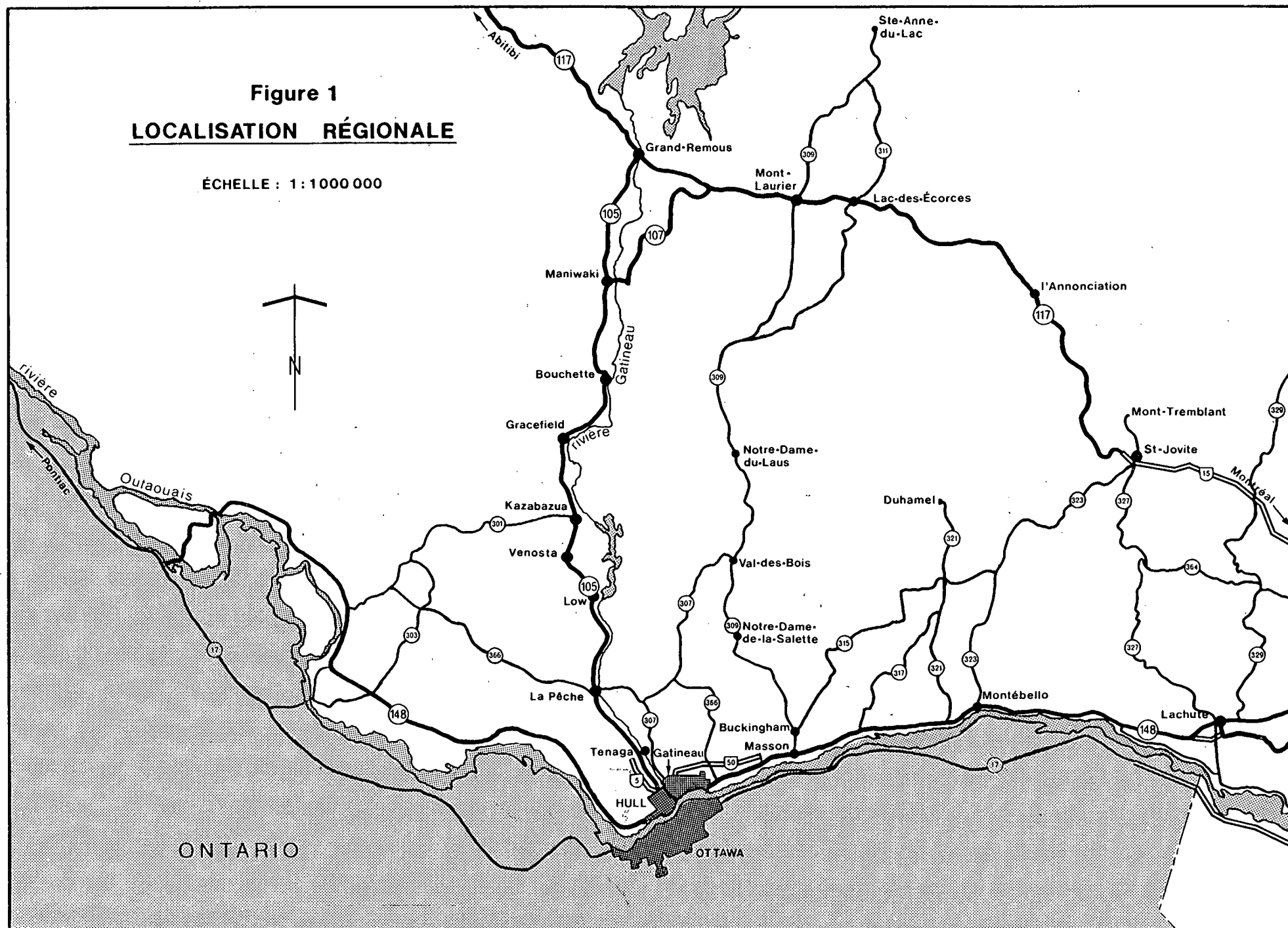
L'autoroute 5, qui débute au pont Cartier-Macdonald à Hull, est déjà complétée sur une distance de 13,0 km pour se terminer actuellement à proximité de Tenaga. Entre Tenaga et Grand-Remous, la route 105 constitue le seul lien routier nord-sud reliant la région de la Haute-Gatineau et celle de Hull ainsi que toutes les localités sises le long de la rivière Gatineau (figure 1).

