

Jacques Charland, Ing.

LE RESEAU DES GRANDES ROUTES

REGION DE TROIS-RIVIERES



GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DE LA VOIRIE
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

CANQ
VO
374

478672

RECU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AOU 15 1983
TRANSPORTS QUÉBEC

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION ET DE LA RECHERCHE

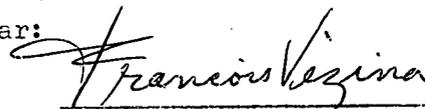
SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION - RÉGION OUEST

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Région de Trois-Rivières

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

Préparé par:



François Vézina, ing. M. Sc.

FV/gf



**MINISTÈRE DES
COMMUNICATIONS**

BIBLIOTHÈQUE

Montréal, le 30 septembre 1976

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS "H"

CANQ

Vo
374

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
I - INTRODUCTION	1
II - HISTORIQUE	3
III - LE PROBLEME DE LA CIRCULATION	5
IV - LES ALTERNATIVES DU RESEAU	9
V - CONSIDERATIONS DES ALTERNATIVES II ET III	15
A- Généralités	15
B- Contraintes	16
C- Description des tracés	17
D- Coûts comparatifs	18
VI - ALTERNATIVE RECOMMANDEE ET CONCLUSIONS	27

LISTE DES PLANS

	<u>Page</u>
Alternative I	12
Alternative II	13
Alternative III	14
<u>Alternative III</u> dans Trois-Rivières et Trois-Rivières- Ouest:	
Section 1- Boulevard des Chenaux au nord de la rue Laviolette ..	20
Section 2- Au nord de la rue Lavio- lette à la rue Bonaven- ture	20
Section 3- Rue Bonaventure à la rue St-Roch	20
Section 4- Rue St-Roch au boulevard des Récollets	21
Section 5- Boulevard des Récollets à la Route Transquébécoise	21
Section-type: 1 - 2	22
3	23
4 - 5	24
6	25
7	26

LE RESEAU DES GRANDES ROUTES

Région de Trois-Rivières

Dans le passé, plusieurs études de circulation ont été effectuées dans la région de Trois-Rivières. Celles qui ont servi de base, pour la préparation du présent rapport, sont énumérées ci-après:

1- Janvier 1964 ✓ : Etude de Rentabilité

Autoroute Montréal-Québec (rive nord)

préparée pour l'Office des Autoroutes
du Québec

par: Philippe Ewart, ingénieur-conseil ✓

2- Mars 1965 : Autoroute de la rive Nord

Evaluation du tracé "S"

suggérée par la Chambre de Commerce
de Shawinigan

par: Philippe Ewart, ingénieur-conseil ✓

3- Août 1965 : Autoroute de la rive Nord

Impact de la route Transquébécoise

rapport préliminaire

par: Philippe Ewart, ingénieur-conseil ✓

4- Juillet 1966 : Autoroute de la rive Nord

Tronçon de Trois-Rivières-Ouest

évaluation de deux alignements

par: Philippe Ewart, ingénieur-conseil

- 5- Mars 1968 : Rapport préliminaire
Autoroute Montréal-Québec
- Conditions générales en 1964
- Conditions en 1968 (Rentabilité)
- Tronçon: Pointe-du-Lac/Champlain
- par: Paul Pelletier, ingénieur-conseil ✓
- 6- Septembre 1970: Voie Rapide Interurbaine
- Trois-Rivières-Ouest, Trois-Rivières,
Cap-de-la-Madeleine
- Avant-projet
- par: Philippe Ewart, ingénieur-conseil ✓

La présente étude a pour but de faire une synthèse des points importants des rapports ci-haut mentionnés, et de présenter une solution globale et définitive aux problèmes de la circulation dans la région de Trois-Rivières.

La solution recommandée de réseau des grandes routes devra, de toute évidence, tenir compte des besoins de circulation, à court et à long terme, être compatible à la topographie locale, et s'intégrer à l'infrastructure autoroutière déjà amorcée.

II- HISTORIQUE

La circulation de la région de Trois-Rivières a été l'objet d'une étude spéciale dans le rapport de janvier 1964 (mentionné précédemment). Elle a été considérée dans le contexte d'une étude de corridor d'une voie rapide à péage reliant Montréal et Québec, sur la rive nord du fleuve St-Laurent. Les assignations de trafic et les projections futures jusqu'en 1983, avaient permis d'établir un échelonnement des priorités de cinq (5) grands tronçons. Ces priorités étaient basées sur la valeur d'un indice calculé de rentabilité (rapport bénéfice/coût).

Le tronçon le plus urgent avait été établi comme étant celui de Montréal-Berthier. Depuis, il a été construit et ouvert à la circulation en juin 1967. Il garantissait le plus haut quotient de rentabilité, compte tenu des volumes de circulation, des coûts de construction, et du péage envisagé.

Le deuxième tronçon le plus nécessaire était celui de Pointe-du-Lac à Champlain, englobant ainsi toute la région de Trois-Rivières/Cap-de-la-Madeleine. En raison toutefois de l'accroissement considérable des taux d'intérêt sur les obligations à long terme, et de l'augmentation des coûts de construction, le calcul de rentabilité positif et acceptable en 1964, sur ce tronçon, était devenu négatif en 1968. Par le fait même, il n'était plus possible d'en envisager la construction par l'Office des Autoroutes du Québec.

Dans le rapport mentionné à l'item No 5, rapport dans lequel on a révisé les coûts estimés en 1963, l'auteur recommandait à l'Office des Autoroutes un choix entre les trois (3) alternatives suivantes:

- A- Remettre à 10 ou 15 ans plus tard, le projet de construction des quatre derniers tronçons (Berthier à Québec), en espérant que le nombre d'usagers augmenterait sensiblement et améliorerait par le fait même la rentabilité.
- B- Remettre au Ministère de la Voirie le projet Berthier-Québec. Le Ministère de la Voirie n'étant pas régi par les mêmes normes (celles de l'Office des Autoroutes) pourrait, si les finances le permettent, avec des variantes au point de vue tracé, aspect technique, etc. ..., arriver à des solutions moins coûteuses qui pourraient satisfaire la population.
- C- S'adresser au Gouvernement pour faire intervenir de nouvelles normes dans sa charte, et par le fait même, amener des arguments nouveaux autre que la rentabilité, pour lui permettre de concevoir d'autres projets d'autoroutes.

