

RAPPORT D'ÉTUDE

PROPOSITION D'INTERVENTION DU MTQ
SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE LA CONURBATION
DU HAUT-SAGUENAY

Rapport de présentation

CANQ
TR
GE
192

6
107



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

468998

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

PROPOSITION D'INTERVENTION DU MTQ
SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE LA CONURBATION
DU HAUT-SAGUENAY

Rapport de présentation

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
QUÉBEC, SEPTEMBRE 1983

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE

CANQ
TR
GE
192

TABLE DES MATIÈRES

1-	Introduction.....	3
2-	Rappel des objectifs.....	4
3-	Proposition d'intervention du MTQ.....	5
3.1	Intervention majeure.....	5
3.1.1	A-70 - Contournement de Jonquière - Tronçon 1.....	5
3.1.2	Élément optionnel: Échangeur rang Ste-Anne.....	6
3.1.3	A-70 - Contournement de Jonquière - Tronçon 2.....	7
3.1.4	Échéancier - A-70 - Tronçons 1 et 2.....	9
3.2	Interventions complémentaires.....	10
3.2.1	Intervention (1): Amélioration de la route 372.....	10
3.2.2	Intervention (2): Amélioration de la route 372.....	11
3.2.3	Intervention (3): Amélioration de la route 372.....	11
3.2.4	Intervention (4): Amélioration de la route 372.....	11
3.2.5	Intervention (5): Amélioration de l'entrée ouest.....	12
3.2.6	Intervention (6): Amélioration du lien nord du Saguenay.....	13
3.2.7	Intervention (7): Amélioration du rang St-Dominique..	13
3.3	Autres demandes municipales.....	13
4-	Sommaire des interventions.....	15

1 - INTRODUCTION

Depuis le début des années 70, le réseau routier du secteur Alma/La Baie a fait l'objet de diverses études devant conduire à l'élaboration d'un plan de développement compatible avec l'aménagement du territoire et les besoins prévisibles en circulation de la conurbation du Haut-Saguenay.

Les gens du milieu de même que les autorités locales ont fait part de leurs préoccupations et de leurs revendications face à l'organisation de leur territoire, ce qui a contribué à mieux définir la nature et la forme des interventions à prévoir.

Prenant en considération l'évolution récente du contexte socio-économique du secteur et les actions déjà amorcées sur certains axes, le ministère des Transports s'apprête maintenant à présenter les propositions d'intervention jugées prioritaires et pouvant être concrétisées à court et moyen terme.

2 - RAPPEL DES OBJECTIFS

Avant de procéder à la description des interventions retenues par le Ministère, il est bon de rappeler les objectifs généraux qui sous-tendent les actions que celui-ci désire mettre de l'avant.

- Procéder à une organisation hiérarchique du réseau routier de la conurbation du Haut-Saguenay de façon à séparer la circulation rapide de transit de la circulation à caractère plus local.
- Augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation sans affecter outre mesure l'intégrité du milieu physique et humain.
- Réaliser une liaison fonctionnelle entre les différents axes d'orientation nord-sud qui contribuent à relier les pôles d'activités de la conurbation (dont plusieurs sont isolés par des contraintes naturelles) et à desservir adéquatement les équipements urbains.
- Assurer une croissance efficace de la structure industrielle existante dans le secteur Alma - La Baie et en orienter le développement par la mise en plan d'un réseau routier adéquat.
- Garantir une desserte favorable à promouvoir les activités économiques de la région.

3- PROPOSITION D'INTERVENTION DU MTQ

Dans sa stratégie d'amélioration du réseau routier de la conurbation du Haut-Saguenay, le MTQ a retenu comme action majeure la mise en place d'une liaison rapide et efficace en périphérie de l'agglomération de Jonquière. Ce lien autoroutier s'inscrit dans le prolongement de l'autoroute 70, présentement en voie de réalisation jusqu'aux limites municipales de Jonquière - Chicoutimi, et se raccorde à la route 170 légèrement à l'ouest de la ville de Jonquière.

