

# RAPPORT D'ÉTUDE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ  
CONSTRUCTION DE BRETELLES D'ACCÈS  
À L'AUTOROUTE 15 AU KILOMÈTRE 55  
PRÉVOST

CANQ  
TR  
GE  
PR  
137



Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

371171

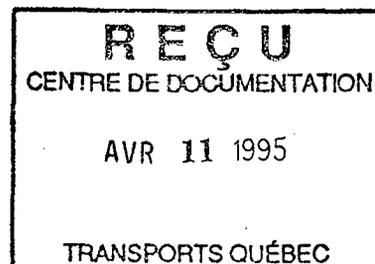
Ministère des Transports du Québec  
Direction de la planification routière  
Service des projets de Montréal

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ  
CONSTRUCTION DE BRETELLES D'ACCÈS  
À L'AUTOROUTE 15 AU KILOMÈTRE 55  
PRÉVOST

Préparée par: Jacques Venne, a.r.p.s.e.  
Illustrée par: J.-C. Dyotte, t.sc.a.

Montréal, juin 1987

CANQ  
TR  
GE  
PR  
137



## TABLE DES MATIERES

	page
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 LE RÉSEAU ROUTIER.....	4
3.0 LA POPULATION.....	9
4.0 LES DÉBITS DE CIRCULATION.....	11
5.0 L'ANALYSE DES ÉCHANGEURS 55 ET 57 EXISTANTS.....	15
5.1 L'entrée et la sortie du kilomètre 55.....	16
5.2 L'entrée et la sortie du kilomètre 57.....	16
5.3 Les débits de circulation sur les bretelles existantes.....	18
6.0 AFFECTATION DU TRAFIC.....	19
6.1 Les mouvements de circulation.....	20
6.2 L'achalandage prévisible sur les bretelles demandées.....	20
7.0 CONCLUSIONS.....	25
8.0 RECOMMANDATIONS.....	27
9.0 ANNEXE: ESTIMÉ DES COUTS.....	29

## LISTE DES CARTES

	page
Carte 1: Territoire à l'étude, échangeurs 55 et 57 Prévost / Ste-Anne-des-Lacs.....	3
Carte 2: Localisation des échangeurs, Autoroute 15 de St-Jérôme à Ste-Adèle.....	6
Carte 3: Accès à l'autoroute 15 à partir de la route 117, à St-Sauveur-des-Monts, échangeur 60.....	8
Carte 4: Echangeur 55, Prévost.....	17

## LISTE DES TABLEAUX

TABEAU 1: Population des municipalités traversées par la route 117 et l'autoroute 15 entre Saint-Jérôme et Piedmont.....	10
TABEAU 2: Débits de circulation au nord de Saint-Jérôme....	12

## LISTE DES SCHEMAS

Schéma 1: Débits de circulation, échangeurs 55 et 57 - 1986...	14
Schéma 2: Provenance des véhicules affectés sur la nouvelle entrée vers le nord, échangeur 57.....	22
Schéma 3: Affectation du trafic, échangeur 57.....	23

