

Rapport



GENIVAR

des gens constructifs

Réseau Routier National (RRN) du Canada

Desserte entre la route 175 et la route 172



Projet : C-c-10107
Contrat : 9700-001
Décembre 2010

Certifié ISO 9001:2008

GENIVAR Société en commandite
125, rue Racine Est
Chicoutimi (Québec) G7H 1R5
Téléphone : 418 698-4488
Télécopie : 418 698-6677



www.genivar.com



Table des matières

1.	Introduction	1
2.	Le réseau routier national (RRN) du Canada	1
2.1	Historique et description.....	1
2.2	Catégorie de routes selon les critères du RRN.....	3
2.2.1	Routes principales.....	3
2.2.2	Routes collectrices.....	3
2.2.3	Routes desservant les régions nordiques et éloignées.....	3
2.3	Carte officielle du réseau routier national (RRN) du Canada	3
2.4	Répartition du RRN par administration.....	4
2.5	Description du réseau routier national dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean	4
3.	Le réseau routier du Québec	6
3.1	Description.....	6
3.2	Catégories de routes au Québec	6
3.3	Carte routière officielle du Québec.....	7
3.4	Le réseau de camionnage du ministère des Transports du Québec (MTQ)	7
4.	Le schéma d'aménagement de Ville de Saguenay	7
4.1	Mise en contexte.....	7
4.2	Vision stratégique.....	8

Table des matières

4.3	Les principales grandes orientations	9
4.3.1	Démographique.....	9
4.3.2	Développement économique.....	9
4.3.3	Transport et infrastructures de soutien	10
4.3.4	Aménagement et urbanisme.....	10
4.4	Cité du savoir et de la santé et zones désignées.....	10
5.	La circulation routière sur les principales artères de l'arrondissement Chicoutimi	11
5.1	Les transports	11
5.2	Le réseau routier national (RRN) du Canada	11
5.3	Le réseau routier québécois.....	11
5.4	Le réseau routier municipal.....	12
5.5	Le débit de circulation	13
6.	Engorgements de la circulation.....	14
6.1	Le boulevard Talbot.....	14
6.2	Le pont Dubuc	14
7.	Desserte entre les routes 175 et 172	15
7.1	Situation actuelle	15
7.2	L'aménagement proposé	16
7.2.1	Futur pont près de Saint-Jean-Eudes	16
7.2.2	Futur pont près de Rivière-du-Moulin.....	16
8.	Conclusion et recommandations.....	17
9.	Signatures	19

ANNEXE 1 Données de circulation abrégées

ANNEXE 2 Carte routière officielle du Québec

1. Introduction

Deux (2) routes identifiées au réseau routier national (RRN) du Canada se terminent actuellement dans l'arrondissement Chicoutimi et l'arrondissement de La Baie de Ville de Saguenay. Il s'agit de routes principales existantes qui permettent les déplacements et les échanges commerciaux interprovinciaux et internationaux. Il s'agit de la route 175, se terminant au boulevard Université, ainsi que l'autoroute 70 vers l'est et de la route 170 se terminant sur le boulevard Grand-Baie (voir la carte n° 7).

Le présent rapport tente de mettre en lumière certains paramètres, qui pourraient inciter le groupe de travail du RRN à reconnaître éventuellement l'ajout de nouveaux tronçons de route stratégiques ayant une importance nationale, lors du prochain exercice d'examen et d'évaluation du réseau routier national du Canada.

Le prolongement du RRN sur la route 175 et la route 172 dans le secteur nord de l'arrondissement de Chicoutimi ainsi que celui avec le port de Grande-Anse, représente deux (2) possibilités d'ajout au réseau routier national du Canada.

2. Le réseau routier national (RRN) du Canada

2.1 Historique et description

Dans un communiqué émis par Transports Canada (1^{er} avril 2010) nous retrouvons la description qui suit :

« En réponse à la reconnaissance croissante de l'importance du transport routier pour l'économie canadienne et le besoin de mesures visant à préserver l'infrastructure routière du Canada, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (ministres des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux) a conclu en 1987 que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux doivent collaborer pour déterminer la nature du réseau routier national (RRN) du Canada et cerner les besoins et les coûts connexes.

Plus tard, en février 1988, une étude coopérative dirigée par un groupe de travail composé de représentants des ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux des Transports a été entreprise pour aborder les questions soulevées.

Par conséquent, le réseau routier national a d'abord été défini et ratifié par le Conseil des ministres en 1988, comme un réseau de plus de 24 300 kilomètres (km) de routes principales existantes qui permettent les déplacements et les échanges commerciaux interprovinciaux et internationaux, en reliant de manière aussi directe que possible, un grand centre démographique ou commercial d'une province ou d'une ville capitale canadienne à :

- ▶ un autre grand centre démographique ou commercial;
- ▶ un autre grand centre démographique ou commercial d'une province ou d'un territoire voisin;
- ▶ un point d'accès au réseau routier américain;
- ▶ un autre mode de transport directement relié à la route, par exemple les terminaux de traversiers.

La route 175 reliant Québec à Chicoutimi fut inscrite au RRN de 1988.

En septembre 2003, le Conseil des sous-ministres chargés des transports et de la sécurité routière a demandé à un comité de représentants d'entreprendre le premier examen de la désignation des routes du réseau routier national et d'évaluer si les conditions ont changé depuis 1988, à déterminer si certaines routes provinciales et territoriales actuelles pourraient désormais satisfaire les critères pour identifier le réseau.

Basé sur un exercice de diligence fédéral qui a pris en considération les changements sociaux, économiques et démographiques des 15 dernières années, le Conseil des ministres a accepté, le 23 septembre 2004, d'ajouter environ 2 700 km de routes stratégiques supplémentaires ayant une importance nationale au RRN de 1988, soit une hausse de 11 %.

Le Conseil des ministres a aussi accepté de constituer un groupe de travail fédéral, provincial et territorial, nommé le groupe de travail du RRN, afin d'élaborer d'autres critères visant à reconnaître les routes supplémentaires qui, si elles étaient approuvées, représenteraient essentiellement les routes ayant de l'importance d'un point de vue provincial, territorial et régional.

À titre d'exception, les raccordements de transport intermodal ont aussi été ajoutés à la portée de l'examen, en reconnaissance de leur importance pour les échanges et le commerce. Ces raccordements sont des courtes liaisons de tronçons de route qui servent de routes pour camions et offrent un accès sûr et efficace aux terminaux de fret ainsi qu'un raccordement entre ces derniers (terminaux portuaires et ferroviaires, ainsi que les aéroports) et aux routes principales, y compris le RRN.

En septembre 2005, le groupe de travail a recommandé que les ministres approuvent l'ajout de près de 4 500 km de routes collectrices et plus de 5 900 km de routes desservant les régions nordiques et éloignées du réseau. Le groupe de travail a également recommandé l'ajout de plus de 500 km de liens intermodaux stratégiques et près de 100 km de rectifications au RRN de 2004. Ces routes (routes collectrices, routes desservant les régions nordiques et éloignées et liens routiers intermodaux) ont été ajoutées en raison de leur importance au Canada, les provinces et les régions; pour le transport efficace, efficace et sûr des personnes et des marchandises, et parce qu'elles respectent les critères convenus par le groupe de travail aux fins d'inclusion.

En somme, les recommandations du groupe de travail ont été approuvées par le Conseil des ministres le 22 septembre 2005. Le réseau routier national se compose désormais de plus de 38 000 km de routes, ce qui représente une augmentation de 56 % de la longueur du réseau approuvé en 1988 ».

(Référence : Transport Canada ; communiqué du 1^{er} avril 2010)

2.2 Catégorie de routes selon les critères du RRN

Le RRN élargi de 2005 englobe les trois (3) catégories suivantes :

2.2.1 Routes principales

Corridors routiers interprovinciaux et internationaux stratégiques (les routes du RRN de 1988, les ajouts de septembre 2004, les liaisons routières aux installations intermodales clés, et les liens routiers aux postes frontaliers majeurs qui se raccordent aux routes principales).

2.2.2 Routes collectrices

Routes importantes de raccordement des agglomérations et des centres économiques (y compris les liaisons routières aux installations intermodales et les passages frontaliers importants) aux routes principales.

2.2.3 Routes desservant les régions nordiques et éloignées

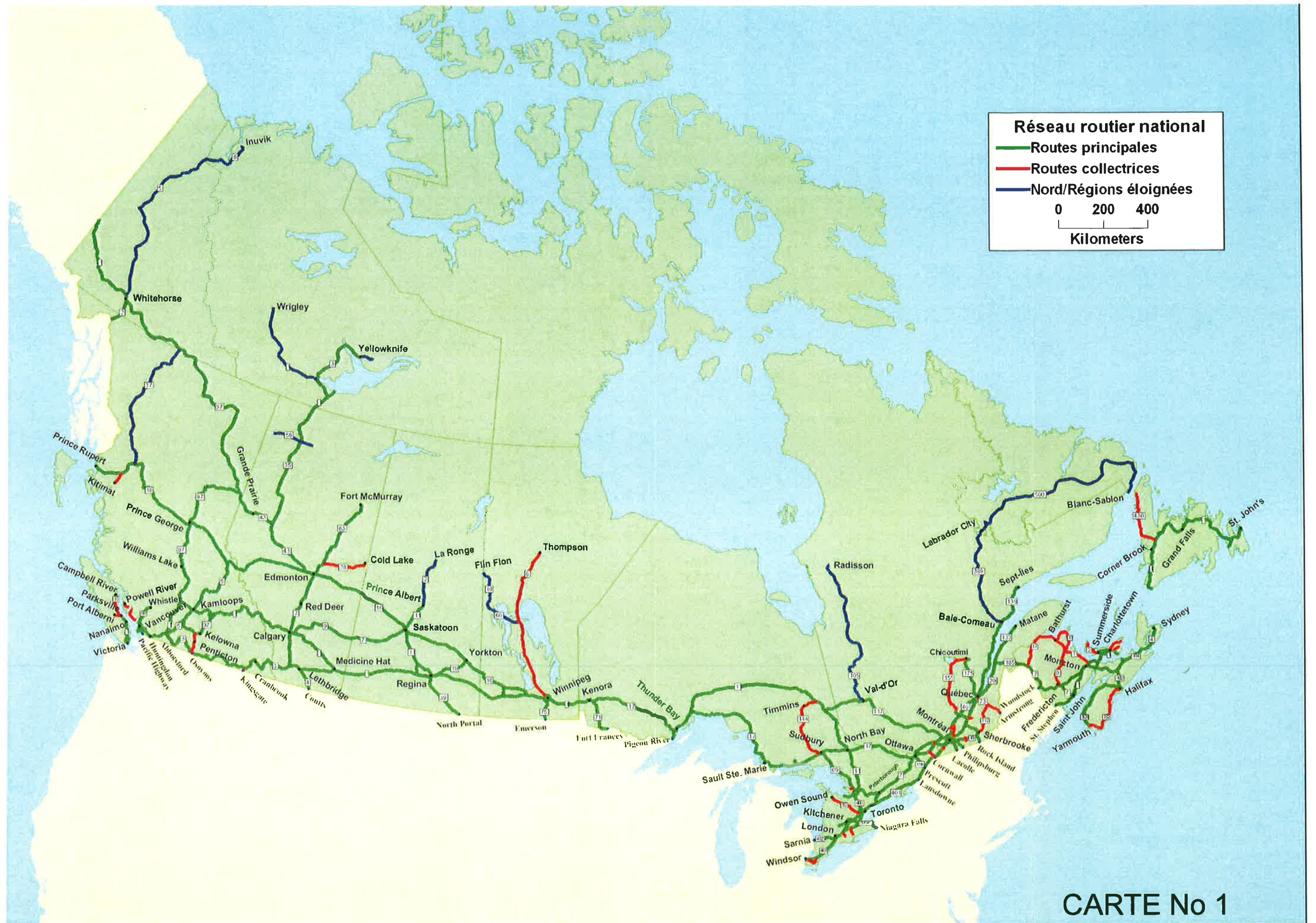
Liaisons routières importantes aux routes principales et aux routes collectrices qui constituent la principale voie d'accès aux régions nordiques et éloignées, à leurs activités économiques et à leurs ressources.

