

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN DUC-D'ALBE AU QUAI GARAGE DE TADOUSSAC

Ci-dessous les réponses du MTMDET aux 4 questions de la commission du BAPE reçues par courriel le 16 novembre 2016.

Question 1

Concernant les accidents de camions lourds sur la route 138 en secteur non urbain entre Tadoussac et Grandes-Bergeronnes, pouvez-vous fournir à la commission des données ou des informations à ce sujet, particulièrement dans la zone des lacs et la côte à Arsène? La Direction de santé publique de la Côte-Nord aurait produit un Profil des accidents de camions lourds en Côte-Nord et sur la route 138 en 2007, qui ne couvrirait toutefois pas ce secteur.

Accidents de camions sur la route 138 en secteur non urbain entre Tadoussac et Grandes-Bergeronnes pour la période 2011 à 2015

Mortel	Blessé grave	Blessé léger	DMS	Total
1	0	3	18	22

Accidents de camions uniquement dans la zone du lac Gobeil et la côte à Arsène Gagnon pour la période 2011 à 2015 (déjà inclus dans le tableau précédent)

Mortel	Blessé grave	Blessé léger	DMS	Total
1	0	2	10	13

Note : un projet d'amélioration de la route de 6 km est en cours dans cette zone.

Section de comptage entre Tadoussac et Grandes-Bergeronnes

	De	À	DJMA	% camions
	00138-91-15+0000 (Traverse de Tadoussac)	00138 91-15-6048 (Intersection route 172)	3200 (année 2015)	17.0 (année 2015)
	00138 91-25-0000 (Intersection route 172)	00138 91-51-1987 (Grandes-Bergeronnes)	2800 (année 2015)	27.0 (année 2013)

Question 2

Considérant l'augmentation probable des pelotons de véhicules routiers en raison de la plus grande capacité des nouveaux traversiers, votre ministère a-t-il évalué l'impact potentiel de cette situation sur la sécurité routière et entend-il mettre en œuvre des mesures d'atténuation?

Le Ministère n'a pas fait d'analyse spécifique à cet effet, le DJMA⁽¹⁾ et le DJME⁽²⁾ demeurant les mêmes. Toutefois, la formation de pelotons nous préoccupe et le Plan d'amélioration entre Tadoussac et Les Bergeronnes permet l'implantation de nouvelles voies auxiliaires et zones de dépassement. L'ensemble des 6 projets distincts du Plan d'amélioration totalisent des interventions sur une longueur de 16,1 km (voir carte en pièce jointe).

Entre 1999 et 2007, 5 des 6 projets ont été réalisés dans le cadre du Plan d'amélioration. De ces projets, des zones de dépassement ont été implantées, soit :

- 10,5 km en direction est;
- 4,3 km en direction ouest.

À court terme, le 6^e projet du Plan d'amélioration, identifié « E'F » sur la carte, permettra d'ajouter d'autres possibilités de dépassement pour l'ensemble du secteur (3,1 km dans chaque direction) et d'obtenir les possibilités de dépassement totales pour les 6 projets sont les suivantes :

- 8,3 km en direction est (52 % zones de dépassement);
- 7,4 km en direction ouest (46 % zones de dépassement).

(1) DJMA : Débit journalier moyen annuel

(2) DJME : Débit journalier moyen estival

Question 3

A) De nouveaux travaux d'implantation de zones de dépassements sur la route 138 sont-ils prévus d'ici 2020 (Tadoussac à Les Bergeronnes)?

D'ici 2020, le 6^e projet nommé « E'F » sur la carte ci-jointe « Arsène-Gagnon » complétera le Plan d'amélioration entre Tadoussac et Les Bergeronnes. Ce projet, d'une longueur de 5,63 km, permettra d'ajouter d'autres possibilités de dépassement équivalentes à 3,1 km dans chaque direction. Ainsi :

- Direction est : 55 % de possibilité de dépassement;
- Direction ouest : 55 % de possibilité de dépassement.

Réaménagement de la route 138 à l'approche du traversier à Tadoussac

En prévision de l'arrivée des nouveaux traversiers, la STQ a fait une demande auprès du MTMDET pour procéder au réaménagement de la route 138 à l'approche du traversier à Tadoussac.

Quoique l'horizon de réalisation est prévu d'ici 2020, la conception du projet n'est pas complétée. L'objectif est de permettre d'éliminer l'étranglement des voies (de 2 à 1 voie) à la sortie en direction est sur une distance d'environ 500 m entre le quai et la rue des Pionniers.

Ce projet permettra ainsi d'améliorer à la fois le temps de débarquement des véhicules et les possibilités de dépassement.