**1.0 INTRODUCTION**

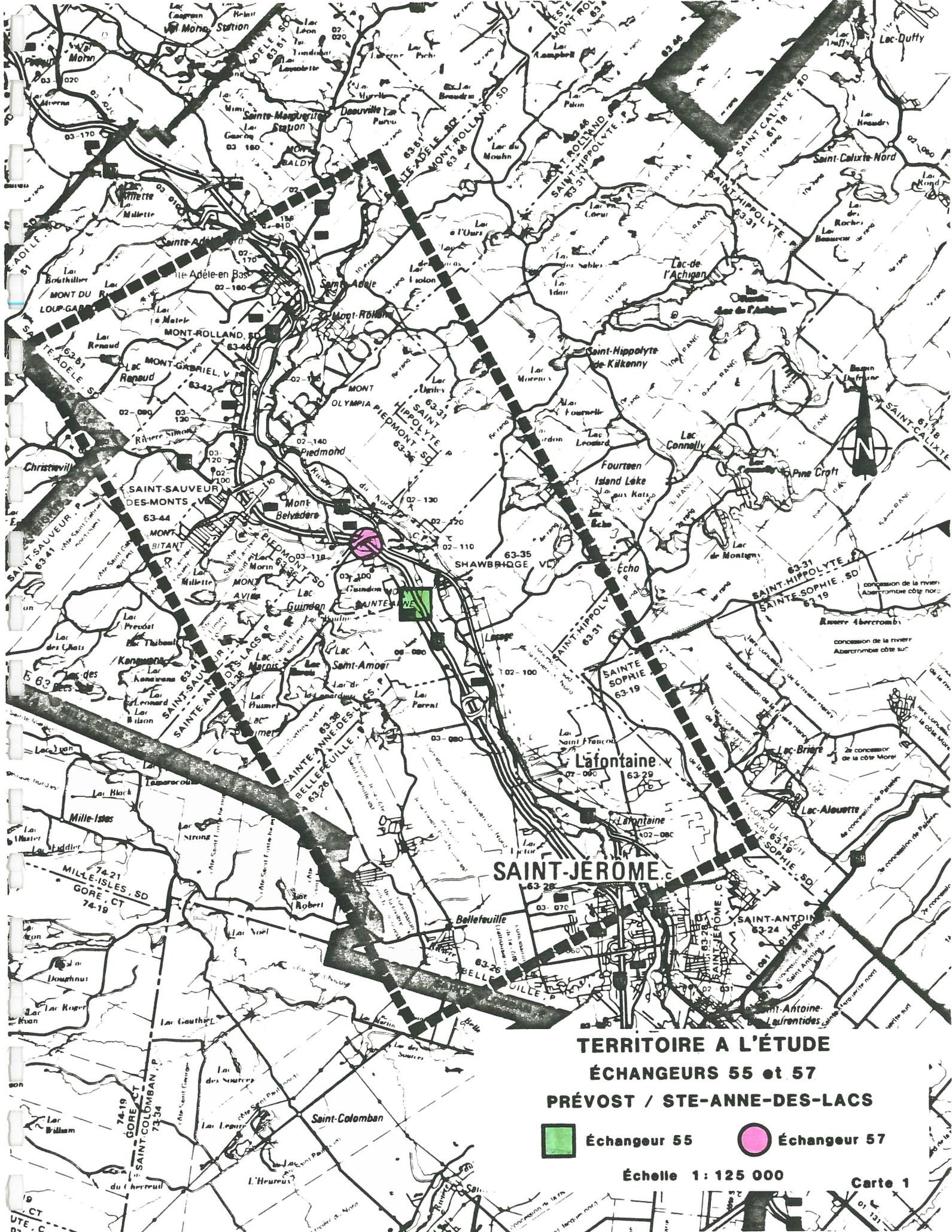
## 1.0 INTRODUCTION

Au mois de mai 1986, la municipalité de Prévost, par l'intermédiaire de son député, demandait l'amélioration du réseau routier dans la région des Laurentides.

La demande spécifique se traduit par la création de deux bretelles d'accès à l'autoroute 15, soit une entrée en direction nord et une sortie en direction sud à la hauteur de l'échangeur du kilomètre 55.

Selon la représentation schématique des accès demandés, il s'agit, pour l'entrée en direction nord, de relier la rue Louis-Morin à la chaussée de l'autoroute 15 tandis qu'en direction sud, il s'agit de relier l'autoroute 15 à la Montée Ste-Thérèse.

Il est à noter que dans ce secteur, il existe déjà deux demi-échangeurs dont le premier se situe au kilomètre 55 de l'autoroute des Laurentides (carte 1). A peine deux kilomètres plus au nord, on remarque la présence du deuxième demi-échangeur offrant les mêmes mouvements de circulation que le précédent et il se situe dans les limites de la paroisse de Sainte-Anne-des-Lacs.