2.3 Carte officielle du réseau routier national (RRN) du Canada

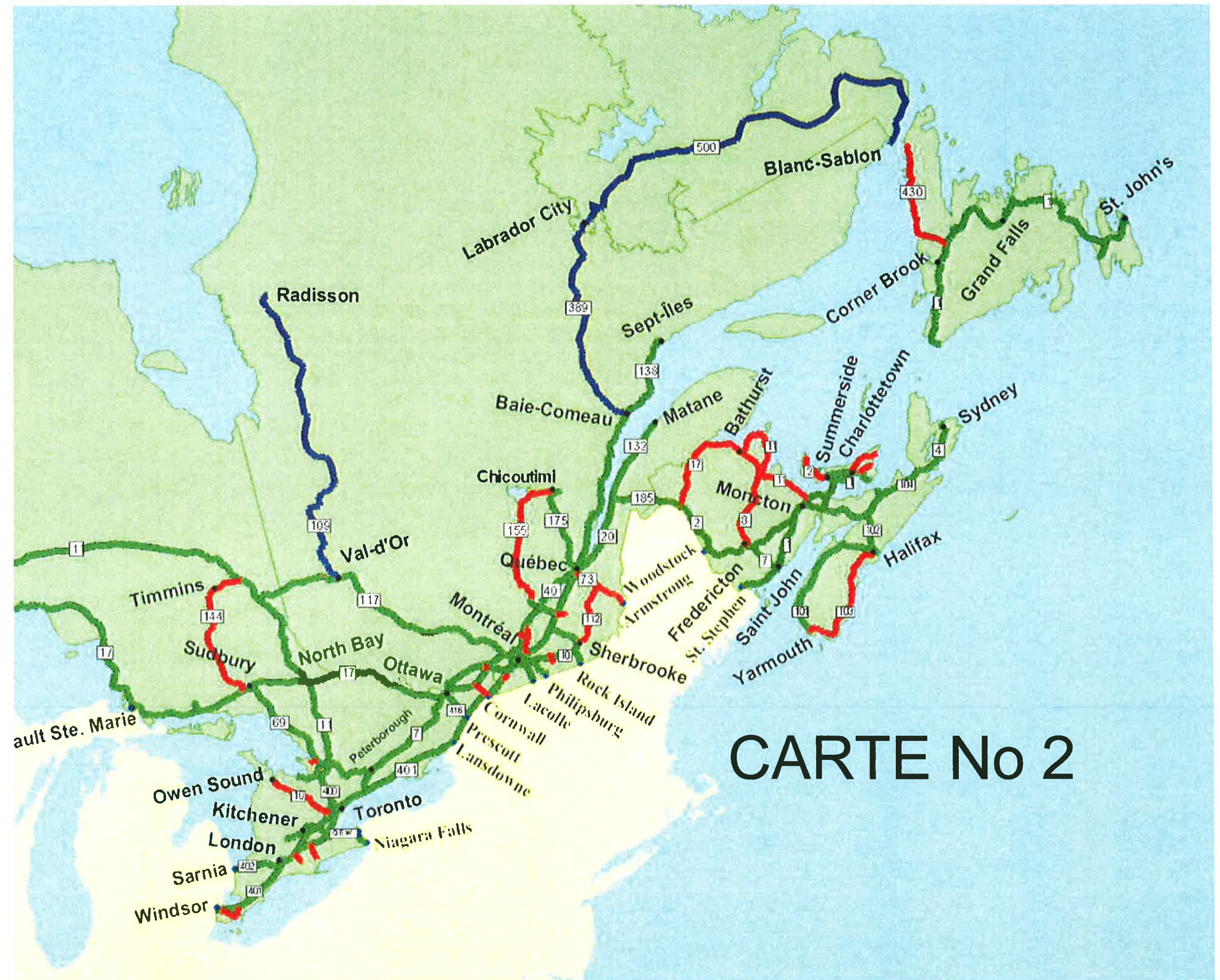
Nous joignons à la page suivante la carte officielle du RRN (carte n° 1), laquelle démontre clairement l'étendue du réseau routier constitué des trois (3) catégories de routes :

- ▶ principales (vert);
- ▶ collectrices (rouge);
- ▶ nord/régions éloignées (bleue).

Ainsi qu'une vue agrandie de cette carte (carte n° 2) concernant plus particulièrement la province de Québec.



CARTE No 1



CARTE No 2

2.4 Répartition du RRN par administration

Le tableau qui suit présente les longueurs de chaque catégorie de routes, réparties par administration :

Administration	Réseau principal km	Réseau collecteur km	Réseau des régions du Nord et éloignées km	Total – Réseau routier national km
Yukon	1 079,0	--	948,0	2 207,0
Territoire du Nord-Ouest	575,6	--	847,2	1 422,8
Nunavut	--	--	--	--
Colombie-Britannique	5 869,3	446,7	724,0	7 040,0
Alberta	3 992,0	217,0	196,6	4 405,6
Saskatchewan	2 497,7	--	238,2	2 687,9
Manitoba	982,3	741,9	368,2	2 092,4
Ontario	6 130,7	705,6	--	6 836,3
Québec	3 446,9	767,5	1 436,2	5 650,6
Nouveau-Brunswick	987,0	834,6	--	1 821,6
Île du Prince-Édouard	208,2	188,0	--	396,2
Nouvelle-Écosse	903,0	295,5	--	1 198,5
Terre-Neuve et Labrador	1 007,6	298,0	1 163,0	2 468,6
Longueur totale du RNN (km)	27 631,3	4 494,8	5 921,4	38 047,4

(Référence du RRN ; rapport d'examen, janvier 2009)

2.5 Description du réseau routier national dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Le tableau de la page suivante présente une liste détaillée des routes comprises dans le réseau routier national (pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean) en date du 31 décembre 2007. Source : *Rapport d'examen, janvier 2009, réseau routier national du Canada, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.*

Région du Saguenay-Lac-Saint-Jean						
Route	De	À	Longueur	Principale	Collectrice	Nord et éloignée
			km	km	km	km
A73, 175	A73, échangeur avec A20 à Charny	A73, échangeur avec A40 à Ste-Foy	7,8	7,8		

Région du Saguenay-Lac-Saint-Jean							
Route	De	À	Longueur	Principale	Collectrice	Nord et éloignée	
			km	km	km	km	
	A73, fin tracé conjoint avec A40 à Québec	A73, jonction avec 175 à Stoneham-et-Tewkesbury	19,5	19,5			
	175, jonction A73 à Stoneham	175, échangeur avec A70 à Chicoutimi	178,1	178,1			
	175, échangeur avec A70 à Chicoutimi	175, intersection boulevard de l'Université Est	3,6	3,6			
* A70, 170	A70, port de Port-Saguenay, intersection avec 175 à Saguenay	170, Port Saguenay	18,4	18,4			
A55, 155	A55, intersection avec 8 ^e rue à Grand-Mère	A55, fin de l'autoroute	2,0		2,0		
	155, jonction A55 à Grand-Mère	155, intersection avec 169 à Chambord	248,3		248,3		
169, 170	169, intersection avec 155 à Chambord	169, jonction avec 170 à Métabetchouan-Lac-à-la-Croix	20,1		20,1		
	170, jonction avec 169 à Métabetchouan-Lac-à-la-Croix	170, intersection avec 169 à St-Bruno	14,7		14,7		
	169, intersection 170 à St-Bruno (est)	169, intersection boulevard Auger à Alma	8,9		8,9		
A70, 170	170, intersection avec 169 à St-Bruno (ouest)	170, jonction avec A70 à Saguenay	25,1		25,1		
	A70, jonction avec 170 à l'ouest de Saguenay	A70, intersection 175 à Saguenay	22,5		22,5		

* L'inscription « Port Saguenay » ne vise pas le port de Grande-Anse, mais bien le Port-Alfred (voir la carte n° 7 ci-jointe).

(Référence du RRN ; rapport d'examen, janvier 2009)

3. Le réseau routier du Québec

3.1 Description

Le réseau routier québécois comprend environ 185 000 km d'autoroutes, de routes nationales, régionales, de rues et de chemins locaux. On y retrouve aussi près de 12 000 ponts, tunnels, murs de soutènement, ponceaux et autres ouvrages d'art. Le réseau routier relie toutes les régions et se concentre principalement autour des grandes agglomérations de Montréal et Québec.

3.2 Catégories de routes au Québec

Le réseau québécois est divisé en huit (8) classes différentes de routes, dont les cinq (5) plus importantes sont gérées par le ministère des Transports du Québec (MTQ), alors que les trois (3) autres relèvent des villes et municipalités québécoises.

Classe	Définition
Routes à la charge du MTQ	
Autoroutes	Voie à accès limité à circulation à haute vitesse ne comportant pas, sauf exception, d'intersections à niveau.
Routes nationales	Principaux axes routiers autres que les autoroutes reliant les agglomérations urbaines importantes. Routes touristiques et d'accès à des installations d'envergure nationales ou internationales (aéroports, traverses maritimes).
Routes régionales	Ces routes relient les agglomérations urbaines secondaires entre elles et entre celles-ci et les villes principales. Elles permettent également l'accès aux infrastructures d'envergure régionales.
Routes collectrices	Routes liant les agglomérations rurales entre elles et avec les centres urbains à proximité, ou encore les liaisons secondaires entre petites agglomérations urbaines.
Routes d'accès aux ressources	Ce sont des routes qui permettent l'accès à des ressources forestières, minières ou à des ouvrages hydroélectriques dans les régions isolées.
Routes à la charge des municipalités	
Routes locales de niveau 1	Elles relient les centres ruraux entre eux.
Routes locales de niveau 2	Elles donnent accès aux propriétés rurales habitées en permanence.
Routes locales de niveau 3	Elles donnent accès à des propriétés non habitées à l'année. Les rues résidentielles des villes font également parties de cette classe.

Le reste des voies carrossables sont pour la plupart gérées par des entreprises comme Hydro-Québec ou encore par différents ministères, comme le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec en ce qui concerne les chemins forestiers.

3.3 Carte routière officielle du Québec

Nous joignons à la page suivante un extrait (partie Saguenay et les environs) de la carte routière officielle du Québec (carte n° 3).

3.4 Le réseau de camionnage du ministère des Transports du Québec (MTQ)

Le réseau de camionnage vise la conservation du patrimoine routier et la sécurité des usagers de la route. Il permet au MTQ d'avoir une vision globale de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier québécois.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a mis en place son réseau routier de camionnage sur les chemins publics relevant de sa compétence (réseau supérieur) en 1996. La classification fonctionnelle du réseau routier du Ministère vise à hiérarchiser les routes à partir de leurs fonctions respectives, le réseau supérieur comprend les réseaux autoroutier, national, régional et collecteur.

Le réseau routier de camionnage, dans l'arrondissement de Chicoutimi, est présenté à la page suivante (carte n° 4). À partir de l'autoroute, les véhicules lourds sont dirigés vers le boulevard Saint-Paul pour atteindre le pont Dubuc. Le tracé du boulevard Talbot/Université (en jaune) signifie que cette route comporte certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.

