

Projet d'amélioration de la route 169 Alma et Saint-Nazaire Quartiers de Delisle et de L'Isle-Maligne



Alma, le mardi 7 décembre 2010

(période d'information et de consultation du BAPE)

Par Donald Martel, chargé de projet en environnement
Ministère des Transports du Québec
Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau

Transports
Québec

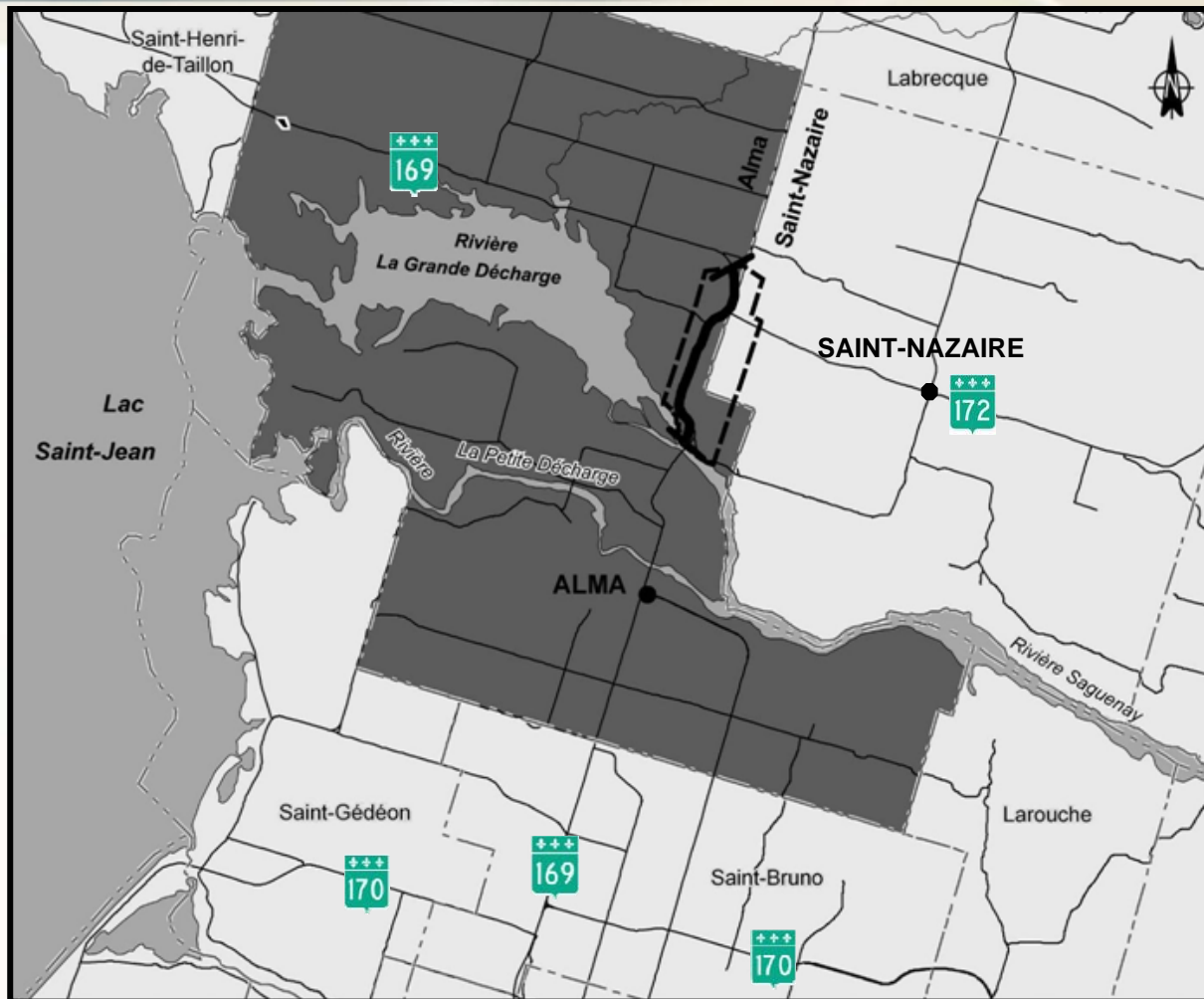


Plan de présentation

- Mise en contexte
- Raison d'être (justification)
- Description du projet
- Cadre environnemental
- Cheminement du projet



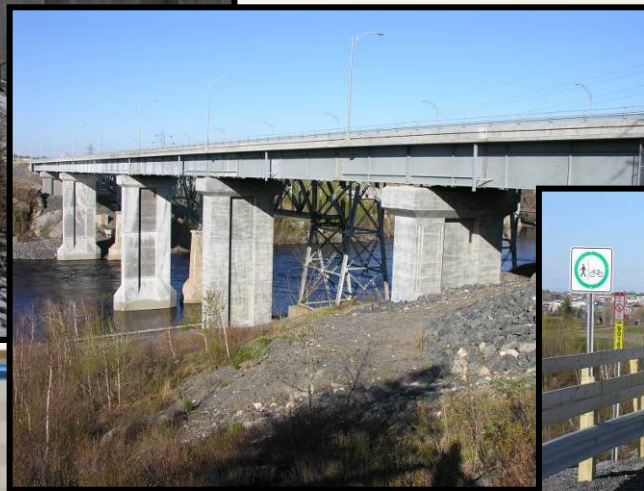
Mise en contexte – Zone d'étude



Mise en contexte - Historique



- Juillet 1999 : Étude d'opportunité concernant le pont de la Rivière La Grande Décharge et l'entrée nord d'Alma
- 2002 et 2003 : Construction d'un deuxième pont



