Q
V67
D4

VOIE PÉRIPHÉRIQUE
QUEBEC MÉTROPOLITAIN

MINISTÈRE de la VOIRIE - Province de Québec
SERVICE DES TRACÉS, PROJETS & PLANS PARCELLAIRES
Québec, juillet '65

478736

RECU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AOU 15 1983
TRANSPORTS QUÉBEC

DESCRIPTION DU PARCOURS DE LA VOIE PERIPHERIQUE (BOUL. METROPOLITAIN) DE LA ROUTE NO. 2 A CHAMPIGNY JUSQU'A LA ROUTE 15, A VILLE MONTMORENCY

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

CANQ
VO.
3845-4

RAPPORT A MONSIEUR PHILIPPE BUREAU, ING.
DIRECTEUR DE LA PLANIFICATION,
MINISTERE DE LA VOIRIE

SUJET:- DESCRIPTION DU PARCOURS DE LA VOIE PERIPHERIQUE (BOUL. METROPOLITAIN) DE LA ROUTE NO. 2 A CHAMPIGNY JUSQU'A LA ROUTE 15, A VILLE MONTMORENCY.

1 - GENERALITES:-

Le plan d'ensemble du réseau des grandes routes du Québec Métropolitain se concrétise, et déjà nous voyons quelques-unes de ses composantes en opération.

Le gouvernement provincial possède déjà la presque totalité des emprises pour la réalisation de ces autoroutes urbaines qui sillonnent la vieille capitale et ses banlieues.

Jouissant des avantages d'un plan étudié longuement grâce au fruit d'une collaboration de tous les ministères, la construction de ces artères est assujettie aux besoins de l'heure et à la disponibilité des budgets.

Plusieurs rencontres ont eu lieu entre les membres du Ministère et les représentants des différents organismes municipaux et gouvernementaux, que nous citerons dans ce rapport en discutant les différents tronçons.

.. / ..

2 - DE LA ROUTE NO. 2 A CHAMPIGNY JUSQU'A BEAUPORT-OUEST:-

Le boulevard Métropolitain origine à l'Ouest, près de l'aéroport de l'Ancienne Lorette, et a pour fonction principale de relier les différentes routes provinciales et régionales convergeant vers Québec, en plus d'intercepter et de diriger la circulation originant dans les centres avoisinants. Le tracé se situe à la lisière des agglomérations urbaines et dessert directement dix-sept (17) municipalités de la région de Québec, à savoir:- Champigny, Ancienne Lorette, Notre-Dame-de-Lorette, Ste-Monique-des-Saules, ville Duberger, Neufchatel, Québec-Ouest, Cité de Québec, Charlesbourg-Ouest, Cité de Charlesbourg, Orsainville, St-Michel-Archange, Cité de Giffard, ville de Beauport, Beauport-Ouest, Villeneuve et Montmorency.

Ce boulevard relie directement la Route No. 2 (Champigny) avec la Route No. 15 (Montmorency).

Ce projet est à l'étude depuis plusieurs années, et les derniers plans ont été déposés au bureau d'enregistrement depuis plus d'un an; il s'agit dans ces derniers cas de la réserve des emprises dans les municipalités de la ville de Beauport et Beauport-Ouest.

Depuis déjà deux (2) ans, le Ministère inclut à son budget la construction d'une partie de cet important

boulevard, soit le tronçon réunissant les boulevard Bertrand (Québec-Ouest) et Bourassa (Charlesbourg), mais malheureusement les budgets disponibles et les projets prioritaires ont contribué à différer cette réalisation jusqu'à ce jour. Toutefois, nous prévoyons débuter les travaux durant le prochain exercice fiscal.

Tout récemment, une rencontre réunissait des membres de la Commission d'Aménagement de Québec, le Maire ainsi que quelques officiers techniques de la cité de Québec, l'Ingénieur en Chef et des directeurs de services du Ministère de la Voirie. Cette rencontre avait pour but d'échanger des idées sur ces grands projets et d'unifier nos efforts pour mener à bon port les études en cours.