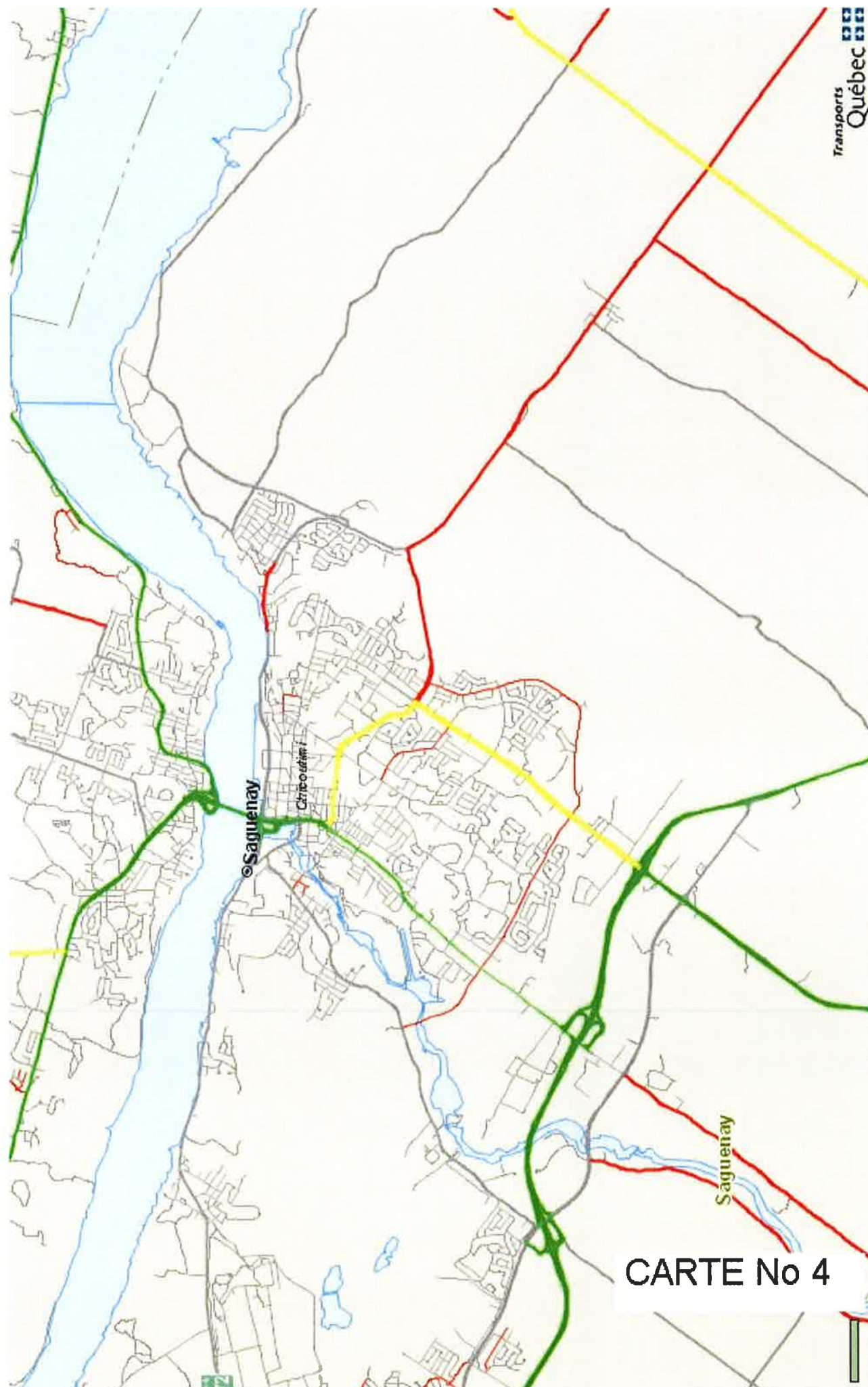
Ces restrictions sont constituées d'une pente raide sur le boulevard Université et un trafic très important sur le boulevard Talbot, entre les rues de l'Université et des Saguenéens (hôtels, centres commerciaux et restaurants en grand nombre).

Rappelons que le pont Dubuc est identifié comme une route nationale par le ministère des Transports du Québec et que la numérotation de la route 175 se termine sur la rive nord du pont Dubuc, soit à la rencontre avec la route 172 Est et Ouest.

4. Le schéma d'aménagement de Ville de Saguenay

4.1 Mise en contexte

La Ville de Saguenay a adopté, le 18 décembre 2009, un projet de schéma d'aménagement et de développement révisé. Ce projet fut largement diffusé et discuté en consultation publique au cours de la dernière année. Les informations qui suivent dans la présente section proviennent des documents produits lors de ces consultations. Les points abordés ci-dessous visent à cerner la nature des besoins de déplacement sur les routes principales de Ville de Saguenay.



CARTE No 4

La Ville de Saguenay constitue un environnement économique dont l'aire de rayonnement dépasse les limites de la région. Il s'agit d'une destination privilégiée pour plusieurs raisons :

- *Des services de santé et des services sociaux bien développés.*
- *Des services en éducation et de formation branchés sur les réalités économiques à tous les niveaux.*
- *Des services à la consommation nombreux et variés (hôtels, restaurants, centres commerciaux, commerces de grande surface, etc.);*
- *Des services professionnels complets;*
- *Une expertise en construction de calibre international (les équipementiers);*
- *Une grande entreprise dans le domaine de l'aluminium;*
- *De nombreux centres de recherche, une concentration de chercheurs et une main-d'œuvre qualifiée et disponible;*
- *Un patrimoine naturel à proximité (le fjord, les monts Valin, le lac Kénogami, etc.);*
- *Des installations portuaires, touristiques et industrielles d'envergure nationale.*

(Référence : Ville de Saguenay, projet de schéma d'aménagement et de développement 2010)

Plusieurs secteurs d'excellences se retrouvent à Saguenay :

- *L'industrie mondiale de l'aluminium.*
- *La défense nationale.*
- *L'industrie du bois.*
- *L'énergie hydroélectrique.*
- *L'industrie de la santé, de l'éducation et de la recherche.*

(Référence : Ville de Saguenay, projet de schéma d'aménagement et de développement 2010)

4.2 Vision stratégique

À l'automne 2007, Saguenay entreprenait une démarche visant à se donner une vision stratégique de développement.

Cette vision, à l'horizon 2025, se présente comme suit :

« Saguenay à l'avant-garde de l'économie québécoise, au cœur d'un immense parc naturel.

Tout en maintenant son rôle de capitale régionale, en 2025, la Ville de Saguenay est devenue une figure de proue dans le développement de la nouvelle économie québécoise, basée sur la recherche et l'innovation.

En effet, la Ville de Saguenay est devenue un leader reconnu de la recherche et de l'enseignement, au niveau des technologies appliquées ainsi que dans les domaines de l'énergie, de l'aluminium et de la gestion et l'exploitation de la forêt boréale.

Par les efforts soutenus de sa communauté universitaire et scientifique, Saguenay joue un rôle de plus en plus stratégique en génomique et dans les sciences biomédicales.

Grâce à son rôle au chapitre de la défense nationale, tout particulièrement dans le secteur des forces aériennes, Saguenay accroît son positionnement stratégique dans la fourniture de biens et services dédiés au soutien des opérations.

La Ville de Saguenay joue ainsi, un rôle de plus en plus important dans l'amélioration de la compétitivité du Québec sur l'échiquier nord-américain.

Forte de ce positionnement, Saguenay veut contribuer à la prospérité et au bien-être de sa population ».

(Référence : Ville de Saguenay, résumé du schéma d'aménagement et de développement 2010)

4.3 Les principales grandes orientations

4.3.1 Démographique

Stabiliser et accroître la population à 150 000 habitants.

4.3.2 Développement économique

Capitaliser sur les cinq (5) piliers économiques, soit l'aluminium, le bois, la Défense nationale, l'énergie hydroélectrique, et la santé et l'éducation, le tout à travers l'industrie du savoir et le déploiement de créneaux d'excellence.

Consolider et développer la position de capitale régionale et de capitale du Moyen-Nord québécois.

Maintenir l'importance de l'industrie agricole.

Miser sur l'industrie des croisières et ses retombées sur les activités et les sites commerciaux et touristiques ainsi que sur l'attractivité d'activités et de pôles culturels, touristiques, récréatifs et sportifs existants ou en développement.

4.3.3 *Transport et infrastructures de soutien*

Compléter et améliorer les voies de communication interrégionales depuis la Côte-Nord en particulier, incluant un nouveau pont sur le Saguenay, de même que l'achèvement de l'autoroute 70 (voir carte n° 5, page suivante).

Développer les grandes infrastructures portuaires, aéroportuaires et ferroviaires sous l'angle du support à ces activités économiques, et sous l'angle des opportunités de développements industriel et commercial.

Consolider, améliorer et diffuser les réseaux de la Route Verte et de la Véloroute des cols du fjord.

4.3.4 *Aménagement et urbanisme*

Assurer une cohérence du paysage, des fonctions et des aménagements.

Consolider les composantes urbaines existantes et renforcer leur vitalité dans un contexte de capitale régionale et extrarégionale.

Protéger et mettre en valeur le milieu forestier et agricole.

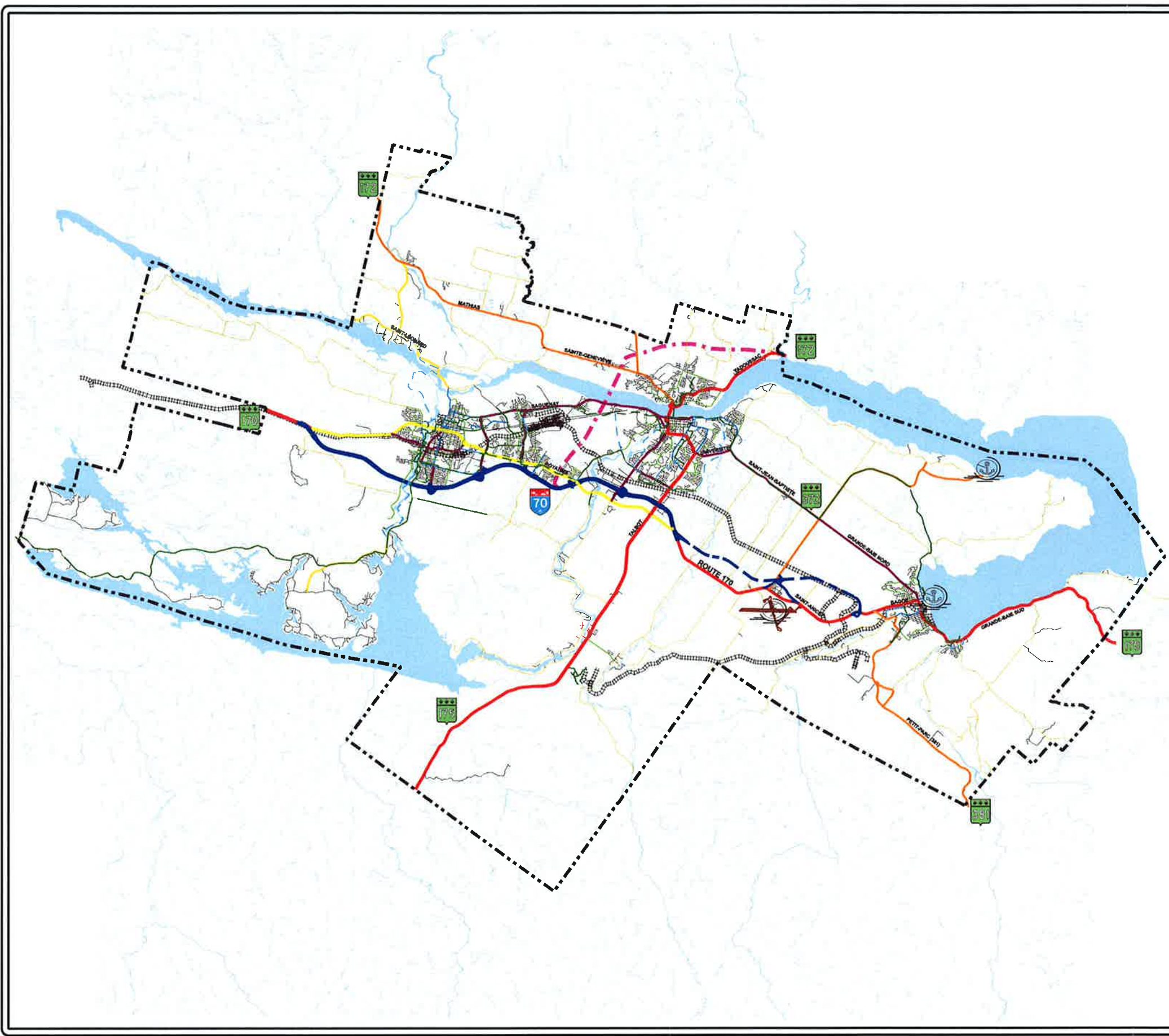
Développer et améliorer les communications internes (cyclable, piétonnière, transport en commun et aménagement urbain) pour réunir les fonctions urbaines.

4.4 Cité du savoir et de la santé et zones désignées

Dans le cadre du projet de schéma d'aménagement, Ville de Saguenay exprime son intention de promouvoir l'établissement et le développement d'une Cité du savoir et de la santé et de zones désignées. Les principaux objectifs sont :

- ▶ Développer une Cité du savoir et de la santé à partir du pôle institutionnel de Chicoutimi (voir carte n° 6 à la page suivante).
- ▶ Doter la Cité du savoir et de la santé d'une planification particulière.
- ▶ Planifier les activités de la Cité du savoir et de la santé en relation avec le centre-ville et le quartier environnant (en respectant l'intégrité des usages et du cadre bâti dans le quartier résidentiel via des normes architecturales (PIIA).
- ▶ Reconvertir en priorité pour des activités de recherche, d'éducation ou de santé, les différents édifices institutionnels.
- ▶ Assurer des liens et une complémentarité entre la Cité du savoir et de la santé et les zones désignées du CEGEP de Jonquière et les hôpitaux sur le territoire.