Il semble que le Gouvernement, à la suite des recommandations de ce rapport, ait opté pour la recommandation "B" ci-haut, et que le tronçon dans Trois-Rivières doit maintenant s'évaluer en fonction des besoins de la circulation, abstraction faite du péage et des questions de rentabilité qui en découlent.

III- LE PROBLEME DE LA CIRCULATION

Dans l'étude de provenance et destination réalisée par l'ingénieur Philippe Ewart en 1964, on proposait deux (2) tracés alternatifs pour l'agglomération de Trois-Rivières. On recommandait toutefois, en premier lieu, la réalisation du tracé "B" (autoroute passant à proximité du centre-ville) de préférence à l'autoroute de contournement. Cette recommandation était basée sur le fait que la rentabilité était beaucoup plus élevée sur ce dernier tracé. On pouvait, en toute logique, y accommoder un volume de circulation beaucoup plus important, considérant qu'on pouvait ajouter au trafic de transit un fort pourcentage de volume local. En fait, cette recommandation était effectuée dans l'optique des besoins de la circulation à court et moyen terme, et principalement pour les besoins de la circulation locale entre Trois-Rivières et Cap-de-la-Madeleine. Cependant, on n'écartait pas la nécessité future d'une voie rapide de contournement pour les besoins à long terme de la circulation en transit, et on recommandait ce qui suit: (extrait du rapport, page 82)

"C'est à la suite de ces constatations (augmentation des revenus et bénéfices accrus des usagers) que nous recommandons le choix du tracé B de préférence à la voie de contournement. Cependant, nous croyons raisonnable que l'Office des Autoroutes se réserve les droits d'expropriations ou procède immédiatement à l'expropriation de l'emprise de cette voie de contournement (Autoroute No 40) au nord de Trois-Rivières, et ceci pour les

raisons suivantes: d'abord, le coût d'expropriation tel qu'établi par l'Office représente \$1,310,000,00., somme qui actuellement ne semble pas exagérée et qui s'élève à peine à 1% du coût du projet total. De plus, la projection des données de notre étude de circulation indique comme on le verra plus loin, que la moyenne journalière pour l'année 1983 au pont Duplessis sera de 66,600 véhicules si on ne considère pas l'autoroute actuellement projetée. Or, la capacité horaire directionnelle de ce pont étant de 1,600 véhicules et celle de l'autoroute (tracé B, 6 voies) de 3,600 véhicules, la capacité totale des facilités offertes sera d'environ 5,200 véh./heure. Dans la région, les résultats des enquêtes indiquent que la 30e heure représente environ 17% du jour moyen; suivant cette constatation, la 30e heure pour l'année 1983 s'établirait, au pont Duplessis, à 11,320 et à 7,920 véhicules en y appliquant un pourcentage directionnel de 70. A ce moment, afin de pouvoir offrir un service adéquat à la demande supplémentaire représentée ici par la différence de 7,920 et 5,200, soit un volume horaire de 2,700, la voie de contournement, en permettant aux itinéraires externes d'éviter Trois-Rivières, offrira une capacité directionnelle additionnelle amplement suffisante de 3,600 véhicules à l'heure".

Volumes de circulation au pont Duplessis	
Année	J.M.A. (2 sens)
1963 (enquête O-D de 1963)	22,500
1970 (comptage récent S.T.C.)	40,000
1983 (projection de l'étude de P. Ewart de 1963)	66,600

Si l'on considère l'impact de projets récents tels que le pont de Trois-Rivières (ouvert à la circulation en 1968), et la Route Transquébécoise (à réaliser jusqu'à Shawinigan pour 1975), on peut affirmer avec certitude que la projection de 66,600 véh./jour prévus pour 1983 sera dépassée.

La liaison Shawinigan-Trois-Rivières via la Route Transquébécoise offrira un niveau de service infiniment supérieur à celui de la Route No 19 actuelle, et conséquemment attirera une bonne partie de la circulation de ce corridor. Il en résultera une nécessité accrue de communication entre Trois-Rivières-Ouest, Trois-Rivières et Cap-de-la-Madeleine.

Il devient évident que tout réseau des grandes routes de la région de Trois-Rivières apportant une solution à long terme aux problèmes de la circulation devra prévoir, en plus d'une liaison

au-dessus de la rivière St-Maurice dans l'axe de la rue St-Louis (pont en construction), une voie rapide de contournement pouvant porter les itinéraires de transit. Cette voie de contournement deviendra nécessaire dans la période de 1980 à 1985, dépendant du dynamisme du développement de la Mauricie et du coeur du Québec.

IV- LES ALTERNATIVES DU RESEAU

Nous avons considéré, comme solution globale aux problèmes de circulation de la région étudiée, trois projets alternatifs de réseau. Ces projets sont présentés dans les plans qui suivent. (Pages 12, 13 et 14)

Alternative I:

Abandon total, et d'une façon permanente, du contournement de Trois-Rivières. Construction à court terme de l'Autoroute No 40 à six (6) voies dans le centre-ville.

Alternative II:

- a) Construction à court terme d'un boulevard urbain à six (6) voies (Junior Expressway) avec bande centrale, quelques intersections à niveau avec feux lumineux, et un contrôle partiel des accès dans l'axe du pont en construction au-dessus de la rivière St-Maurice.
- b) Construction à long terme (1980 à 1985) de l'Autoroute de contournement (No 40) à quatre (4) voies.

