

PROJET D'AUTOROUTE 70
PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION

el

Ministère des Transports
QUEBEC, mai 1985

Direction générale du génie

ÉQUIPE DE RÉALISATION

SYNTHÈSE ET RÉDACTION

PARE, Gilles, M.A., urbaniste
Division de la planification du réseau routier

COLLABORATEURS

SERGERIE, Robert, ing.
Division de la planification du réseau routier

CARON, Christine, m. urb.
Service de l'environnement

COTÉ, Pierre, a.g.
Division de la faisabilité

LAFLAMME, Louis-H., ing.
Section vérification et estimation

NGUYEN, Huan, ing.
Division des études de circulation

CARTOGRAPHIE

GUAY, Jean-Robert, dessinateur

SECRETARIAT

BOUTET, Josée

NOTE: Les collaborateurs susnommés ont participé, selon leur champ respectif de spécialisation, à la phase d'inventaire et d'analyse du dossier; toutefois, les conclusions et les recommandations présentées dans ce document n'engagent que l'auteur du rapport.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
LISTE DES FIGURES.....	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
1. INTRODUCTION.....	1
2. PROGRAMME D'INTERVENTIONS AUTORISÉ A LA HAUTEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE JONQUIÈRE - CHICOUTIMI.....	3
2.1 Prolongement de l'autoroute vers l'ouest et raccor- dement à la route 170.....	5
2.2 Prolongement de l'autoroute vers l'est et raccor- dement à la route 170.....	7
2.3 Bilan.....	9
3. ANALYSE DES CORRIDORS JONQUIÈRE - ALMA ET CHICOUTIMI - LA BAIE.....	12
3.1 Données de base.....	12
3.2 Objectifs.....	13
3.3 Corridor Jonquièrre - Alma.....	15
3.3.1 Liaisons intrarégionales.....	16
3.3.1.1 Sous-région du Saguenay.....	18
3.3.1.2 Sous-région du Lac-Saint-Jean.....	23
3.3.2 Aire de desserte locale.....	27
3.3.3 Perspectives de développement.....	29
3.3.4 Etat de la route actuelle.....	30
3.3.4.1 Caractéristiques physiques.....	31
3.3.4.2 Caractéristiques fonctionnelles.....	32
3.4 Corridor Chicoutimi - La Baie.....	36
3.4.1 Dynamique des échanges.....	36
3.4.2 Route 170 et itinéraires concurrents.....	38

TABLE DES MATIÈRES (SUITE)

	<u>Page</u>
4. HYPOTHÈSES D'INTERVENTION.....	41
4.1 Analyse des possibilités d'intervention.....	41
4.1.1 Axe La Ratière / Saint-Bruno.....	41
4.1.2 Axe Chicoutimi / La Baie.....	45
4.2 Elaboration de scénarios.....	47
4.2.1 Scénario I (minimum): Plan d'intervention autorisé et améliorations ponctuelles sur la route 170.....	48
4.2.2 Scénario II (maximum): Plan d'intervention autorisé et construction d'une autoroute complète.....	50
4.2.3 Scénario III (moyen): Plan d'intervention autorisé et réaménagement de la route 170 à 4 voies divisées.....	50
5. BILAN ET RECOMMANDATIONS.....	53
5.1 Plan directeur recommandé.....	56
5.1.1 Objectif.....	56
5.1.2 Actions à prendre et coûts.....	56
5.2 Mesures complémentaires.....	63
OUVRAGES CITÉS.....	66
ANNEXE.....	68

LISTE DES FIGURES

	<u>Page</u>
1. Localisation.....	2
2. Plan d'intervention autorisé à la hauteur de l'agglomération Jonquière / Chicoutimi.....	4
3. Mouvements de circulation au point d'intersection A-70 / Route 175.....	8
4. Contexte régional: ensembles physiographiques et principales voies d'accès.....	17
5. Conurbation du Haut-Saguenay: principaux pôles d'attraction.....	19
6. Circulation sur la route 170.....	22
7. Sous-région du Lac-Saint-Jean.....	25
8. Caractéristiques physiques et fonctionnelles de la route 170 entre Jonquière et Saint-Bruno.....	33
9. Scénario I (minimum): Plan d'intervention autorisé et améliorations ponctuelles sur la route 170.....	49
10. Scénario II (maximum): Plan d'intervention autorisé et construction d'une autoroute complète.....	51
11. Scénario III (moyen): Plan d'intervention autorisé et réaménagement de la route 170 à 4 voies divisées..	52
12. Plan directeur d'intervention recommandé sur l'axe A-70 - Route 170.....	57
13. Plan d'intervention complémentaire sur le réseau routier de l'agglomération de Jonquière - Chicoutimi.	64

LISTE DES TABLEAUX

	<u>Page</u>
I - Evolution des débits de circulation entre 1975 et 1983 sur la route 170 entre Larouche et Saint-Bruno.....	34
II - Evolution des débits de circulation entre 1976 et 1982 sur la route 170 entre Chicoutimi et La Baie.....	39
III - Caractéristiques des hypothèses d'intervention dans l'axe La Ratière / Saint-Bruno.....	42
IV - Caractéristiques des hypothèses d'intervention dans l'axe Chicoutimi - La Baie.....	43

1. INTRODUCTION

Le présent document vise d'abord à faire le point sur le programme d'interventions retenu à ce jour par les autorités supérieures du ministère des Transports, en rapport avec le projet d'autoroute 70 à la hauteur de l'agglomération de Jonquière - Chicoutimi. Il a ensuite comme but de présenter un plan d'action qui déterminera les corridors et les types d'aménagement les plus appropriés pour donner suite au prolongement éventuel de cet axe routier vers Alma à l'ouest et vers La Baie à l'est (figure 1).

5.1 PLAN DIRECTEUR RECOMMANDÉ

A la lumière d'autant de faits et d'éléments analytiques, il est maintenant possible de recommander l'adoption par le ministère des Transports d'un plan directeur d'intervention dans le corridor autoroutier. Ce plan, qui est illustré à la figure 12, correspond dans sa forme ultime au scénario moyen (réaménagement de la route 170 à 4 voies divisées) mais emprunte également certains éléments du scénario minimum (améliorations ponctuelles sur la route 170), de façon à présenter une séquence prioritaire et articulée des interventions du Ministère dans ce corridor routier.

5.1.1 Objectif

Le plan d'intervention recommandé propose une stratégie de développement du réseau destinée à intégrer les principaux centres d'activités socio-économiques de la région selon un itinéraire privilégié reliant l'agglomération de La Baie au Saguenay à un point d'éclatement des mouvements de circulation vers les principaux pôles d'activités du Lac-Saint-Jean à la hauteur de Saint-Bruno. La réalisation des aménagements proposés aux différents tronçons composant cet itinéraire permettrait de doter la région de façon progressive, selon l'évolution des besoins, d'un axe routier est-ouest de grande capacité et à haut niveau de sécurité.