Mise en contexte – Historique (suite)



- 2005 et 2006 : Travaux de réfection du pont Jean-F.-Grenon
- Décembre 2008 : Dépôt du rapport d'étude d'impact sur l'environnement
- Décembre 2009 : Annonce de la fermeture du Manoir du Rocher
- Août 2010 : Démolition du Manoir du Rocher

Raison d'être

- Demandes externes
- Études techniques

Raison d'être (justification)

Demandes externes

- Demande d'une voie de contournement par les citoyens :
 - Route nationale dans un quartier résidentiel patrimonial
 - Problèmes de sécurité
 - Diminution de la qualité de vie des citoyens (poussière, vibrations, bruit)
- Appui de Ville d'Alma et de Saint-Nazaire
- Inscription au schéma d'aménagement de la MRC Lac-Saint-Jean-Est



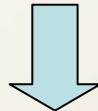
Raison d'être (justification)

Études de circulation et de sécurité du MTQ

- Débit journalier moyen annuel (DJMA) : 16 900 véh./jour
- Débit journalier moyen estival (DJME) : 18 400 véh./jour
- Débit de l'heure de pointe¹ : 1 900 véh./heure

+

Présence de nombreux accès à la route



Augmentation des risques d'accidents

¹ Selon l'étude d'opportunité en 1999, un réaménagement de la route est nécessaire lorsque le débit de l'heure de pointe est de plus de 1 800 véhicules.

Raison d'être (justification)

Études de circulation et de sécurité du MTQ

- Les niveaux de services relatifs à la fluidité de la circulation s'identifient par les lettres A à F.

A = meilleur niveau de fluidité

F = congestion

ROUTE :

- Niveau E : 3,1 km (63 %) – L'Isle-Maligne et une partie de Delisle

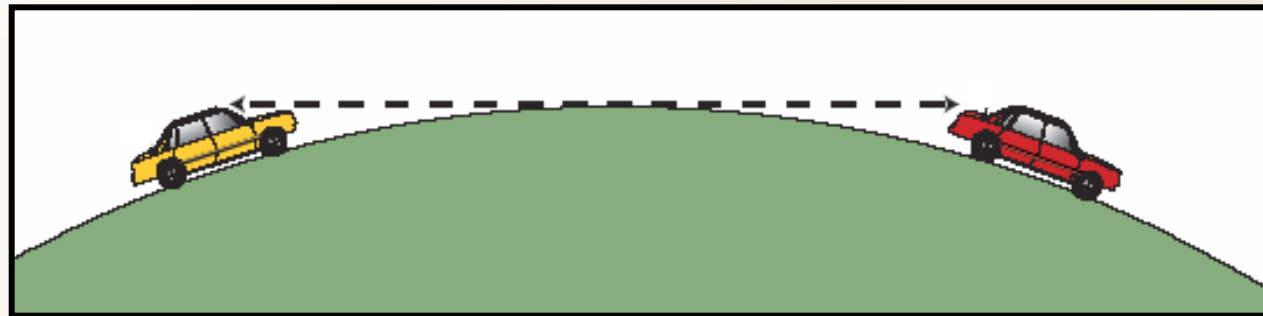
INTERSECTIONS :

- Niveau E : route 169 / Ste-Cécile
- Niveau D : route 169 / rang St-Michel

Raison d'être (justification)

Études de circulation et de sécurité du MTQ

- Taux d'accidents plus élevé que le taux critique :
 - Tronçon entre le rang St-Michel et la route 172 (600 m, soit 12 %)
 - Intersection de la route 169 avec la route 172
- Trois courbes verticales non conformes
(distance de visibilité à l'arrêt)



Raison d'être (justification)