Alternative III:

- a) Construction à court terme d'une voie rapide inter-urbaine à accès complètement contrôlés entre Trois-Rivières-Ouest, Trois-Rivières et Cap-de-la-Madeleine.
- b) Construction à long terme (1980 à 1985) de l'Autoroute de contournement (No 40) à quatre (4) voies.

TABLEAU COMPARATIF DES TROIS ALTERNATIVES			
Caractéristique	Alternative I	Alternative II	Alternative III
Nombre total de voies dans le corridor à la 1ère phase	6	6	6
Nombre total de voies dans le corridor à l'étape finale	6	10	10
Possibilité de construction par tronçon	oui	oui	oui
Solution aux problèmes du trafic local	Bon	Bon	Bon
Solution aux problèmes du trafic en transit	inférieur	supérieur	supérieur
Intégration à l'urbanisme des villes traversées	oui	oui	oui
Flexibilité accrue dans le réseau routier	moyen	supérieur	supérieur
Desserte du territoire	moyen	supérieur	supérieur
Capacité de maintenir un niveau de service adéquat après 1980	nil	moyen	supérieur
Coût total global	moindre	moyen	supérieur

Une étude sommaire du tableau ci-haut permet d'établir immédiatement que seules les alternatives II et III doivent retenir notre attention. L'alternative I, avec abandon de l'autoroute de

contournement, doit être délaissée pour son incapacité à apporter une solution à la circulation après 1980.

L'alternative II prévoit un boulevard urbain avec un certain nombre d'intersections à niveau, alors que l'alternative III prévoit une voie rapide avec accès contrôlés à 100% dès la première étape. Toutes deux exigent, de plus, la construction d'une autoroute de contournement dans 10 ou 15 ans afin d'accueillir la circulation de transit.

En raison de la topographie même de la Ville de Trois-Rivières, les deux alternatives considérées permettent un tracé qui s'intègre très bien au tissu urbain. La barrière naturelle créée par la colline longeant la rue St-Louis est en effet un site tout à fait idéal pour la localisation d'une voie rapide à accès limité.



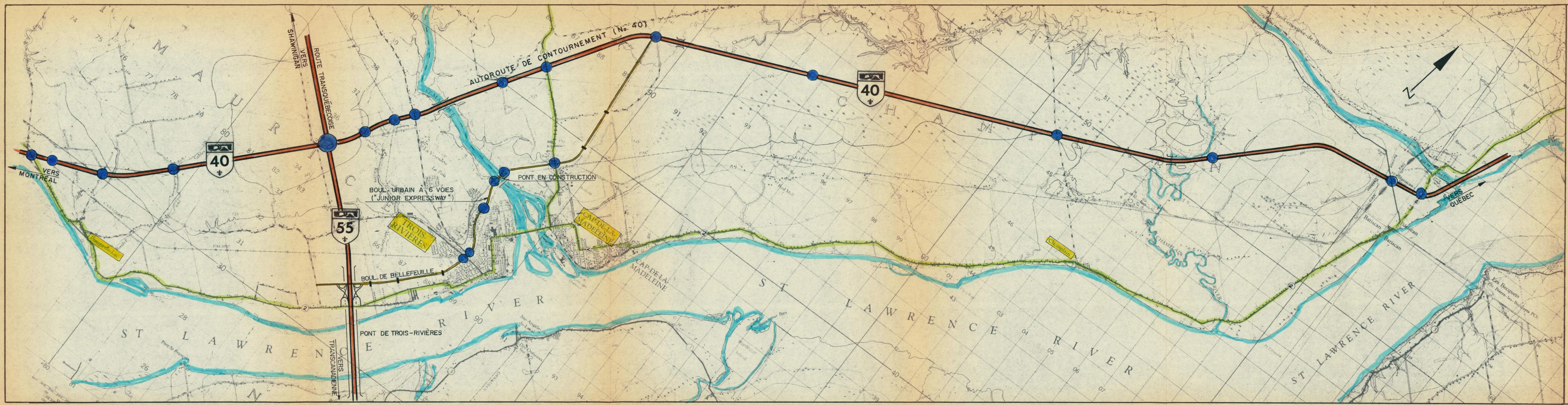

 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DE LA VOIRIE
 DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
 SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES
RÉGION DE TROIS RIVIÈRES
ALTERNATIVE I

DESSINÉ PAR H. K.	ECHELLE 1" = 4167'
PRÉPARÉ PAR	DATE MONTRÉAL le 25, 9, 1970
APPROUVÉ PAR	PLAN No.

LÉGENDE

- 6 VOIES À ACCÈS CONTRÔLÉS
- 4 VOIES À ACCÈS CONTRÔLÉS
- ÉCHANGEUR PRINCIPAL
- ÉCHANGEUR OU ETAGEMENT




 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DE LA VOIRIE
 DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
 SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES
RÉGION DE TROIS RIVIÈRES
ALTERNATIVE II

DESSINÉ PAR H. K.	ECHELLE 1" : 4167'
PRÉPARÉ PAR	DATE MONTRÉAL le 25, 9, 1970
APPROUVÉ PAR	PLAN No.

- LÉGENDE**
-  4 VOIES À ACCÈS CONTRÔLÉS
 -  BOULEVARD URBAIN À 6 VOIES "JUNIOR EXPRESSWAY"
 -  ÉCHANGEUR PRINCIPAL
 -  ÉCHANGEUR OU ÉTAGEMENT
 -  INTERSECTION À NIVEAU AVEC FEUX LUMINEUX




 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DE LA VOIRIE
 DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
 SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES
RÉGION DE TROIS RIVIÈRES
ALTERNATIVE III

DESSINÉ PAR H. K.	ECHELLE 1" : 4167'
PRÉPARÉ PAR	DATE MONTRÉAL le 25, 9, 1970
APPROUVÉ PAR	PLAN No.