5.1.2 Actions à prendre et coûts

Dans le but de rendre cet itinéraire opérationnel, et dans un souci d'affecter les ressources disponibles en fonction de l'importance relative des besoins exprimés dans la



GOVERNEMENT DU QUEBEC
 MINISTERE
 DES TRANSPORTS

PROJET D'AUTOROUTE 70

FIGURE 12

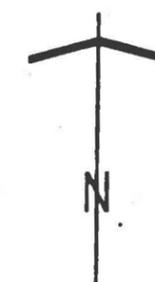
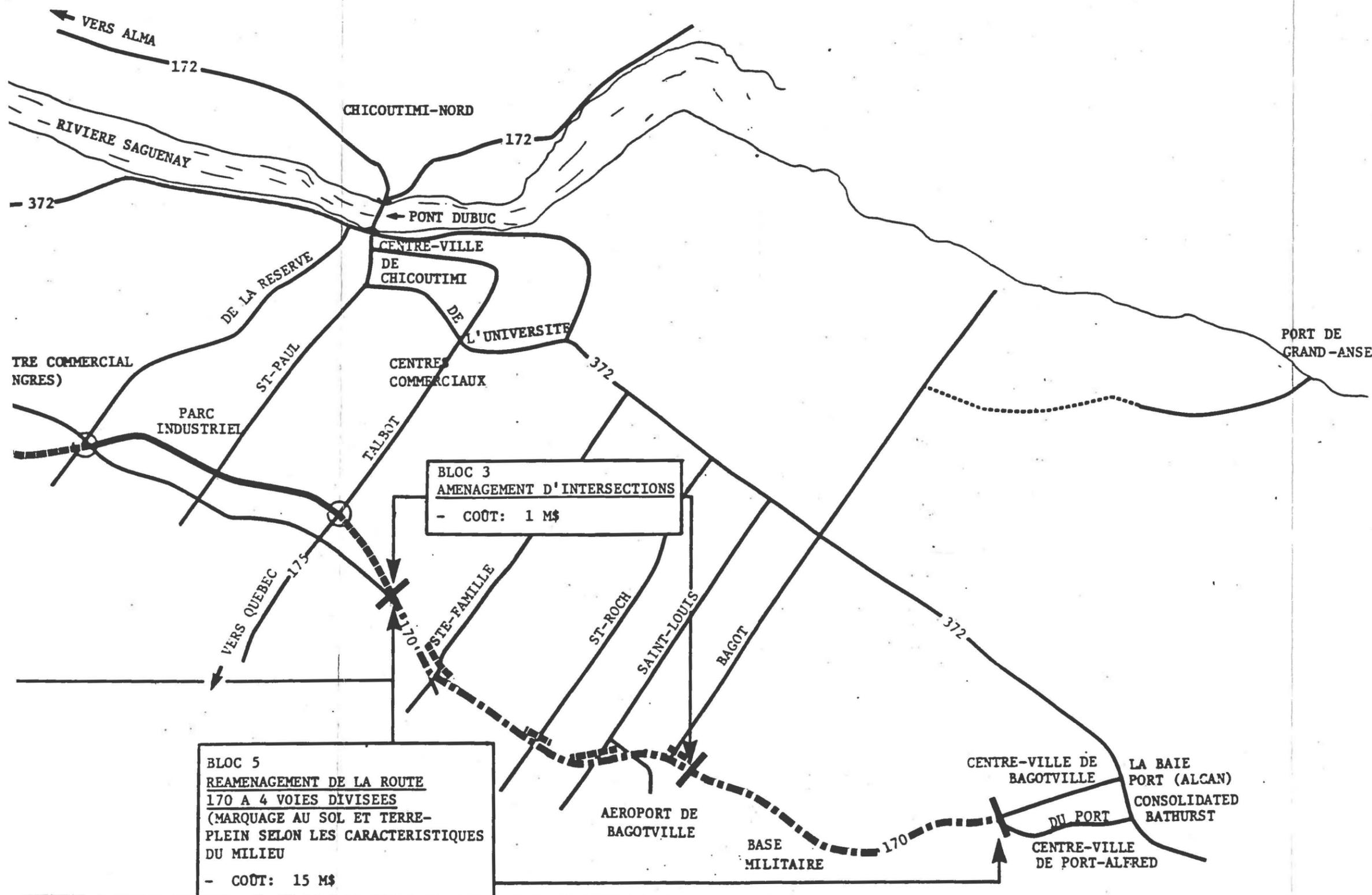
PLAN DIRECTEUR D'INTERVENTION RECOMMANDE
 SUR L'AXE A-70 - ROUTE 170

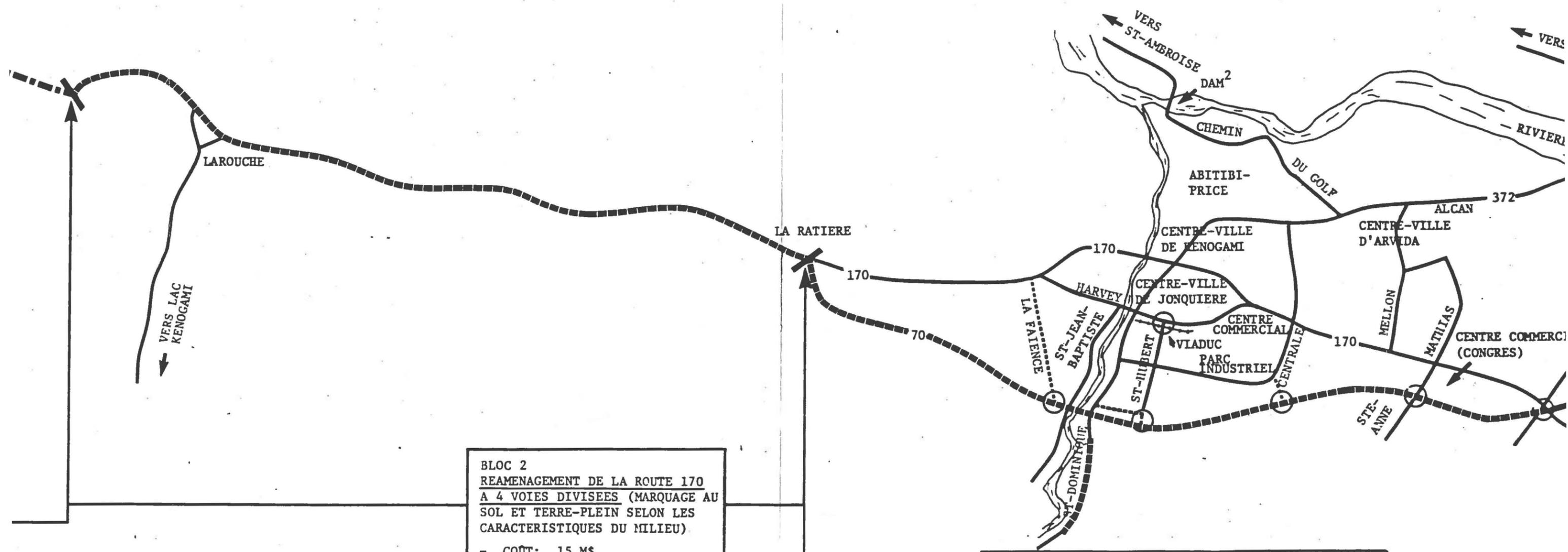
■■■■■ ETAPE I
 COÛT TOTAL: 56,0 M \$
 (NON ACTUALISE)