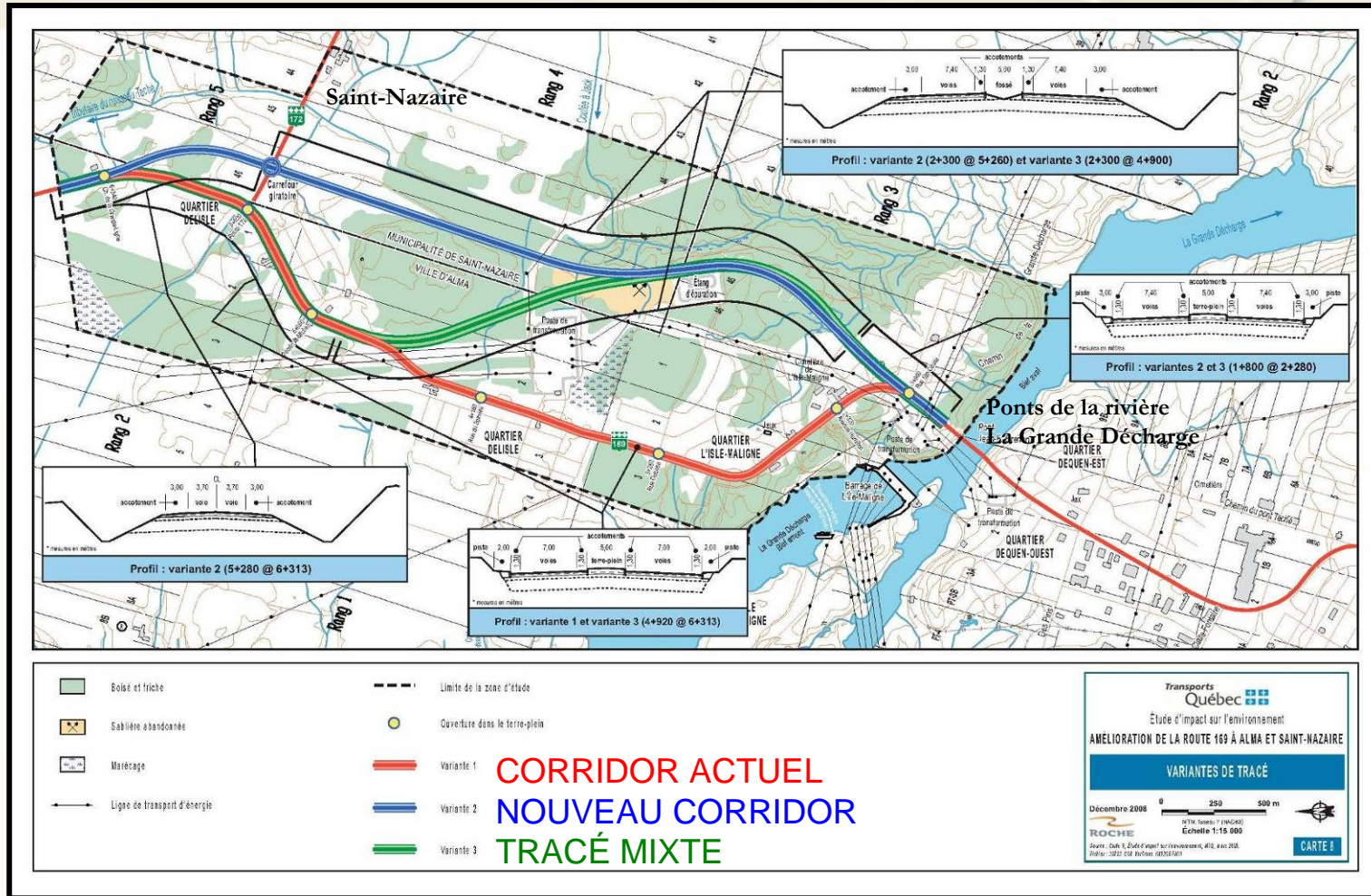
Objectifs du projet

- Améliorer la qualité de vie des citoyens par la diminution des inconvénients liés à la circulation routière :
 - Poussière
 - Vibrations
 - Bruit
- Améliorer la fluidité de la circulation
- Augmenter la sécurité des automobilistes, des piétons et des cyclistes
- Réaliser le projet tout en respectant l'environnement (humain et naturel)

Description du projet


Description du projet

Carte des 3 variantes de tracé pour une route à 4 voies divisées



Description du projet

Tableau comparatif des trois variantes de tracé

	Variante 1 Corridor actuel	Variante 2 Nouveau corridor	Variante 3 Tracé mixte
 Avantage p/r aux autres variantes			
Fluidité	50 km/h et 70 km/h Nombreux accès	50 km/h et 90 km/h Non-accès	50 / 90 / 70 km/h Non-accès en ptie
Sécurité	Type urbain	Près type autoroute	Mixte
Env. humain ▪ Acquisition	53 bâtiments	16 bâtiments	43 bâtiments
Env. humain ▪ Qualité de vie	Impact négatif L'Isle-Maligne et Delisle	Impact positif L'Isle-Maligne et Delisle	Impact positif L'Isle-Maligne
Env. humain ▪ Commerces ▪ Entreprises	Impact faible 30 commerces et entreprises	Impact moyen 30 commerces et entreprises	Impact moyen 12 Impact faible 18 commerces et entreprises
Env. naturel	Aucun impact	Impact faible	Impact très faible
Coût total	45 M\$ (2007)	38 M\$ (2007)	48 M\$ (2007)