(Référence Ville de Saguenay, schéma d'aménagement et de développement 2010)



LÉGENDE

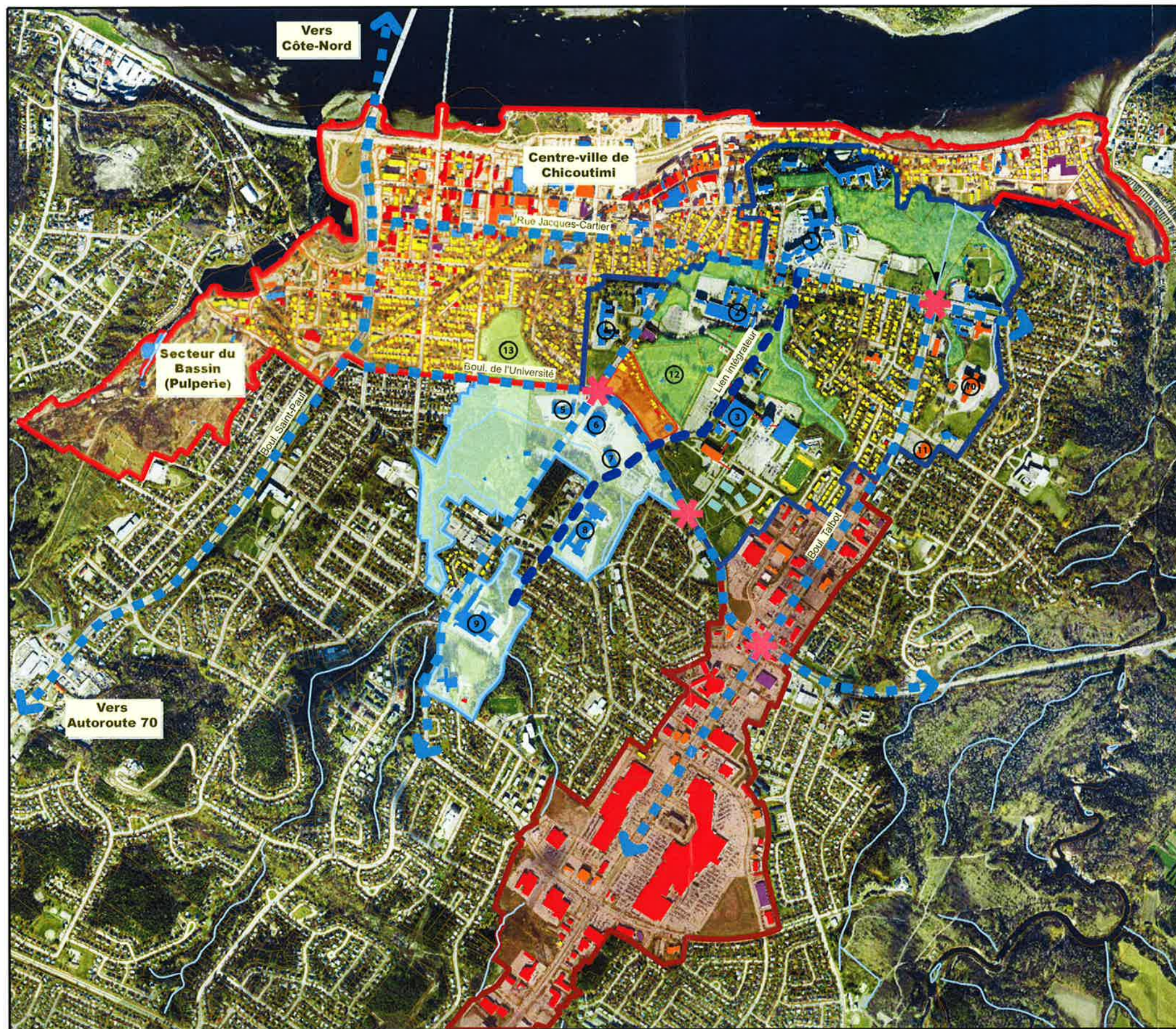
- Limite de ville
- Réseau supérieur
 - Réseau autoroutier
 - Réseau autoroutier projetée
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau national sous responsabilité municipale
- Réseau municipal
 - Artère principale
 - Artère secondaire
 - Collectrice
 - Réseau local
 - Rang
 - Privé
- Piste cyclable
 - Route verte
 - Réseau supérieur
- Autre moyen de transport
 - Chemin de fer
 - Piste d'atterrissage
 - Aéroport
 - Installation portuaire
- Projet
 - Tracé du nouveau pont

**SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET DE L'URBANISME**

**SCHEMA D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT**

**Description des
réseaux de transport**

Technicien	Sylvain Verreault
Chargé de projet	François Boivin
Échelle	(8 1/2 X 11) 1 : 300 000
Date	François Boivin
Fichier	20 Transport 2009-11-11.dgn
Dossier	17103-01-001
Répertoire	SchemaAménagement/Transport
Plan	20
Note	



LÉGENDE

- ① C.S.S.C.
- ② Cégep de Chicoutimi
- ③ UQAC
- ④ École secondaire Lafontaine
- ⑤ C.F.P. l'Oasis
- ⑥ Centre Georges-Vézina
- ⑦ Pavillon de l'agriculture
- ⑧ C.F.P. Laure-Conan
- ⑨ C.F.P. Dominique-Racine
- ⑩ Édifice Sagamie
- ⑪ E.N.A.P.
- ⑫ Cimetière Saint-François-Xavier
- ⑬ Parc Jean-Béliveau
- ▽ Site d'observation
- * Entrée protocolaire
- Cité de la santé et du savoir
- Centre-ville
- Zone Commerciale
- Projet de revitalisation
- Espace vert à protéger
- Bâtiment public et institutionnel
- Bâtiment de service
- Bâtiment à revitaliser
- Bâtiment résidentiel
- Bâtiment commercial
- Bâtiment industriel
- Bâtiment projeté
- Possibilité de construction
- - - Lien Intégrateur de la cité
- - - Entrée protocolaire
- - - Réseau piétonnier existant
- - - Réseau piétonnier à contruire ou rénover

Ville de
Saguenay

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET DE L'URBANISME

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT

Cité du savoir
et de la santé

Technicien
Sylvain Verreault

Chargé de projet
François Boivin

Echelle (8 1/2 x 11)
Echelle

Date
Décembre 2009

Fichier CiteSavoir.dgn
Dossier 17103-01-001
Répertoire SchemaAménagement/CiteDuSavoir
Plan
Note

CARTE No 6

5. La circulation routière sur les principales artères de l'arrondissement Chicoutimi

5.1 Les transports

Le transport constitue un élément essentiel de l'activité économique. Grâce aux systèmes de transport, les déplacements des personnes et des marchandises sont possibles à travers la ville, le pays et le monde. L'efficacité des modes de transport est en évolution constante et nécessite des infrastructures adéquates pour assurer la sécurité des personnes et des marchandises.

5.2 Le réseau routier national (RRN) du Canada

Deux (2) routes identifiées au réseau routier national (RRN) du Canada se terminent actuellement dans l'arrondissement Chicoutimi. Il s'agit de routes principales existantes qui permettent les déplacements et les échanges commerciaux interprovinciaux et internationaux. Il s'agit de l'autoroute 70, ainsi que de la route 175, se terminant au boulevard Université. (Voir la carte n° 7).

L'autoroute 70, entre le boulevard Talbot et le Lac-Saint-Jean est considérée comme une route collectrice, selon la définition du RRN.

Le boulevard Talbot ainsi qu'une partie de l'autoroute 70, et la route 170 vers la Baie sont considérés routes principales.

5.3 Le réseau routier québécois

Le territoire de la Ville de Saguenay est desservi par l'autoroute 70, dont une section reste à terminer vers l'arrondissement de la Baie. Construite dans une direction est-ouest, cette autoroute traverse la ville et a un effet structurant. Elle permet entre autres :

- » Le développement et la structuration des trames urbaines, industrielles et commerciales;
- » L'amélioration des échanges et des déplacements entre les arrondissements;
- » Des déplacements efficaces et sécuritaires de la circulation lourde;
- » Des déplacements efficaces et sécuritaires de la circulation de transit.

De plus, trois routes nationales et une route régionale font le lien entre Ville de Saguenay et les autres régions du Québec :

- » La route 175 traverse la réserve faunique des Laurentides, donne accès à la région de la Capitale-Nationale et constitue la principale voie d'accès extrarégionale. Elle permet de relier Ville de Saguenay aux grands centres urbains du Québec, du Canada et des États-Unis.

- ▶ La route 170 assure un lien entre Ville de Saguenay et la région touristique de Charlevoix à l'est et le Lac-Saint-Jean à l'ouest. Elle constitue aussi la principale voie routière à la route 155 (Grand-Mère/La Tuque), ainsi qu'à la route 167 qui se termine actuellement à Chibougamau via la route 169. Il y a présentement sur la table un important projet de prolongement de la route 167 vers les nouveaux développements miniers des monts Otish.
- ▶ La route 172 vers Tadoussac, assure un lien entre la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et la région de la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord. Les camions de l'industrie forestière sont très présents sur cette route.
- ▶ La route 172 vers St-Ambroise, assure une liaison avec les municipalités situées au nord du Saguenay-Lac-Saint-Jean, les industries forestières et les nombreux ouvrages hydroélectriques que l'on y retrouve.

5.4 Le réseau routier municipal

Les principales artères de Ville de Saguenay dans l'arrondissement Chicoutimi reliant le réseau routier québécois sont :

- ▶ Le boulevard Talbot (route 175), lequel constitue l'accès principal aux centres commerciaux, à la Cité du savoir et de la santé, ainsi qu'au centre-ville, via le boulevard Université, une partie du boulevard St-Paul et le pont Dubuc (la route 175 se termine au nord du pont Dubuc).
- ▶ Le boulevard St-Paul, qui est un accès d'importance aux parcs industriels, au secteur commercial St-Paul, au centre-ville de l'arrondissement Chicoutimi, ainsi qu'au pont Dubuc. Ce boulevard est aussi désigné comme le réseau de camionnage de transit recommandé (voir la carte n° 4).
- ▶ Le pont Dubuc (route 175) constitue le seul lien routier entre les deux rives du Saguenay dans l'arrondissement Chicoutimi.
- ▶ Le boulevard Ste Geneviève (route 172 vers l'ouest) qui se trouve à être le prolongement du pont Dubuc et le principal lien avec les municipalités du nord du Saguenay-Lac-Saint-Jean, les industries forestières et les nombreux ouvrages hydroélectriques que l'on y retrouve. Le boulevard Ste-Geneviève traverse les quartiers résidentiels Sainte-Anne, Ste-Claire et Vanier.
- ▶ La route Roch-Boivin se dirige vers les municipalités du nord du Saguenay, ainsi que vers les Monts-Valins, la mine Niobec, les nombreuses carrières de pierres, les bancs d'emprunts de sable, les secteurs de villégiature et de loisirs, etc.
- ▶ Le boulevard Tadoussac (route 172 vers l'est), qui traverse les quartiers résidentiels St-Luc et Valin, constitue l'accès avec la région de la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord.

5.5 Le débit de circulation

Le Ministère des Transports du Québec enregistre régulièrement le débit de circulation sur les principales artères du réseau routier québécois. Nous reproduisons quelques-unes de ces statistiques en annexe 1 (ainsi que sur la carte n° 7 jointe à la page suivante).

Nous portons particulièrement l'attention du lecteur sur les débits de circulation enregistrés aux principaux points d'entrée/sortie de l'arrondissement Chicoutimi :

	véhicules/jour (DJMA)
▸ Le sud, route 175, boulevard Talbot :	3 800
▸ L'ouest, autoroute 70 :	26 000
▸ L'est, route 170, boulevard du Royaume :	11 200
▸ L'est, route 172, boulevard Ste-Geneviève (à l'est du boulevard Roch-Boivin) :	5 000
▸ Le nord, route Roch-Boivin :	10 000
▸ L'ouest, route 172 Tadoussac :	5 900
▸ Le pont Dubuc :	46 000

(Référence : Ministère des Transports du Québec)

À partir de ces statistiques, nous pouvons constater qu'il y a un important trafic de transit aux limites de l'arrondissement Chicoutimi.

