

RAPPORT D'ÉTUDE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ DE PROJET ROUTIER

Route d'accès au port de la Grande Anse

CANQ
TR
GE
PR
251

ID.T. 36
May - Route d'accès au port de la Grande Anse
rtunté de proje



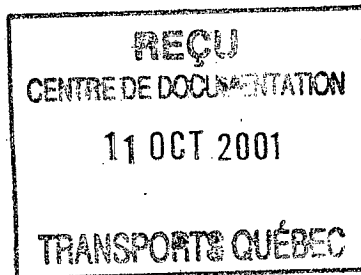
Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

662214

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
DE PROJET ROUTIER

Route d'accès au port de la Grande Anse

Région - District : 02-94
M.R.C. : Le Fjord-du-Saguenay
Circonscription électorale: Dubuc
Municipalité : La Baie
Numéro de dossier : R-02/16



CANQ
TR
GE
PR
251

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Direction générale du Génie
Québec, décembre 1985

Division de la planification
du réseau routier

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

ÉQUIPE DE RÉALISATION

SYNTHÈSE ET RÉDACTION

PARÉ, Gilles, urb., Division de la planification du réseau routier

COLLABORATION A LA RECHERCHE

Division de la planification du réseau routier

HUET, Roch, ing.

MATTE, Robert, M. urb.

PLANTE, Yvon, géogr.

Division des aménagements

COTÉ, Pierre, a.g.

MICHAUD, Jacques, ing.

Division des études de circulation

NGUYEN, Huan, ing.

Service de l'environnement

LETARTE, Bernard, agr.

Section vérification et estimation

LAFLAMME, Louis-H., ing.

Collaboration spéciale

LABARRE, Gilles, ing., Direction régionale 02

Cartographie

BEAULIEU, Gérard, tech., Division des aménagements

GUAY, Jean-Robert, dessinateur, Division de la cartographie

SIMARD, Yvon, tech., Division de la cartographie

Secrétariat

GUIMONT, Guylaine

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. INTRODUCTION: MANDAT ET OBJECTIFS.....	1
2. DESCRIPTION DE LA DEMANDE.....	2
3. RAPPEL DES FAITS SAILLANTS.....	5
4. ANALYSE.....	7
4.1 Scénario vérifiable: transfert des activités portuaires de Chicoutimi.....	7
4.2 Scénario conjectural: accroissement des acti- vités portuaires et développement industriel...	9
4.2.1 Volet 1: accroissement des activités portuaires.....	9
4.2.2 Volet 2: développement industrielo- portuaire.....	11
5. BILAN ET RECOMMANDATIONS.....	14
OUVRAGES CITÉS.....	18
ANNEXE 1 - Requête de La Baie	
ANNEXE 2 - Demande de Ports Canada	
ANNEXE 3 - Liste des personnes ressources consultées en région	

1. INTRODUCTION: MANDAT ET OBJECTIFS

Le présent document fait suite à un mémo du directeur général du Génie, monsieur Yvan Demers, s.-m.a., adressé le 7 août 1985 à monsieur Guy Charbonneau, chef de la Division de la planification du réseau routier, demandant d'examiner une requête spécifique de la ville de La Baie en rapport avec l'accès au port de la Grande Anse via la route 170.

La demande de la ville de La Baie a été transmise le 31 juillet 1985 au ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions et a fait l'objet d'une résolution municipale (voir en Annexe 1 l'extrait des délibérations d'une séance du conseil de ville tenue à La Baie le 28 juin 1985; résolution no 85-338).

Par ailleurs, le rapport du Service d'urbanisme de La Baie explicitant de façon plus détaillée la proposition de la municipalité a été élaboré tout récemment; il a été transmis au ministère des Transports le 6 novembre 1985 (LA BAIE, 1985).

En fait, la requête municipale comprend plusieurs demandes regroupées sous deux volets principaux: les propositions relatives aux problèmes actuels de circulation à l'intérieur de la ville et les propositions ayant rapport à la desserte du port de la Grande Anse. Compte tenu de l'urgence d'assurer un accès routier adéquat au nouveau port - les activités portuaires doivent débiter en décembre 1985 -, il a été décidé d'étudier d'abord cet aspect; les autres demandes de La Baie feront partie d'une évaluation ultérieure.

2. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

La ville de La Baie propose de relier la route 170 au port de la Grande Anse à partir d'un point d'intersection situé à environ 4 km à l'ouest du centre-ville en procédant:

- à la construction d'un nouveau tronçon routier d'une longueur approximative de 6 km jusqu'à un point de raccordement avec le chemin Saint-Joseph et, par la suite, avec la route de l'Anse-à-Benjamin;
- à un réaménagement majeur du tronçon chemin Saint-Joseph - route de l'Anse-à-Benjamin sur une longueur de 5,6 km, jusqu'au chemin de la Grande-Anse, c'est-à-dire la route d'accès au port déjà construite par Ports Canada (Figure 1).

Ce nouveau projet municipal de voie d'accès d'une longueur totale de quelque 12 km, qui serait à deux voies de circulation, constitue un itinéraire alternatif à celui proposé antérieurement par plusieurs intervenants locaux et régionaux; ainsi, dans chacune des options présentées en mai 1985 dans la proposition préliminaire de la municipalité régionale de comté (M.R.C. DU FJORD-DU-SAGUENAY, 1985), dont la municipalité de La Baie fait partie notamment, la desserte routière du port de la Grande Anse est prévue dans l'axe de la Ligne Bagot.