3 - DE BEAUPORT-OUEST A LA ROUTE NO. 15 (VILLE MONTMORENCY):-

Vers l'Est, certains problèmes se sont posés, et principalement le raccordement du boulevard Métropolitain à la Route No. 15, surtout pour ce qui est de la localisation du boulevard dans la ville de Beauport et de Beauport-Ouest. La ville de Beauport travaillait à dresser un plan d'urbanisme et négociait l'annexion d'une partie du territoire de la municipalité de Beauport-Ouest. Ceci se passait il y a environ deux (2) ans, et, à leur demande, nous avons

reçu à quelques reprises une délégation des dirigeants des deux (2) municipalités ayant à leur tête les maires concernés. Il en fut de même pour le comité d'urbanisme de la ville de Beauport. L'entente semblait exister entre les deux (2) municipalités en ce qui concernait l'échange de territoire, et ainsi nous les avons écoutées et agréé à leurs demandes. Notre service collabora franchement et ouvertement, et le plan directeur de la ville de Beauport fut entièrement respecté.

A la hauteur de Beauport-Ouest, trois (3) tracés ont été étudiés dans le but de raccorder ce boulevard avec la Route No. 15, et voici les caractéristiques de chacun.

a) Un premier projet prévoyait un contournement au Nord du terrain de Golf de Boischatel, pour se prolonger sur les hauteurs de l'Ange-Gardien, et raccorder la Route No. 15 à Château-Richer. Ce projet ne s'est pas avéré économique tant pour le coût de la construction que pour la rentabilité de la route, ceci dû respectivement à la topographie de la région traversée, à l'impossibilité d'un développement massif à cet endroit. Ce projet nous a semblé trop d'avant-garde, car il ne correspond pas aux besoins actuels ni à ceux envisagés pour plusieurs années à venir; ainsi, le projet fut rejeté.

b) Un deuxième projet prévoyait le contournement au Sud du Golf de Boischatel, et effectuait une descente vers la Route No. 15 à l'Est de la municipalité de Boischatel. Ce projet avait le désavantage de sectionner d'un bout à l'autre la dite municipalité, et des plaintes virulentes nous ont été adressées par les autorités municipales à l'effet que nous venions entraver leur plan directeur d'aménagement.

De plus, la descente vers la Route No. 15 s'effectuait avec des coupes énormes dans un sol argileux peu recommandable, ce qui présentait de sérieux inconvénients de stabilité. L'étude a démontré que ce tronçon n'ajoutait rien au développement de Boischatel, et qu'au contraire il restreignait considérablement la superficie lotissable de cette municipalité qui est déjà minime. Enfin, considérant qu'en plus des inconvénients mentionnés plus haut, ce projet n'apportait pas d'avantages supérieurs pour la circulation en général, nous l'avons abandonné.

c) Un troisième projet semble éliminer les inconvénients des deux premiers, et correspondre aux besoins actuels et futurs. Partout de Beauport-Ouest, il oblique vers le fleuve en traversant la municipalité de Villeneuve et une partie de Montmorency, longe la propriété de la ci-

menterie du St-Laurent (à l'Est), croise la Route No. 15, et raccorde cette dernière en empruntant le lit du fleuve jusqu'au carrefour à l'entrée du pont de l'Ile d'Orléans.

Ce projet se situe dans un secteur en pleine évolution comprenant les municipalités de la ville de Beauport, Beauport-Ouest, Villeneuve, Courville et Montmorency. Ce territoire devrait connaître un développement urbain massif dans un avenir prochain.

Ce projet aura comme désavantage de motiver l'expropriation de douze (12) maisons dans la municipalité de Beauport, vingt et une (21) maisons et seize (16) dépendances (garages, hangars, etc..) dans la municipalité de Villeneuve, et de vingt-trois (23) maisons dans la municipalité de Beauport.

A la lumière de ces études, nous vous recommandons l'adoption de ce troisième projet.

4 - PROLONGEMENT DU BOUL. METROPOLITAIN SUR LES BATTURES DU FLEUVE ST-LAURENT, JUSQU'AU PONT DE L'ILE D'ORLEANS:-

Ce projet n'est pas nouveau, et nous songions depuis longtemps à assurer la continuité de la Route No. 15 en empruntant les battures du fleuve. Considérant que la voie actuelle qui traverse la municipalité de Montmorency

en longeant le fleuve, agit comme rue commerciale de cette municipalité, la circulation de transit est sujette aux ralentissements, aux conflits de circulation, etc... D'un autre côté, ce tronçon serait difficilement récupérable, surtout si l'on tient compte de l'arrivée du boulevard Métropolitain à cet endroit.