Comme mesures complémentaires, le Ministère prévoit diverses interventions sur certains segments de routes numérotées dont l'entretien relève toutefois de la compétence municipale; il s'agit des routes 372 et 170.

Enfin, certaines mesures additionnelles sont proposées sur des axes à caractère municipal dont la vocation déborde la simple desserte locale.

Les sections qui suivent s'attardent à décrire les propositions d'intervention du MTQ et les implications qui en découlent. La localisation des interventions proposées apparaît à la carte jointe en annexe.

3.1 Intervention majeure

3.1.1 A-70 - Contournement de Jonquière - Tronçon 1

- Localisation : De la route 170 à l'est de Jonquière jusqu'à la hauteur du boulevard St-Hubert.
- Objectif : Faciliter la circulation de transit et favoriser une meilleure accessibilité avec divers quartiers de Jonquière.
- Mesures : Construction de deux (2) chaussées d'autoroute avec carrefours dénivelés
- Échangeur: A-70/170
 - Échangeur: boulevard Panet
 - Échangeur: boulevard St-Hubert
 - Étagement: rang Ste-Anne

Responsabilité: Ministère des Transports du Québec

Coûts	:	14,0 M \$ - Construction
		<u>2,5</u> - Expropriation
		16,5 M \$ - Total

Longueur ; 8,8 km

Commentaires:

La construction des deux (2) chaussées d'autoroute en une (1) seule phase est justifiée sur la base des débits élevés de circulation réaffectés à l'autoroute 70 dès sa mise en service. En effet, selon les études de circulation réalisées à partir des données de 1981, entre 7000 et 9000 véhicules seraient déviés sur l'autoroute 70. Ce débit atteint et dépasse même le seuil admissible sur une autoroute à une chaussée garantissant un niveau de service acceptable à ses usagers. Par ailleurs, le coût de mise en place de la deuxième chaussée, soit 4,0 m \$, est plutôt limité en contrepartie des avantages retirés sur le plan circulation et sécurité.

3.1.2 Élément optionnel: Échangeur rang Ste-Anne

Localisation : Intersection rang Ste-Anne et A-70, tronçon 1.

Mesure : Remplacement de l'étagement prévu par un échangeur.

Responsabilité: Ministère des Transports du Québec.

Coûts	:	2,4 M \$ - Construction
additionnels		<u>0,1 M \$</u> - Expropriation
		2,5 M - Total

Commentaires:

Cet élément additionnel est considéré ici afin de tenir compte des revendications municipales en ce sens.

Il importe de rappeler que l'échangeur du rang Ste-Anne faisait initialement partie des plans du Ministère. Suite à un mémoire présenté par la D.P.T.A. en avril 1979, le MTQ acceptait d'apporter une modification à son tracé d'autoroute dans le secteur du rang Ste-Anne et d'éliminer l'échangeur prévu à ce dernier rang. Ces modifications permettaient la sauvegarde de près de 500 acres de territoire agricole.

La réalisation de l'échangeur souhaité aujourd'hui, du type losange, ne nécessiterait qu'environ 5 acres de sol zoné agricole.

Par ailleurs, afin de rendre pleinement fonctionnel ce nouvel équipement, il serait essentiel qu'il soit raccordé au boulevard Mellon, ce qui implique la construction d'un boulevard urbain sur une distance d'environ 1 km.

Ainsi raccordé, l'échangeur du rang Ste-Anne permettrait une desserte plus centrale du secteur Arvida et favoriserait l'accès au complexe hôtellerie - centre d'achat - centre des congrès situé sur le rang Ste-Anne, juste au nord de l'autoroute 70.

Il est évident qu'une nouvelle consultation auprès de la D.P.T.A. serait requise dans l'éventualité où cette option serait envisagée.