La Baie appuie sa nouvelle demande à partir de points d'argumentation qui se rapportent:

- 1°) à des facteurs d'échanges et de circulation: selon la municipalité, ce nouvel axe permettrait de relier plus directement le pôle urbain de La Baie au secteur industriel projeté au port de la Grande Anse; il servirait

ROUTE D'ACCÈS AU PORT DE GRANDE-ANSE

Figure 1

LOCALISATION DES PROPOSITIONS À L'ÉTUDE

① PROPOSITION DE LA VILLE DE LA BAIE

Nouveau corridor routier ————

Réaménagement de route existante - - - -

② PROPOSITIONS DE PORTS CANADA ET DE LA M.R.C. LE FJORD DU SAGUENAY (1)

Nouveau corridor routier ————

Réaménagement de route existante - - - -

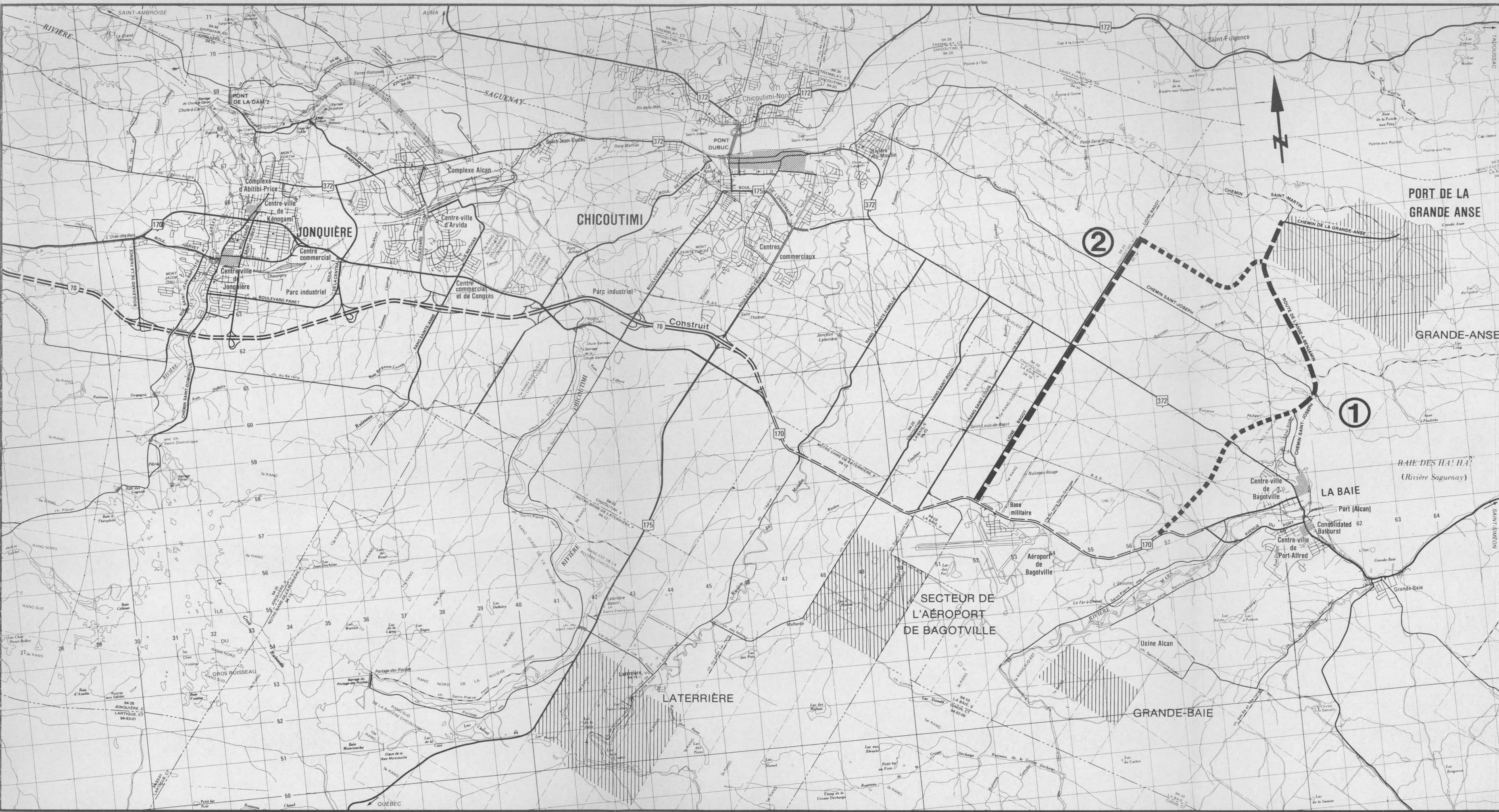
SITE INDUSTRIEL PROJETÉ

(1) Proposition préliminaire d'aménagement
déposée en mai 1985.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 KM

 **Transports
Québec**

Réalisé par la Division de la cartographie du Service des relevés techniques.



également à canaliser la circulation lourde en provenance des secteurs ouest de la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean et de la sous-région du Bas-Saguenay, via les routes 170 et 372.

- 2°) à des facteurs de développement urbain: la ville soutient que la route d'accès qu'elle propose lui permettrait de développer des quartiers résidentiels à la périphérie des développements existants, alors que l'axe de la ligne Bagot l'obligerait à développer plutôt des secteurs périphériques, en milieu zoné agricole, dans l'éventualité où elle voudrait profiter de retombées d'une implantation industrielle éventuelle au site du port de la Grande Anse.

La municipalité évalue le coût total de cette proposition à environ 9 000 000\$. D'autre part, bien qu'elle considère cette voie de desserte prioritaire par rapport à l'ensemble de ses demandes, elle propose en première phase la réalisation, au coût de quelque 4 000 000\$, du tronçon qui va du point d'intersection avec la route 372 jusqu'à la jonction avec le chemin de la Grande-Anse via le chemin Saint-Joseph et la route de l'Anse-à-Benjamin.

3. RAPPEL DES FAITS SAILLANTS

Pour mieux comprendre la nature de la demande de La Baie, il importe de faire à ce stade de l'analyse un bref rappel des principaux événements qui ont conduit à l'implantation du port de la Grande Anse.