Plus particulièrement pour le secteur nord de Chicoutimi, ce trafic de transit représente près de la moitié du débit enregistré sur le pont Dubuc (5 000 v/j à l'ouest; 10 700 v/j au nord et 5 900 v/j à l'est). Si l'on considère que la population du secteur nord de l'arrondissement Chicoutimi est de 14 950 habitants (ou 6 000 logements) nous devons en déduire qu'un grand nombre de véhicules (et qui sont en grande partie des véhicules lourds) traversent cette zone urbaine pour se rendre vers une autre destination.

Un autre fait important à souligner pour le secteur nord de Chicoutimi est que le trafic de transit est beaucoup plus concentré sur le boulevard Ste-Geneviève et la route Roch-Boivin (15 700 V/j) comparativement au boulevard Tadoussac (5 900 v/j).

Les principaux mouvements de circulation pour le secteur sud de l'arrondissement Chicoutimi sont enregistrés sur le boulevard Talbot. En moyenne 30 000 v/j empruntent le boulevard Talbot entre l'autoroute 70 et la rue des Saguenéens. D'importants mouvements de circulation sont aussi enregistrés à l'ouest, soit en direction de l'arrondissement Jonquière (26 000 v/j) et le Lac-Saint-Jean (8 200 v/j).

6. Engorgements de la circulation

6.1 Le boulevard Talbot

Sur la portion comprise entre l'autoroute 70 et la rue des Saguenéens, les derniers enregistrements nous indiquent un débit moyen de 30 000 v/j dans ce secteur constitué d'une route à six (6) voies divisées, laquelle permet des accès aux commerces situés de chaque côté de la 175.

Un peu plus loin vers le Nord, soit en face des centres commerciaux, la circulation des véhicules est encore plus importante et les entrées/sorties vers les commerces sont plus abondantes (source de conflits).

Même si le réseau de camionnage du MTQ (voir la carte n° 4) suggère aux camions en transit de ne pas passer par ce tronçon de la route 175 (identifié en jaune), il n'en demeure pas moins que plusieurs véhicules lourds empruntent cette portion de la 175 en raison des nombreux points de livraison de marchandises aux centres commerciaux et aux institutions du secteur de la Cité du savoir et de la santé (voir la section 4.4 du présent rapport).

6.2 Le pont Dubuc

Ce pont constitue le seul lien routier entre les rives du Saguenay dans l'arrondissement Chicoutimi. En moyenne, près de 50 000 véhicules de tous gabarits empruntent ce pont chaque jour (voir la section 5.5 du présent rapport). Cela représente un volume de trafic plus important que celui du boulevard Talbot ou de l'autoroute 70.

Près de la moitié de ces véhicules ne font que traverser le secteur nord de l'arrondissement Chicoutimi (trafic de transit).

Ce volume de circulation s'échelonne bien au-delà des heures de pointe et la nature des véhicules lourds qui l'empruntent combinée à une courbe dangereuse et une pente raide (14 %) font en sorte que ce pont est ses approches occasionnent régulièrement des bouchons de circulation et des accidents. Ces derniers deviennent alors le cauchemar des policiers, ambulanciers et pompiers, car l'accès aux lieux des accidents est très difficile, mais aussi parce que les 15 000 résidents du secteur nord de Chicoutimi sont ainsi coupés temporairement de ces services et d'un transport éventuel d'urgence vers le milieu hospitalier, lequel se situe sur la rive sud de la rivière Saguenay.

Le pont Dubuc a été mis en service en 1972. Sa durée de vie utile est estimée à 50 ans et sa capacité maximale à 50 000 v/j. Cette structure nécessite déjà actuellement des réfections majeures, lesquelles entravent la circulation routière. L'accès aux cyclistes n'est pas possible et celui pour les piétons est pénible. Présentement le vieux pont de Sainte-Anne remédie à cette situation en étant réservé aux cyclistes et aux piétons. Les bretelles d'accès présentent des difficultés importantes de visibilité et d'accélération pour s'engager sur le

tablier à quatre voies divisées. Il n'est pas possible d'aménager sécuritairement des voies réservées pour le transport en commun sans engendrer de nombreux mouvements croisés de véhicules, lesquels augmenteraient davantage le niveau de danger de cette structure routière majeure.

Le schéma d'aménagement de Ville de Saguenay propose ce qui suit à la page 3-79 :

« Compléter et améliorer les voies de communication interrégionale depuis la Côte-Nord en particulier, incluant un nouveau pont sur le Saguenay de même que l'achèvement de l'autoroute 70 liant les centres d'activités majeurs de la région dans une perspective d'assumer son rôle de capitale régionale et de centre majeur de services pour le Nord et le Moyen-Nord du Québec ».

Le schéma d'aménagement note aussi à la page 3-80, une discontinuité du réseau routier supérieur (route 172).

« On note toutefois une discontinuité du réseau dans l'arrondissement de Chicoutimi. En effet, au niveau de la rive nord de la rivière Saguenay, le réseau emprunte une route locale (rue du Pont) pour se poursuivre sur la route régionale 172. Cette situation crée au centre-ville (secteur nord) de l'arrondissement Chicoutimi des inconvénients au point de vue du lien entre Saguenay et la Côte-Nord ».

7. Desserte entre les routes 175 et 172

7.1 Situation actuelle

Tel que le réseau routier est configuré actuellement, la liaison (transit) privilégiée pour le camionnage entre les routes 175 et 172 passe par l'autoroute 70, le boulevard Saint-Paul et le pont Dubuc.

Cependant, le boulevard Saint-Paul ne fait pas partie du réseau supérieur (MTQ) et il n'est pas identifié au réseau routier national (RRN) comme une route importante de raccordement des agglomérations et des centres économiques du nord du Saguenay, de la Côte-Nord et de la basse Côte-Nord. En plus, le boulevard Saint-Paul est une route à quatre (4) voies en partie divisées qui offre de nombreuses sources de conflits avec les innombrables entrées/sorties que l'on y retrouve en bordure.

Nous pouvons aussi apporter les mêmes constatations aux boulevards Sainte-Geneviève et Tadoussac (route 172 Est) sur la rive nord du Saguenay.

7.2 L'aménagement proposé

7.2.1 Futur pont près de Saint-Jean-Eudes

Le schéma d'aménagement de Ville de Saguenay propose (voir page 3-86 du schéma d'aménagement et la carte n° 5 ci-jointe) que la route 172 contourne la zone urbaine du secteur nord de l'arrondissement Chicoutimi.

Cette voie de contournement aurait l'avantage de relier adéquatement les routes 172 Est et 172 Ouest par une nouvelle route d'environ 8 km, laquelle pourrait être aménagée en territoire non développé, et donc à moindre coût, tout en offrant une alternative pour traverser la rivière Saguenay de façon plus sécuritaire.

Cette nouvelle traverse de la rivière Saguenay se réalisera par le futur pont de Saint-Jean-Eudes. Ce nouveau pont favorisera la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises tout en offrant un trajet exempt de pente raide et de courbe prononcée, contrairement à la situation vécue actuellement sur le pont Dubuc. Le pont de Saint-Jean-Eudes favorisera aussi un allègement significatif des débits de circulation sur le pont Dubuc et les artères commerciales de Ville Saguenay, arrondissement Chicoutimi.

Ce nouveau pont sera d'une longueur approximative de 740 mètres et la desserte avec le réseau routier national pourra se réaliser avec une nouvelle route qui traversera un secteur industriel non développé actuellement et ce, sur une distance d'environ 5,6 km. Beaucoup d'espace étant disponible dans ce secteur, il serait alors possible d'aménager une voie réservée pour le transport en commun, ainsi qu'une autre voie séparée par un terre-plein, laquelle serait réservée pour les cyclistes qui souhaitent traverser rapidement la rivière Saguenay, sans passer par le centre-ville.

Le tracé exact de cette desserte devra être déterminé en fonction des acquisitions de terrains, mais plusieurs scénarios peuvent être envisagés pour joindre l'autoroute 70 et la route 175.

Voir la carte n° 7.

7.2.2 Futur pont près de Rivière-du-Moulin

Un autre projet de pont sur le Saguenay est discuté actuellement et dénommé le pont du Fjord. Ce projet préconise également une voie de contournement de la zone urbaine du secteur nord de l'arrondissement Chicoutimi, laquelle aurait aussi pour fonction de relier les routes, 172 Est et 172 Ouest. Le pont proposé se situerait cependant à l'est de l'arrondissement Chicoutimi (voir la carte n° 7). Les véhicules lourds en transit devraient réaliser un contournement par le boulevard Saint-Jean-Baptiste (route 372) et la Ligne Bagot, pour atteindre la route 170 près de l'aéroport de Bagotville, et ensuite revenir vers la

route 175. Ce projet situé à l'est de l'arrondissement Chicoutimi entraînerait un contournement important pour les véhicules en transit qui circulent déjà à l'ouest de l'arrondissement Chicoutimi (5 000 v/j sur le boulevard Sainte-Geneviève; 10 700 v/j sur le boulevard Roch-Boivin, et 26 000 v/j sur l'autoroute 70 Ouest). De plus, le promoteur du pont du Fjord estime que le budget de construction pour le pont qu'il propose (375 à 450 M\$) serait le double de celui du pont à Saint-Jean-Eudes (150 à 205 M\$).

8. Conclusion et recommandations

Pour faire suite à cette synthèse des rapports et analyses disponibles concernant le réseau routier de l'arrondissement Chicoutimi, nous sommes d'avis que certaines routes existantes présentent une importance nationale et qu'elles devraient faire l'objet d'une recommandation afin de les reconnaître lors du prochain exercice d'examen auprès du groupe de travail du RRN.

Le chemin de Grande-Anse et celui de la Ligne Bagot sont des routes régionales au niveau provincial et elles servent principalement à la circulation efficace et sécuritaire des véhicules lourds. Ces routes constituent le principal accès pour les camions au terminal portuaire de Grande-Anse et elles sont directement reliées au réseau routier national (RRN) sur la route principale (route 170) et la route 175, qui relie Ville de Saguenay avec la Capitale nationale. Le port de Grande-Anse (aussi appelé Port-Saguenay) est un terminal portuaire en eau profonde navigable toute l'année et qui relie Ville de Saguenay à la navigation commerciale internationale. Cette route rencontre tous les critères aux fins d'inclusion au RRN. Actuellement, le RRN ne reconnaît que 18,4 km de route sur l'autoroute 70 et la 170 à partir du boulevard Talbot. Cette reconnaissance se termine sur la route 170, près de la rivière à Mars, soit au port Alfred lequel est un port privé. Entre le boulevard Talbot et le port de Grande-Anse, il y a une distance de 35 km à parcourir.

Nous recommandons par la présente d'ajouter un nouveau tronçon de route au RRN afin de relier le port fédéral (et public) de Grande-Anse. Ce nouveau tronçon partirait de la route principale 170 et passerait par le chemin de ligne Bagot et le chemin de la Grande-Anse, pour se terminer au port de Grande-Anse.

Le pont Dubuc permet actuellement le passage d'un volume très important de personnes et de marchandises entre les deux rives du Saguenay. Ce pont constitue à juste titre la terminaison de la route 175, laquelle relie la ville de Québec à celle de Saguenay, mais il est aussi un lien privilégié avec la route 172, et la route 138 laquelle fait partie du RRN.

Nous recommandons de procéder dès maintenant, à une demande à l'effet d'inclure entièrement au RRN la route 175 existante, soit jusqu'à la rive nord du pont Dubuc, ainsi que la route 172 (Est), jusqu'à la route 138 et ce, afin de relier adéquatement la région du Saguenay à celle de la Côte-Nord, laquelle constitue un autre grand centre démographique et commercial actuellement en développement et pour plusieurs années à venir.