**SAINT-JÉRÔME**

**TERRITOIRE A L'ÉTUDE**  
**ÉCHANGEURS 55 et 57**  
**PRÉVOST / STE-ANNE-DES-LACS**

 **Échangeur 55**       **Échangeur 57**

**Échelle 1 : 125 000**

**Carte 1**



## 2.0 LE RÉSEAU ROUTIER

## 2.0 LE RÉSEAU ROUTIER

La municipalité de Prévost ainsi que la majorité des autres municipalités sises dans le corridor immédiat de l'autoroute 15 sont également desservies par la route 117 qui offre quatre voies de circulation sur la majorité du parcours (carte 2).

L'autoroute 15, entre Saint-Jérôme et Sainte-Adèle, fut mise en service le 1er janvier 1964 et conçue entièrement en fonction d'une autoroute à péage. Les accès à cette dernière furent donc planifiés en fonction d'obliger les utilisateurs de l'autoroute à passer aux postes de péage et en fonction de drainer le trafic échangeant avec la région métropolitaine.

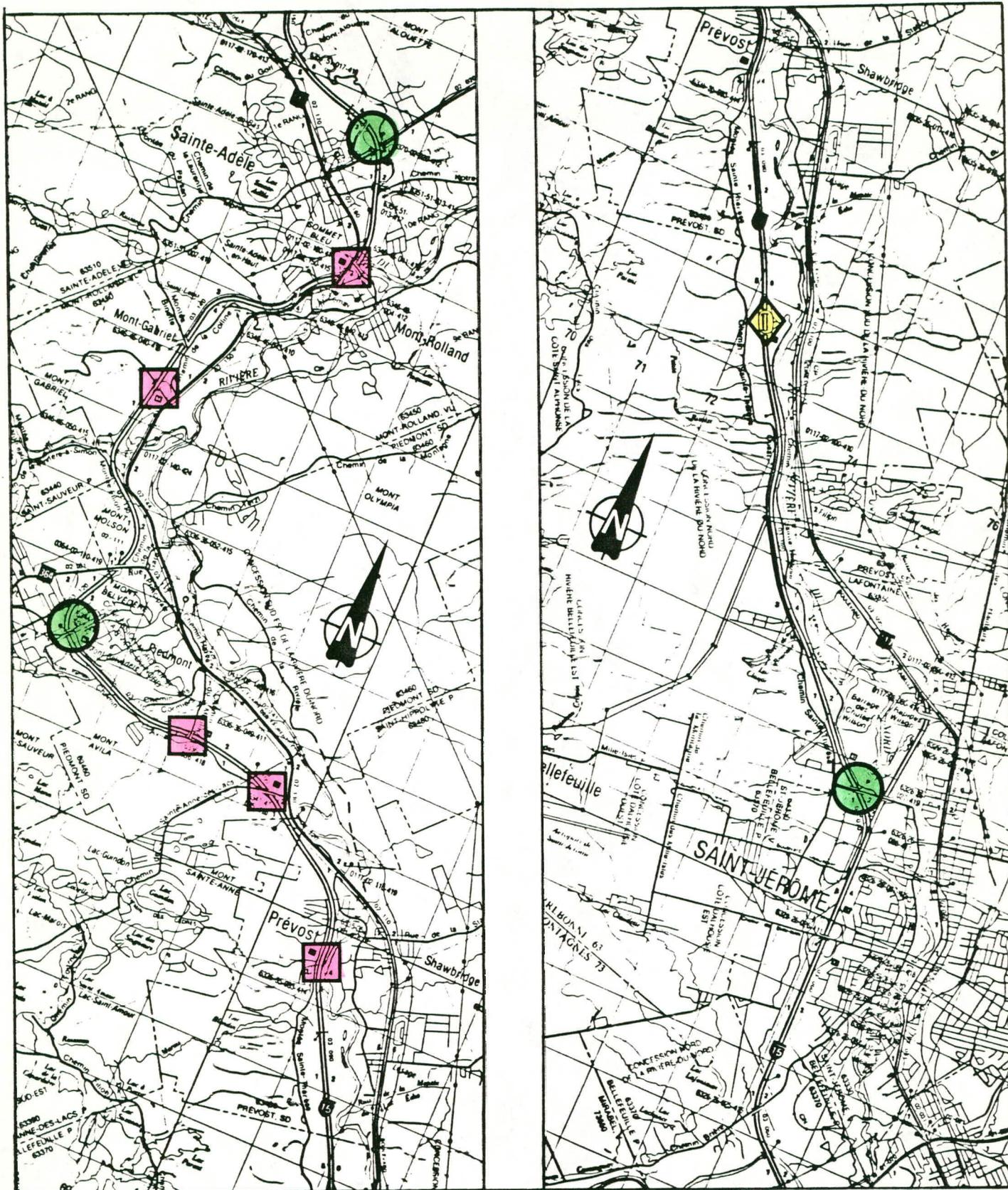
Dans cette optique, l'abolition des postes de péage, en 1985, modifie complètement le schéma de pensée et la politique d'accès à l'autoroute 15.