D'abord, il faut souligner que ce nouveau port origine de la décision du gouvernement fédéral d'éliminer les activités portuaires du site de Chicoutimi. Les principales raisons qui ont motivé ce transfert d'activités étaient reliées à des problèmes inhérents au port de Chicoutimi: faible tirant d'eau, formation de glace, possibilités d'expansion limitées, risques pour la sécurité à cause du stockage d'hydrocarbures à l'intérieur du milieu urbanisé, pollution visuelle, conflits avec l'utilisation du sol urbain, etc.

Par ailleurs, il semble que le choix du site de la Grande Anse ait été relié essentiellement à des facteurs de navigation maritime. Il apparaît également que la question de l'accessibilité terrestre ait été abordée en dernière instance dans l'ensemble du processus de localisation de ce nouveau port.

La décision du gouvernement fédéral de construire un port en eau profonde dans la Grande Anse sur les berges de la rivière Saguenay a été annoncée au cours de l'année 1983. Par contre, ce n'est que le 21 novembre 1984 qu'une requête a été faite officiellement par le président du port de Chicoutimi auprès du ministre des Transports du Québec pour procéder à l'amélioration des voies d'accès routier de juridiction provinciale au nouveau terminal maritime de Grande-Anse (voir Annexe 2). Cette requête s'accompagnait d'un compte-rendu d'une réunion régulière de l'administra-

tion portuaire de Chicoutimi, tenue le 9 novembre 1984, dans laquelle il était demandé entre autres que le ministère des Transports donne accès au nouveau port via la Ligne Bagot.

Après une première évaluation au sein du Ministère, l'axe Bagot est apparu le plus adéquat pour assurer une desserte efficace du nouveau terminal maritime. Dès lors, des expertises et diverses consultations auprès des principaux intervenants dans le dossier ont été entreprises afin de déterminer le tracé de raccordement optimal de la ligne Bagot à la route d'accès déjà construite par Ports Canada chemin de la Grande-Anse).

Dans son dernier rapport, sur une proposition pour l'amélioration du réseau routier et la jonction de la route 170 au chemin de la Grande-Anse, LA BAIE (1985) souligne qu'au moment de ces discussions elle était d'accord avec le projet de donner accès au port par une nouvelle route de raccordement à la Ligne Bagot. Cependant, c'est au moment où le ministère des Transports développait sa stratégie d'intervention pour le projet d'autoroute 70 au cours de l'année 1985 (MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 1985 a et b) que la municipalité a décidé de réévaluer son réseau routier et de proposer un nouveau tracé pour l'accès au port de la Grande Anse, lequel fait partie de la présente évaluation.

4. ANALYSE

La localisation géographique et les caractéristiques de la voie d'accès au nouveau terminal maritime sont intimement liées à la nature des activités portuaires prévues à cet endroit et au trafic routier susceptible d'être généré par ces activités.

Après consultation auprès des principaux intervenants au dossier (voir Annexe 3) et analyse de documents pertinents préparés pour le compte du Conseil des ports nationaux (TREMBLAY, RINFRET, TREMBLAY et al, 1982; PLURAM inc. et al, 1983), deux scénarios de base ont été retenus.

4.1 Scénario vérifiable: transfert des activités portuaires de Chicoutimi

Ce scénario est celui qui s'appuie sur des prévisions confirmées, en ce sens qu'il considère essentiellement le transfert des activités portuaires actuelles du port de Chicoutimi au port de la Grande Anse. Les principaux produits qui seraient transités annuellement au nouveau port dans le cadre de ce scénario sont les suivants:

- 1°) de 60 000 à 80 000 tonnes¹ de sel destiné à être acheminé principalement vers les secteurs de Chicoutimi et de Chibougamau;
- 2°) de 10 000 à 25 000 tonnes de bois de sciage provenant principalement du secteur de Saint-Félicien (Lac-Saint-Jean);

(1) Les tonnages dont il est fait mention dans le présent document sont exprimés en tonnes métriques.

3°) environ 55 000 tonnes de pâtes et papiers provenant également du secteur de Saint-Félicien.

Le volume global de marchandises impliqué dans ce scénario se situerait donc entre 125 000 et 160 000 tonnes. A ce tonnage, il est possible d'ajouter l'apport supplémentaire de quelque 20 000 tonnes de charbon qui serait acheminé vers Chicoutimi essentiellement, et d'environ 10 000 tonnes de silice qui proviendrait de la région de Charlevoix via la route 381; ces deux dernières hypothèses seraient en effet considérées comme ayant de très grandes chances de se concrétiser à plus ou moins brève échéance. En somme, il serait réaliste de penser qu'à court terme le volume de marchandises transitées au port de la Grande Anse serait de l'ordre de 150 000 tonnes. Par ailleurs, les points d'origine et de destination de ces produits sont situés essentiellement du côté ouest: agglomération de Chicoutimi - Jonquière et Lac-Saint-Jean (Saint-Félicien principalement).

Le trafic routier qui serait généré par les activités portuaires prévues dans ce scénario serait de l'ordre de 35 à 75 camions en moyenne par jour¹. D'autre part, les débits de circulation qui seraient reliés aux déplacements à des fins de travail seraient peu significatifs, puisque l'on prévoit à ce stade la présence d'environ 30 employés seulement sur le site portuaire.

(1) L'estimation du trafic potentiellement généré par l'un ou l'autre des scénarios envisagés dans le présent document est approximatif et ne vise qu'à donner un ordre de grandeur; il est impossible notamment, dans le contexte actuel, de prévoir comment le flux de circulation lourde, qui est dépendante en grande partie de la structure même des activités portuaires, pourra se distribuer dans le temps (périodes de concentration journalière ou saisonnière).

4.2 Scénario conjectural: accroissement des activités portuaires et développement industriel

Contrairement au premier scénario qui s'appuie sur des prévisions globalement confirmées, le second scénario est composé de facteurs de développement purement hypothétiques. Ces facteurs peuvent être regroupés sous deux volets principaux, selon qu'il se rapportent à l'accroissement potentiel des activités au port de la Grande Anse ou à des développements industriels éventuels à proximité du site portuaire (voir Figure 1).