Le projet que nous proposons, soit celui sur les battures, est le choix tout désigné pour relier l'Est (Route No. 15) à l'Ouest (Route No. 2) par l'entremise de la voie périphérique ou boulevard Métropolitain. Ce projet a un autre avantage, à savoir le prolongement de la Route No. 15 sur les battures jusqu'à Québec que nous détaillons dans un autre rapport.

5 - <u>CEDULE DE CONSTRUCTION:-</u>

Plusieurs représentations ont été faites par les chambres de commerce, afin de démontrer l'urgence de soulager la circulation dense que nous relevons dans cette partie Est du Québec Métropolitain, et tout particulièrement sur le boulevard des Capucins, la Canardière, et le boulevard Ste-Anne jusqu'au pont de l'Ile d'Orléans.

Le 2 avril dernier, le Ministère de la Voirie annonçait la construction d'une partie de cette voie

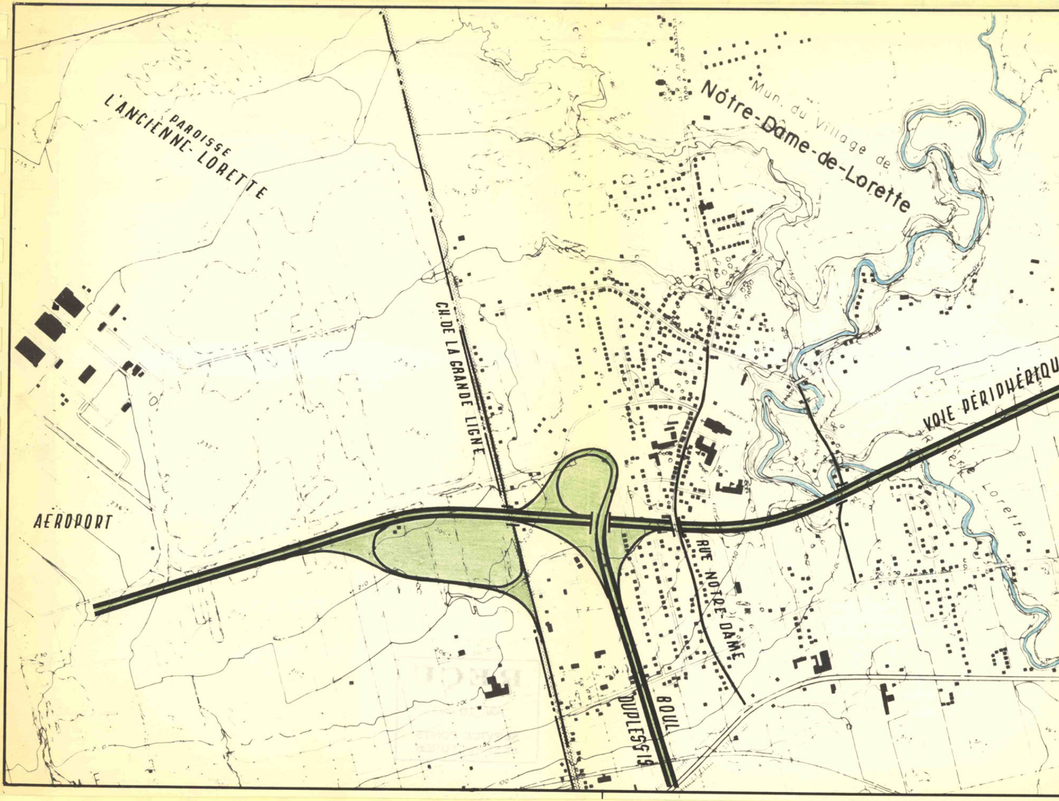
périphérique entre le boulevard Bertrand (Québec-Ouest) et la Route No. 15 (Montmorency), ceci sur une longueur de huit (8) milles et selon la cédule suivante:-