- LÉGENDE**
- 6 VOIES À ACCÈS CONTRÔLÉS
 - 4 VOIES À ACCÈS CONTRÔLÉS
 - ÉCHANGEUR PRINCIPAL
 - ÉCHANGEUR OU ÉTAGEMENT

V- CONSIDERATIONS DES ALTERNATIVES II ET III

A- Généralités:

En raison de son échéance lointaine, il demeure préférable de ne pas considérer immédiatement les détails géométriques et les coûts de l'autoroute de contournement. Cette autoroute, de toute façon, est identique pour chacune des deux alternatives étudiées.

Plusieurs tracés ont été envisagés pour la route à construire dans le centre-ville, mais dû à l'infrastructure projetée récemment et déjà en voie de réalisation (nouveau pont au-dessus de la rivière St-Maurice et ses approches, selon les plans préparés par Beaulieu et Trudeau, ingénieurs-conseils) et à cause de multiples contraintes topographiques, tels que colline, quartiers résidentiels, voies ferrées, etc., le choix de ces tracés devient très limité et peut se résumer à deux (2) alignements possibles, selon qu'il s'agit du boulevard urbain ou de la voie rapide interurbaine à accès contrôlés.

Dans les deux cas, la géométrie doit correspondre à une vitesse de design de 60 m.p.h.

B- Contraintes:

Les tracés proposés doivent respecter les contraintes suivantes:

- 1- Utiliser le pont en construction au-dessus de la rivière St-Maurice, ainsi que les approches (cependant, on devra faire modifier immédiatement les plans pour réaliser six (6) voies de circulation au lieu de quatre (4)).
- 2- Maintenir l'actuel boulevard St-Louis et son environnement à caractère hautement résidentiel.
- 3- Eviter de déplacer les nombreuses voies ferrées.
- 4- Utiliser à son maximum, au point de vue esthétique et fonctionnel, la barrière physique que forme la colline en bordure de la rue St-Louis. Cette utilisation maximum permettra de plus de réduire le nombre de propriétés à exproprier.
- 5- Permettre un accès facile à la Route Transquébécoise.
- 6- Ne pas couper par une autoroute les terrains à vocation industrielle situés entre les voies ferrées et la Route No 2, dans la Ville de Trois-Rivières-Ouest.

C- Description des tracés:

En partant de l'autoroute de contournement No 40 à l'est du Cap-de-la-Madeleine, les deux tracés suivent le même parcours jusqu'à la Route No 19, où il y a étagement dans les deux cas. Les principales différences résident dans le contrôle des accès et les croisements avec les routes secondaires. Dans le cas de l'alternative II, on prévoit des intersections à niveau contrôlées par des feux lumineux; dans le cas de l'alternative III, tous les croisements sont étagés.

De la Route No 19 à la rue Bonaventure, dans Trois-Rivières, en empruntant le pont, les deux alternatives proposées suivent le même tracé. C'est à partir de la rue Bonaventure que les deux projets étudiés présentent des tracés différents.

L'alternative II permet un tracé au sud de la voie ferrée dans l'axe du boulevard de Bellefeuille, tandis que dans le cas de l'alternative III, la voie rapide interurbaine serait située au nord du chemin de fer, et parallèle à celui-ci jusqu'à son raccordement avec la Route Transquébécoise dans la Ville de Trois-Rivières Ouest.

Le tronçon allant du pont au-dessus de la rivière St-Maurice jusqu'à la Route Transquébécoise, en passant par les Villes de Trois-Rivières et Trois-Rivières-Ouest, présente les sections les plus compliquées.

Dans le cas de l'alternative III, des plans préliminaires, à l'échelle de 1"=200', ont été préparés pour ces tronçons dans Trois-Rivières et Trois-Rivières-Ouest.

Les plans sont montrés aux pages 20 et 21.

D- Coûts comparatifs:

Le tableau à la page suivante montre les coûts pour chacune des alternatives II et III.

Les sections-types proposées sont aux pages 22 à 26 inclusivement.

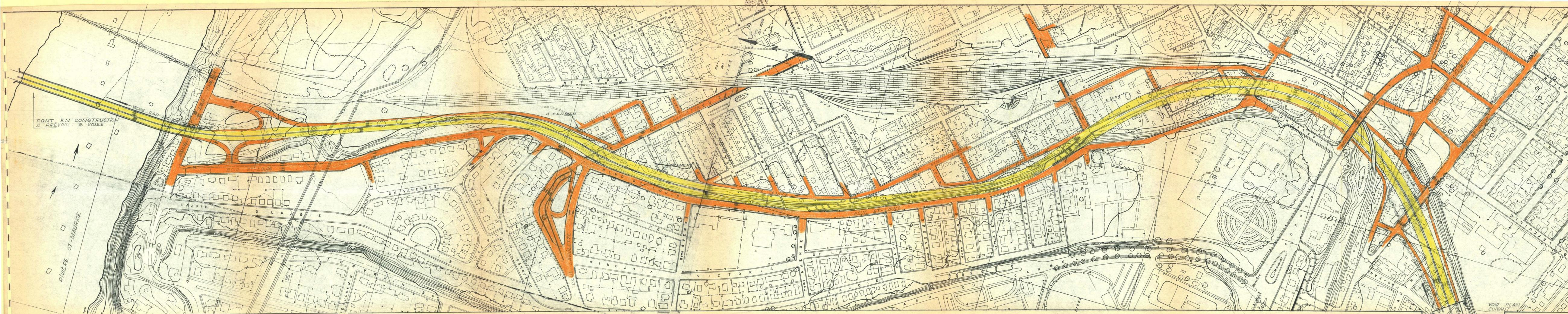
Coûts * comparatifs des alternatives II et III

(les coûts pour l'autoroute de contournement No 40 ne sont pas inclus dans ce tableau)