L'analyse de l'état actuel du réseau routier a permis d'identifier d'importantes déficiences, notamment en ce qui a trait à la géométrie, la fluidité de la circulation et la sécurité qui prévaut sur certains segments de la route 105. Elles sont essentiellement:

- le profil accidenté et les courbes sous-standards qui limitent fortement la visibilité au dépassement;
- la présence d'une circulation lourde relativement importante qui vient réduire davantage les opportunités de dépasser;
- la faible visibilité au dépassement et l'alignement sinueux de la route qui peuvent expliquer en partie l'existence de zones de concentration d'accidents;
- la vitesse sécuritaire qui s'avère par endroit inférieure à la vitesse affichée, particulièrement entre le village de La Pêche et Low;

Figure 1
LOCALISATION RÉGIONALE

ÉCHELLE : 1:1 000 000



- l'achalandage des villégiateurs provenant de l'Outaouais qui provoque de très fortes pointes de trafic durant les fins de semaine et particulièrement au cours de l'été;
- l'emprise réduite, due à la topographie accidentée, à la proximité de la voie ferrée et de la rivière Gatineau, qui limite à plusieurs endroits la possibilité de réaménager la route 105 dans son corridor actuel.

L'amélioration du lien routier entre Tenaga et Grand-Remous sera concrétisée dans les faits par une combinaison d'interventions telles le prolongement de l'autoroute 5, le réaménagement ou la reconstruction de la route 105 et des travaux d'intervention ponctuelle sur cette même route 105. Chacune des interventions retenues devrait répondre le plus adéquatement possible aux problèmes rencontrés sur la route actuelle.

2.0 ETAPES D'INTERVENTION PAR ORDRE DE PRIORITE

Ces interventions sont présentées en deux (2) groupes distincts: d'une part celles d'importance majeure en rapport avec le prolongement de l'autoroute 5 et le réaménagement de la route 105, et d'autre part, celles de nature ponctuelle à apporter à la route 105 dans son corridor actuel (figure 2). Ces dernières s'avèrent nécessaires à cause des délais de réalisation imposés par les interventions majeures et du besoin urgent d'apporter des correctifs à la route 105 actuelle.

2.1 Interventions majeures

Etape A:

- localisation: du chemin Scott à Tenaga (fin actuelle de l'A-5) jusqu'à Burnet;

- longueur: 7,0 km;
- description: construction d'une première chaussée d'autoroute, avec voies de dépassement;
- coûts de construction: 7,8 M\$;
- expropriation: complétée dans le corridor de l'autoroute; à compléter sur environ 1 km pour le raccordement avec la route 105 actuelle;
- période de réalisation: 1986-1989.

Etape B:

- localisation: de la jonction des routes 105 et 366 ouest, en contournement de l'agglomération de La Pêche jusqu'à la jonction de la route 105 et du nouvel axe prévu pour la route 366 est (Pont Gendron);
- longueur: 3,5 km;
- description: construction d'une route à quatre voies divisées, avec servitude de non-accès;
- coûts de construction: 7,5 M\$;
- expropriation: à faire;
- période de réalisation: 1988-1990.

Etape C:

- localisation: de l'extrémité nord du contournement du village de La Pêche jusqu'à la localité de Brennan;
- longueur: 13,5 km dont 7 km à l'intérieur du territoire de la Commission de la Capitale Nationale (CCN);
- description: construction d'une route à deux voies avec voies de dépassement, dans un nouveau tracé à accès limités;

- coûts de construction: 11 M\$;
- expropriation: à faire;
- période de réalisation: 1989-1991.

Etape D:

- localisation: de Burnet, à l'intérieur du corridor déjà exproprié, jusqu'à l'intersection de la route 105 et de la route 366 ouest;
- longueur: 11 km;
- description: construction d'une première chaussée d'autoroute, avec voies de dépassement, de Burnet jusqu'à la limite de Hull-Ouest et le réaménagement de la route 105 actuelle à quatre voies divisées, de la limite de Hull-Ouest jusqu'à l'intersection de la route 105 et de la route 366 ouest;
- coûts de construction: 17 M\$;
- expropriation: 7,5 km complétés et 3,5 km à faire;
- période de réalisation: postérieure à 1991.