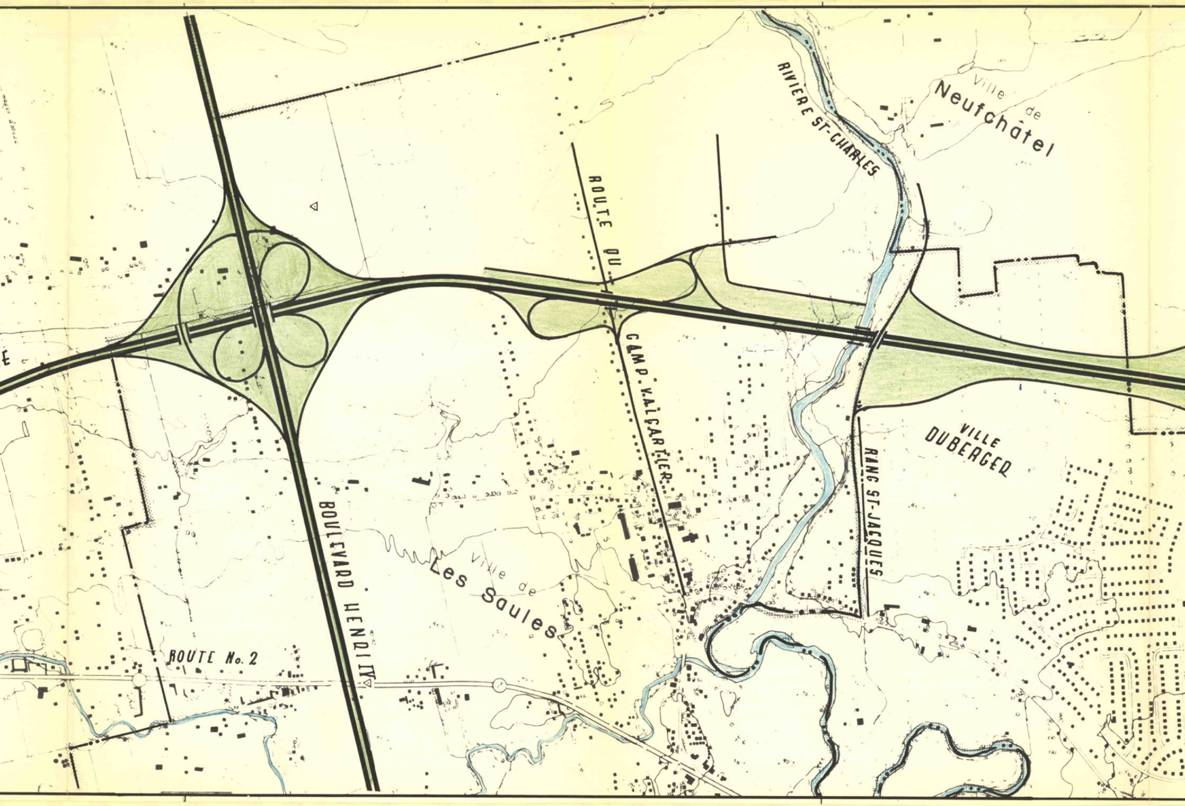
BUDGET	TRONCON	LONGUEUR (milles)	COUT APPROXIMATIF
1965-66	Boul. Bertrand à Boul. Bourassa (structures)	2¼	$ 650,000.
1966-67	Boul. Bertrand à Boul. Bourassa (4 voies divisées)	2¼	$2,100,000.
1966-67	Boul. Bourassa à Route No. 15 (2 voies)	4.8	$2,000,000.
1967-68	Route No. 15 au Pont Ile d'Orléans (2 voies)	1.2	$1,000,000.
1968-	Nouvelle cédule à établir dans la perspective du plan directeur et des budgets disponibles.		