Tronçons	Sections	Alternative II (boulevard urbain)			Alternative III (voie rapide interurbaine)		
		Sections-types	Estimation \$	Remarques	Sections-types	Estimation \$	Remarques
A l'est de la rivière St-Maurice (Cap-de-la-Madeleine)	De l'Autoroute No 40 à la Route No 19 Longueur: 3.6 m.	7	2,520,000.	Tracé en bordure de la voie ferrée dans un boisé	1	5,400,000.	Même tracé que pour l'alternative II
	De la Route No 19 au nouveau pont Longueur: 1.1 m. a) Route b) Carrefours	2	100,000. 150,000.	Partiellement construite Route à élargir à 6 voies 3 viaducs à élargir	2	150,000. 150,000.	Partiellement construite Autoroute à élargir à 6 voies 3 viaducs à élargir
	Total		2,770,000.	Longueur: 4.71 m.		5,700,000.	Longueur 4.71 m.
Pont au-dessus de la rivière St-Maurice	Pont prévu à 4 voies Construction des piliers terminée Longueur: 1300'/0.24 m.	2 chaussées de 40' avec bande centrale	750,000.	Modifier plans de la structure immédiatement pour permettre 6 voies	2 chaussées de 40' avec bande centrale	750,000.	Mêmes remarques que pour l'alternative II
	Total		750,000	Longueur 0.24 m.		750,000.	Longueur 0.24 m.
A l'ouest de la rivière St-Maurice (Trois-Rivières-Ouest, Trois-Rivières)	<u>Section 1</u> Du boulevard des Chenaux au nord de la rue Laviolette Longueur: 0.34 m. a) Route b) Carrefour	3	300,000. 50,000.	Cette section est en construction selon les plans de Beaulieu & Trudeau Route à élargir à 6 voies Viaduc à élargir à 6 voies	3	300,000. 50,000.	Mêmes remarques que pour l'alternative II
	<u>Section 2</u> Fin de la section à la rue Bonaventure Longueur: 1.05 m.	3, 5, 4 ou 6	3,425,000.	Partie à construire en élargissant le viaduc Laviolette	3, 5, 4 ou 6	3,425,000.	Mêmes remarques que pour l'alternative II
	<u>Section 3</u> Rue Bonaventure à rue St-Roch Longueur: 0.39 m.	3, 5	1,352,000.	Nouvelle construction	3, 5	1,352,000.	Mêmes remarques que pour l'alternative II
	<u>Section 4</u> Rue St-Roch au blvd. des Récollets Longueur dépend du tracé selon l'alternative	7	1,040,000.	Tracé dans l'axe du boul. Bellefeuille Longueur 1.3 m.	2, 3, 5	3,000,000.	Tracé au nord de la voie ferrée Longueur: 1.23 m.
	<u>Section 5</u> Boul. des Récollets à la Route Transquébécoise Longueur dépend du tracé selon l'alternative	7	880,000.	Excluant le carrefour déjà prévu à la Rte Transquébécoise Longueur: 1.1 m.	1	1,500,000.	Incluant un carrefour type trompette à construire à la Rte Transquébécoise Longueur 1.04 m.
	Total (sections 1 à 5 incl.)		7,047,000.	Longueur: 4.18 m.		9,627,000.	Longueur: 4.05 m.
Coût total additionnel requis pour les 3 tronçons			10,567,000.			16,077,000.	
Estimé par Beaulieu et Trudeau, ingénieurs-conseils, de l'infrastructure en place ou projeté à court terme selon les plans déjà approuvés			5,800,000.			5,800,000.	
Coût global pour l'alternative choisie			15,367,000.	Longueur totale: 9.13 m.		21,877,000.	Longueur totale: 9.00 m.

* On n'a pas tenu compte du coût de l'acquisition dans ce tableau.

COUTS COMPARATIFS DES ALTERNATIVES II ET III



SECTIONS

- 1- BOUL. DES CHENAUX AU NORD DE LA RUE LAVIOLETTE.
- 2- AU NORD DE LA RUE LAVIOLETTE À LA RUE BONAVENTURE
- 3- RUE BONAVENTURE À LA RUE ST-ROCH.

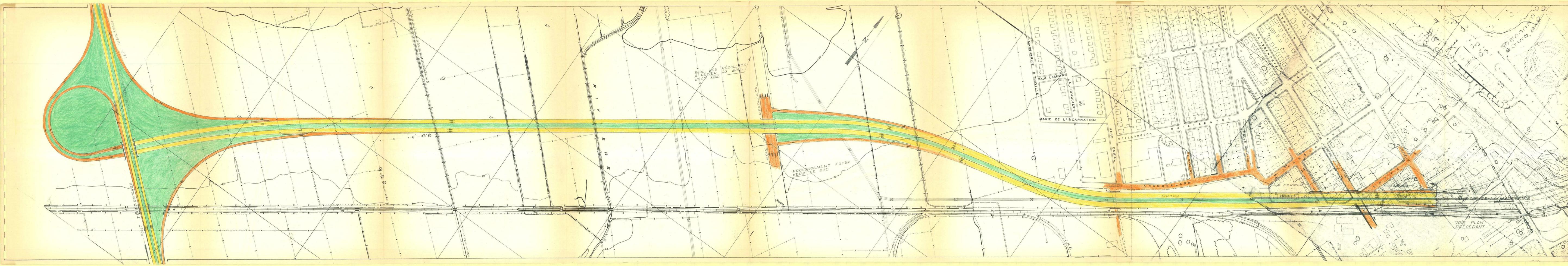
No.	DATE	REVISION	PAR


 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DE LA VOIRIE
 DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
 SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

PARTIE DE L'ALTERNATIVE III
 TRACÉ PRÉLIMINAIRE
 VOIE RAPIDE INTERURBAINE
 TROIS - RIVIÈRES

SECTIONS — 1, 2, 3.		ECHELLE
DESSINÉ PAR		1" = 200'
PRÉPARÉ PAR		DATE
APPROUVÉ PAR		MONTRÉAL le SEPT/70.
		PLAN No.