Il existe actuellement des échangeurs complets à Saint-Jérôme (kilomètre 45), à Saint-Sauveur (kilomètre 60) et à Sainte-Adèle (kilomètre 69). De plus, au kilomètre 51, soit à la "Porte du Nord", il y a un échangeur complet, mais cette infrastructure ne rejoint pas d'autre lien routier.

En plus des échangeurs complets, il existe des demi-échangeurs qui permettent de quitter l'autoroute du sud vers le nord ou d'accéder à l'autoroute du nord vers le sud. On les retrouve aux kilomètres 55, 57, 58, 64 et 67. A cela s'ajoute aussi deux viaducs qui permettent de traverser l'autoroute 15, soit à la route 364 (Piedmont) et à la Montée Binette dans Mont-Rolland village.

Ce relevé des accès à l'autoroute 15 fait ressortir une bonne fréquence de ces derniers pour les mouvements d'échange avec Montréal mais démontre clairement des lacunes au niveau de la fréquence des sorties direction sud et des entrées direction nord, c'est-à-dire les échanges entre ces différentes municipalités. En effet, pour ces mouvements, ils ne sont permis qu'au kilomètre 45 (Saint-Jérôme), puis au kilomètre 60 (Saint-Sauveur), et enfin au kilomètre 69 à Sainte-Adèle. Ainsi, sur près de 15,0 kilomètres, aucun accès en direction nord ou sortie en direction sud n'existe présentement, soit entre Saint-Jérôme et Saint-Sauveur. Il est à noter que l'échangeur complet à Saint-Sauveur n'est que très difficilement accessible pour les utilisateurs de la route 117.

En effet, pour les utilisateurs qui désirent emprunter l'autoroute 15 vers le nord à partir de la route 117, à la hauteur de l'échangeur 60 à Saint-Sauveur, le détour occasionné est de plus de deux (2) kilomètres et les gens doivent traverser la zone urbaine de Saint-Sauveur avec tous les