Etape E:

- localisation: de la localité de Brennan jusqu'à Venosta;
- longueur: 14,5 km;
- description: construction d'une route à deux voies avec voies de dépassement, dans un nouveau corridor à accès limités;
- coûts de construction: 12,5 M\$;
- expropriation: à faire;
- période de réalisation: postérieure à 1991.

Etape F:

- localisation: du chemin Scott à Tenaga jusqu'à la limite de Hull-Ouest;

- longueur: 13,0 km;
- description: construction d'une deuxième chaussée d'autoroute;
- coûts de construction: 11 M\$;
- expropriation: réalisée pour les étapes A et D;
- période de réalisation: postérieure à 1991.

Le tableau suivant schématise l'ensemble de l'information et complète les détails inhérents à chaque étape élaborée précédemment.

Tableau 1
INTERVENTIONS MAJEURES
AUTOROUTE 5 - ROUTE 105

PRIORITE	ETAPE	DESCRIPTION	LONGUEUR km	COUTS (M\$)	PERIODE DE REALISATION
1	A	Construction d'une première chaussée d'autoroute avec voies de dépassement - compléter l'échangeur au chemin Scott - raccordement à niveau à la route 105 au sud de Burnet	7,0	7,8	1986-1989
2	B	Construction d'une route à quatre voies divisées avec servitudes de non-accès - intersection à niveau avec la route 105 - pont à la rivière Lapêche - 1 viaduc à l'intersection de la route 366 ouest - carrefour à niveau à la jonction avec la future 366 est - raccordement à niveau à la route 105 actuelle dans l'axe du pont Gendron	3,5	7,5	1988-1990
3	C	Construction d'une route à deux voies, avec voies de dépassement, dans un nouveau tracé à accès limités - les points de raccordement sont prévus à niveau	13,5	11,0	1989-1992
4	D	Construction d'une première chaussée d'autoroute avec voies de dépassement de Burnet jusqu'à la limite de Hull-Ouest et réaména-	11,0	17,0	postérieure à 1991

PRIORITE	ETAPE	DESCRIPTION	LONGUEUR km	COUTS (M\$)	PERIODE DE REALISATION
		gement de la route 105 actuelle à 4 voies divisées, de la limite de Hull-Ouest jusqu'à l'intersection de la route 105 et de la route 366 ouest - relocalisation du chemin des Pins - 1 viaduc au chemin des Pins - 1 pont au ruisseau Meach - raccordement du chemin Cross au ch. Carman - 1 viaduc au chemin Carman - 1 viaduc au raccordement avec la route 105 actuelle - chemins de desserte entre Hull-Ouest et la route d'accès au village de La Pêche			
5	E	Construction d'une route à deux voies, avec voies de dépassement, dans un nouveau corridor à accès limités - raccordements et intersections à niveau	14,5	12,5	postérieure à 1991
6	F	Construction d'une deuxième chaussée d'auto-route - fermeture du raccordement à la route 105 actuelle au sud de Burnet - deuxième viaduc au chemin des Pins et terminaison de l'échangeur - deuxième pont au ruisseau Meach - deuxième viaduc au chemin Carman	13,0	11,0	postérieure à 1991
Coût total			:	66,8 \$	

2.2 Interventions ponctuelles sur la route 105 actuelle

Le Tableau 2 décrit les interventions ponctuelles qui sont nécessaires pour améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation sur la route 105, en attendant que l'ensemble des interventions majeures, présentées au tableau précédent, soient réalisées. Ces interventions sont identifiées également à la figure 2.

Tableau 2
INTERVENTIONS PONCTUELLES
ROUTE 105

PRIORITE	LOCALISATION	DESCRIPTION	LONGUEUR km	COUTS DE CONSTRUCTION	PERIODE DE REALISATION
1	La Pêche 105-01-093	Voie auxiliaire pour véhicules lents (direction sud)	1,0	225 000 \$	1986-87
2	Low (Low-Brennan) 105-02-010	Voie auxiliaire pour véhicules lents (direction sud) et drainage	1,5	175 000 \$	1986-87
3	Low (Low-Venosta) 105-02-010	Voie auxiliaire pour véhicules lents (direction nord)	2,0	250 000 \$	1986-87
4	Hull-Ouest 105-01-040	Elargissement de la chaussée et aménagement d'in- tersections	5,0	1 000 000 \$	1987-88
5	Low (Venosta-Low) 105-02-010	Voie auxiliaire pour véhicules lents (direction sud)	2,0	200 000 \$	1987-88
6	Low (Low-Venosta) 105-02-010	Voie auxiliaire pour véhicules lents (direction nord)	2,0	200 000 \$	1987-88
7	Low (Venosta-Low) 105-02-010	Voie auxiliaire pour véhicules lents (direction sud)	1,0	150 000 \$	1987-88
8	La Pêche (Alcôve- Farrelton) 105-01-120	Voie de dépas- sement (direction nord)	1,5	225 000 \$	1988-89
9	La Pêche (Alcôve- La Pêche) 105-01-110	Voie de dépas- sement (direction sud)	1,0	175 000 \$	1988-89