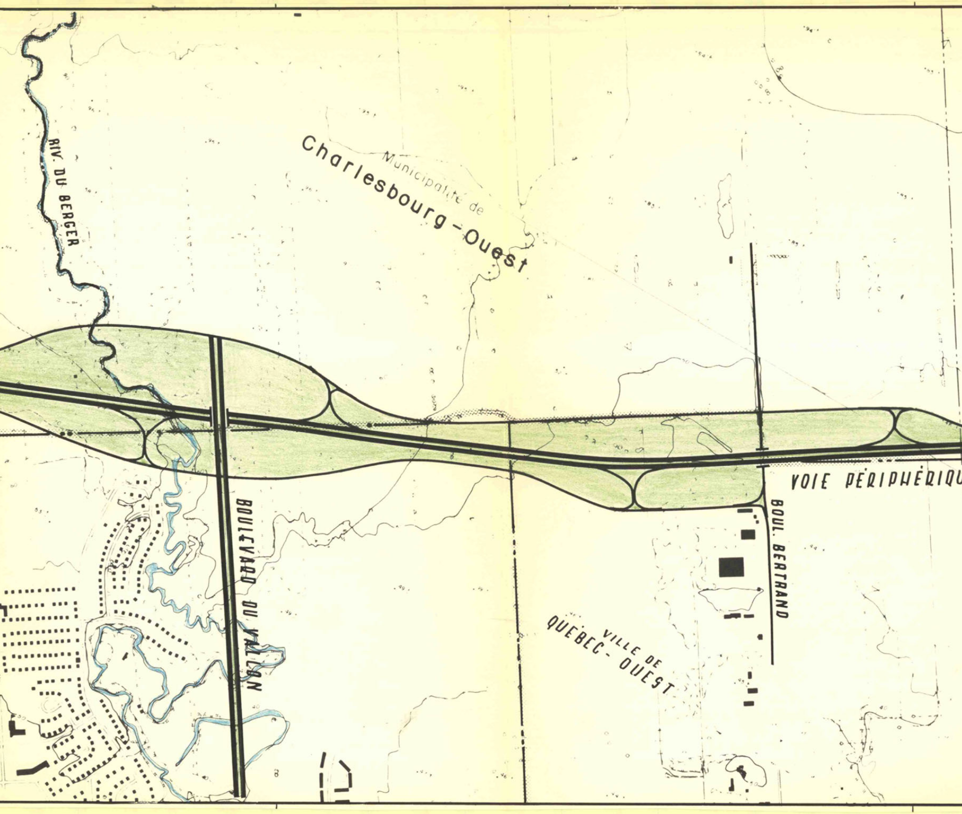
.....
Chef du Service

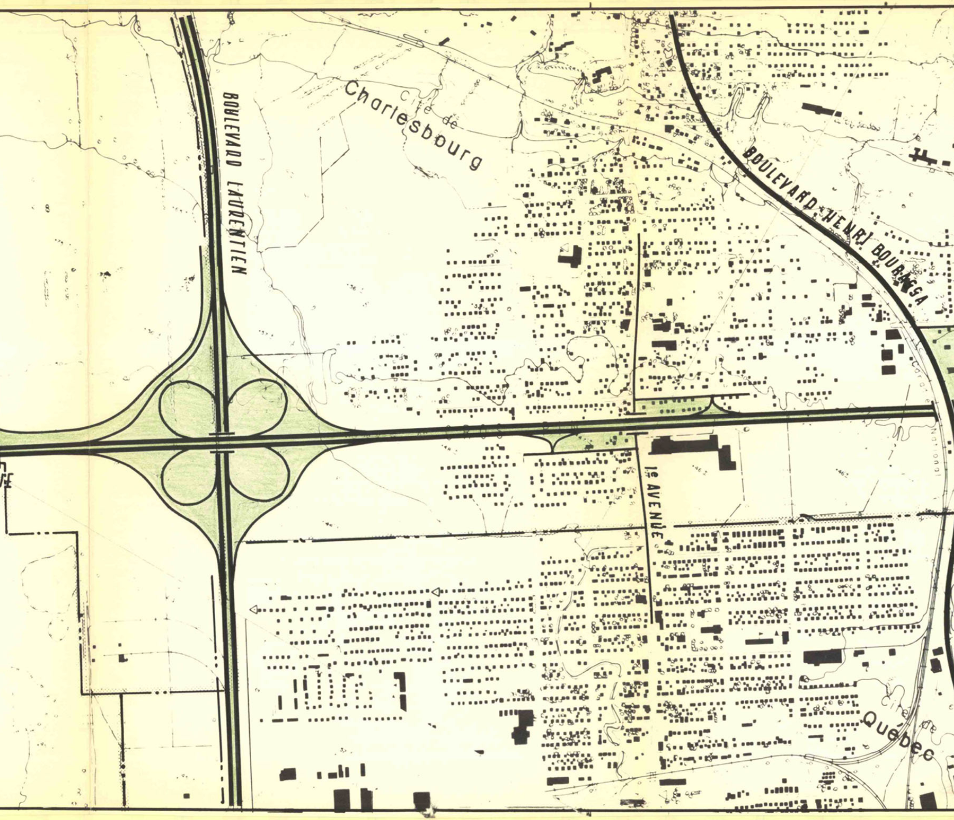
Service des Tracés, Projets et Plans
Parcellaires - Division de la Localisation