**LOCALISATION DES ÉCHANGEURS  
AUTOROUTE 15  
DE ST-JÉROME À STE-ADELE**



Échangeur complet  
Échangeur de la Porte du Nord



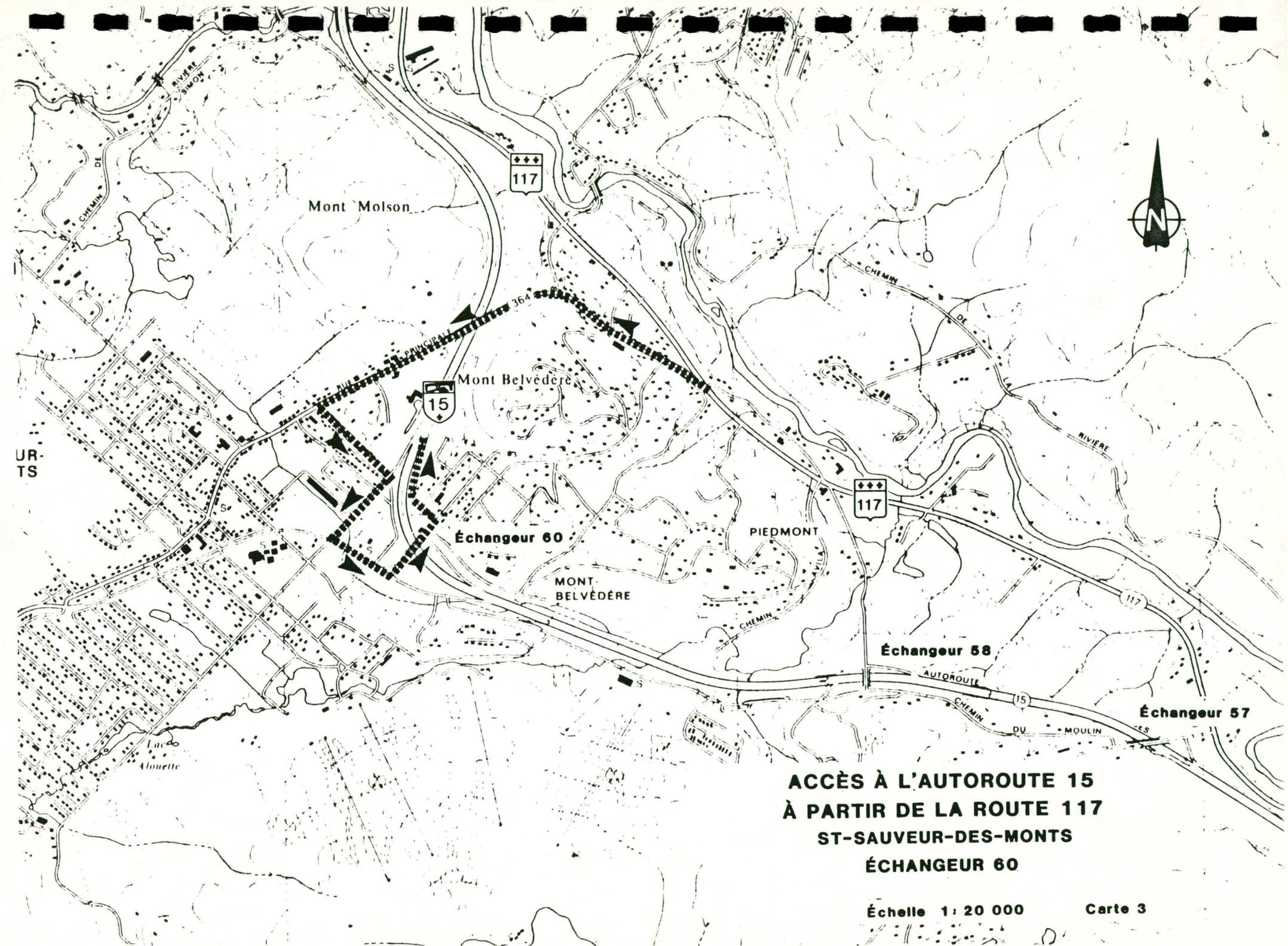
Demi-échangeur

Échelle appr. 1: 85 000

inconvénients que cela peut comporter. Le détour est de taille car il oblige les automobilistes à revenir vers le sud pour se diriger ensuite vers le nord (carte 3).

A cause des difficultés d'accessibilité au niveau de l'échangeur 60, les utilisateurs de la route 117 en direction nord continuent donc sur la route 117 au moins jusqu'à l'échangeur de Sainte-Adèle, soit 9,0 kilomètres plus au nord. Cette distance respecte assez bien la distance moyenne entre deux échangeurs en milieu rural sur les autoroutes du Québec qui est de 8,0 kilomètres.

Alors que les gens qui veulent atteindre l'autoroute 15 en direction nord connaissent des problèmes d'accessibilité, les utilisateurs de l'autoroute 15 en direction sud ne peuvent quitter l'autoroute sauf à Sainte-Adèle (sortie 69), Saint-Sauveur (sortie 60) et à Saint-Jérôme (sortie 45).