PRIORITE	LOCALISATION	DESCRIPTION	LONGUEUR km	COUTS DE CONSTRUCTION	PERIODE DE REALISATION
10	La Pêche (Farrelton- Brennan) 105-01-120	Voie de dépass- sement (direction nord)	1,5	200 000 \$	1988-89
11	La Pêche (La Pêche- Farm Point) 105-01-050/ 060	Voie auxiliaire pour véhicules lents (direction sud)	1,5	250 000 \$	1988-89
12	Hull-Ouest (Farm Point) 105-01-050	Voie de dépass- sement (direc- tion nord et sud	2,5	900 000 \$	1989-91
13	Hull-Ouest (Farm Point- Burnet) 105-01-050	Travaux de re- surfaçage et de drainage	7,0	650 000 \$	1989-90

Coût total : 4 600 000 \$

Au nord de Venosta, les composantes géométriques plus acceptables de la route 105 font en sorte que les besoins d'interventions sont moins nombreux et moins prononcés. Les améliorations possibles se situeraient essentiellement dans:

- l'apport de certains correctifs visant une meilleure signalisation;
- le traitement de la surface de roulement en certains endroits;
- le réaménagement de quelques intersections à niveau.

Il reste à identifier et localiser ces interventions sur les lieux. Pour le moment, au moins un type d'intervention à court terme a été retenu, c'est-à-dire la pose d'une couche d'usure sur une longueur de 17 km traversant les localités de Kazabazua, Wright et Gracefield (segments de route no 105-02- 030/041/ 070). Ces travaux sont évalués à 850 000 \$ et devront se réaliser entre 1986 et 1987.