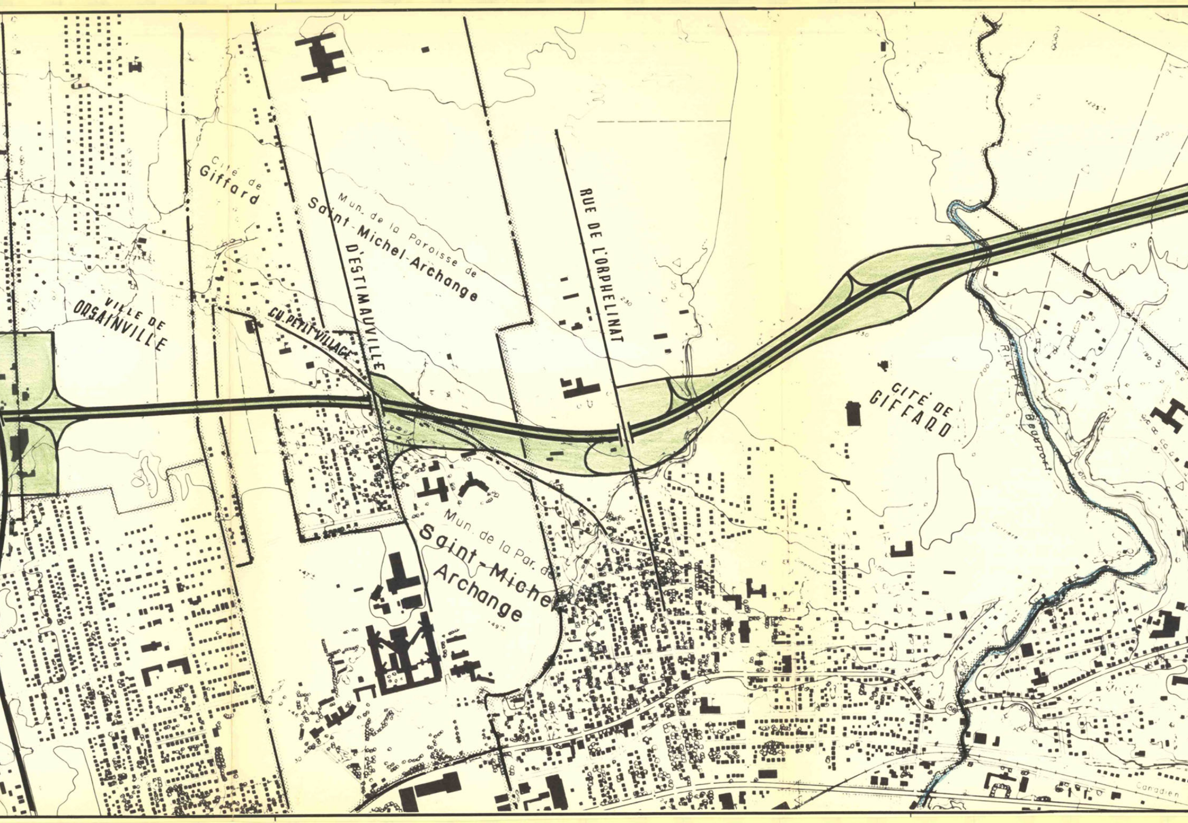
Québec, le 8 avril 1965.-
JPM/md-

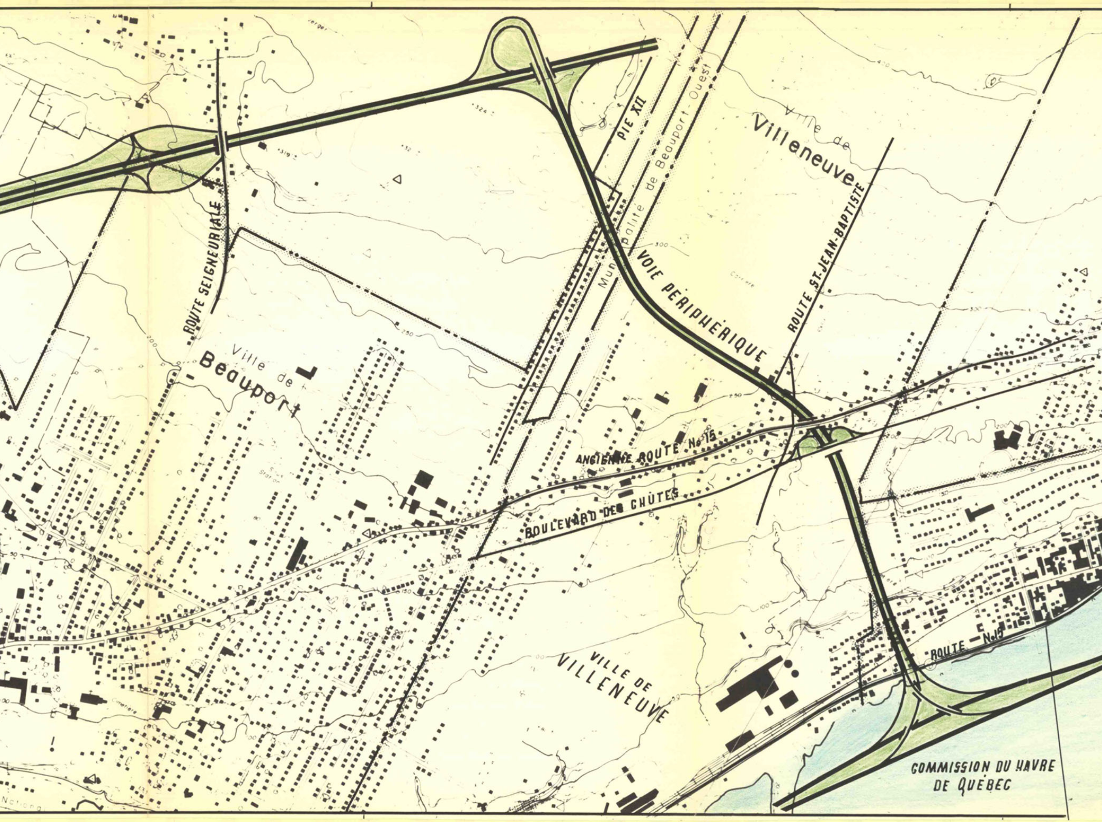

PAROISSE
L'ANCIENNE-LORETTE
Mun. du Village de
Notre-Dame-de-Lorette
CH. DE LA GRANDE LIGNE
AÉROPORT
VOIE PÉRIPHÉRIQU
Rivière Lorette
RUE NOTRE-DAME
BOUL. DUPLESSIS
150
206
200
150
100