Description du projet

Variante préférable

TRACÉ NOUVEAU CORRIDOR

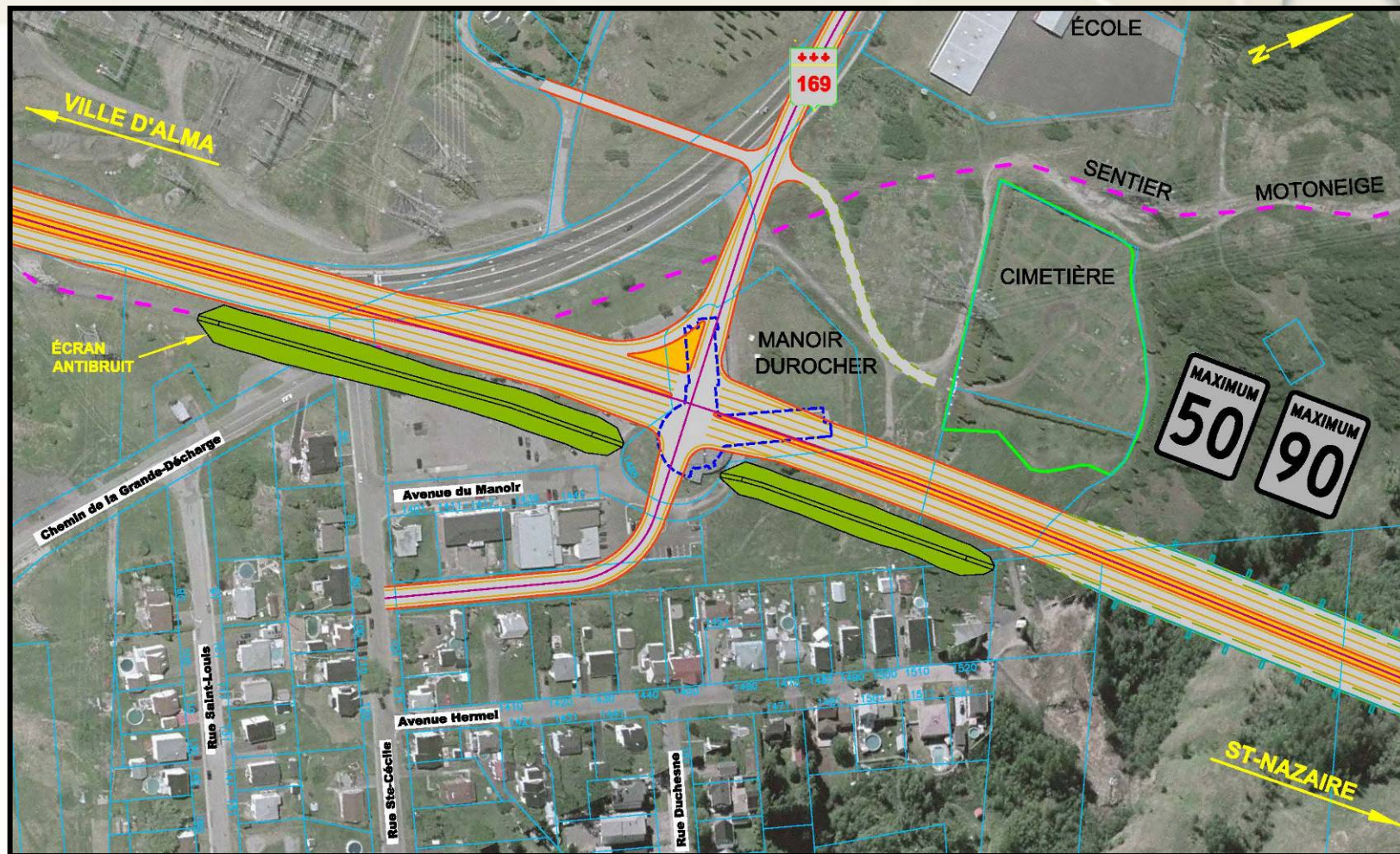


Critères de conception :

- Route à quatre voies divisées entre la rivière La Grande Décharge et le carrefour giratoire de la route 172 ;
- Longueur de 4,8 km dans une emprise moyenne de 85 m ;
- Vitesse affichée de 90 km/h au nord de l'intersection de la rue Ste-Cécile.

