

UN RESEAU MODERNE D'AUTOROUTES
POUR LA REGION DE QUEBEC

CANQ
VO
469

V6I5
R48
1970
QL
P. gouv.

VOIRIE

UN RESEAU MODERNE D'AUTOROUTES
POUR LA REGION DE QUÉBEC

1970

② UN RESEAU MODERNE D'AUTOROUTES POUR LA REGION DE QUEBEC

③ 1970

Les chantiers de construction routière se multiplient depuis quelques années dans la région de Québec. Au nord et au sud, à l'est et à l'ouest, de nouveaux corridors autoroutiers prennent forme sous les yeux des 420,000 habitants et des 100,000 automobilistes du Grand Québec.

Les nombreux projets en voie de réalisation dans la région de la Capitale représentent un investissement total de \$100 millions. Ils ajouteront d'ici peu de temps 25 milles au réseau actuel pour le porter à une longueur de 60 milles.

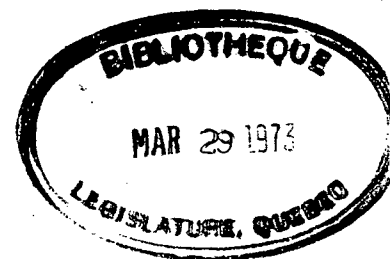
L'équipement routier de la région de Québec figure en tête de liste des priorités du ministère de la Voirie, et ce pour plusieurs raisons. Cette région est tout d'abord la seconde en importance après Montréal, tant par le nombre de ses habitants que par l'intensité de sa vie industrielle, commerciale et culturelle.

Elle connaît également un essor spectaculaire au chapitre de l'aménagement urbain.

Enfin, le nombre des habitants et des véhicules ne cesse d'augmenter. D'ici 1989, la population aura augmenté de 62% pour atteindre 680,000 âmes, et le nombre des voitures va pratiquement tripler au cours de la même période.

CANQ
VO
469

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1



Planification à long terme

Les millions de dollars affectés à la région de Québec par le gouvernement ne sont pas dépensés au hasard mais en conformité avec un plan directeur élaboré conjointement par les services techniques du ministère de la Voirie et des bureaux d'ingénieurs-conseils.

Ce plan de circulation et de transport, mieux connu sous le nom de rapport Vandry-Jobin, a été dévoilé par le gouvernement en février 1969. Cet outil de travail hors pair permettra à la région de planifier le développement des communications à l'intérieur de son territoire au cours des vingt prochaines années.

Conscients de la nécessité d'aborder globalement le problème des transports à l'échelle régionale, les auteurs du rapport ont étudié tous les modes de déplacement à l'intérieur de la région, soit le réseau routier, le chemin de fer, le transport en commun, le taxi et le camionnage. Ils ont également voulu intégrer tous ces modes de transport en un tout homogène.

Le rapport fait également des recommandations concernant le stationnement, les piétons et la grille de rues au coeur de la Capitale, tout en assurant la conservation des valeurs historiques qui confèrent à Québec un attrait unique en Amérique.

Les conclusions des études commandées par le ministère de la Voirie démontrent toutefois que le réseau routier demeurera dans

/3...

l'avenir le plus important facteur de croissance de la région.

C'est en effet une grille routière moderne et fonctionnelle qui stimulerait le plus l'implantation industrielle et l'industrie touristique et influencerait directement l'aménagement du centre-ville ainsi que le développement des banlieues, des zones commerciales et des secteurs affectés aux loisirs d'hiver et d'été.

Pour desservir ce territoire de 200 milles carrés, le plan propose la construction de cinq autoroutes d'ici vingt ans, soit les autoroutes métropolitaine, Saint-Charles et de la Falaise dans le sens est-ouest et les autoroutes Henri IV et Laurentienne dans l'axe nord-sud.

Ces artères maîtresses et le prolongement des actuelles autoroutes Duplessis et Charest porteraient la longueur du réseau autoroutier à 84 milles. Leur réalisation exigera un investissement de l'ordre de \$300 millions, réparti en quatre étapes de cinq ans.

Projets routiers en cours

Plusieurs autoroutes proposées dans le plan de circulation sont déjà en construction.

A la fin de 1971, une quinzaine de minutes suffiront pour contourner complètement la région par le nord, même aux heures de pointe, en utilisant la voie de ceinture entre la route 15, à l'est, et l'autoroute Henri IV dans l'axe du pont Frontenac. Des viaducs permettront d'éviter la route 15 et l'avenue Royale ainsi que toutes les grandes voies nord-sud, soit la

/4...

rue Labelle dans Beauport, le boulevard Henri-Bourassa, la quatrième et la première Avenue, la troisième Avenue ouest, le boulevard Laurentien, et éventuellement le boulevard Pierre-Bertrand dans Charlesbourg Ouest.