■■■■■ ETAPE II
 COÛT TOTAL: 20,0 M \$
 (NON ACTUALISE)

TOTAL (ETAPES I ET II): 76,0 M \$

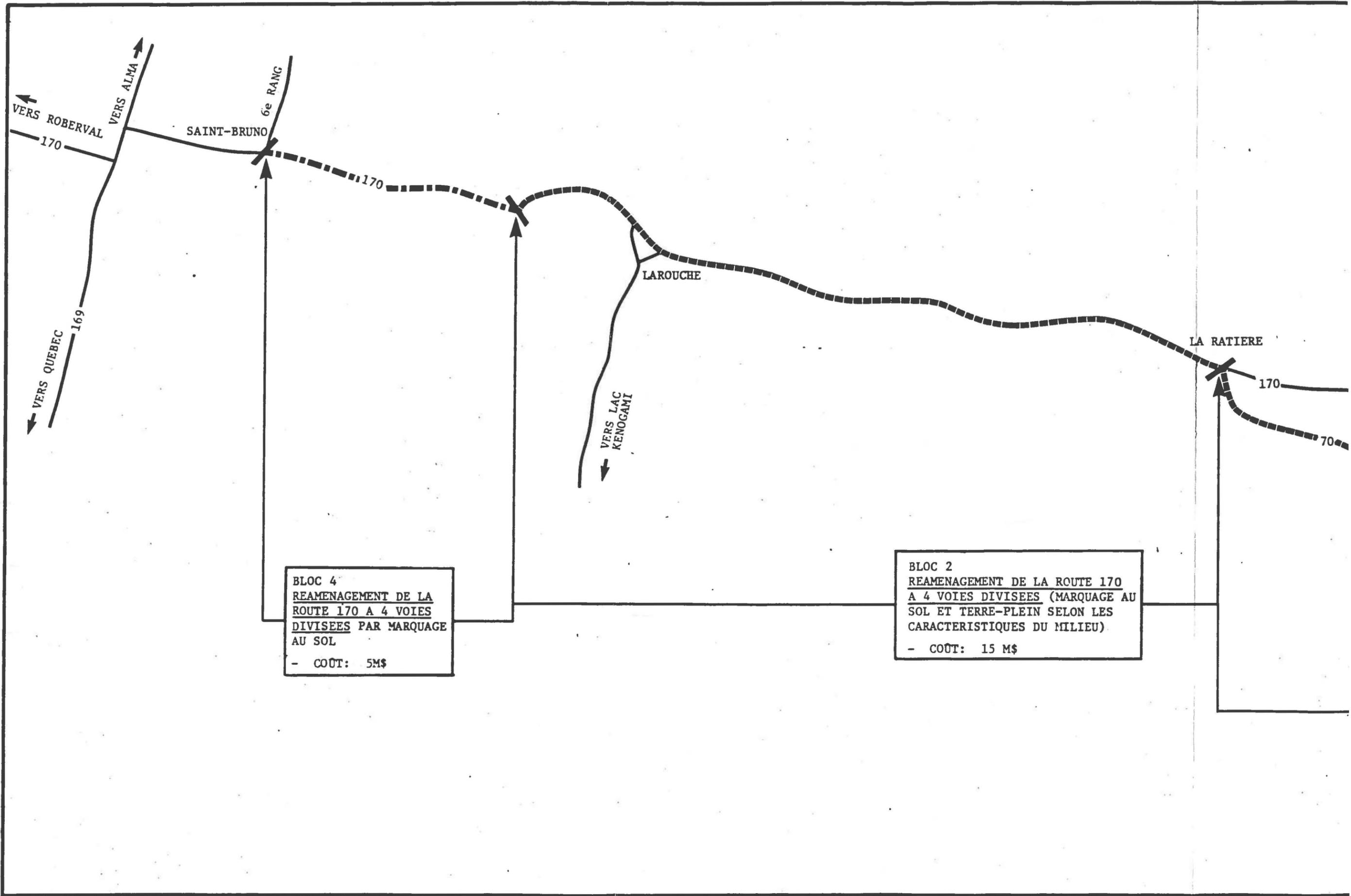
NOTE: LE COÛT DE CE PLAN NE COMPREND PAS LES
 12 M \$ DEJA ALLOUES A LA CONSTRUCTION DU PREMIER
 TRONCON DE L'AUTOROUTE 70 A CHICOUTIMI.





BLOC 2
 REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 170
 A 4 VOIES DIVISEES (MARQUAGE AU
 SOL ET TERRE-PLEIN SELON LES
 CARACTERISTIQUES DU MILIEU)
 - COÛT: 15 M\$

BLOC 1
 - CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 70 (2 CHAUSSEES)
 - COÛT: 40 M\$



VERS ROBERVAL
170
VERS ALMA
169
VERS QUÉBEC

SAINT-BRUNO
6^e RANG

170

LAROUCHE

VERS LAC
KENOGAMI

LA RATIÈRE

170

70

BLOC 4
REAMENAGEMENT DE LA
ROUTE 170 A 4 VOIES
DIVISEES PAR MARQUAGE
AU SOL
- CÔT: 5M\$

BLOC 2
REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 170
A 4 VOIES DIVISEES (MARQUAGE AU
SOL ET TERRE-PLEIN SELON LES
CARACTERISTIQUES DU MILIEU)
- CÔT: 15 M\$

présente analyse, il est recommandé de réaliser les blocs d'interventions proposés selon deux grandes étapes:

1° Etape I:

Cette étape comprend trois blocs d'intervention:

- Bloc 1: Construction de l'autoroute 70 à la hauteur de l'agglomération de Jonquière - Chicoutimi

. **Caractéristiques:**

Construction de deux (2) chaussées d'autoroute dans le prolongement de la section réalisée à Chicoutimi jusqu'à La Ratière à l'ouest et jusqu'à un point de raccordement avec la route 170 à environ .2 km à l'est du boulevard Talbot; ces nouvelles sections d'une longueur totale de 18,8 km comprendraient des échangeurs aux points d'intersection suivants: Talbot, de la Réserve, Sainte-Anne (Mathias-Mellon), de la Centrale, Saint-Hubert, La Faïence.

. **Coût: 40 M\$**

- Bloc 2: Réaménagement de la route 170 à 4 voies divisées entre La Ratière et Larouche

. **Caractéristiques:**

La section-type à utiliser dans ce secteur pourra varier selon les caractéristiques du milieu; là où les conditions du site le permettent, il s'agira de construire une nouvelle infrastructure à deux voies de circulation à sens unique juxtaposée à la route

existante qui accommodera le trafic dans l'autre direction; ailleurs, là où les contraintes sont importantes (affleurements rocheux ou résidences riveraines), il faudra adopter un 4 voies divisées avec marquage au sol, de façon à ne pas déborder de l'emprise actuelle.