Description du projet

Modification au projet à l'intersection de la rue Ste-Cécile



Concept présenté au rapport d'étude d'impact
sur l'environnement

Description du projet

Nouveau concept

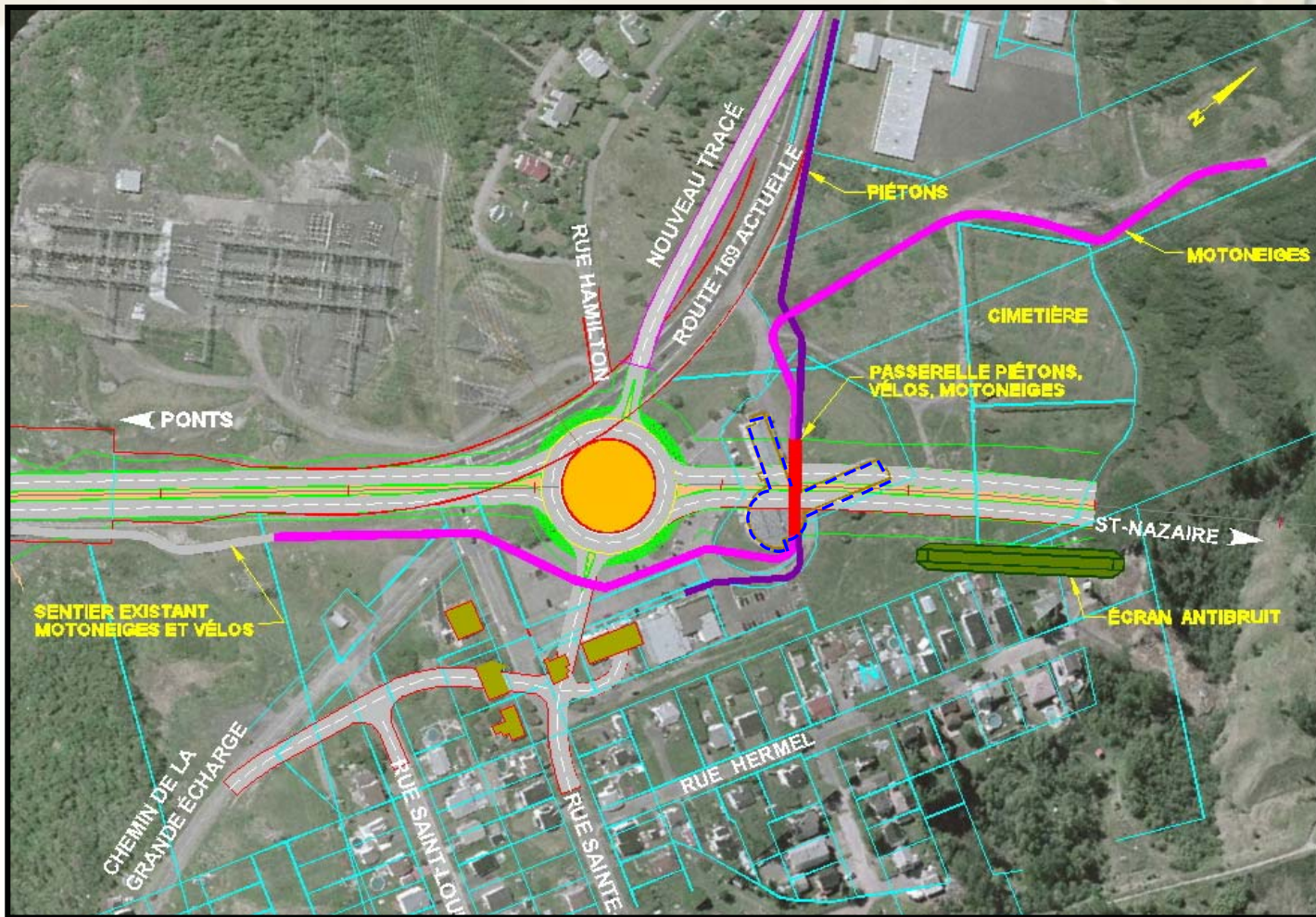


Carrefour giratoire à l'intersection de la rue Ste-Cécile
(deux voies)



Description du projet

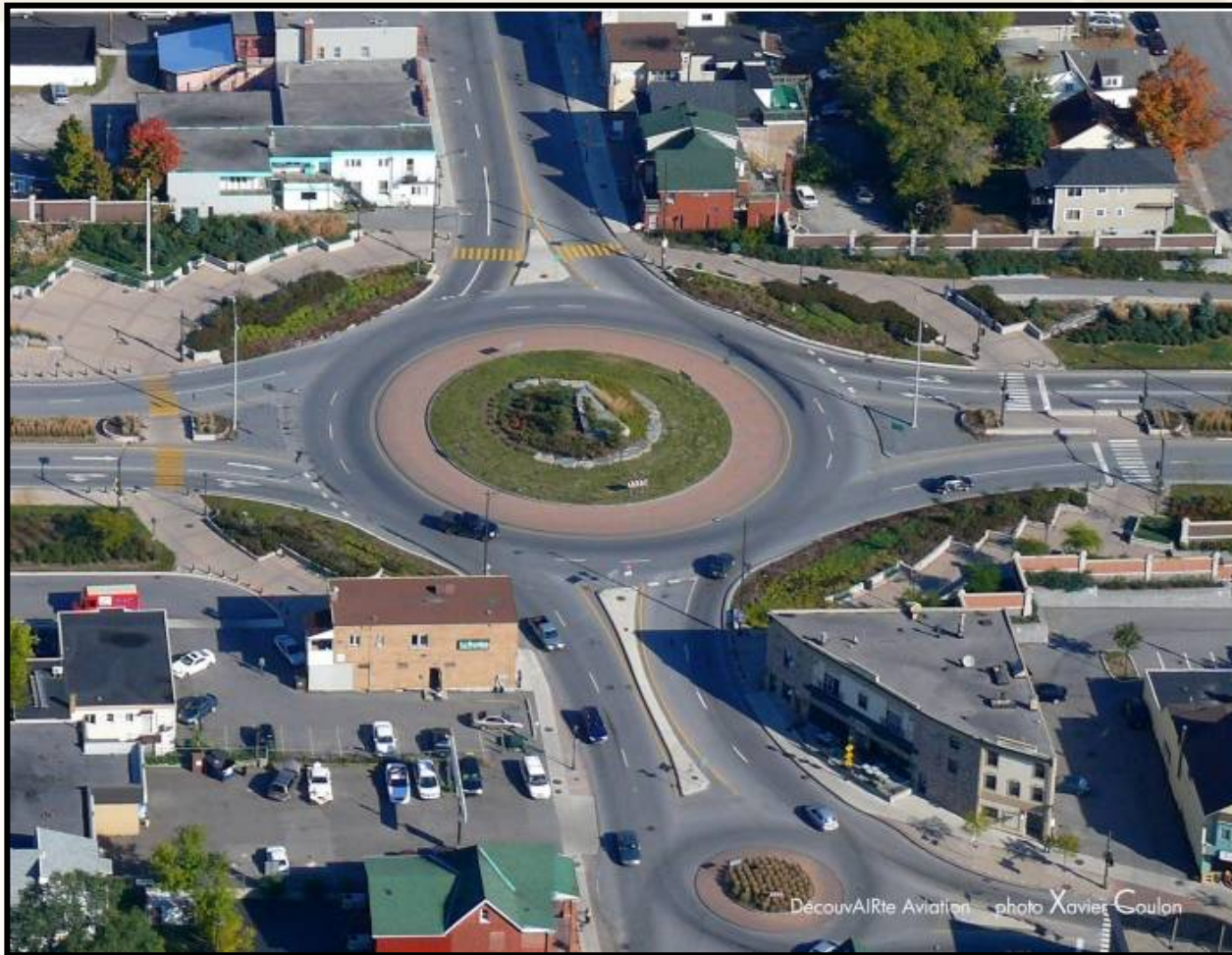
Nouveau concept (suite)



Carrefour giratoire à l'intersection de la rue Ste-Cécile
(deux voies)

Description du projet

Exemple d'un carrefour giratoire à double voies (Gatineau)