3.0 PREVISIONS BUDGETAIRES

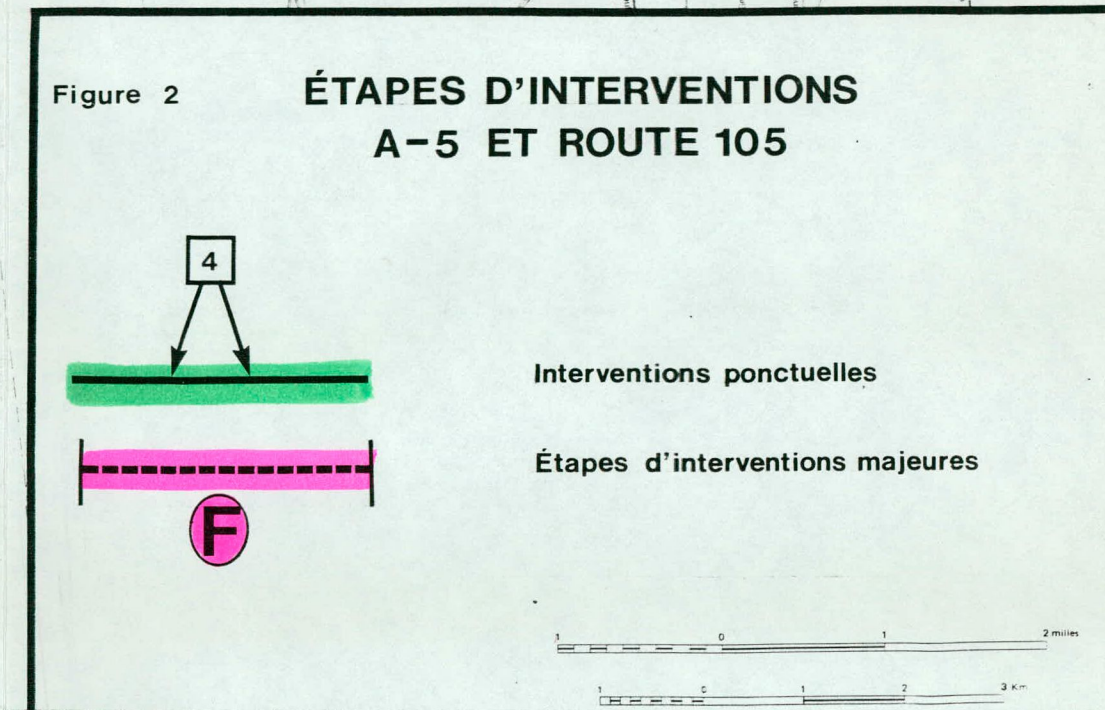
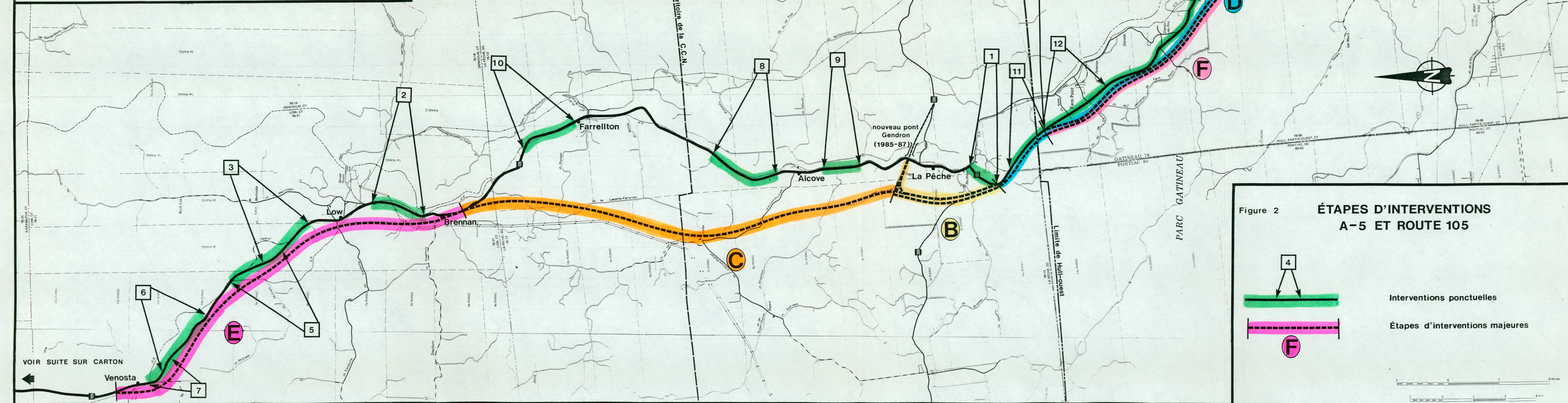
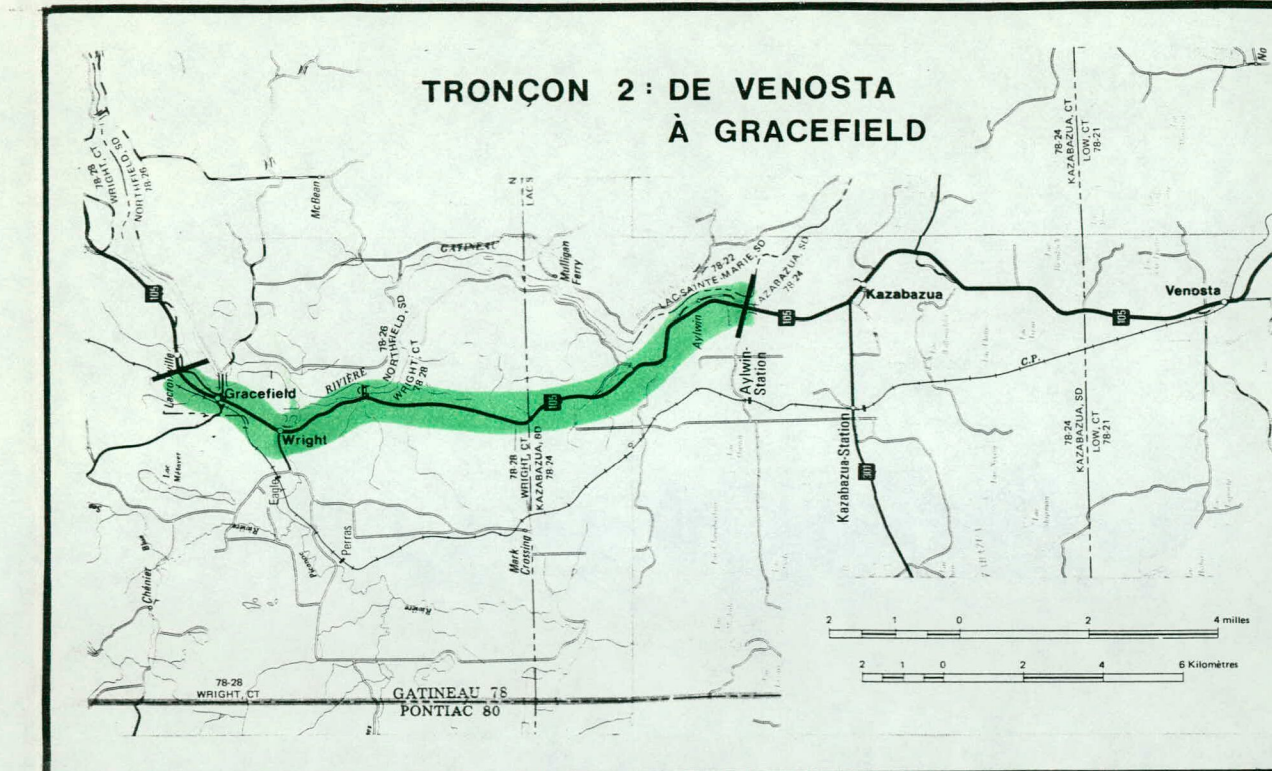
Les interventions majeures touchant principalement le prolongement de l'autoroute 5 dans un nouveau corridor et identifiées par les étapes A à F dans ce texte supposent des coûts de construction d'environ 66,8 M en dollars de 1985. En ce qui concerne l'expropriation, il y a déjà 13 km du corridor autoroutier d'acquis au coût de 3,5 M\$; il reste à peu près 34 km encore à s'approprier au coût approximatif de 6,0 M\$. Donc, l'expropriation (6,0 M\$) et la construction (66,8 M\$) du projet comprises dans les étapes A à F totaliseront environ 73 M\$. Les étapes A, B et C seraient complétées avant 1991, tandis que les étapes D, E et F seraient réalisées à une date ultérieure.