. Coût: 15 M \$

- Bloc 3: Aménagement d'intersections sur la route 170 entre Chicoutimi et l'aéroport de Bagotville

. Caractéristiques:

Aménagement de voies auxiliaires pour faciliter les virages aux points d'intersection de la route 170 avec les chemins Sainte-Famille, Saint-Roch, Saint-Louis et Bagot⁽¹⁾.

. Coût: 1 M \$

Ces aménagements, dont le coût global atteint 56,0 M \$, seront inclus dans une phase de réalisation potentielle de quelques années. Il sera donc nécessaire d'établir une programmation des travaux qui tiendra compte des besoins et de la disponibilité des ressources financières. Par ailleurs, le processus d'intégration éventuelle de travaux sur l'axe A-70/route 170, dans le cadre de l'entente auxiliaire Canada-Québec, prévue pour une période de 5 ans, devra prendre en considération les délais relatifs à la préparation des avant-projets et des plans et devis.

1: Ces aménagements seront effectués en fonction d'un élargissement éventuel à 4 voies divisées de l'ensemble du tronçon de la route 170 (étape II, ci-dessous).

A cet égard, il faut préciser que la presque totalité des interventions proposées sur cet axe sont assujetties aux procédures nécessaires à l'obtention de certificats d'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole (C.P.T.A.) et/ou du ministère de l'Environnement; seuls les échangeurs de l'autoroute 70 prévus avec le boulevard Talbot et l'intersection route 170/chemin de la Réserve sont exemptés en vertu d'un décret d'exemption (no 1779-81) qui a permis la réalisation du premier tronçon autoroutier à Chicoutimi. Les délais relatifs à ces procédures peuvent atteindre deux années, d'autant plus qu'il est fort possible que le projet autoroutier fasse l'objet d'audiences publiques en vertu de la loi sur la qualité de l'environnement.

Par ailleurs, en vertu de leur nature et de leur impact potentiel relativement faible sur le milieu, certaines interventions pourraient à priori être autorisées par la C.P.T.A et le ministère de l'Environnement à l'intérieur de délais beaucoup plus courts: ce serait le cas notamment du réaménagement des intersections sur la route 170 entre Chicoutimi et l'aéroport (bloc 3), le raccordement de l'autoroute 70 à la route 170 à l'est du boulevard Talbot (bloc 1), et le réaménagement à 4 voies de certaines sections de la route 170 entre La Ratière et Larouche, là où l'on retrouve notamment une bonne proportion de terres publiques.

2° Etape II:

Cette étape comprend deux blocs d'intervention dont la réalisation peut être reportée sur une plus longue période.

- Bloc 4: Réaménagement à 4 voies divisées de la route 170 entre Larouche et Saint-Bruno

. Caractéristiques:

Le potentiel exceptionnel des sols agricoles de ce secteur (plaine d'Hébertville) rend nécessaire l'utilisation pour ce tronçon d'une section-type à 4 voies divisées par marquage au sol, de façon à ne pas déborder de l'emprise existante; par ailleurs, à cause de sa qualité au plan structural et géométrique, cette partie de la route 170 pourrait répondre aux besoins de circulation dans ce secteur pour plusieurs années encore, si ce n'est à l'entrée du village de Saint-Bruno où la réserve de capacité est quelque peu réduite; le passage de la route actuelle à l'intérieur du noyau urbain de Saint-Bruno est un élément de problématique qui n'a pu être totalement résolu dans le cadre de la présente analyse; cet aspect particulier devra faire ultérieurement l'objet d'une expertise complémentaire.

. Coût: 5 M \$.

- **Bloc 5: Réaménagement à 4 voies divisées de la route 170 entre Chicoutimi et La Baie**

. **Caractéristiques:**

La section-type à utiliser pour ce tronçon pourra varier selon les caractéristiques du milieu; globalement, elle pourrait être à 4 voies divisées avec terre-plein pour le tronçon à l'ouest de l'aéroport de Bagotville jusqu'au point de raccordement de l'autoroute 70 à Chicoutimi, et à 4 voies divisées avec marquage au sol à partir du même aéroport jusqu'au point d'intersection avec l'avenue du Port à La Baie; cette intervention majeure peut cependant être retardée compte tenu de la réserve de capacité de la route actuelle, qui d'ailleurs a été grandement améliorée au cours des dernières années, et de la présence un peu plus au nord de l'itinéraire concurrent offert par la route 372 qui relie adéquatement les pôles d'activités de La Baie, Chicoutimi et du nouveau port de GrandAnse.

. **Coût: 15 M \$.**

La réalisation des travaux prévus dans cette phase, dont le coût est actuellement estimé à 20 M \$, se traduirait donc à plus long terme par l'implantation d'une infrastructure routière de nature régionale et de fort gabarit d'une longueur totale de près de 60 km. Cependant, comme la mise en place de ce plan dont le coût total (étape I et II) dépasse 75 M\$, ne pourra se faire que sur plusieurs années, il importe de prendre dès maintenant les mesures nécessaires pour s'assurer de l'intégrité du corridor.