Description du projet

Carrefour giratoire (une voie) de l'intersection de la route 172



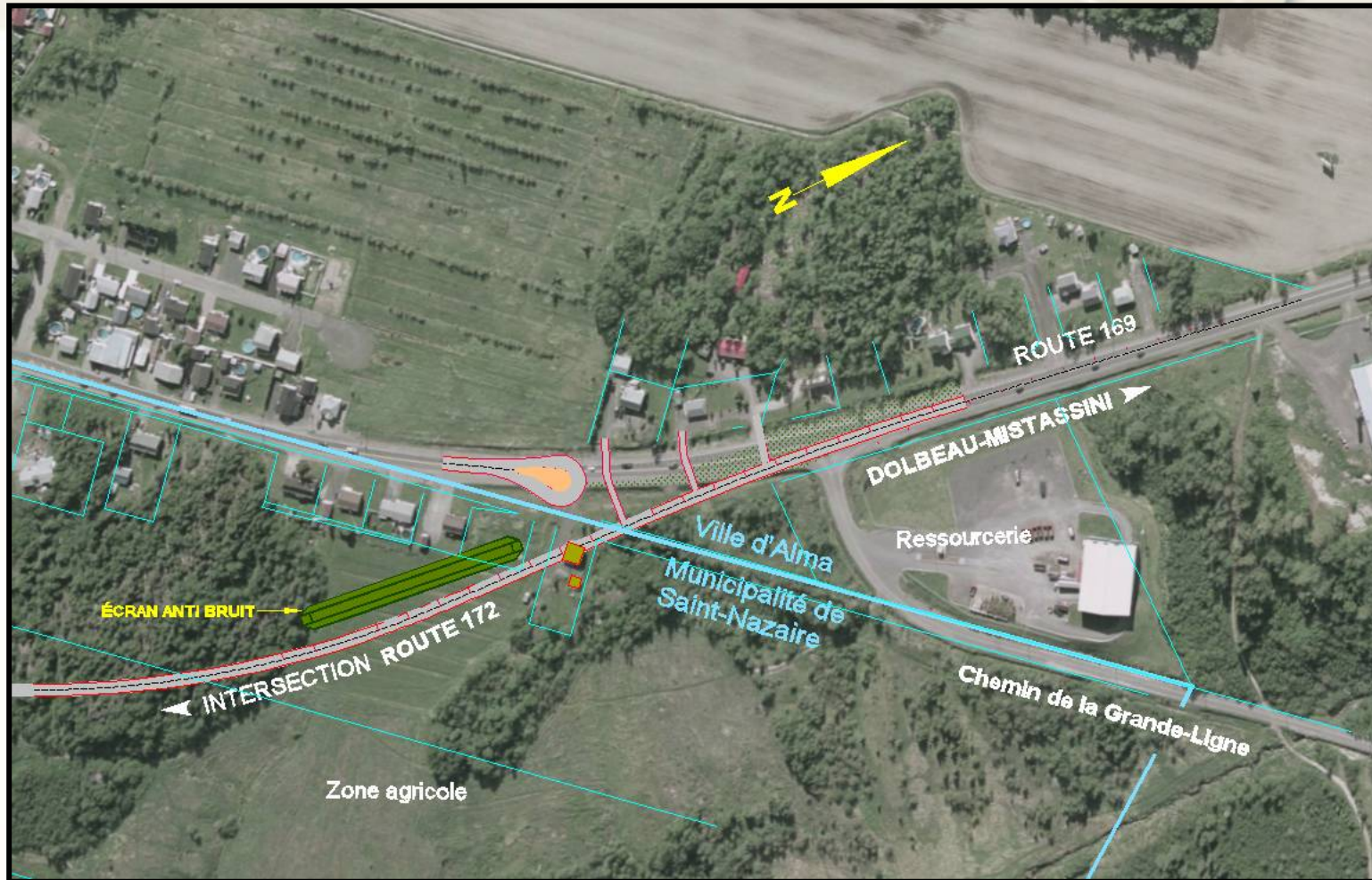
Description du projet

Carrefour giratoire de l'intersection de la route 172 (vue d'ensemble)