Le nouveau pont de Saint-Jean-Eudes, en incluant les nouvelles routes d'approches nord et sud, permettrait le transport, efficace et sécuritaire des personnes et des marchandises qui empruntent déjà le pont Dubuc. Ce nouveau pont permettrait ainsi une seconde alternative pour solutionner les problèmes de congestion sur les boulevards Saint-Paul, Sainte-Geneviève, Tadoussac, Talbot et Université. Ce projet permettrait le raccordement efficace des agglomérations et des centres économiques du Saguenay-Lac-Saint-Jean avec ceux de la Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord, ainsi que ceux des municipalités situées au nord du Saguenay. Lorsque cette nouvelle desserte avec la route 175 sera construite, le RRN pourra alors être modifié pour inclure le nouveau pont de Saint-Jean-Eudes.

9. Signatures

GENIVAR Société en commandite

Préparé par :



Daniel E. Couture, ing.
Infrastructures urbaines et transport



Date



Roger Boulianne
Conseiller senior
Développement des affaires

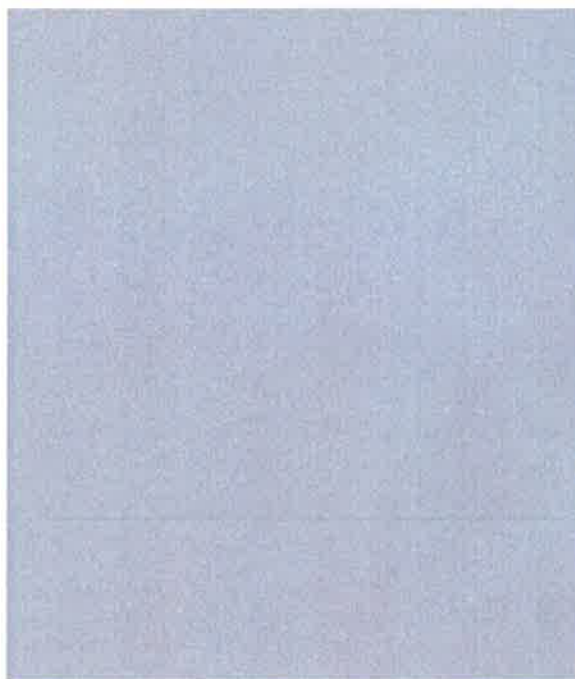
Date



Date

1

→ *Données de circulation*



Numéro section trafic : 0017580000

Station : 10413 00172-01-175-000D(000100)

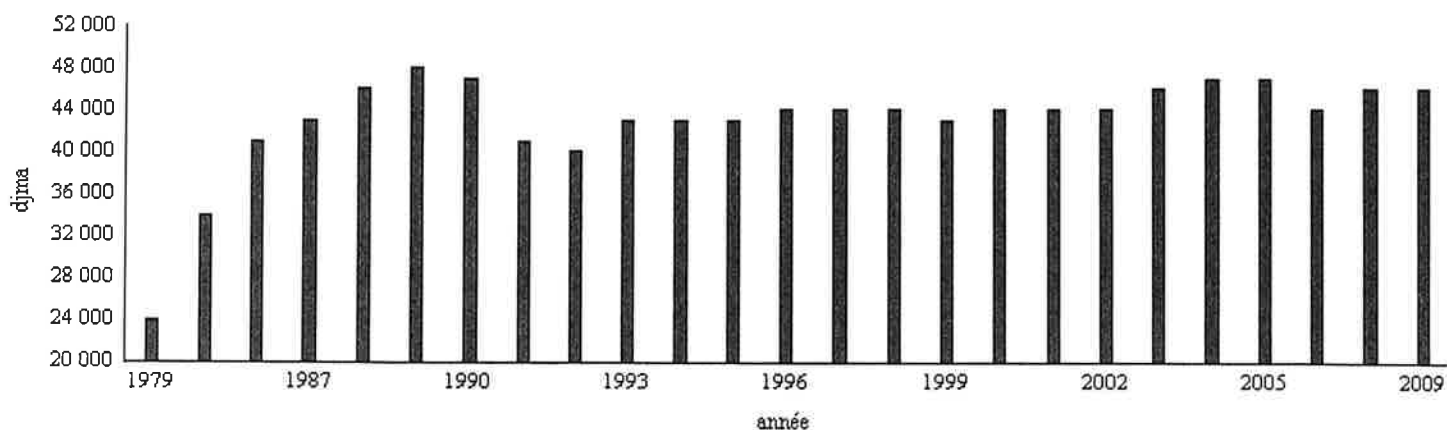
D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Municipalité : Saguenay

de : 00175-03-222-000D(000000) Boul Saguenay (au pont Dubuc)

à : 00175-03-222-000D(000618) Début Rte 172 (fin du pont Dubuc)

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	46000	48990	43010		168		5115								
2008	46000	50000	41000	5%	7		5000								
2007	44000	48000	39000		0		4800								
2005	47000	51000	42000	0%	0		5100								
2004	47000	51000	42000		0		5100								
2003	46000	50000	41000	5%	0		5000								
2002	44000	48000	39000	0%	5		4800								
2001	44000	48000	39000	0%	0		4800								
2000	44000	48000	39000	2%	0		4800								
1999	43000	46000	39000	-2%	0		4700								
1998	44000	48000	39000	0%	8		4800								
1997	44000	48000	39000	0%	0		4800								
1996	44000	48000	39000	2%	0		4780								
1995	43000	47000	39000	0%	5		4680								
1994	43000	47000	39000	0%	0		4680								
1993	43000	47000	39000	8%	0		4690								
1992	40000	43000	35000	-2%	0		4310								
1991	41000	44000	36000	-13%	6										
1990	47000	51000	43000	-2%	0		5150								
1989	48000			4%		6%									
1988	46000			7%											
1987	43000			5%											
1986	41000			21%											
1982	34000			42%											
1979	23899														



Numéro section trafic : 0017574000

Station : 1286 00175-03-201-000D(000837)

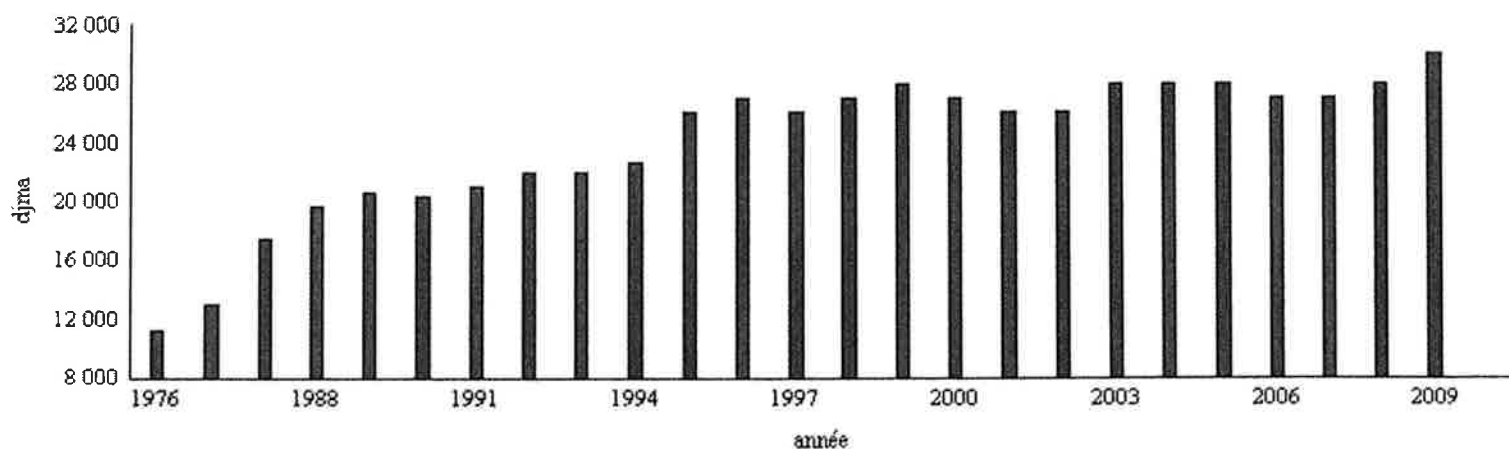
D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Municipalité : Saguenay

de : 00175-03-201-000D(000000) autoroute 70

à : 00175-03-201-000D(002398) rue des Saguenéens

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2010					1			1976	11314						
2009	30000	32000	27000		8		3300								
2008	28000	30000	25000	4%	0		3100								
2007	27000	29000	24000	0%	0		3000								
2006	27000	29000	24000	-4%	6		3000								
2005	28000	30000	25000	0%	0		3100								
2004	28000	30000	25000		0		3100								
2003	28000	30000	25000	8%	7		3100								
2002	26000	28000	23000	0%	0		2900								
2001	26000	28000	23000	-4%	0		2900								
2000	27000	29000	24000	-4%	7		3000								
1999	28000	30000	25000	4%	0		3100								
1998	27000	29000	24000	4%	0		3000								
1997	26000	29000	24000	-4%	2		2900								
1996	27000	29000	24200	4%	0		2930								
1995	26000	29000	23900	15%	0		2860								
1994	22700	25000	20700	3%	0	6%	2510								
1993	22000	25000	21000	0%	0		2930								
1992	21900	23600	19600	4%	6		2420								
1991	21000	22700	18800	3%											
1990	20300	22000	18200	-1%	0		2250								
1989	20600			5%											
1988	19600			12%	2										
1986	17500			35%											
1982	13000			15%											



Numéro section trafic : 0017570000

D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

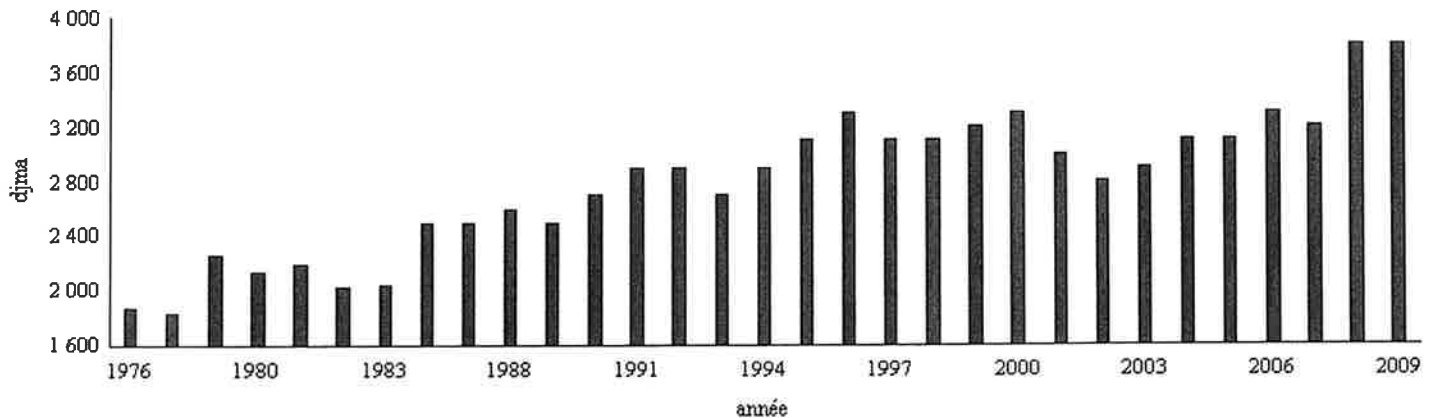
de : 00175-03-106-000C(000000) Int. Rte 169 (km 166.3)

à : 00175-03-182-000D(013730) ALCAN de Laterrière

Station : 10258 00175-03-170-000D(001984)

Municipalité : Lac-Ministuk

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	3800	5300	2600		0		670	1982	2026			-8%			
2008	3800	5300	2600	19%	7		670	1981	2194			3%			
2007	3200	4400	2200	-3%	0		560	1980	2134			-6%			
2006	3300	4600	2300	6%	0		580	1979	2265			23%			
2005	3100	4300	2100	0%	0		550	1977	1835			-2%			
2004	3100	4300	2100		6		550	1976	1871						
2003	2900	4000	2000	4%	0		510								
2002	2800	3900	1900	-7%	0		490								
2001	3000	4000	2100	-9%	7		530								
2000	3300	4600	2300	3%	0		580								
1999	3200	4400	2200	3%	0		560								
1998	3100	4300	2100	0%	0		550								
1997	3100	4300	2100	-6%	7	20%	550								
1996	3300	4500	2310	6%	0		580								
1995	3100	4200	2160	7%	4	28%	550								
1994	2900	4000	2000	7%	0		520								
1993	2700	3700	1900	-7%	1	20%	490								
1992	2900	3900	2000	0%	0		510								
1991	2900	3900	2000	7%		18%									
1990	2700	3700	1870	8%	0		490								
1989	2490			-4%	21										
1988	2600			4%	14										
1987	2500			0%	21										
1986	2500			23%	21										
1983	2040			1%											