4.2.1 Volet 1: accroissement des activités portuaires

Dans le premier volet de ce scénario conjectural, il est supposé qu'un volume additionnel significatif de marchandises pourrait transiter au port de la Grande Anse. Il s'agit essentiellement des trois catégories de produits suivants:

- 1°) environ 100 000 tonnes de bois de sciage, dont un peu plus de la moitié serait composée de bois en provenance de Saint-Félicien et présentement destinée au port de La Baie; quant au reste, l'on suppose qu'il pourrait être généré par l'accroissement de la capacité des usines de sciage, suite à la réalisation de projets de modernisation des procédés de production.
- 2°) environ 50 000 tonnes de pâtes et papier de la Consolidated Bathurst qui sont présente-

ment expédiées de l'usine de La Baie à partir des quais d'Alcan et qui pourraient théoriquement être acheminées via le port de la Grande Anse; cette hypothèse s'avère toutefois fort problématique puisqu'elle repose uniquement sur une décision en ce sens des responsables de la compagnie Consolidated Bathurst; or, l'expédition des pâtes et papier à partir des quais d'Alcan à La Baie, qui ont une bonne réserve de capacité, peut se faire sans rupture de charge, contrairement au port de la Grande Anse, ce qui se traduit pour la compagnie par des coûts de transport a priori beaucoup moins élevés;

- 3°) environ 300 000 tonnes de charbon, utilisé par l'Alcan et présentement entreposé sur les quais de la compagnie à La Baie; les raisons du transfert potentiel de ce produit au port de la Grande Anse seraient reliées essentiellement à des problèmes de pollution du milieu urbain de La Baie par les poussières de charbon qui sont transportées régulièrement par le vent; toutefois, l'entreposage du charbon au quai du port de la Grande Anse serait en principe plus onéreux pour l'Alcan à cause des ruptures de charge qu'il occasionnerait; d'autre part, certaines méthodes de contrôle de la pollution de l'air utilisées présentement (écrans géants) pourraient, semble-t-il, être éventuellement améliorées de façon significative.

Si ces prévisions se réalisaient malgré tout, quelque 450 000 tonnes de marchandises additionnelles seraient manutentionnées au port de la Grande Anse. En ajoutant les 150 000 tonnes du premier scénario, le volume de produits total annuel transité au nouveau port atteindrait 600 000 tonnes et de ce nombre, plus de 50% se ferait vers ou à partir du secteur de La Baie.

Dès lors, le trafic routier qui serait engendré par ces activités portuaires pourrait atteindre de 300 à 400 camions en moyenne par jour dans le cas du transport des marchandises. Cependant, ces débits pourraient être moindres, puisqu'il est fort probable que le charbon qui représente la moitié du tonnage (300 000 tonnes) prévu dans cette hypothèse serait acheminés par voie ferrée. D'autre part, du côté des déplacements à des fins de travail, l'effet générateur du port sur la circulation routière ne serait pas significatif puisqu'il faut prévoir au plus la création de 50 emplois sur le site portuaire dans l'éventualité où ce scénario se concrétisait.

4.2.2 Volet 2: développement industrialo-portuaire

Ce volet du scénario conjectural repose essentiellement sur les possibilités de développement à des fins industrielles des terrains situés dans le parc industrialo-portuaire de la Grande Anse (voir Figure 1). En réalité, trois grands projets seulement sont présentement envisagés dans le cadre de cette hypothèse.

Le premier projet se rapporte à l'implantation possible d'une usine de produits chimiques (fabrication d'engrais) qui pourrait théoriquement créer quelque 1 000 emplois. Le deuxième projet de localisation industrielle sur ce site est celui d'une usine de magnésium qui créerait environ 800 emplois. Finalement, on fait mention de la possibilité d'implanter sur le site industrialo-portuaire du port de la Grande Anse des élévateurs à grain qui serviraient au transbordement d'un surplus possible en 1990 de 3 500 000 tonnes de blé en transit dans l'est du Canada.

Tous ces méga-projets sont cependant hautement hypothétiques. Des sites concurrentiels sont d'ailleurs envisagés à d'autres endroits au Québec dans le cas de l'usine de produits chimiques et en particulier pour l'usine de magnésium pour laquelle une étude, subventionnée par le gouvernement, devrait être bientôt entreprise de façon à déterminer la faisabilité de son implantation dans le parc industriel de Bécancour. Le projet d'élévateur à grain, pour sa part, ne serait qu'à l'état embryonnaire et serait grandement dépendant notamment de la conjoncture mondiale.

Quant aux autres sites industriels importants actuels ou projetés de la sous-région du Saguenay, ils n'offrent pas, dans le contexte actuel, d'indices qui permettraient un accroissement significatif des activités économiques dans le secteur, lesquelles pourraient influencer

possiblement de façon indirecte sur les opérations du port de la Grande Anse.

S'ils venaient à se concrétiser, ces projets de développement industriel n'auraient pas d'impact significatif au plan du camionnage, puisque le transport des marchandises impliquerait essentiellement les modes maritime et ferroviaire. Le prolongement de la ligne ferroviaire de Roberval et Saguenay, évalué à quelque 10 000 000\$, est prévu seulement dans l'éventualité d'une implantation industrielle majeure au site industrialo-portuaire. Par ailleurs, au plan des déplacements à des fins de travail, il est certain que la création de plusieurs centaines d'emplois à proximité du terminal portuaire aurait une incidence majeure sur la nature et la structure des mouvements de circulation sur le réseau routier de ce secteur.