Description du projet

Cul-de-sac à l'extrémité nord du projet

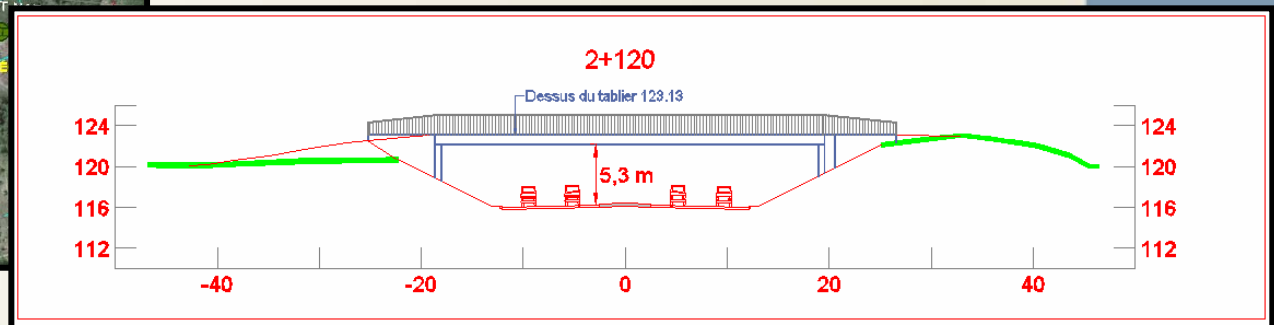
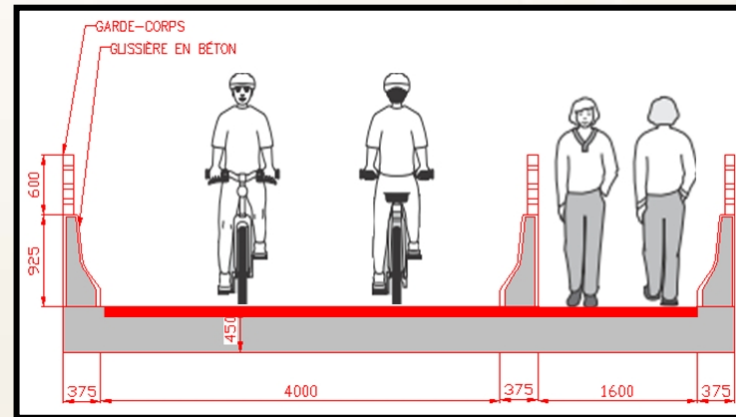
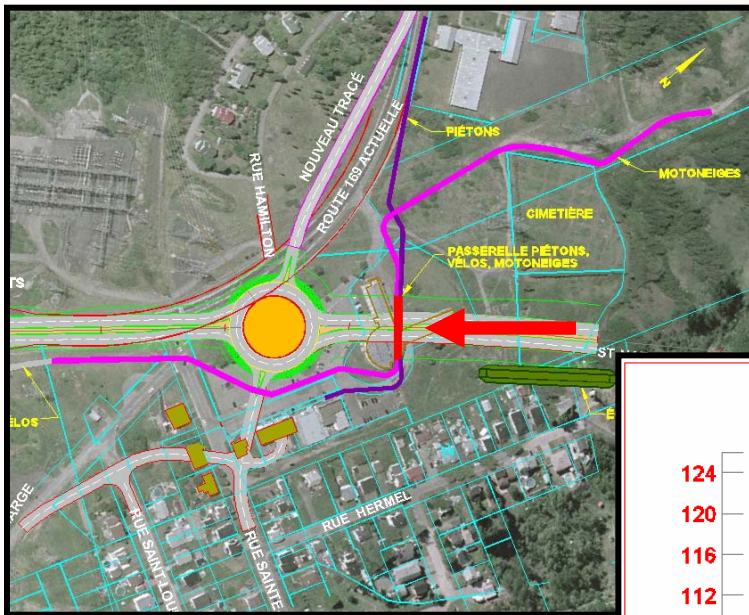


Cadre environnemental

Cadre environnemental

Milieu humain

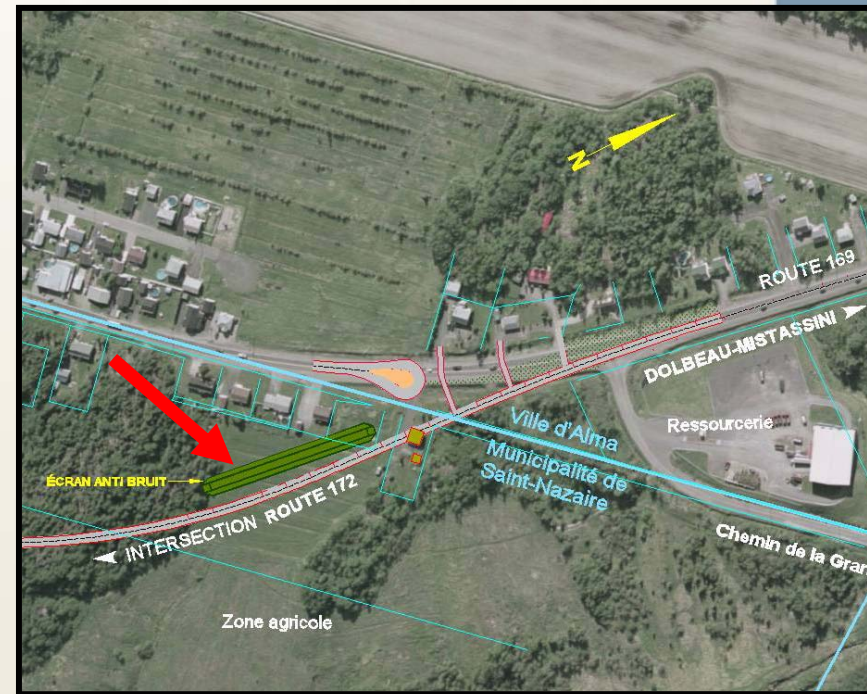
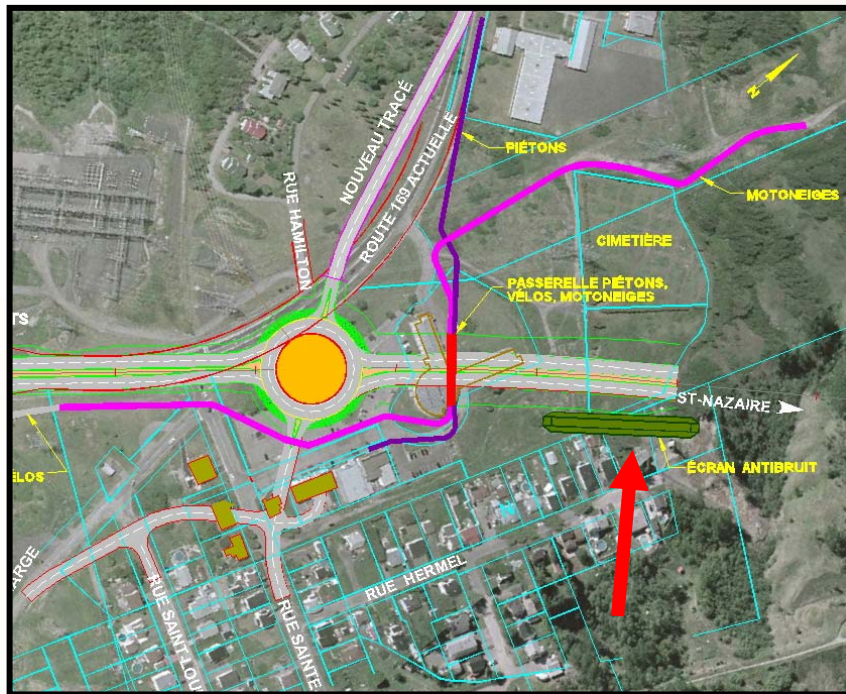
Construction d'une passerelle pour piétons, vélos et motoneiges à l'intersection de la rue Ste-Cécile