3.1.3 A-70 - Contournement de Jonquière - Tronçon 2

Deux variantes demeurent à l'étude pour la réalisation de ce tronçon de l'autoroute 70, soit la variante "A" privilégiée par le Ministère et la variante "B" préconisée par la municipalité de Jonquière.

VARIANTE "A"

- Localisation : Du boulevard St-Hubert jusqu'au raccordement à la route 170 dans l'axe du rang St-Benoît (La Ratière).
- Objectif : Faciliter la circulation de transit et favoriser une meilleure accessibilité aux divers quartiers de Jonquière.
- Mesure : Construction d'une seule chaussée d'auto-route avec carrefours dénivelés, sauf au raccordement avec la route 170
- Étagement: rang St-Dominique
 - Étagement: rang St-Jean-Baptiste
 - Carrefour à niveau: A-70/route 170
- Responsabilité: Ministère des Transports du Québec
- Coûts : 9,4 M \$ - Construction
0,6 M \$ - Expropriation
 10,0 M \$ - Total
- Longueur : 7,8 km

VARIANTE "B"

- Localisation : Du boulevard St-Hubert jusqu'au raccordement à la route 170 dans l'axe proposé pour la rue de la Faïence.
- Objectif : Faciliter la circulation de transit et favoriser une meilleure accessibilité aux divers quartiers de Jonquière.
- Mesures : Construction d'une seule chaussée d'auto-route avec carrefours dénivelés, sauf au raccordement avec la route 170.
- Étagement: rang St-Dominique
 - Étagement: rang St-Jean-Baptiste
 - Carrefour à niveau: A-70/route 170
- Responsabilité: Ministère des Transports du Québec
- Coûts : 6,2 M \$ - Construction
0,4 M \$ - Expropriation
 6,6 M \$ - Total
- Longueur : 3,9 km

Commentaires:

La variante "B" apparaît, au départ, intéressante au niveau des coûts. Toutefois, les problèmes anticipés pour sa réalisation incitent le MTQ à favoriser nettement l'autre variante. D'abord, la qualité structurale des sols en place laisse entrevoir des difficultés techniques de construction, ce qui pourrait influencer à la hausse les coûts estimés. Également, le tracé proposé produirait un morcellement important des terres agricoles de ce secteur. Enfin, compte tenu de son point de raccordement avec la route 170, le trajet autoroutier devient moins attrayant pour une partie des automobilistes se dirigeant vers l'est, ce qui se traduit par une baisse d'achalandage de l'ordre de 1000 véh/jour. On peut noter, de plus, que la variante "A" a l'avantage d'éliminer le besoin d'une intervention majeure sur la route 170 pour au moins les quatre (4) premiers kilomètres de la sortie ouest de Jonquière. Cette intervention, lorsque requise, pourrait consister à élargir la chaussée actuelle à quatre voies et coûter entre 1,5 et 2,0 M \$.

Par ailleurs, quelle que soit la variante retenue, la mise en place, en première phase, d'une seule chaussée d'autoroute suffirait pour écouler un débit initial de quelque 4000 à 5000 véh/jour.

3.1.4 Échéancier - A-70 - Tronçons 1 et 2

Les exigences du ministère de l'Environnement concernant la réalisation d'une étude environnementale globale, pour les tronçons 1 et 2 de l'autoroute 70, font en sorte que les délais requis pour mener le projet jusqu'à l'étape de libération de l'emprise sont sensiblement les mêmes pour ces deux tronçons.

Ce n'est qu'au moment de la programmation des travaux que l'échéancier pourra différer d'un tronçon à l'autre.

Voici les principales étapes à franchir avant le début possible des travaux:

- Octobre 84 : - Plans préliminaires complétés
- Juin 85 : - Plans d'expropriation complétés
 - Étude environnementale complétée par le Service de l'environnement du MTQ
 - Demande d'avis favorable transmise à la C.P.T.A.
- Octobre 85 : - Réception de la réponse favorable de la C.P.T.A.
 - Transmission de la demande de certificat d'autorisation auprès du ministère de l'Environnement
- Octobre 86 : - Réception du certificat d'autorisation délivré par le ministère de l'Environnement
- Printemps 88 : - Libération de l'emprise complétée.