Faut-il souligner ici qu'une entente fédérale-provinciale, signée en 1972 et modifiée en 1978, stipule un partage à 50% entre chacune des parties pour l'expropriation et la construction du tronçon de l'autoroute 5 qui se trouve à l'intérieur du territoire d'intervention de la Commission de la Capitale Nationale (C.C.N.). Puisque la limite de ce territoire se situe à la hauteur de Lascelles (voir figure 2), la participation de la C.C.N. aux coûts de réalisation exclue 6,5 km de l'étape C et les 14,5 km de l'étape E plus au nord. En soustrayant cette partie du

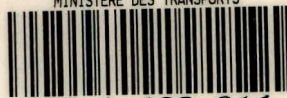
projet global, il reste à partager des investissements de l'ordre de 51,5 M\$ (expropriation: 2,5 M\$ + construction: 49,0 M\$) sur le total évalué à 73,0 M\$. Le départage des coûts signifie donc un engagement approximatif de 26,0 M\$ de la part de la C.C.N. et de 47,0 M\$ de la part du ministère des Transports du Québec.

Précisons ici que la construction du pont Gendron, ainsi que son raccordement aux routes 105 et 366 est de part et d'autre de la rivière Gatineau, ne figurent pas à l'entente CCN-Québec. Cette réalisation, qui s'insère dans le prolongement de l'étape B, a été évaluée à 7 M\$.

Enfin, toutes les améliorations ponctuelles à apporter à la route 105 et telles que décrites au Tableau 2 incombent uniquement au ministère des Transports. Les treize interventions du tableau, plus une quatorzième mentionnée précédemment qui comprend la pose d'une couche d'usure entre Kazabazua et Gracefield, impliqueront des déboursés de l'ordre de 5 450 000 \$. Ces travaux à inscrire au sous-programme II de la région 07 devraient se réaliser durant la période de 1986 à 1991.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 014