VOIR PLAN SUIVANT



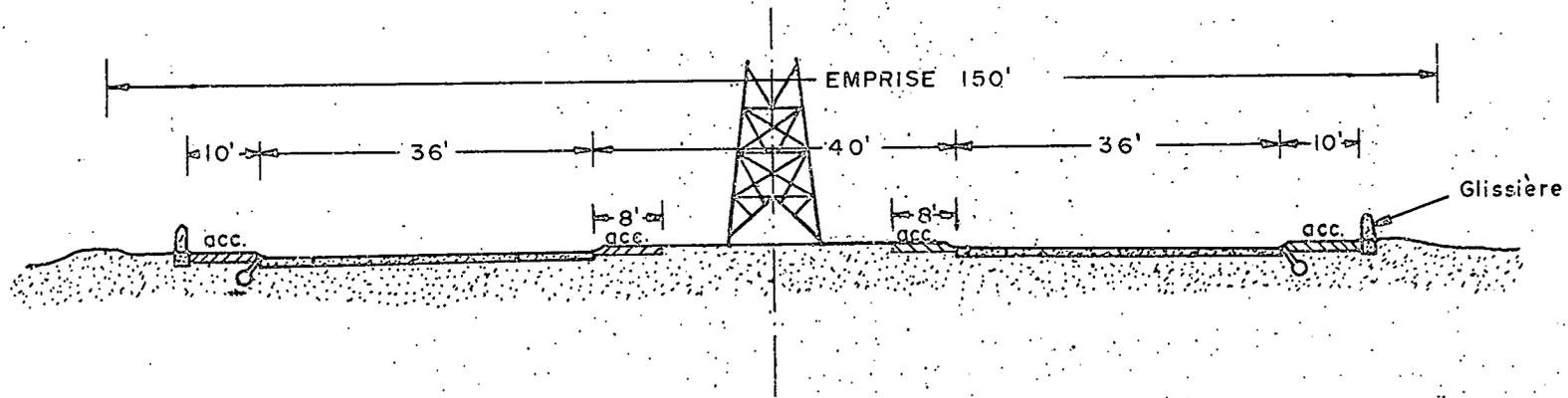
- 4- RUE ST-ROCH AU BOUL. DES RÉCOLLETS.
- 5- BOUL. DES RÉCOLLETS À LA ROUTE TRANS-QUÉBÉCOISE

No	DATE	REVISION	PAR

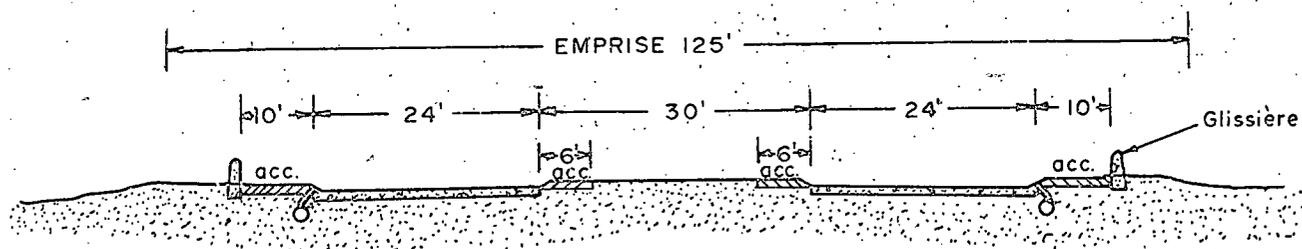
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DE LA VOIRIE
 DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
 SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