Numéro section trafic : 0017217500

Station : 5649 00172-01-184-000D(000353)

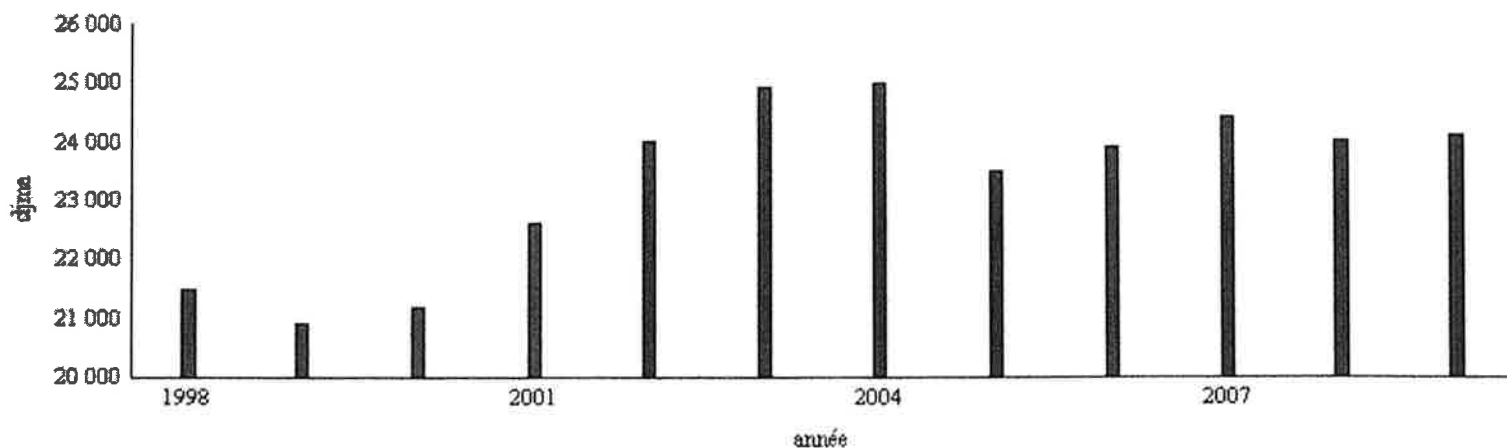
D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Municipalité : Saguenay

de : 00172-01-175-000D(000341) musoir de la bretelle 3AF0

à : 00172-01-186-000C(000602) Boul Roch-Boivin, Chic-Nord

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	24100	26100	21600		0		2700								
2008	24000	25900	21500	-2%	8		2600								
2007	24400	26400	21900	2%	0		2700								
2006	23900	25800	21400	2%	0		2600								
2005	23500	25400	21100	-6%	6		2600								
2004	25000	27000	22000		0		2800								
2003	24900	26900	22300	4%	0	5%	2700								
2002	24000	25900	21500	6%	8		2600								
2001	22600	24400	20300	7%	0		2500								
2000	21200	22900	19000	1%	0		2350								
1999	20900	22600	18700	-3%	0		2320								
1998	21500	23200	19300		6		2380								



Numéro section trafic : 0017215000

Station : 1249 00172-01-150-000C(001831)

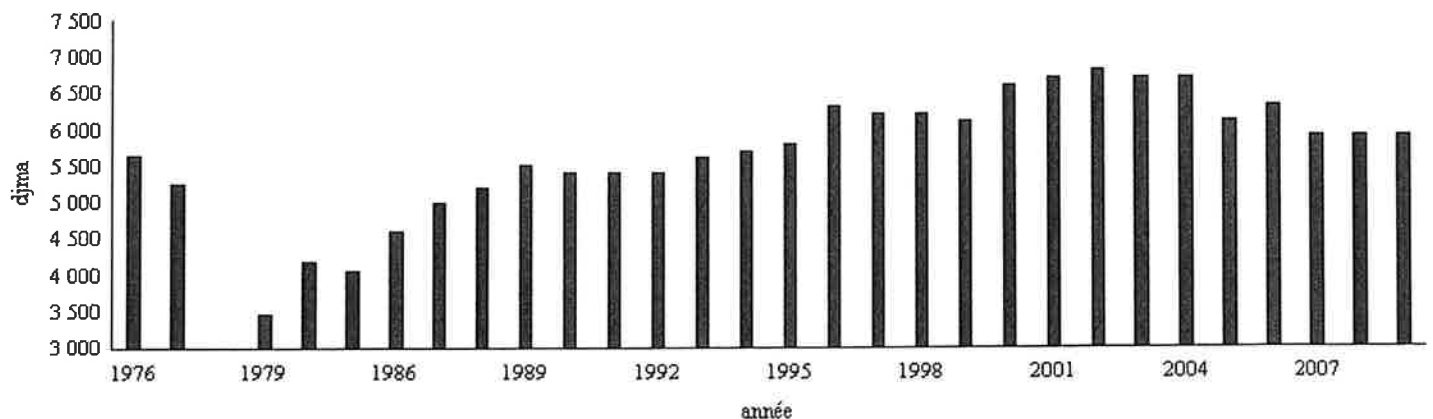
D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Municipalité : Saguenay

de : 00172-01-140-000C(000000) 3e rue, à Saint-Fulgence

à : 00172-01-150-000C(003889) limite est de Chicoutimi-Nord (au Club de Yatch)

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	5900	7100	4800		0		710	1982	4200			21%			
2008	5900	7100	4800	0%	6		710	1979	3467			-34%			
2007	5900	7100	4800	-6%	3	7%	710	1977	5256			-7%			
2006	6300	7500	5100	3%	0		760	1976	5640						
2005	6100	7300	4900	-9%	6		740								
2004	6700	8000	5400		0		810								
2003	6700	8000	5400	-1%	0		810								
2002	6800	8100	5500	1%	4		820								
2001	6700	8000	5400	2%	0		810								
2000	6600	7900	5300	8%	0		800								
1999	6100	7300	4900	-2%	8		740								
1998	6200	7400	5000	0%	0		750								
1997	6200	7400	5000	-2%	0		750								
1996	6300	7500	5100	9%	7	10%	760								
1995	5800	6900	4700	2%	2		700								
1994	5700	6800	4600	2%	0		690								
1993	5600	6700	4500	4%	0		680								
1992	5400	6500	4400	0%	0		660								
1991	5400	6400	4300	0%	5										
1990	5400	6500	4400	-2%	0		650								
1989	5500			6%											
1988	5200			4%	2										
1987	5000			9%											
1986	4600			13%											
1983	4057			-3%											



Numéro section trafic : 0017220500

Station : 1250 00172-01-190-000C(003014)

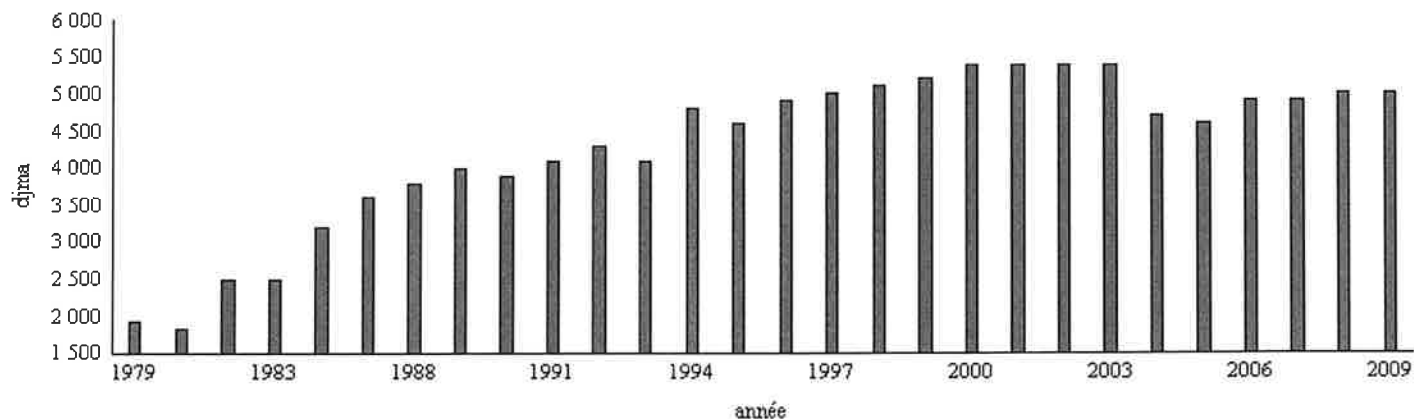
D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Municipalité : Saguenay

de : 00172-01-190-000C(000000) fin du 4 voies, Boul Ste-Geneviève, Chic-Nord/Ct Tremblay

à : 00172-01-200-000C(007145) Rte Tremblay-Coulombe, Shipshaw

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	5000	5400	4500		0		620	1982	2500			37%			
2008	5000	5400	4500	2%	0		620	1980	1826			-6%			
2007	4900	5300	4400	0%	15	6%	610	1979	1937						
2006	4900	5300	4400	7%	0		610								
2005	4600	5000	4100	-2%	0		580								
2004	4700	5100	4200		4		590								
2003	5400	5800	4800	0%	0		660								
2002	5400	5800	4800	0%	0		660								
2001	5400	5900	4900	0%	7		660								
2000	5400	5800	4800	4%	0		660								
1999	5200	5600	4700	2%	0		640								
1998	5100	5500	4600	2%	6		630								
1997	5000	5400	4500	2%	0		620								
1996	4900	5300	4400	7%	0		610								
1995	4600	5000	4100	-4%	6	11%	580								
1994	4800	5200	4300	17%	1		600								
1993	4100	4600	3800	-5%	1	10%	520								
1992	4300	4600	3800	5%	4		540								
1991	4100	4700	3500	5%											
1990	3900	4700	3200	-3%	0		480								
1989	4000			5%											
1988	3800			6%	2										
1987	3600			13%											
1986	3200			28%											
1983	2497			0%											



Numéro section trafic : 4764001000

D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

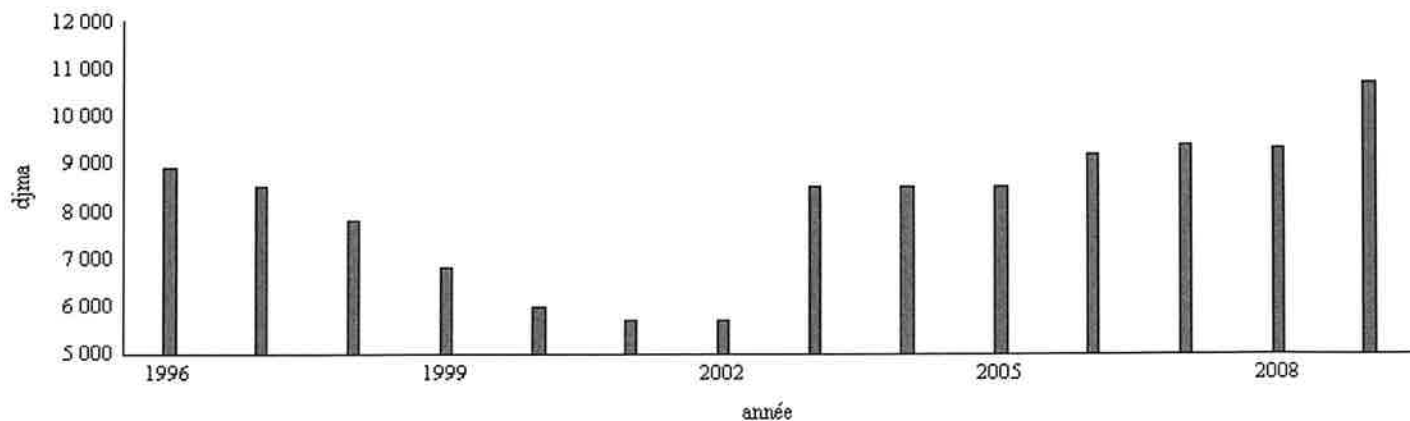
de : 47640-01-000-000C(000000) Rte 172

à : 47640-02-000-000C(003800) Rg St-Marc

Station : 2736 47640-01-000-000C(000869)