5. BILAN ET RECOMMANDATIONS

Il ressort de l'ensemble de cette analyse que la stratégie de développement des voies d'accès au port de la Grande Anse devrait être élaborée à partir des caractéristiques propres à chacun des scénarios envisagés pour illustrer la nature et l'ampleur des activités portuaires prévues au nouveau terminal maritime.

Le contexte actuel permet de supposer que le scénario dit "vérifiable" est celui qui devrait prévaloir du moins pour les cinq prochaines années, le degré d'incertitude du scénario conjectural (volets 1 et 2) demeurant encore trop élevé pour espérer le voir se concrétiser à court terme. Or, dans le scénario "vérifiable", le volume de marchandises transité annuellement par la Grande Anse, qui serait de l'ordre de 150 000 tonnes, reste relativement restreint, puisqu'il représente moins de 4% du tonnage annuel (4 100 000 tonnes) manutentionné aux quais de l'Alcan à La Baie.

La faiblesse relative du tonnage prévu au port de la Grande Anse s'explique notamment par le fait que les hydrocarbures, qui représentaient plus de 80% (600 000 tonnes) du volume de marchandises en transit au port de Chicoutimi, ne seront pas acheminés tel que prévu initialement au port de la Grande Anse, mais seront plutôt transbordés au terminal pétrolier des environs de la Pointe à l'Ilet situé à quelque 2 km au nord-est de Rivière-du-Moulin. Les installations de la Pointe à l'Ilet auraient de plus une réserve de capacité pour de nombreuses années encore.

Par ailleurs, le trafic routier susceptible d'être généré au cours des prochaines années par les activités du port de

la Grande Anse serait d'un côté relativement faible (35 à 75 camions par jour et déplacements pendulaires d'une trentaine de travailleurs) et d'un autre côté, se ferait essentiellement à partir ou vers les secteurs ouest: agglomération de Chicoutimi-Jonquière et Lac-Saint-Jean.

Des lors, il est possible de tirer de ces observations deux conclusions principales:

1°) la Ligne Bagot constitue l'axe le plus adéquat pour répondre aux besoins prévisibles de desserte du nouveau port de la Grande Anse pour les prochaines années compte tenu des aspects suivants:

- au plan fonctionnel, il s'agit du corridor qui s'intègre géographiquement le mieux aux déplacements qui seront générés par les activités portuaires (presqu'exclusivement en provenance et à destination de l'ouest);
- au plan technique, il s'agit de l'option qui est de loin la plus propice du côté faisabilité, étant donné que:
 - . la presque totalité du tracé se situe en terrain plat ou légèrement ondulé, contrairement à l'axe proposé par La Baie qui traverse en grande partie une zone très accidentée, sensible à l'érosion et aux glissements de terrain;
 - . le chemin de la Ligne Bagot, qui constitue 65% de l'itinéraire (8,8 km sur une longueur totale de 13,6 km), ne présente aucune difficulté majeure au plan du profil et de la géométrie; de plus, le

Ministère dispose déjà d'une emprise de 25 mètres pour l'ensemble de cette route;

- . le tronçon de raccordement à construire entre la ligne Bagot et le chemin de la Grande-Anse, se situe le long d'une tourbière où les résultats des sondages préliminaires montrent qu'il n'y aurait aucune difficulté majeure de construction;
- au plan opérationnel, il s'agit en premier lieu de l'axe dans lequel une voie d'accès pourrait être réalisée dans les meilleurs délais étant donné, contrairement à la proposition de La Baie:
 - . l'absence de difficulté majeure de réalisation pour l'ensemble de l'itinéraire, lequel est constitué en grande partie par une route existante;
 - . le fait que la totalité des travaux ne sont pas assujettis à la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement et que les démarches pour l'obtention des certificats d'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole (C.P.T.A.) devraient en principe être facilitées puisque les travaux seront effectués en très grande partie à l'intérieur de l'emprise existante pour la ligne Bagot et que des expertises préliminaires du Service de l'environnement du Ministère ne prévoient pas d'impact majeur sur l'agriculture pour le tronçon de raccordement au chemin de la Grande-Anse;
- il s'agit en deuxième lieu de la voie d'accès qui serait la plus propice à la circulation lourde à cause notamment de l'absence de pente forte le long

du parcours où on retrouve en plus très peu d'habitations;

- au plan du coût, finalement, il s'agit de l'option la plus avantageuse; le coût total de réalisation de la voie d'accès de la Ligne Bagot d'une longueur de 13,6 km entre la route 170 et le chemin de la Grande-Anse serait de 6 100 000\$ alors que selon des évaluations préliminaires¹ effectuées par le Ministère, la route proposée par La Baie, dont la longueur totale serait de 11,6 km nécessiterait des investissements de 10 000 000\$;

- 2°) L'axe proposé par La Baie pourrait être envisagé à plus long terme à la condition que des développements industriels majeurs se concrétisent sur les terrains adjacents du site portuaire (voir ci-dessus à la section 4.2.2: volet 2 du scénario conjectural); entretemps, des améliorations à l'itinéraire du chemin Saint-Joseph et de la route de l'Anse-à-Benjamin permettraient de répondre adéquatement aux besoins de desserte prévus à court et à moyen terme entre ce pôle urbain et le nouveau terminus maritime.

Par conséquent, il est proposé de retenir l'axe de la ligne Bagot comme voie d'accès régionale au port de la Grande-Anse, tout en considérant l'axe de la route de l'Anse-à-Benjamin et sa jonction avec le chemin Saint-Joseph comme voie de desserte secondaire pour le pôle de La Baie. Afin de rendre cet objectif opérationnel, il est recommandé de réaliser, selon la disponibilité des ressources, les blocs d'intervention majeurs et mineurs tels qu'illustrés à la figure 2 et aux tableaux explicatifs correspondants ci-après.

(1) La nature extrêmement difficile des terrains traversés par le tracé proposé par La Baie pourrait se traduire par des coûts additionnels imprévisibles dans l'état actuel du dossier.