PARTIE DE L'ALTERNATIVE III
 TRACÉ PRÉLIMINAIRE
 VOIE RAPIDE INTERURBAINE
 TROIS - RIVIÈRES

SECTIONS 4, 5.	
DESSINÉ PAR	ECHELLE 1" = 200'
PRÉPARÉ PAR	DATE MONTREAL le SEPT/70
APPROUVÉ PAR	PLAN No

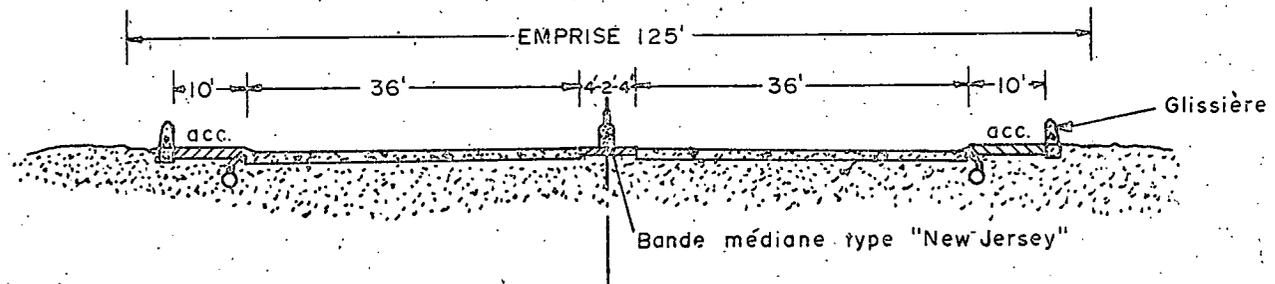


SECTION TYPE - 2 - AUTOROUTE URBAINE



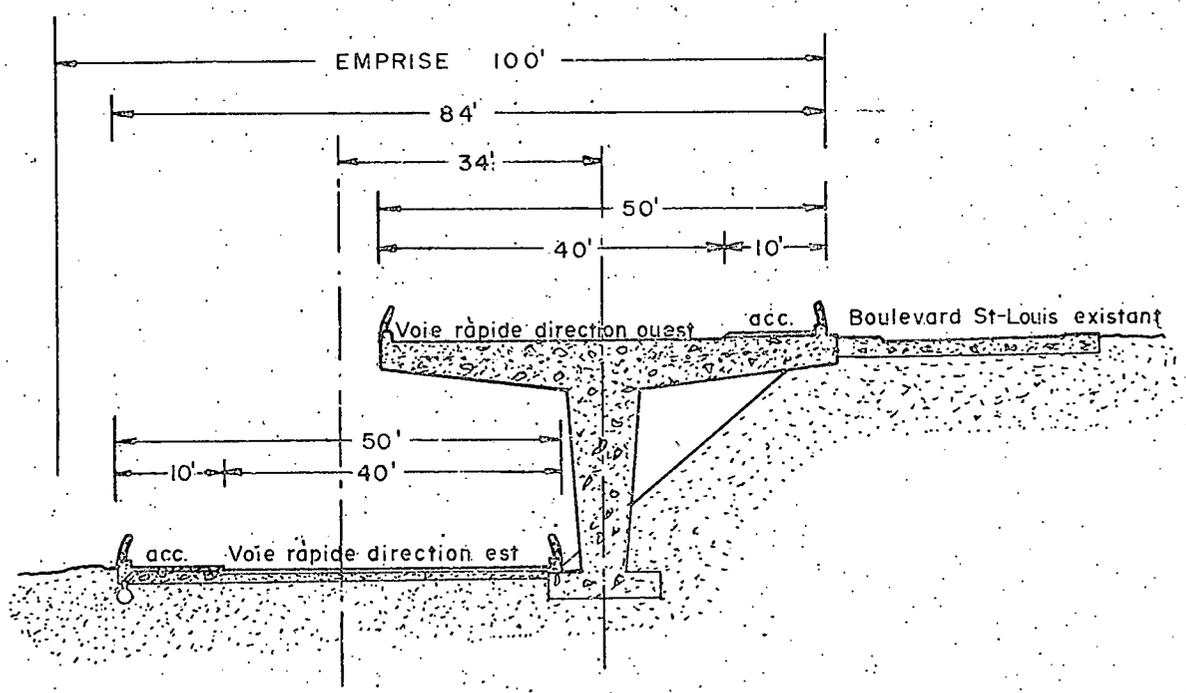
SECTION TYPE - 1 - AUTOROUTE URBAINE

S. T. C. 24/9/70

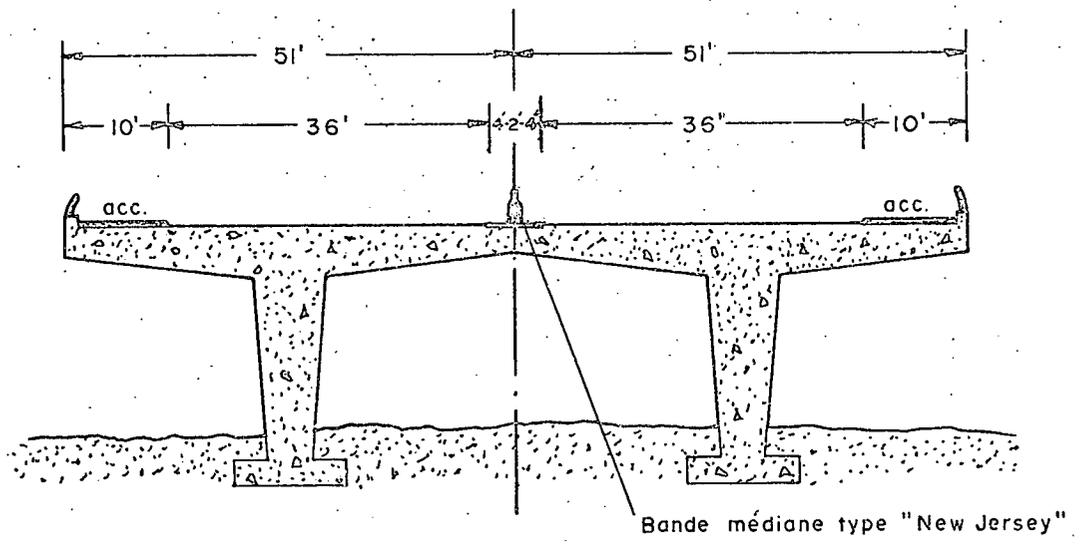


SECTION TYPE - 3 - AUTOROUTE URBAINE

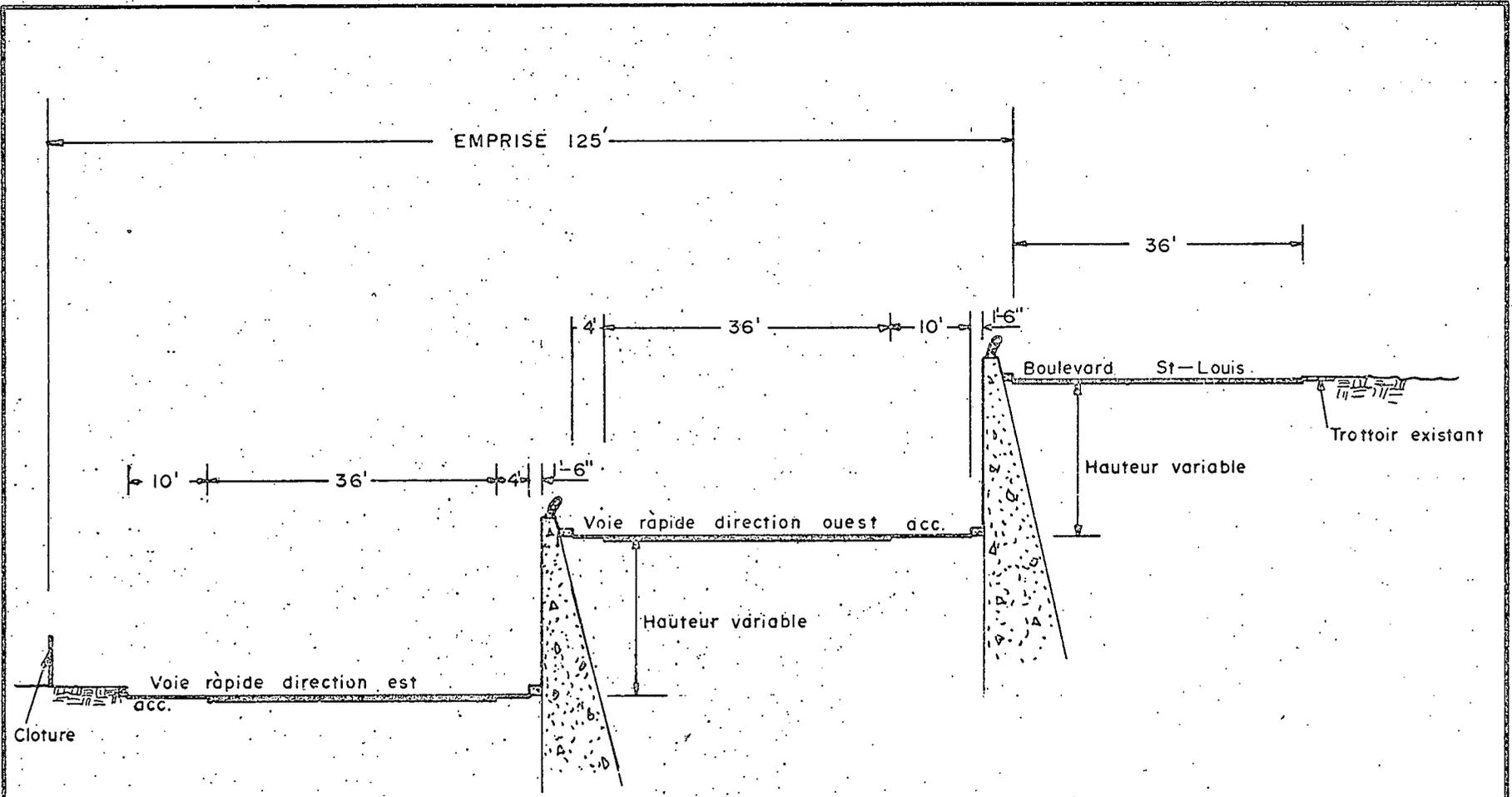
S. T. C. 24/9/70



SECTION TYPE - 4 - AUTOROUTE URBAINE



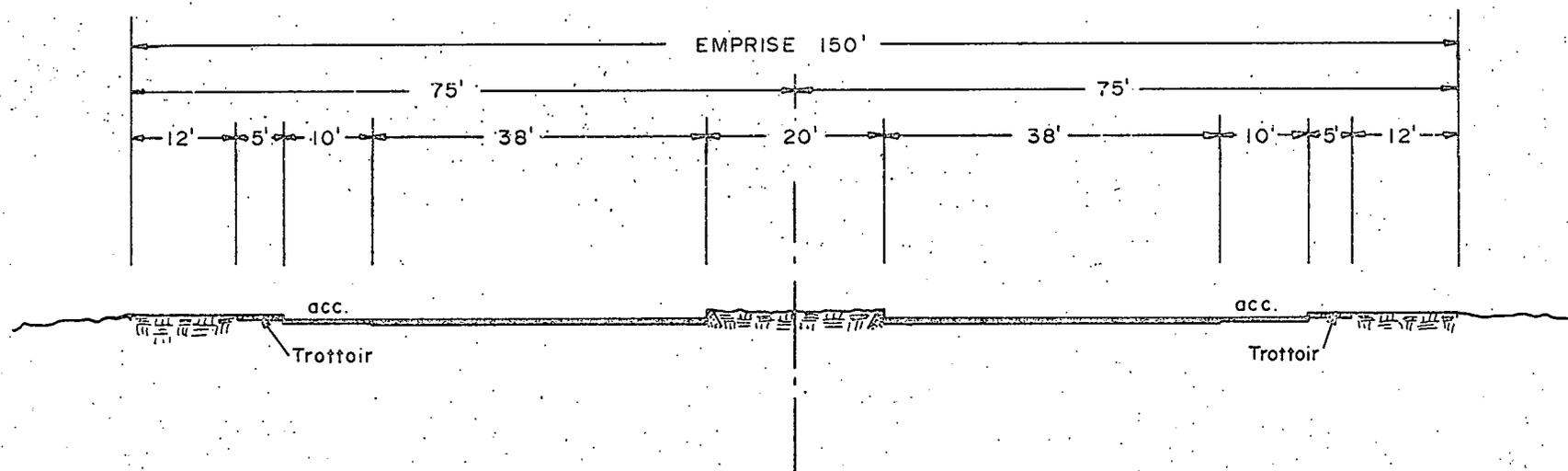
SECTION TYPE - 5 - AUTOROUTE URBAINE



SECTION TYPE -6 - AUTOROUTE URBAINE

(ALTERNATIVE DE LA SECTION TYPE 4)

S. T. C. 24/9/70



SECTION TYPE-7-BOULEVARD URBAIN À 6 VOIES

("JUNIOR EXPRESSWAY")

S. T. C. 24/9/70

VI- ALTERNATIVE RECOMMANDEE ET CONCLUSIONS

L'examen des tableaux aux pages 10 et 19 suggère la construction de l'alternative III. Cette voie rapide, d'une façon provisoire, porterait le numéro d'Autoroute No 555.

Cette dernière alternative nous semble idéale à plusieurs points de vue:

- a) Elle garantit une solution immédiate et acceptable aux problèmes de la circulation aussi bien locale qu'en transit de toute la région de Trois-Rivières/Cap-de-la-Madeleine.
- b) Elle offre une flexibilité considérable dans le réseau routier.
- c) Elle permettra de maintenir un niveau de service adéquat pour tous les besoins de l'avenir prévisible.
- d) Le coût global, bien que supérieur d'environ \$5,300,000. à celui de l'alternative II, se justifie par les avantages nombreux et la sécurité accrue aux usagers. Cet investissement additionnel est d'ailleurs échelonné sur plusieurs années budgétaires.

En conclusion, nous croyons que la voie rapide inter-urbaine est la solution à recommander aux Autorités.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 628