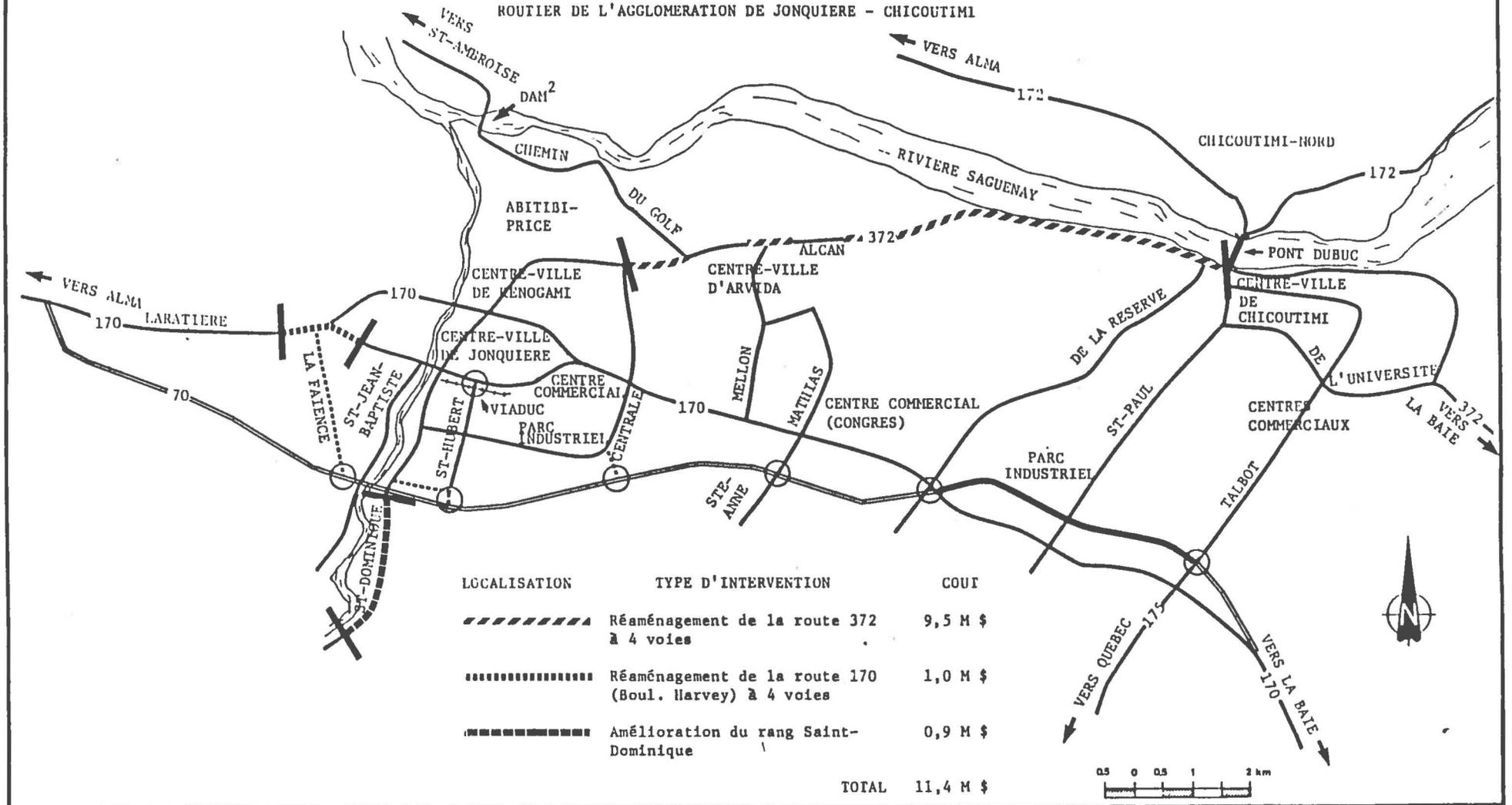
5.2 Mesures complémentaires

Le plan d'intervention proposé sur l'axe A-70 - Route 170 sera assorti d'une série de mesures additionnelles déjà autorisées sur le réseau routier de l'agglomération de Jonquière - Chicoutimi (Figure 13). Ce plan complémentaire, dont le coût total est évalué à 11,4 M\$ comprend trois (3) types d'intervention principaux: le réaménagement à quatre (4) voies des secteurs présentement à deux (2) voies de la route 372 et l'amélioration d'intersections entre le boulevard de la Centrale à Jonquière et le boulevard Saint-Paul à Chicoutimi (9,5 M\$), le réaménagement à quatre (4) voies de la route 170 (boul. Harvey) à l'entrée ouest de Jonquière (1,0 M\$) et l'amélioration d'une section de 2 km du rang Saint-Dominique au sud de l'autoroute 70 (0,9 M\$).

Les interventions patronnées par le Ministère sur le réseau routier que nous venons de suggérer doivent être complétées par un ensemble de mesures qui n'ont pas d'implications financières immédiates, mais qui sont nécessaires pour assurer un processus de planification à long terme fonctionnel et cohérent. Ainsi, des procédures ont été entreprises afin d'imposer une réserve sur les terrains situés à l'extérieur de la zone agricole, dans l'axe du raccordement de l'autoroute 70 à la route 170 à l'est du boulevard Talbot à Chicoutimi. De même, les étapes administratives préliminaires à la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement sont amorcées à l'intérieur du Ministère et un avis de projet global sera acheminé au ministère de l'Environnement dès que les autorités auront statué sur la stratégie à adopter pour l'ensemble des interventions comprise dans le plan directeur proposé.

FIGURE 13

PLAN D'INTERVENTION COMPLEMENTAIRE SUR LE RESEAU
ROUTIER DE L'AGGLOMERATION DE JONQUIERE - CHICOUTIMI



Par ailleurs, il est évident, en dernier lieu, qu'aucune intervention et aucune mesure complémentaire dans le domaine des transports ne peut atteindre son efficacité si le développement même du territoire n'est pas assujéti à un certain contrôle. Cet objectif apparaît moins important dans le contexte de stagnation actuelle; cependant le réseau de transport demeure toujours vulnérable à une dispersion du développement résidentiel ou à une localisation erratique d'une activité qui suscite des déplacements.

Un contrôle intérimaire des utilisations riveraines devrait donc être établi pour l'ensemble de la route 170 entre Chicoutimi et La Baie et entre La Ratière et Saint-Bruno; ce contrôle pourrait faire l'objet d'une réglementation homologuée par les M.R.C concernées. Cette mesure se révèle essentielle pour maintenir la capacité actuelle de la route et permettre un élargissement efficace à quatre voies.

Enfin, en ce qui concerne l'intégrité du corridor nécessaire au prolongement de l'autoroute en périphérie de l'agglomération de Jonquière - Chicoutimi, il devrait être protégé et intégré au schéma d'aménagement de la M.R.C.; comme le prolongement se situe en territoire zoné agricole, la protection de ce corridor devrait se faire sous une forme qui rende possible dans l'intervalle l'utilisation efficace du terrain à des fins d'agriculture.

OUVRAGES CITÉS

- CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU HAUT-SAGUENAY (1979): Réseau de transport, dans la série d'études sur le schéma d'aménagement du territoire du Haut-Saguenay, Chicoutimi.
- CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU HAUT-SAGUENAY (1981): Problématique socio-économique et organisation spatiale du Haut-Saguenay (dossier synthèse), dans la série d'études sur le schéma d'aménagement du territoire du Haut-Saguenay, Chicoutimi.
- HIGHWAY RESEARCH BOARD (1965): Highway Capacity Manual. National Academy of Sciences and National Research Council, Washington, D.C. Publication 1328, XX + 327 pages.
- JONQUIÈRE (1982): Plan d'urbanisme, Ville de Jonquière, règlement no 407, sept 1982, 57 p. + 5 annexes.
- QUÉBEC, B.S.Q. (1984): Perspectives démographiques régionales, 1981-2006, Bureau de la statistique du Québec, Québec, juin 1984, 436 p.
- QUÉBEC, Ministère des Affaires culturelles (1977): Saguenay - Lac Saint-Jean - Guide bibliographique. Direction générale du patrimoine - Dossier 30. Préparé par André Côté.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1974): Inventaire intégré / réseau routier / Saguenay-Lac-Saint-Jean (1976-1996). Service de la circulation, Région Est, Québec, décembre 1974, 492 p.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1978): Etude environnementale - autoroute 70 - Jonquière St-Bruno. Préparé par la firme Lemieux, Morin, Bourdages, Doucet, Simard et Associés, Jonquière, 3 tomes.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1980): Normes, Québec, 3 volumes.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1982b): Evaluation des liaisons sous-régionales au Lac Saint-Jean. Service des études, Québec, juillet 1982, xi + 137 p.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1983): Proposition d'intervention du MTQ sur le réseau routier de la conurbation du Haut-Saguenay. Rapport de présentation. Direction générale du génie, Québec, septembre 1983, 17 p. + carte en pochette.