3.2 Interventions complémentaires

3.2.1 Intervention (1): Amélioration de la route 372

- Localisation : De la jonction des routes 172/372 aux limites municipales de Chicoutimi/Jonquière.
- Objectif : Répondre à des besoins croissants sur l'itinéraire nord.
- Mesures : Élargissement à quatre (4) voies contiguës.
- Responsabilité: Municipalité de Chicoutimi
(Protocole d'entente à conclure avec le MTQ)
- Coûts : 2,4 M \$ - Construction
2,0 M \$ - Expropriation
 4,4 M \$ - Total
- Longueur : 4,0 km

3.2.2 Intervention (2): Amélioration de la route 372

Localisation : Les limites municipales de Jonquière/
Chicoutimi jusqu'au chemin du Golf.

Objectif : Répondre à des besoins croissants sur
l'itinéraire nord.

Mesures : Élargissement à quatre (4) voies con-
tiguës.

Responsabilité: Municipalité de Jonquière
(Protocole d'entente à conclure avec le
MTQ).

Coûts : 4,0 M \$ - Construction
 nil - Expropriation
 4,0 M \$ - Total

Longueur : 2,5 km

3.2.3 Intervention (3): Amélioration de la route 372

Localisation : Rond-Point Arvida et l'intersection de
la route 372 avec la rue Deschênes.

Objectif : Améliorer la fluidité et la sécurité.

Mesures : Réaménagement de ces deux intersections.

Responsabilité: Municipalité de Jonquière
(Protocole d'entente à conclure avec le
MTQ).

Coûts : 0,5 M \$ - Construction
 nil - Expropriation
 0,5 M \$ - Total

3.2.4 Intervention (4): Amélioration de la route 372

Localisation : De l'intersection avec la rue Deschênes
jusqu'au boulevard Panet.

Objectif : Répondre aux besoins croissants sur
l'itinéraire nord.

Mesures : Élargissement à quatre (4) voies contiguës.

Responsabilité: Municipalité de Jonquière
(Protocole d'entente à conclure avec le MTQ).

Coûts : 0,6 M \$ - Construction
 nil - Expropriation
 0,6 M \$ - Total

Longueur : 1,1 km

3.2.5 Intervention (5): Amélioration de l'entrée ouest

Localisation : De la rue Amato à la rue Évangéline.

Objectif : Faciliter l'accès au centre-ville de Jonquière.

Mesures : Réaménagement de la route 170 et du boulevard Harvey à quatre (4) voies contiguës.

Responsabilité: Municipalité de Jonquière
(Protocole d'entente à conclure avec le MTQ).

Coûts : 1,0 M \$ - Construction
 nil - Expropriation
 1,0 M \$ - Total

Longueur : 2,2 km

Commentaires:

Cette intervention constitue en quelque sorte une mesure à court terme visant à soulager les problèmes d'accès au centre-ville de Jonquière, en attendant que la voie de contournement soit réalisée. L'implication du Ministère dans cette intervention est toutefois conditionnelle à l'acceptation par la municipalité de Jonquière de réaliser, à ses frais, l'amélioration de l'accès ouest via le boulevard Nelson.

3.2.6 Intervention (6): Amélioration du lien nord du Saguenay

Localisation : Intervention ponctuelle à 2,3 km au nord de la route 372.

Objectif : Rendre ce lien plus adéquat et plus sécuritaire.

Mesures : Élargissement du pont de la Dam 2.

Responsabilité: Municipalité de Jonquière
(Protocole d'entente à conclure avec le MTQ).

Coûts : 0,3 M \$ - Construction
 nil - Expropriation
 0,3 M \$ - Total

3.2.7 Intervention (7): Amélioration du rang St-Dominique

Localisation : De l'ouest du rang St-Pierre au pont "Cepal".