BLOC D'INTERVENTIONS MAJEURES

1re ÉTAPE

Amélioration du chemin de ligne Bagot entre la route 372 et le chemin Saint-Martin.

Longueur	Limites	Coût
3,50 km	Route 372 - Variante Nord	1 600 000 \$

<u>Caractéristiques</u>		<u>Échéancier</u>
Pavage	: 7,3 m	Préliminaires: janvier 86
Accotements	: 4,0 m	C.P.T.A. : mars 86
Emprise	: 30,0 m	Plans + devis: avril 86
Emprise disponible:	24,4 m	Réalisation : mai à nov. 86

2e ÉTAPE

Amélioration du chemin de ligne Bagot entre les routes 170 et 372.

Longueur	Coût
5,3 km	2 100 000 \$

<u>Caractéristiques</u>		<u>Échéancier</u>
Pavage	: 7,3 m	Préliminaires: avril 86
Accotements	: 4,0 m	Réalisation : mai à nov. 87
Emprise disponible:	24,4 m	

3e ÉTAPE

Nouveau lien routier entre le chemin de ligne Bagot et l'entrée de la route d'accès au port de la Grande Anse.

Longueur	Coût	Caractéristiques
4,8 km	VAR. NORD 2 400 000 \$	Même section-type que 1° et 2°

Échéancier

- Étude d'impacts:	avril 86	- Plans + devis:	mars 88
- C.P.T.A.	: août 86	- Réalisation :	juin 88 à
- Préliminaires	: mars 87		nov. 89
- Expropriation	: juin 88		

BLOC D'INTERVENTIONS MINEURES

1re ÉTAPE

Améliorations mineures aux chemins Saint-Martin et de l'Anse-à-Benjamin, entre la ligne Bagot et la route d'accès au Port de la Grande Anse.

Longueur	Limites	Coût
3,5 à 5,5 km	Entrée du Port jusqu'à la fin des travaux majeurs sur ligne Bagot	300 000 \$

Nature des travaux

- Rechargement ou renforcement.
- Pavage de surlargeurs dans les courbes.

Échéancier

Souhaitable entre mai et novembre 1986.

2e ÉTAPE

Amélioration de l'intersection des chemins du rang Saint-Joseph et de l'Anse-à-Benjamin.

Longueur	Coût	Travaux
0,3 km	200 000 \$	Terrassement, fondations, pavage

Échéancier

Souhaitable à court terme.

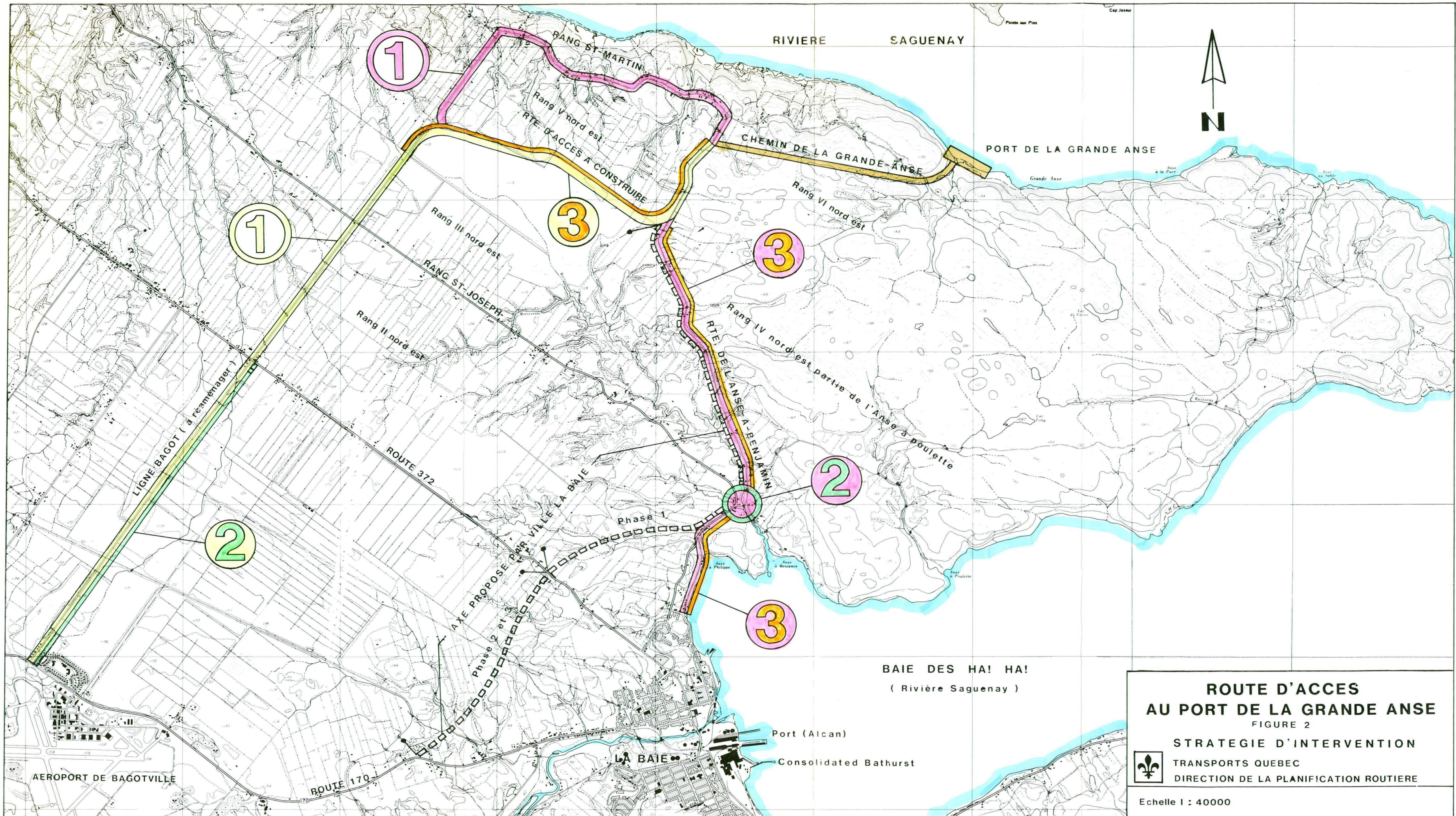
3e ÉTAPE

Amélioration du chemin de l'Anse-à-Benjamin entre La Baie et l'accès au Port de la Grande Anse.