**ACCÈS À L'AUTOROUTE 15  
À PARTIR DE LA ROUTE 117  
ST-SAUVEUR-DES-MONTS  
ÉCHANGEUR 60**

Échelle 1:20 000

Carte 3

3.0 LA POPULATION

### 3.0 LA POPULATION

La route 117 longe l'autoroute 15 entre Saint-Jérôme et Sainte-Adèle au nord et dessert toutes les municipalités sises aux abords de l'autoroute 15.

TABLEAU 1: Population des municipalités traversées par la route 117 et l'autoroute 15 entre Saint-Jérôme et Piedmont

	Oct. 1981	Oct. 1985	% d'augmentation totale
Saint-Jérôme	25 123	23 900	- 4,8%
Lafontaine	4 799	5 000	4,2%
Prévost	4 776	5 200	8,9%
Sainte-Anne-des-Lacs	987	1 170	18,5%
Piedmont	1 100	1 140	3,6%

Comme nous pouvons le constater, l'accroissement de la population est faible en général au nord de Saint-Jérôme depuis 1981 et rien n'indique que la tendance se modifiera dans les prochaines années.

#### 4.0 LES DÉBITS DE CIRCULATION

#### 4.0 LES DÉBITS DE CIRCULATION

Depuis 1979, les débits de circulation ont fluctué sur l'autoroute 15 et la route 117, mais le débit total des deux axes routiers a quand même connu un accroissement.

TABLEAU 2: Débits de circulation au nord de Saint-Jérôme

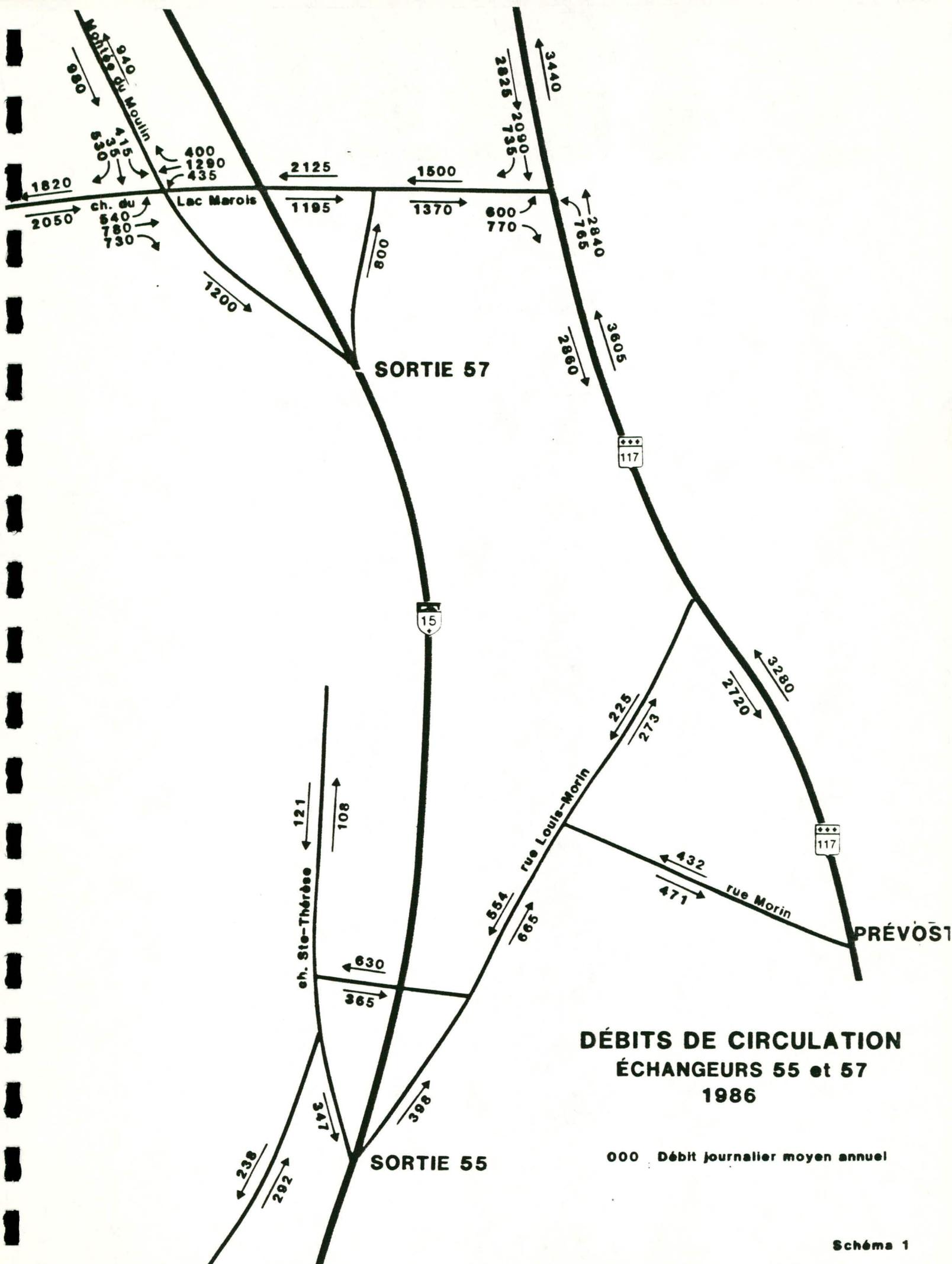
ROUTE \ ANNÉES	DJMA	DJMA	DJMA
	1979	1982	1986
Autoroute 15	20 445	18 144	29 000
Route 117	10 275	11 305	6 300
Total	30 720	29 449	35 300