Objectif : Faciliter l'accès au lac Kénogami, centre touristique et de villégiature d'importance pour la conurbation.

Mesures : Réaménagement du rang St-Dominique.

Responsabilité: Municipalité de Jonquière
(Protocole d'entente à conclure avec le MTQ).

Coûts : 0,8 M \$ - Construction
 0,1 M \$ - Expropriation
 0,9 M \$ - Total

Longueur : 2,0 km

3.3 Autres demandes municipales

Au cours des dernières années, les demandes municipales pour l'amélioration du réseau routier de la conurbation du Haut-Saguenay furent nombreuses. Si certaines de ces demandes concernent des axes numérotés voués à la circulation inter et

intrarégionale, d'autres, par contre, visent davantage l'amélioration de liens municipaux réservés à une circulation nettement plus locale.

En période de restrictions budgétaires, le Ministère se doit de faire un choix judicieux des projets à privilégier, tellement les demandes sont considérables. Son action doit porter sur des interventions susceptibles de générer le plus de bénéfices à la collectivité.

Ainsi, le MTQ considère que les investissements qu'il s'apprête à consentir sur le réseau routier de l'agglomération de Jonquière-Chicoutimi représentent un effort très appréciable pour solutionner les problèmes majeurs de circulation dans ce secteur.

Quant aux autres déficiences identifiées sur l'ensemble du réseau, le Ministère est d'avis que les autorités municipales doivent chercher à les corriger en fonction de leurs priorités et des ressources financières à leur disposition.

4 - SOMMAIRE DES INTERVENTIONS

On retrouvera au tableau qui suit le sommaire des interventions proposées. Il est à noter que n'y apparaît pas le montant estimé entre 1,5 et 2,0 M pour les travaux supplémentaires qui pourraient plus tard s'avérer nécessaires sur la route 170 advenant le choix de la variante B de l'autoroute 70.

SOMMAIRE DES INTERVENTIONS

DÉSIGNATION	LOCALISATION	NATURE DE L'INTERVENTION	LONGUEUR (km)	COÛT (millions)
Autoroute 70	De la route 170 à la rue St-Hubert (tronçon 1)	Construction d'une autoroute à deux chaussées Option: Sans échangeur au rang Ste-Anne Option: Avec échangeur au rang Ste-Anne	8,8 8,8	16,5 19,0
Autoroute 70	De la rue St-Hubert à l'ouest de Jonquière	Construction d'une autoroute à une chaussée Variante A: Raccordement à la route 170 à la Ratière Variante B: Raccordement à la route 170 dans l'axe de la Faïence	7,8 3,9	10,0 6,6
Total Autoroute 70			26,5* 25,6**	
Route 372	De la jonction des routes 172/372 à la limite de Chicoutimi-Jonquière De la limite Jonquière-Chicoutimi au chemin du Golf Rond-point d'Arvida et intersection de la rue Deschênes De la rue Deschênes au boulevard Panet	Élargissement à quatre voies contiguës Élargissement à quatre voies contiguës Réaménagement des deux intersections Élargissement à quatre voies contiguës	4,0 2,5 - 1,1	4,4 4,0 0,5 0,6
Total Route 372			9,5	

Entrée ouest	De la rue Amato à la rue Évangéline	Élargissement à quatre voies	2,2	1,0
Lien nord du Saguenay	À 2,3 km au nord de la route 372	Élargissement du pont de la Dam 2	-	0,3
Rang St-Dominique	De l'ouest du rang St-Pierre au pont "Cepal"	Réaménagement de la chaussée	2,0	0,9
Grand-Total			38,2*	37,3**

* Projet préconisé par le Ministère, c'est-à-dire sans échangeur au rang Ste-Anne et se raccordant à la route 170 à la Ratière.

** Projet répondant aux demandes de la ville de Jonquière, c'est-à-dire avec échangeur au rang Ste-Anne et se raccordant à la route 170 dans l'axe de la rue de la Faïence.

1 carte pliée en pochette

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 116