QUÉBEC, Ministère des Transports (1984a): Etude sur la sécurité de la route 170 de Jonquière à Larouche. Service des relevés techniques, Montréal, 43 p. (préparé par Raymond Bélanger).

QUÉBEC, Ministère des Transports (1984b): Route 170, Jonquière - St-Bruno. Etude de circulation. Mémo de Huan Nguyen, ing., chef de Section, à Marcel Huard, ing., chef de la Division circulation et aménagements, Québec, 1er octobre 1984 (N/Référence: 6.2.1 - 0170) 8 p. + 4 planches en annexe.

QUÉBEC, Ministère des Transports (1985): Amélioration du réseau routier du Haut-Saguenay. Analyse préliminaire des répercussions environnementales, Service de l'environnement, Québec, avril 1985, 213 p. + cartes en annexe (préparé par Christine Caron et collaborateurs).

QUÉBEC: OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU QUÉBEC (1973): Prévisions démographiques des régions administratives et des principales agglomérations urbaines, 1976-2001. Annexe III. O.P.D.Q., Québec, 108 p.

_____ (1976a): Les caractéristiques sectorielles interrégionales. Cahier 1: Les indicateurs globaux. O.P.D.Q., Collection: Les schémas régionaux, Québec, 134 p.

_____ (1976b): Le profil du Saguenay-Lac-Saint-Jean. O.P.D.Q., Collection: Les schémas régionaux, Québec, 175 p.

_____ (1978a): L'armature urbaine du Saguenay-Lac-Saint-Jean. O.P.D.Q., Collection: Les schémas régionaux, Québec, 101 p.

_____ (1978b): L'espace rural du Saguenay-Lac-Saint-Jean. O.P.D.Q., Collection: Les schémas régionaux, Québec, 101 p.

_____ (1981): L'activité commerciale du Saguenay-Lac-Saint-Jean. O.P.D.Q., Collection: Les schémas régionaux, Québec, 164 p.

ANNEXE

Correspondance illustrant les décisions prises par les
autorités du ministère des Transports

1. Lettre du ministre Michel Clair au maire de Jonquière
(83-10-25)
2. Lettre du ministre Jacques Léonard au maire de Jonquière
(84-10-23)
3. Lettre du ministre Guy Tardif au maire de Jonquière
(84-12-28)
4. Lettre de monsieur Yvan Demers, s.-m.a., au directeur
général de la ville de Jonquière (85-02-01)
5. Note de monsieur Yvan Demers, s.-m.a., autorisant le
raccordement autoroutier à l'est de la route 175
(84-09-10)

Le ministre des Transports

Québec, le 25 octobre 1983

Monsieur Francis Dufour
Maire
Ville de Jonquière
2890, Place Davis
Case postale 2000
JONQUIERE (Québec)
G7S 4K8

RE: 6.3.0

OBJET: Interventions du ministère des
Transports sur le réseau routier de
la conurbation du Haut-Saguenay

Monsieur le Maire,

Depuis plusieurs années, le réseau routier de la conurbation du Haut-Saguenay a fait l'objet de diverses études visant l'élaboration d'un plan de développement compatible avec l'aménagement du territoire et les besoins de la circulation.

Votre municipalité a par ailleurs déjà fait connaître ses préoccupations et ses revendications à cet égard dans les limites de son territoire. Lors de notre rencontre de juin dernier, à Jonquière, vous m'avez encore formulé vos besoins dans un document synthèse que vous m'avez alors remis, aidant ainsi à mieux définir la nature et la forme de nos interventions. Je me suis alors engagé à vous faire connaître la position de mon Ministère au début de l'automne.

Compte tenu des études déjà réalisées, de vos demandes ainsi que des actions déjà amorcées sur certains axes, je vous fais part ci-après des interventions que le ministère des Transports compte entreprendre et concrétiser à court et moyen terme.

Dans sa stratégie d'amélioration du réseau routier, l'action majeure retenue consiste en la mise en place d'une liaison rapide en périphérie de l'agglomération de Jonquière. Ce lien autoroutier s'inscrit dans le prolongement de l'autoroute 70 présentement en voie de réalisation entre les routes 175 et 170.

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.

Autoroute 70 en contournement de Jonquière

Dans un premier tronçon qui va de la route 170 à la rue Saint-Hubert, l'autoroute est prévue à deux chaussées avec échangeurs à la route 170, au boulevard Panet ainsi qu'à la rue Saint-Hubert. A la hauteur du rang Sainte-Anne, suite aux représentations des intervenants agricoles, nous avons dû, comme vous le savez, déplacer vers le nord le tracé originalement prévu au fronteau des rangs IV et V et éliminer l'échangeur déjà prévu. Pour le moment donc, l'étagement du rang Sainte-Anne est prévu sans échangeur. Nous nous proposons cependant, dans le but de donner suite au désir formulé par votre municipalité, d'intervenir de nouveau auprès de la Direction de la protection du territoire agricole, dans le but de pouvoir y aménager un échangeur qui serait également relié au boulevard Mellon pour assurer une desserte plus centrale du secteur d'Arvida. Le nouveau tracé préconisé par la DPTA est toutefois retenu.

Pour ce qui est du deuxième tronçon, qui va de la rue Saint-Hubert vers l'Ouest, nous consentons à donner suite à votre recommandation de le raccorder à la route 170 dans l'axe de la rue de la Faïence plutôt qu'à la Ratière, comme il avait été initialement prévu. Dans ce tronçon, l'autoroute ne comportera qu'une seule chaussée avec pont sur la rivière aux Sables et un étage des rangs Saint-Dominique et Saint-Jean-Baptiste.

Si votre municipalité se montre d'accord avec notre proposition, nous amorcerons immédiatement les démarches qui permettront de concrétiser le projet: l'obtention des autorisations requises, soit de la CPTA et de l'Environnement, la confection des plans et devis et l'acquisition des emprises.

Les travaux que nous venons de décrire concernant l'autoroute 70 relèveront de l'entière responsabilité du ministère des Transports, aussi bien quant à leur financement qu'à leur réalisation. Pour ce qui est des interventions décrites ci-après, nous proposons qu'elles soient réalisées à l'intérieur d'un protocole d'entente entre le Ministère et la Ville en vertu duquel celle-ci assurerait la maîtrise d'oeuvre de la confection des plans et devis, des acquisitions d'emprise et d'exécution des travaux. Le Ministère assumerait la totalité des coûts des travaux de voirie proprement dits, ceux de nature purement municipale étant laissés à la charge de la Ville. A cet effet, nous sommes disposés à amorcer dès maintenant les discussions devant conduire à la signature du protocole.

Route 372

Pour répondre aux besoins croissants sur cet itinéraire Nord à caractère régional qui traverse Chicoutimi et Jonquière, le ministère des Transports subventionnera les travaux jugés nécessaires dans différents secteurs pour assurer à cette artère une qualité de service acceptable sur toute sa longueur.