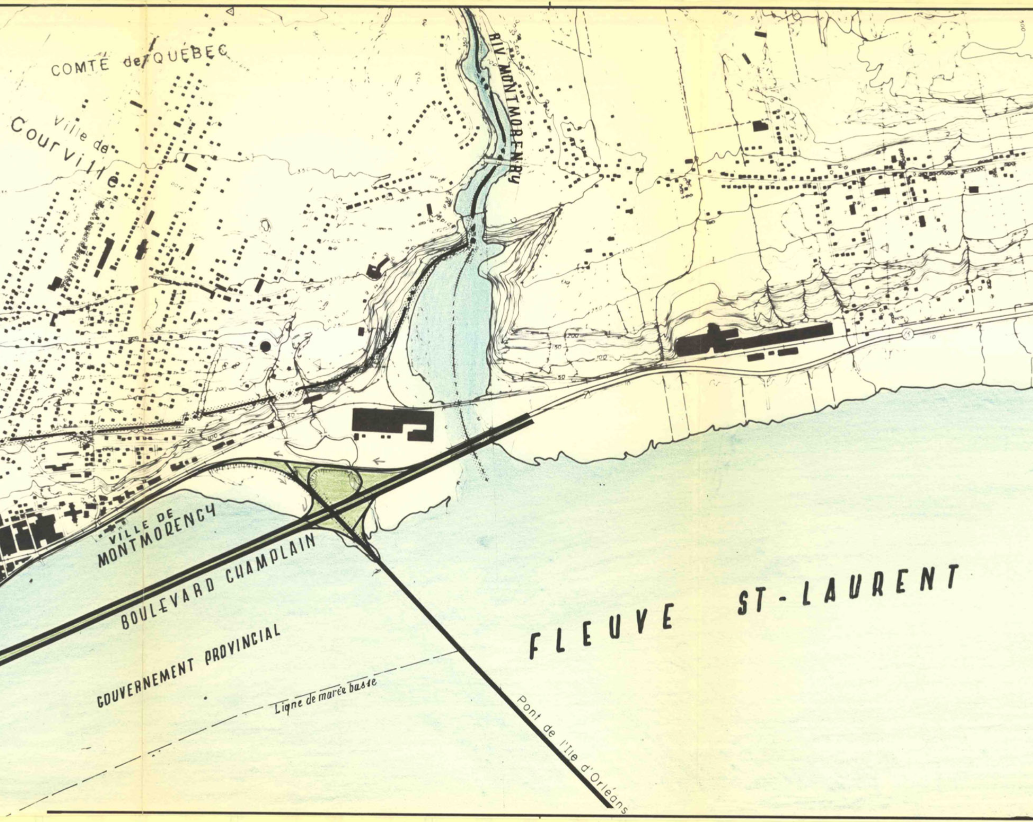

Ville de Neufchâtel
RIVIERE ST-CHARLES
ROUTE DU CAMP VALCARTIER
VILLE DUBERGER
RANG ST-JACQUES
BOULEVARD HENRI IV
Ville de Les Saules
ROUTE No. 2


RIV. DU BERGER
Municipalité de
Charlesbourg-Ouest
BOULEVARD DU VALLON
VOIE PÉRIPHÉRIQU
BOUL. BERTRAND
VILLE DE
QUÉBEC-OUEST


Cité de Charlesbourg
BOULEVARD LAURENTIEN
BOULEVARD HENRI BOURASSA
1re AVENUE
Canadien National
Cité de Québec


Cité de Giffard
Mun. de la Paroisse de Saint-Michel-Archange
RUE DE L'ORPHELINAT
D'ESTIMAUVILLE
CH. PETIT VILLAGE
VILLE DE ORSAINVILLE
CITÉ DE GIFFARD
Mun. de la Par. de Saint-Michel-Archange
Rivière Beauport
Carrière
Canadien
230
200
190
225
220
100
147
149


ROUTE SEIGNEURIALE
PIE XII
Municipalité de Beauport-Ouest
Ville de Villeneuve
Ville de Beauport
VOIE PÉRIPHÉRIQUE
ROUTE ST-JEAN-BAPTISTE
ANCIENNE ROUTE No 15
BOULEVARD DES CHÛTES
VILLE DE VILLENEUVE
ROUTE No 15
COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC
verger
Carrière
400
324
319
300
250
200
150
100
50


COMTÉ de QUÉBEC
Ville de Courville
RIV. MONTMORENCY
VILLE DE MONTMORENCY
BOULEVARD CHAMPLAIN
GOUVERNEMENT PROVINCIAL
Ligne de marée basse
FLEUVE ST-LAURENT
Pont de l'Ile d'Orléans

500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
10
0

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

PROVINCE DE QUÉBEC

AMÉNAGEMENT
VOIE PÉRIPHÉRIQUE

QUÉBEC, LE 26-4-65

ÉCHELLE: 800' = 1"

SERVICE DES TRACÉS, PROJETS
ET PLANS PARCELLAIRES

SERVICE TECHNIQUE
DE LA CIRCULATION

REÇU
AOUT 10 1965
SERVICE PONTS
ET STRUCTURES

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 108 731