En 1982, le trafic en général dans la province de Québec a connu une baisse due au ralentissement économique et à l'augmentation du prix de l'essence. Mais entre 1983 et 1986, l'augmentation des débits a repris son cours normal et dans le cas de l'autoroute 15 et de la route 117, c'est le total des deux liens routiers qu'il faut analyser ensemble, car la fermeture des postes de perception sur l'autoroute a favorisé un transfert de trafic entre les deux liens en faveur de l'autoroute 15.

Ainsi, alors qu'en 1982 on observait un débit total du jour moyen annuel de l'ordre de 29 449 véhicules; en 1986, ce débit atteint 35 300 véhicules, ce qui représente une augmentation globale de l'ordre de 5 851 véhicules, soit 20,0 %.

L'abolition des postes de perception sur l'autoroute 15 a créé un transfert de trafic entre cette dernière et la route 117, à l'avantage de l'autoroute 15. En effet, de 18 144 véhicules en 1982, c'est maintenant 29 000 véhicules que l'autoroute 15 supporte, alors que la route 117 a vu son trafic baisser de 11 305 véhicules à 6 300 véhicules par jour pour la même période. Il est bien évident qu'il y a eu transfert de trafic entre la route 117 et l'autoroute 15 et qu'il existe encore un potentiel de trafic sur la route 117 qui emprunterait l'autoroute 15 sur une certaine distance, s'il y avait des entrées plus fréquentes vers le nord et des sorties en direction sud.

Le schéma 1 fait ressortir les débits de circulation exprimant les mouvements existants aux kilomètres 55 et 57 ainsi que sur l'autoroute 15 et la route 117 au nord de Prévost.



**SORTIE 57**

**SORTIE 55**

**PRÉVOST**

5.0 L'ANALYSE DES ÉCHANGEURS 55 ET 57 EXISTANTS

## 5.0 L'ANALYSE DES ÉCHANGEURS 55 ET 57 EXISTANTS

### 5.1 L'entrée et la sortie du kilomètre 55

Ces bretelles se situent en milieu valonné et n'offrent que des caractéristiques géométriques restreintes.

La sortie du kilomètre 55 est en pente douce descendante jusqu'à la jonction avec la traverse (tunnel) sous l'autoroute 15 et se transforme par la suite en une rue locale, soit la rue Louis-Morin. Cette rue a un pavage n'excédant pas 5,5 mètres. Il n'y a pas d'accotement et le drainage est inexistant. La visibilité est très réduite et cela en partie à cause du profil très valonné et des courbes existantes. Il est à remarquer que la rue Louis-Morin est à toutes fins utiles une rue locale où les résidences sont construites de part et d'autre comme une rue de ville (carte 4).