Les interventions que nous jugeons appropriées dans Jonquière sont les suivantes:

- A) Des limites de Jonquière/Chicoutimi au chemin du Golf:
Elargissement à quatre voies contiguës.
- B) Rond-point d'Arvida et rue Deschênes:
Réaménagement de ces deux intersections.
- C) De la rue Deschênes au boulevard Panet:
Elargissement à quatre voies contiguës.

Route 170

Le Ministère consent également au réaménagement de la route 170 et du boulevard Harvey entre la rue Amato et la rue Evangéline, selon une artère à quatre voies contiguës.

Cette intervention constitue une mesure à court terme visant à soulager les problèmes d'accès au centre-ville en attendant la réalisation de la voie de contournement. L'implication du Ministère est toutefois conditionnelle à ce que la Ville réalise à ses frais l'amélioration souhaitée de l'accès Ouest via le boulevard Nelson.

Lien Nord du Saguenay

Pour rendre ce lien plus adéquat et plus sécuritaire, le Ministère est consentant à subventionner l'élargissement du pont de la Dam 2.

Chemins à caractère rural

Les demandes de la ville de Jonquière dans son document synthèse de juin dernier s'adressent à plusieurs chemins de comté à caractère rural tels que les rangs Saint-Charles, Saint-Dominique, Saint-Jean-Baptiste, Saint-André, Saint-Benoît et Saint-Thomas.

Nous reconnaissons le bien-fondé d'une intervention du Ministère pour faciliter l'accès au Lac Kénogami, centre touristique et de villégiature d'importance pour la région. Aussi sommes-nous disposés à assumer en entier les frais d'améliorations projetées dans le rang Saint-Dominique sur une distance d'environ deux kilomètres entre le rang Saint-Pierre et le pont "Cepal".

Pour ce qui est des autres chemins, compte tenu qu'il s'agit de liens municipaux réservés à une circulation nettement plus locale, nous croyons qu'il appartient à votre municipalité d'y apporter les améliorations requises en fonction de vos priorités et de vos ressources financières.

Elimination des voies ferrées

Enfin, pour ce qui est de la mise en oeuvre des travaux reliés à l'élimination des voies ferrées au centre-ville de Jonquière, j'ai demandé à mes fonctionnaires de poursuivre des démarches auprès des interlocuteurs fédéraux pour qu'ils puissent être entrepris à même les enveloppes budgétaires du programme des projets spéciaux de relance (PPSR), lequel programme a été annoncé dans le dernier budget fédéral. Par ailleurs, si le programme d'aide aux transports urbains "PATU" du Gouvernement fédéral devait être renouvelé, le projet de Jonquière sera en tête de liste des projets québécois à être soumis.

Telles sont, Monsieur le Maire, les actions que je propose à court ou à moyen terme pour l'amélioration du réseau routier dans votre territoire et qui, je l'espère, répondent à vos demandes et rencontreront par conséquent votre accord. Dans cette éventualité, je serai heureux d'autoriser les officiers du mon Ministère à contacter les vôtres pour la préparation des protocoles d'entente.

Le ministre des Transports



MICHEL CLAIR

Le ministre des Transports

Québec, le 23 octobre 1984

Monsieur Francis Dufour, maire
Ville de Jonquière
Case postale 2000
JONQUIÈRE (Québec)
G7X 7W7

**OBJET: Intervention du ministère des Transports
sur le réseau routier de la conurbation
du Haut-Saguenay
Référence: 6.4.1**

Monsieur le Maire,

Je fais suite à votre lettre du 20 septembre
dernier concernant l'objet mentionné en titre.

Je désire tout d'abord vous rassurer sur mon
agrément à l'ensemble des propositions qui vous avaient été formu-
lées à l'automne 1983 par mon collègue et prédécesseur, monsieur
Michel Clair, pour l'amélioration du réseau routier concerné, et par
conséquent sur ma volonté de poursuivre les travaux déjà amorçés par
nos fonctionnaires respectifs pour préparer les documents d'un proto-
cole établissant les échéanciers des divers projets et les responsabi-
lités des deux parties.

Par des résolutions subséquentes de votre conseil
de ville en date du 27 février et du 24 avril 1984 adressées à
monsieur Clair ou à moi-même, vous avez cependant assorti votre
acceptation de nos propositions de certaines conditions qui, en
vertu de leur ampleur et des études supplémentaires requises pour
en évaluer le bien-fondé et les coûts, ne pouvaient faire autrement
que suspendre pour un temps les pourparlers en cours. Elles me
fournirent par ailleurs l'occasion, et ce fut peut-être là un aspect
positif, de me familiariser davantage avec toutes les facettes du
dossier.

Je vous fais donc part ci-après de ma position relativement à chacune des demandes formulées dans les résolutions mentionnées précédemment.

Selon les données les plus récentes sur la répartition hypothétique de la circulation à la hauteur de la rue de la Faïence advenant que l'autoroute en périphérie de l'agglomération de Jonquière y aboutisse, il nous apparaît clairement que les utilisateurs de l'autoroute seraient en trop petit nombre pour y justifier un aménagement à quatre voies sur cette rue de la Faïence. Une telle constatation est encore plus renforcée quand on fait l'hypothèse d'un éventuel prolongement autoroutier vers Alma.

Concluons donc de façon générale, la localisation du rattachement temporaire de l'autoroute à la route 170 à la rue de la Faïence plutôt qu'au chemin de la Ratière vient de façon significative diminuer l'achalandage sur l'autoroute projetée.

Ce nouvel examen me force par ailleurs à revoir l'aval donné par mon prédécesseur à cette proposition de jonction à la rue de la Faïence, laquelle ne ferait que desservir la vocation de lien régional de l'autoroute sans pour autant favoriser davantage l'accès au centre ville de Jonquière pour les véhicules en provenance de l'ouest.

Considérons à cet égard que la proposition de mon prédécesseur portant sur le réaménagement à quatre voies, aux frais de la Ville, du boulevard Nelson et le réaménagement à quatre voies, aux frais du Ministère, du boulevard Harvey et de la route 170 entre les rues Amato et Evangéline est de nature à améliorer grandement la qualité des accès ouest de Jonquière.

Par ailleurs, il m'apparaît fort approprié de faire droit à l'amélioration souhaitée d'un autre accès au centre ville, celui-ci en provenance du sud, en agréant à votre demande d'élargir l'artère St-Hubert à quatre voies dans le secteur du viaduc de la rue St-Pierre. Suivant entente entre les deux parties, la ville pourrait agir à titre de maître d'oeuvre, les coûts reliés aux travaux de voirie étant assumés par le Ministère.

Comme autre effet à cette volonté d'améliorer l'accès sud vers le centre ville, je m'accorde avec votre proposition de relier les rues St-Dominique et St-Hubert par une voie de desserte longeant l'autoroute, celle-ci ayant comme fonction de mieux répartir les divers trafics vers les centres d'intérêt de votre municipalité.