Cadre environnemental

Milieu humain (suite)

Aménagement de buttes antibruit à l'intersection de la rue Ste-Cécile ainsi qu'à l'extrémité nord du projet

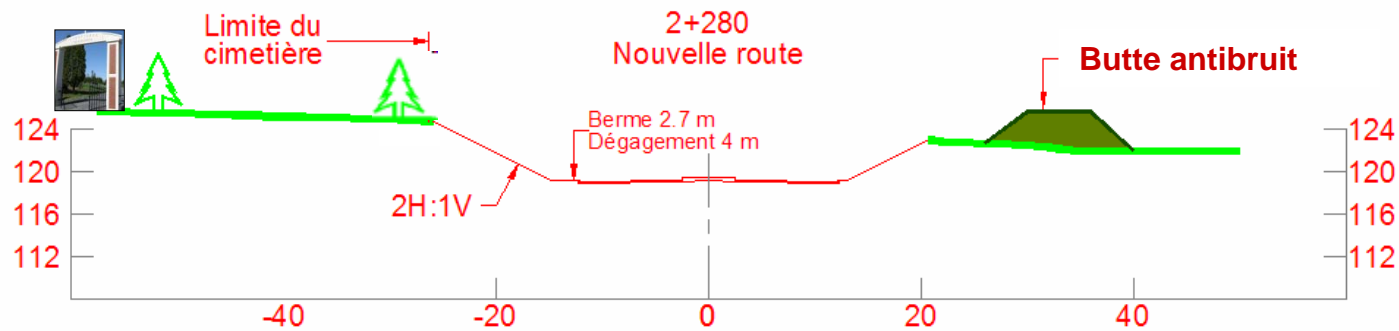


Cadre environnemental

Milieu humain (suite)



Travaux d'aménagement paysager pour l'intégration de la route à son milieu tel que l'aménagement d'un écran végétal à la limite de l'emprise de la nouvelle route et du cimetière



Cadre environnemental

Milieu humain (suite)

- Réaménagement des sentiers de motoneiges ;
- Compensations financières pour les acquisitions et/ou déplacements de bâtiments et achat de terrains ;
- Lors des travaux, maintien d'accès en tout temps aux propriétés (résidentielles, commerciales et agricoles).

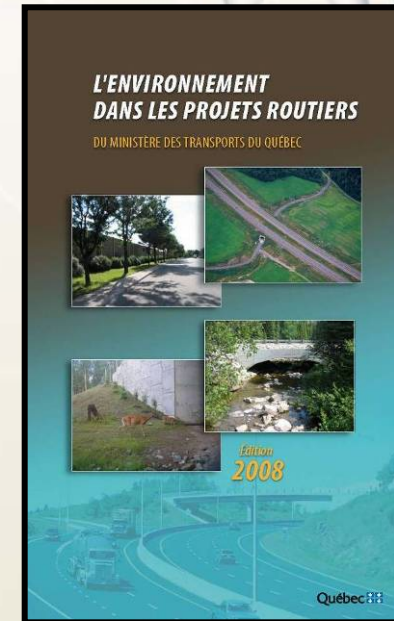
Cadre environnemental

Milieu naturel

- Protection de la qualité de l'eau :
 - Mesures d'atténuation afin de contrôler l'érosion pendant les travaux (bassins de sédimentation, bermes filtrantes, barrières à sédiments, etc.) ;
 - Stabilisation par empierrement des extrémités de ponceaux ;
 - Engazonnement et plantation de bandes riveraines.



- Réaménagement d'un milieu humide en raison d'un empiétement sur 0,3 ha



Cadre environnemental

Gestion environnementale

- Réalisation d'un programme de suivi après les travaux sur les composantes suivantes :
 - Puits d'eau potable pendant deux ans ;
 - Climat sonore (buttes antibruit) pendant cinq ans ;
 - Aménagements paysagers pendant deux ans.



Cheminement du projet

Cheminement du projet

Étapes à venir

- Audiences publiques (s'il y a lieu) ;
- Demande d'autorisation à la CPTAQ¹ ;
- Décret d'autorisation du Conseil des ministres (LQE²) ;
- Préparation des plans et devis ;
- Plan d'acquisition et décret d'expropriation ;

¹ Commission de protection du territoire agricole du Québec

² Loi sur la qualité de l'environnement

Cheminement du projet

Étapes à venir (suite)

- Acquisition des terrains et des bâtiments ;
- Autorisations environnementales et municipales pour la construction ;
- Déplacement des services publics ;
- Procédure d'appels d'offres ;
- Début de la construction.

**Merci de votre
attention !**