Municipalité : Saguenay

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	10700	11600	9600		10		1230								
2008	9300	10100	8300	-1%	0		1080								
2007	9400	10200	8400	2%	4	12%	1090								
2006	9200	9900	8300	8%	7		1070								
2005	8500	9200	7600	0%	0		990								
2004	8500	9200	7600		0		990								
2003	8500	9200	7600		8		990								
2002	5700	6200	5100	0%	0		690								
2001	5700	6200	5100	-5%	0		690								
2000	6000	6500	5400	-12%	4		730								
1999	6800	7400	6100	-13%	0		810								
1998	7800	8400	7000	-8%	0		920								
1997	8500	9200	7600	-4%	7		990								
1996	8900	11400	6900		2	11%	1440								



Numéro section trafic : 0007010000

Station : 9024 00070-01-083-000D(003125)

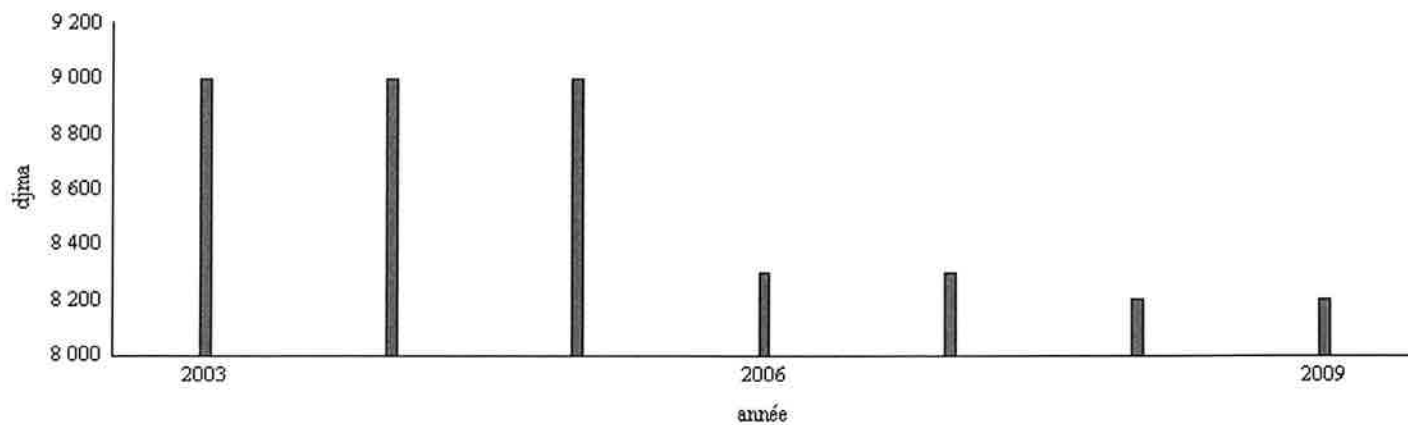
D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

Municipalité : Saguenay

de : 00070-01-083-000D(000000) Lac Bleuets

à : 00070-01-083-000D(008676) Saint-Hubert

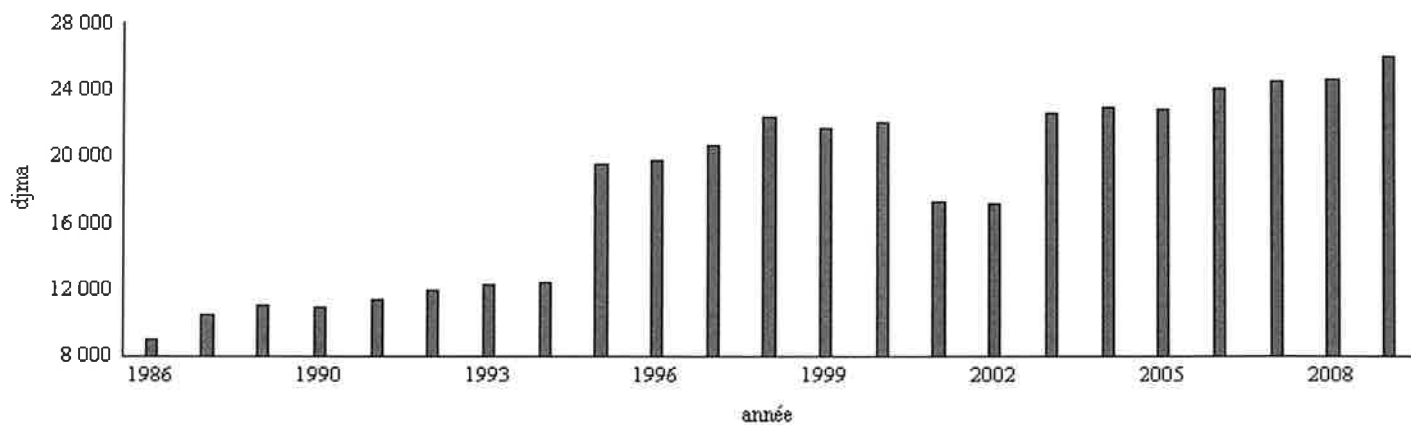
Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	8200	8900	7400		0		960								
2008	8200	8900	7400	-1%	0		960								
2007	8300	9000	7400	0%	0		970								
2006	8300	9000	7400	-8%	6	11%	970								
2005	9000	9700	8100	0%	0		1050								
2004	9000	9700	8100		0		1050								
2003	9000	10800	7300		1	11%	1090								



Numéro section trafic : 0007050000
D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean
de : 00070-01-095-000D(000000) Rte 170
à : 00070-01-095-000D(002657) St-Paul

Station : 7473 00070-01-095-000G(000921)
Municipalité : Saguenay

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2009	26000	28000	23000		5		2900								
2008	24600	26600	22100	0%	0		2700								
2007	24500	26500	22000	2%	0		2700								
2006	24000	25900	21500	5%	6		2600								
2005	22800	24600	20500	0%	0		2500								
2004	22900	24800	20500		0		2500								
2003	22600	24400	20300		6		2500								
2002	17200	18600	15400	-1%	0		1920								
2001	17300	18800	15700	-21%	6		1930								
2000	22000	23800	19700	1%	0		2430								
1999	21700	23500	19500	-3%	0		2400								
1998	22400	24200	20100	8%	0		2480								
1997	20700	22400	18600	5%	0		2290								
1996	19700	21300	17700	1%	0	6%	2190								
1995	19500	21000	17500		7		2170								
1994	12400	13600	11100	1%	0	7%	1410								
1993	12300	13500	11000	3%	0		1510								
1992	11900	12900	10500	4%	0		1360								
1991	11400	12400	10700	5%											
1990	10900	11700	9700	-1%	0		1240								
1989	11000			5%											
1988	10500			17%	2										
1986	9000														



Numéro section trafic : 0017035000

D.T: Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean

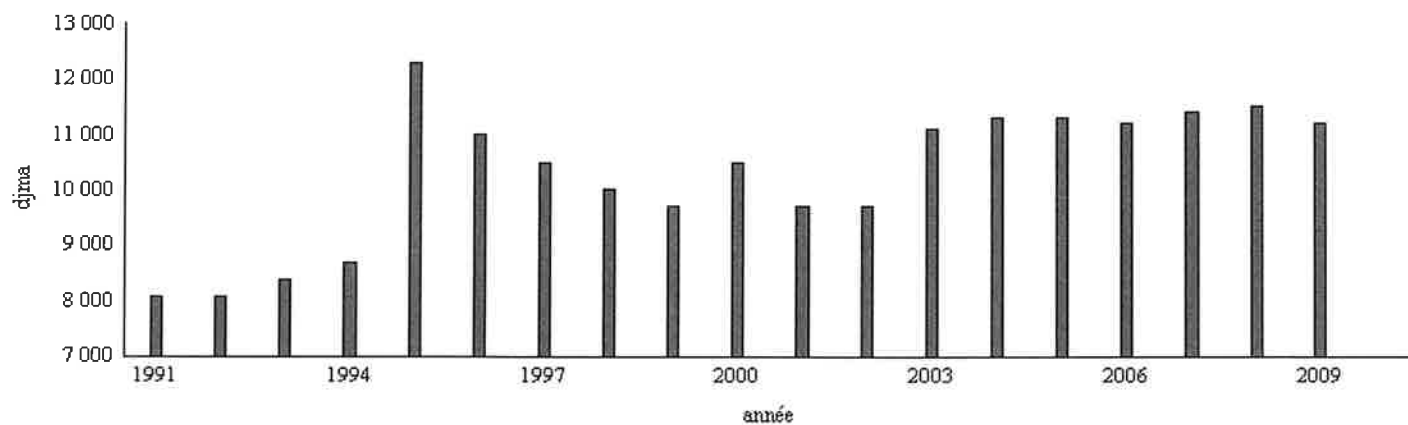
de : 00170-01-210-000C(001298) Entrée Base Militaire.

à : 00170-01-231-000D(000971) Autoroute 70

Station : 6057 00170-01-220-000C(001969)

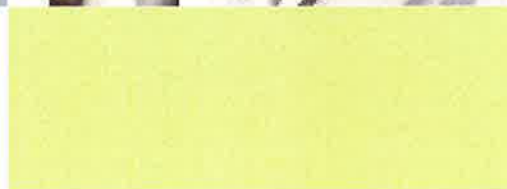
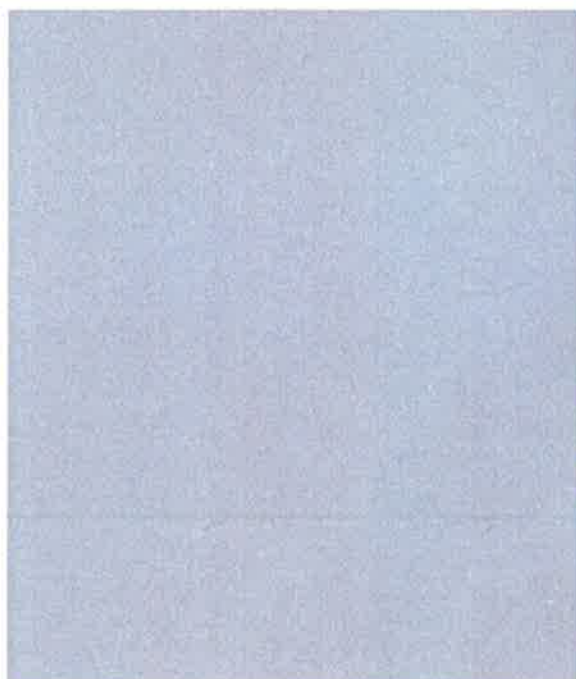
Municipalité : Saguenay

Année	djma	djme	djmh	var. an.	nb. jour	% cam.	30e heure	Année	djma	djme	djmh	var. an.	nbr. jour	% cam.	30e heure
2010							1								
2010							1								
2009	11200	12100	10000		8	11%	1280								
2008	11500	12400	10300	1%	0		1310								
2007	11400	12300	10200	2%	0		1300								
2006	11200	12100	10000	-1%	6	11%	1280								
2005	11300	12200	10100	0%	0		1290								
2004	11300	12200	10100		0		1290								
2003	11100	12000	10000	14%	6	10%	1270								
2002	9700	10500	8700	0%	0		1120								
2001	9700	10500	8800	-8%	6		1120								
2000	10500	11400	9400	8%	7		1210								
1999	9700	10500	8700	-3%	26		1120								
1998	10000	10800	9000	-5%	21		1150								
1997	10500	12300	10300	-5%	3		1210								
1996	11000	11900	9900	-11%	3		1260								
1995	12300	13300	11000	41%	4		1400								
1994	8700	10500	10000	4%	2	13%	1050								
1993	8400	10100	6800	4%	0		1010								
1992	8100	9700	6600	0%	0		980								
1991	8100	9600	6500		6										



2

→ *Références bibliographiques*



Références bibliographiques

Transport Canada; Le réseau routier national (RRN); communiqué du 2010-04-01

Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière; Rapport d'examen, janvier 2009.

Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière; Rapport du groupe de travail; 22 septembre 2005.

Ville de Saguenay; Second projet de schéma d'aménagement révisé; décembre 2009.

Ministère des Transports du Québec; - Données de circulation abrégées - Carte routière officielle du Québec.

La Société du pont du Fjord enr.