A l'ouest, l'autoroute Charest sera prolongée de cinq milles jusqu'à la route 2, à Saint-Augustin dans le comté de Portneuf. Le gouvernement vient de voter à cette fin une somme de plus de \$5,000,000. Cette voie rapide et la route de ceinture recevront d'ici quelques années la circulation en provenance de l'autoroute de la Rive Nord.

Au cours de l'été, la route 2C, prolongement du boulevard Hamel vers l'ouest, sera à quatre voies sur tout son parcours, à la suite de la construction de deux viaducs au-dessus de voies ferrées.

Par ailleurs, l'artère la plus coûteuse jamais construite dans la région de Québec, l'autoroute Dufferin-Montmorency, est déjà en voie de réalisation dans la haute-ville et sur les battures de Beauport.

Cette voie rapide de 6.5 milles, évaluée à plus de \$25,000,000. reliera d'ici trois ou quatre ans la haute-ville à la route 15, près du pont de l'Île d'Orléans, en desservant sur son passage les quartiers Saint-Roch et Limoilou dans la basse-ville.

Le ministère de la Voirie a décidé de commencer par la section de la haute-ville, en raison des développements majeurs annoncés ou en voie de réalisation près de la Colline parlementaire. Lors de sa mise en service, cette nouvelle artère desservira en effet une véritable petite ville construite

/5...

en hauteur au centre même de la Capitale, formée par le complexe "G" et son gratte-ciel de 32 étages, le complexe "H" sur la Grande-Allée, l'hôtel de 500 chambres de la Place Saint-Cyrille, le Grand Théâtre, l'édifice de 18 étages du Carré d'Youville et les édifices actuels du gouvernement.

Dès cet été, le ministère accordera des contrats pour assurer la réalisation du tronçon de l'autoroute à proximité du port de Québec, qui est appelé à un avenir des plus prometteurs.

Pont Frontenac : ouverture à l'automne

Le pont suspendu de Québec, érigé à proximité de la célèbre structure de type "Cantilever" vieille de 53 ans, constitue sans contredit le projet le plus spectaculaire de la région. Sa travée principale de 2,190 pieds en fait le treizième pont suspendu en importance dans le monde et le classe au premier rang au Canada.

La marche actuelle des travaux sur le chantier du pont permet aux autorités du ministère de la Voirie d'affirmer que cette traverse routière sera prête pour l'automne 1970. Toutes les sections de la structure métallique auront été installées à la mi-juin, après quoi l'entrepreneur construira le tablier.

Le pont Frontenac constitue une des pièces maîtresses du plan d'équipement routier de la région de Québec, en ce qu'il établit une liaison

/6...

directe et rapide entre les deux voies de ceinture de l'agglomération, soit la Transcanadienne sur la rive sud et le boulevard Métropolitain au nord. Il aura fallu ériger de part et d'autre du pont pas moins de 23 structures d'une longueur totale de près de deux milles afin d'assurer dans ce corridor autoroutier une circulation rapide même aux heures de pointe. On sait que le pont Frontenac pourra recevoir quotidiennement 90,000 véhicules roulant à une vitesse moyenne de 40 milles à l'heure. La capacité du vieux pont n'est que de 17,500 véhicules par jour.

D'ici peu, les québécois pourront donc silloner leur région en tout sens, rapidement et en pleine sécurité. Tous et chacun réaliseront une économie de temps appréciable. Par ailleurs, ceux qui vivent quotidiennement de la route, les camionneurs, les commis-voyageurs, sauveront de l'argent. L'industriel aura la chance de s'installer à proximité des voies rapides et le commerçant constatera sans nul doute une plus grande affluence dans son établissement. Le touriste atteindra plus facilement les quartiers de la région susceptibles de l'intéresser.

Communications avec l'extérieur

Le citoyen de Québec retrouvera des artères à circulation rapide aux portes de sa région. L'autoroute transcanadienne, qui lui ouvre depuis plusieurs années une voie rapide vers Montréal et l'ouest du Québec, le conduira d'ici trois ans vers le bas du fleuve et le Nouveau-Brunswick.

/7...

Du côté nord-ouest, l'autoroute Charest pousse actuellement une pointe vers le comté de Portneuf, la voie de ceinture fera de même bientôt et on étudie le tracé de l'autoroute de la Rive Nord jusqu'à Donnacona.

Une capitale du vingtième siècle

L'infrastructure routière contribuera directement à faire de la Capitale provinciale une ville du vingtième siècle et un pôle d'attraction, en rendant plus rentable tous les projets d'ordre économique, social et culturel en voie de réalisation dans la région, qu'il s'agisse de la transformation du port de Québec, de la création de zones domiciliaires, de l'implantation d'industries de taille ou de la mise en marche de projets d'ordre culturel ou récréatif.

Service de l'Information
Ministère de la Voirie

AVRIL 1970

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 148 763