Longueur	Travaux	Coût
5,4 km	Drainage, fondations, pavage	540 000 \$

Échéancier

Réalisation 1991 +



**ROUTE D'ACCES
AU PORT DE LA GRANDE ANSE**
FIGURE 2

STRATEGIE D'INTERVENTION

 **TRANSPORTS QUEBEC**
DIRECTION DE LA PLANIFICATION ROUTIERE

Echelle 1 : 40000

OUVRAGES CITÉS

LA BAIE (1985): Proposition pour l'amélioration du réseau routier et jonction route 170 au chemin de la Grande-Anse. La Baie, 13 pages + V annexes + Dossier cartographique.

M.R.C. DU FJORD-DU-SAGUENAY (1985): Proposition préliminaire d'aménagement. Préparée par Robert Leblond, Laval Tremblay et Associés, Urbanistes. Chicoutimi, mai 1985, 65 pages.

PLURAM INC. (1983): Projet d'implantation d'un port à Grande-Anse: évaluation environnementale initiale. Préparé avec la collaboration de Lalonde, Girouard, Letendre et Associés ltée pour le Conseil des ports nationaux. Québec, juin 1983, 323 pages.

TREMBLAY, RINFRET, TREMBLAY et LANGLAIS, LAVOIE, HUOT, INC. (1982): Plan d'ensemble. Relocalisation du port de Chicoutimi à Grande-Anse. Préparé pour le Conseil des ports nationaux. Chicoutimi, Rapport final, pagination par section + annexes.

ANNEXE 1

Requête de La Baie

Le 22 juillet 1985

Ministre Henri Lemay
700, Boul. St-Cyrille-est,
29e étage
Québec, Qc.
G1R 5H1

Ministère des Transports Cabinet du Ministre		
DATE DE RÉCEPTION		
JUIL 24 1985		
CODÉ DE CLASSEMENT		
6	4	1

Objet: envoi rés. 85-338 chemin d'accès route 170 -
secteur Grande-Anse. *Rte 170*

Monsieur,

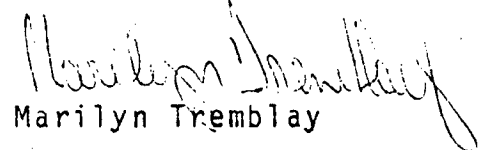
Veillez trouver, ci-jointe, une copie de résolution que le conseil municipal de Ville de La Baie a adoptée au cours de sa séance tenue le 15 juillet 1985 et dont le texte s'explique de lui-même.

Greffier

200, rue Victoria, Ville de La Baie
Comté Dubuc - G7B 3M4
Tél.: (418) 544-6851

Veillez agréer l'expression de nos sentiments
les meilleurs.

L'assistante-greffière,


Marilyn Tremblay

MLT/f1
p.j.

VILLE DE LA BAIE
COMTE DUBUC
PROVINCE DE QUEBEC

EXTRAIT DES DELIBERATIONS D'UNE
SEANCE DU CONSEIL DE VILLE DE LA
BAIE TENUE LE QUINZIEME JOUR DU
MOIS DE JUILLET MIL NEUF CENT
QUATRE-VINGT-CINQ.

85-338

CHEMIN D'ACCES ROUTE 170 - SECTEUR GRANDE-ANSE

CONSIDERANT que la décision sur la volonté gouvernementale de réaliser l'autoroute régionale a été rendue publique le 28 juin dernier par les ministres Bédard et Lemay;

CONSIDERANT qu'un Port Fédéral est présentement en construction à Ville de La Baie et que ce port pourrait être en opération au début 1986;

CONSIDERANT que le M.I.C.T., dans le document intitulé "Priorités et orientations du Gouvernement en matière d'aménagement" localise un site industriel majeur en bordure de la route 170 et propose le site alternatif de Grande-Anse;

CONSIDERANT que nous retrouvons parmi les grandes orientations contenues dans la proposition préliminaire d'aménagement de la M.R.C., celle-ci: "Favoriser l'implantation de grandes entreprises requérant des facilités de transport portuaire en réservant un ou des sites d'accueil à cette fin";

CONSIDERANT que l'avenir du développement économique de notre région repose en bonne partie sur la planification que nous assurerons entre l'expansion du réseau routier régional et le développement des infrastructures majeures, telles: les sites industriels et installations portuaires;

CONSIDERANT que le développement régional peut et doit s'harmoniser avec celui de Ville de La Baie;

CONSIDERANT que les principaux axes routiers ne pourraient pas supporter une augmentation substantielle de circulation; le plan d'urbanisme prévoit d'ailleurs à cet effet la construction d'un nouveau tronçon reliant les secteurs nord et sud de Ville de La Baie.

CONSIDERANT que la proposition soumise aux ministres Marc-André Bédard et Henri Lemay en date du 28 juin 1985 fut accueillie favorablement;

IL EST PROPOSE par le conseiller Cyprien Gaudreault
APPUYE PAR LE conseiller Michel Bergeron
ET RESOLU:

QUE le projet du chemin d'accès reliant le site industriel et portuaire de Grande-Anse à la route régionale 170, tel que déposé aux ministres Marc-André Bédard et Henri Lemay, le 28 juin 1985, constitue la position officielle de Ville de La Baie;

QUE soit annexé à la présente résolution:

- a) une carte routière avec tracé du chemin d'accès;
- b) copie du document d'appui déposé le 28 juin;
- c) documents d'appui aux différents "Considérants";
- d) toute autre information pertinente à la position de Ville de La Baie;

QUE copie de la présente résolution ainsi que toutes les pièces y étant reliées soient acheminées aux personnes et endroits suivants:

1. Ministres M.-A. Bédard et Henri Lemay.
2. Le député de Dubuc, Hubert Desbiens.
3. Bureau régional du Ministère du Transport.