En ce qui concerne les conflits de circulation possibles à l'intersection du boulevard Panet, la géométrie prévue qui comporte une voie de virage à gauche sur Panet sera de nature à assurer un écoulement ordonné et efficace de la circulation. Si le besoin venait à s'en faire sentir, des feux de circulation pourront également y être installés.

Quant au boulevard de la Centrale lui-même, les plans prévoient son aménagement selon le gabarit d'une chaussée principale à deux voies de circulation dans une emprise de 40 mètres. Entre Panet et la route 170, nous envisageons de conserver intact l'actuel tronçon déjà construit dans une emprise de 36 mètres.

Les projections de la circulation susceptibles d'emprunter cette sortie de l'autoroute à son ouverture sont loin d'être suffisantes pour nous permettre dès maintenant de prévoir un élargissement à quatre voies. L'emprise prévue sera cependant assez large, si le besoin le justifiait un jour, pour transformer ce boulevard selon un gabarit de quatre voies divisées et éclairées s'apparentant à celui du tronçon récemment aménagé au nord de la route 170.

Comme aux autres échangeurs, les prévisions des flux de circulation qui emprunteront, soit la nouvelle voie de raccordement avec le boulevard Mellon, soit la rue Mathias, nous indiquent qu'une route à deux voies de circulation répondra amplement dans les deux cas aux besoins pour de nombreuses années. Mis à part les élargissements prévus sous les viaducs de l'échangeur ainsi qu'à l'intersection des bretelles ou du raccordement au boulevard Mellon, nos plans ne prévoient pas modifier la partie existante de la rue Mathias et comportent un aménagement de chaussée à deux voies pour le raccordement au boulevard Mellon. Nous ne pouvons malheureusement trouver de justification suffisante pour porter ces deux artères à quatre voies, comme vous le demandez.

Je veux bien consentir cependant, dans le cas du raccordement du boulevard Mellon, à réaliser les travaux dans une emprise de 40 mètres au lieu de 25 mètres prévus, du moins dans la partie non habitée, afin de rendre possible un éventuel élargissement selon une section type semblable à celle de l'actuel boulevard Mellon au nord de la route 170.

Enfin, nous ne pouvons trouver de bonnes raisons pour modifier cet échangeur selon la proposition formulée dans votre résolution de conseil du 27 février 1984. Le type d'échangeur prévu nous apparaît dans les circonstances être celui qui s'adapte le mieux au milieu environnant et le plus fonctionnel, desservant très bien à la fois le boulevard Mellon et la rue Mathias. Ce type d'échangeur fonctionne déjà très convenablement dans des agglomérations urbaines où les mouvements de circulation sont nettement plus élevés que ceux anticipés dans le présent cas et l'addition d'une bretelle dans le quadrant nord-est ne ferait que compliquer la signalisation et rendre l'échangeur moins fonctionnel.

Telle est, Monsieur le Maire, ma position arrêtée concernant vos demandes touchant plus particulièrement le projet de l'autoroute 70. Ces propositions sont fondées sur un souci de concilier au mieux les intérêts de votre ville et ceux du Ministère en s'assurant que cet équipement collectif important saura desservir adéquatement à la fois votre ville et la région.

J'espère qu'elles rencontreront votre accord et contribueront à relancer le dossier plus général concernant l'ensemble du réseau auquel j'attache la plus haute importance. J'anticipe donc recevoir bientôt votre accord et je vous prie d'agrèer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports

ORIGINAL SIGNÉ PAR
LE MINISTRE

JACQUES LEONARD

Le ministre des Transports

Québec, le 28 décembre 1984

Monsieur Francis Dufour, maire
Ville de Jonquière
Case postale 2000
Ville de Jonquière
QUEBEC (Québec)
G7X 7W7



OBJET: Intervention du ministère des Transports
sur le réseau routier de la conurbation
du Haut Saguenay

Monsieur le Maire,

La présente fait suite à votre lettre adressée
à mon prédécesseur en date du 21 novembre 1984.

J'ai accueilli avec plaisir l'acceptation par
votre municipalité de l'ensemble des propositions contenues dans
la lettre du 23 octobre 1984 du ministère des Transports.

Par ailleurs, j'ai pris bonne note de votre
opposition à la disparition d'un échangeur à la hauteur de la rue
de la Faïence et de votre représentation à l'égard du Rang Ste-Anne.

A cette étape de nos échanges et compte tenu des
aspects techniques reliés aux questions qui restent à régler, je
crois opportun de vous suggérer qu'une rencontre ait lieu entre des
fonctionnaires des deux parties.

Je désigne le sous-ministre adjoint responsable
de la Direction générale du génie, monsieur Yvan Demers, pour repré-
senter le Ministère à ces discussions dont je souhaite la tenue dans
les meilleurs délais. Monsieur Demers sera accompagné du directeur
régional, monsieur Roger Fortin.

.../2

En vous assurant, Monsieur le Maire, de mon plus vif désir d'en arriver rapidement à un accord susceptible de concilier au mieux les intérêts de votre ville et ceux du Ministère, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports

**ORIGINAL SIGNÉ PAR
LE MINISTRE**

GT/YD/yrb

GUY TARDIF

c.c. MM. Yvan Demers, ing., s.m.a.
Jacques-L. Charland, ing., s.m.a.
Roger Fortin, ing.
Jean-Luc Simard, ing.
Guy Charbonneau, ing. ✓



Québec, le 1er février 1985

Monsieur Jean-Marc Gagnon, ing.
Directeur général
Municipalité de Jonquière
2890, Place Davis
Case postale 2000
JONQUIERE (Québec)
G7X 7W7

Monsieur,

Tel que convenu, je vous fais part ci-après des principaux éléments qu'on peut dégager des discussions qui ont eu lieu lors de notre rencontre du 24 janvier 1985, en rapport avec le projet de l'auto-route 70.

En ce qui concerne le raccordement de l'autoroute à la route 170 à l'ouest de Jonquière, vous avez fait valoir les préoccupations de la ville face à la desserte du bassin de population situé à l'ouest de la rivière aux Sables. A la lumière de ces arguments, je vous ai indiqué que le Ministère pourrait accepter de construire dans ce secteur un échangeur qui donnerait accès, soit à la rue Saint-Jean-Baptiste, soit à la collectrice La Faïence prévue dans le plan directeur de la ville de Jonquière à partir du moment où la municipalité aurait procédé à la construction de cette dernière collectrice.

D'autre part, je vous ai indiqué que le Ministère n'entend pas renoncer à son objectif d'assurer à l'ouest de Jonquière une continuité efficace à l'itinéraire de l'autoroute 70 qui se veut un équipement régional. Dans cette optique, le Ministère raccordera l'autoroute 70 à la route 170 à la hauteur du Chemin La Ratière.

Je vous ai mentionné également que la construction d'un échangeur sur la rive ouest de la rivière aux Sables reste soumise à la problématique des études de faisabilité technique et bien entendu à l'obtention éventuelle des permis requis de la Commission de protection du territoire agricole et du ministère de l'Environnement.

.../2