B) De nouveaux travaux d'implantation de zones de dépassements sur la route 138 sont-ils prévus d'ici 2020 (La Malbaie à Baie-Sainte-Catherine)?

Aucun travail n'est prévu d'ici 2020.

C) Comment est déterminé le besoin de nouvelles voies de dépassement?

En pièce jointe, l'annexe 1 détaille comment justifier l'implantation de possibilités de dépassement (voie auxiliaire de dépassement, voie auxiliaire pour véhicule lent et zone de dépassement (pointillés)).

Aussi, au-delà de ces justifications, l'environnement du secteur peut orienter les endroits et la récurrence d'implantation de voies de dépassement :

- contraintes topographiques : présence de roc ou lacs, géotechnique du sol (terrain sans portance), visibilité restreinte pour implanter une zone de dépassement en pointillé;
- contraintes physiques : secteurs urbains, proximité de bâtiment, vitesse de circulation moindre, peu de visibilité.

Un élément important toujours considéré par le MTMDET pour justifier une intervention est la sécurité. Selon l'analyse des accidents, s'il est démontré qu'il y a un problème de sécurité, les directions territoriales proposeront un projet aux autorités du Ministère. Aussi, il faut regarder la faisabilité technique étant donné la sinuosité et le profil variable de la route.

Question 4

Combien coûte en moyenne, pour la route 138, la construction d'un kilomètre de voie de dépassement?

Le Ministère n'a pas de projet récemment réalisé qui consiste à seulement ajouter une voie de dépassement. La plupart du temps, un projet incluant une voie de dépassement comprend également une correction de la géométrie de la route (courbe ou pente), ce qui rend difficile d'estimer les coûts pour la voie de dépassement uniquement.

Les coûts de construction d'une voie de dépassement uniquement, varient en fonction de plusieurs critères. Parmi ceux-ci, notons entre autres la topographie du secteur (plat ou en pente), le type de sol en place (roc, sable, argile, tourbière, etc.), la position des utilités publiques et la géométrie de la route existante (distance à respecter en fonction des distances de visibilité). Il n'est donc pas possible d'estimer un prix moyen pour ce type de travaux puisqu'il y a plusieurs facteurs à prendre en considération.

Par contre, les projets présentés ci-après consistent uniquement à l'ajout d'une voie de dépassement. Ces projets (conception et estimation des coûts) sont à l'état d'avancement de l'avant-projet préliminaire. La position de ces voies de dépassement a été choisie en fonction des coûts relativement peu élevés pour leur construction.

Banc St-Régis : longueur totale des travaux 2 700 m pour 1,3 M\$

Soit 481 \$/m ou 0,48 M\$/km;

Ce montant inclut les honoraires professionnels;

Aucune acquisition nécessaire puisque les terrains appartiennent au MERN;

Topographie plane sur un sol de type granulaire;

Très peu de déblai, de remblai et aucun roc à dynamiter;

Absence d'utilités publiques à déplacer.

Est de Godbout : longueur totale des travaux 1 080 m pour 1,4 M\$

Soit 1 296 \$/m ou 1,13 M\$/km;

Ce montant exclut les honoraires professionnels;

Absence d'utilités publiques à déplacer;

Terrain naturel semblant être de nature granulaire;

Déblai de 2^e classe nécessaire (20 000 m³) pour l'élargissement de plate-forme de la chaussée;

Aucun déblai de roc;

Aucune acquisition nécessaire puisque les terrains appartiennent au MERN;

Peu de ponceaux seront touchés par l'intervention.

Baie-Trinité (est) : longueur totale des travaux 1 850 m pour 2,175 M\$

Soit 1 176 \$/m ou 1,18 M\$/km

Baie-Trinité (ouest) : longueur totale des travaux 1 345 m pour 1,805 M\$

Soit 1 342 \$/m ou 1,34 M\$/km;

Ces montants incluent les honoraires professionnels;

Aucun déplacement d'utilités publiques;

Aucun changement dans la géométrie de la route;

Aucun déblai de roc;

Acquisitions à faire (terrains privés);

Plusieurs ponceaux à allonger;

Déblai de 2^e classe nécessaire (30 000 m³) pour l'élargissement de plate-forme de la chaussée.

Pièces jointes :

- Carte du Plan d'amélioration entre Tadoussac et Les Bergeronnes
- Norme en vigueur « Fréquence des possibilités de dépassement » (tome 1, chapitre 7)
- ANNEXE 1 – Synthèse des normes « Ouvrages routiers » des tomes 1 et 2 concernant les possibilités de dépassement
- Compilation des possibilités de dépassement des projets du Plan d'amélioration entre Tadoussac et Les Bergeronnes