QUE l'urbaniste, monsieur Daniel Poitras soit mandaté à assurer le suivi de ce dossier auprès du Ministère du Transport; il est aussi entendu que les démarches et développements sur ce projet devront faire l'objet de rapports réguliers au Conseil municipal.

(SIGNE): GERARD-R. MORIN, maire

ROSAIRE POITRAS, greffier

COPIE AUTHENTIQUE:



assistante greffière
Ville de La Baie, le 19 juillet 1985.

ANNEXE 2

Demande de Ports Canada

Ponts Canada

Port de Chicoutimi Port of Chicoutimi

C.P. 760
Rue Lafontaine
Chicoutimi, (Québec)
G7H 5E1

C.P. 760
Lafontaine Street
Chicoutimi, Quebec
G7H 5E1

Le 21 novembre 1984

L'Honorable Jacques Léonard
Ministre des Transports
700 est, boul. St-Cyrille
Québec
G1R 5H1

OBJET: Route d'accès sous juridiction provinciale -
Terminus maritime de Grande-Anse

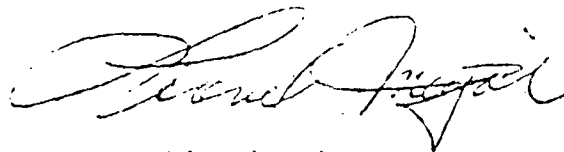
Monsieur le Ministre,

L'Administration portuaire du port de Chicoutimi vous soumet respectueusement une requête visant à améliorer les voies d'accès routier sous la juridiction de votre gouvernement au nouveau Terminus maritime de Grande-Anse, Ville de la Baie.

Compte tenu de l'importance que l'Administration portuaire porte à ce dossier, je prends la liberté de vous adresser directement un extrait du procès-verbal de notre dernière réunion, au cours de laquelle les membres ont adopté une résolution sur le sujet cité en rubrique. Je suis convaincu, Monsieur le Ministre, que vous reconnaîtrez l'importance de notre démarche pour la clientèle du port de Chicoutimi et pour le développement de notre région en général.

Au nom de l'Administration portuaire, je vous remercie de votre coopération et me souscris,

Votre tout dévoué,



Lionel Major
Président

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE REGULIERE
DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE CHICOUTIMI

TENUE A CHICOUTIMI LE 9 NOVEMBRE 1984

- . CONSIDERANT QU'en mai 1984, le gouvernement fédéral autorisait Ports Canada à investir 26.6 millions pour relocaliser ses installations portuaires de Chicoutimi à Grande-Anse.
- . CONSIDERANT QUE le double objectif visé par Ports Canada est de doter la région d'infrastructures portuaires publiques de qualité nécessaires à l'industrie régionale et de doter celle-ci d'un outil de développement économique indispensable à son évolution.
- . CONSIDERANT QUE le site de Grande-Anse offre un potentiel intéressant pour l'implantation d'industries et que la majorité des terrains contigus au port de mer sont la propriété du gouvernement du Québec et du Port de Chicoutimi, dans un secteur zoné industriel.
- . CONSIDERANT QUE Ports Canada a construit, à ses frais, une route d'accès reliant la route de l'Anse à Benjamin au Terminus maritime de Grande-Anse, sur une longueur de 3.6 kilomètres.
- . CONSIDERANT QUE les trafics prévisibles à l'ouverture du Terminus maritime de Grande-Anse (automne 1985) seront d'environ 500,000 tonnes métriques annuellement et que ces marchandises doivent nécessairement emprunter les accès routiers pour entrer et sortir de la zone portuaire.
- . CONSIDERANT QUE les routes d'accès au Terminus maritime de Grande-Anse qui sont sous juridiction provinciale ne sont pas conçues en fonction des volumes et du type de trafic généré par ce nouveau terminus.

2/...

LA RESOLUTION SUIVANTE EST PROPOSEE PAR LE PRESIDENT, MONSIEUR LIONEL MAJOR ET APPUYEE PAR M. ANTOINE GAUTHIER ET ENSUITE ACCEPTEE A L'UNANIMITE.

- . QUE le Ministère des Transports du gouvernement du Québec étudie dans un premier temps un nouveau tracé reliant directement la route d'accès au Terminus maritime de Grande-Anse à la route connue sous le nom de "Ligne Bagot".
- . QUE le Ministère des Transports du gouvernement du Québec réalise ce tronçon de façon à ce qu'il soit opérationnel à l'ouverture du Terminus maritime prévue pour l'automne 1985.
- . QUE dans un deuxième temps, le Ministère des Transports du gouvernement du Québec réalise des améliorations à la Ligne Bagot depuis la route 170 de façon à relier le port de mer au réseau routier principal desservant la région.


Secrétaire

VRAIE COPIE certifiée à
Chicoutimi, ce 15ième jour
de novembre 1984.

ANNEXE 3

Liste des personnes ressources consultées en région

PERSONNES RESSOURCES CONSULTEES EN REGION

1. Monsieur Réjean Dufour, Ports-Canada
2. Monsieur Claude Gagnon, responsable de l'aménagement,
M.R.C. Le Fjord-du-Saguenay
3. Monsieur Daniel Gaudreault, urbaniste, Ville de Jonquière
4. Monsieur Gilles Laberge, commissaire industriel, La Baie
5. Monsieur Daniel Poitras, urbaniste, Ville de La Baie
6. Monsieur Guy St-Gelais, urbaniste, Ville de Chicoutimi

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 182 973