La rue Louis-Morin est une rue de deux voies de circulation, étroite et dont le profil suit celui du terrain. De plus, son tracé ne favorise pas une utilisation accrue en terme de circulation régionale. En effet, elle traverse un milieu résidentiel, et, afin de se rendre à Prévost, il faut que le trafic tourne sur une autre rue locale (rue Morin), traverse un petit pont pour enfin croiser quelques rues urbaines avant d'atteindre la route 117.

L'entrée vers le sud (direction Saint-Jérôme) subit sensiblement les mêmes contraintes et les débits observés à cet endroit n'excèdent pas 400 véhicules par jour.

### 5.2 L'entrée et la sortie du kilomètre 57

Ces bretelles d'accès à l'autoroute 15 se situent à deux kilomètres au nord des bretelles d'accès de Prévost (55) et relient le chemin du Lac Marois à l'autoroute 15. Ce chemin supporte un débit journalier de l'ordre de 3870 véhicules sur le tronçon le plus chargé à l'ouest de l'A-15 et l'aménagement géométrique existant correspond aux normes d'une route locale et, à l'approche de la route 117 et de l'autoroute 15, elle respecte les normes d'une route régionale.

La proximité de la route 117 et de l'autoroute 15 à cet endroit (à peine quelques centaines de mètres) crée une certaine facilité d'accès pour le trafic qui voudrait transférer entre les deux axes routiers.



### 5.3 Les débits de circulation sur les bretelles existantes

Dans un premier temps, il est nécessaire de noter que le demi-échangeur 57 supporte des débits supérieurs au demi-échangeur 55 et que le chemin du Lac Marois a un débit trois (3) fois plus important que la rue Louis-Morin.

Ainsi, puisque le réseau local supporte des débits différents, soit de 3000 à 3870 véhicules par jour sur le chemin du Lac Marois alors qu'ils s'élèvent à peine à 1220 véhicules par jour sur la rue Louis-Morin, nous devons nous attendre à un achalandage accru sur les bretelles d'accès dans le demi-échangeur du kilomètre 57.

Alors qu'en direction nord, nous observons plus de 800 véhicules par jour sur la bretelle de sortie 57, c'est moins de 400 véhicules par jour qu'on retrouve sur la bretelle de sortie 55 (schéma 1). En direction sud, à la bretelle d'entrée 57 sud, on observe plus de 1200 véhicules par jour comparativement à environ 350 véhicules par jour sur la bretelle d'entrée 55 sud à Prévost.

Il est évident que le demi-échangeur au kilomètre 55 dessert un trafic local plus restreint que le demi-échangeur au kilomètre 57.

6.0 AFFECTATION DU TRAFIC

## 6.0 AFFECTATION DU TRAFIC

### 6.1 Les mouvements de circulation

L'analyse des débits de circulation aux intersections permet de connaître les principaux mouvements effectués par les utilisateurs du réseau routier.

Ainsi, l'observation de la fréquence des sorties en direction nord et des entrées en direction sud nous permet d'évaluer le type de trafic qui circule sur la route 117. En effet, l'utilisateur qui emprunte la sortie 55 vers le nord, prend cette sortie pour se rendre dans les environs immédiats, car, s'il se rendait plus au nord, il aurait utilisé la sortie 57 ou une sortie encore plus au nord. Il en est de même pour les utilisateurs en direction sud qui ont le choix de plusieurs entrées vers l'autoroute 15, d'où moins de trafic de transit sur la route 117.

Ainsi, actuellement, les gens qui peuvent et qui veulent quitter l'autoroute du sud vers le nord et ceux qui veulent utiliser l'autoroute du nord vers le sud ont toutes les possibilités de le faire. C'est en sens inverse soit du sud vers le nord pour les gens se situant au nord de Saint-Jérôme, qui veulent emprunter l'autoroute 15 et pour les utilisateurs de l'autoroute 15 qui proviennent du nord et qui désirent se rendre dans le secteur situé entre Piedmont et Saint-Jérôme, que les mouvements d'accès n'existent pas.

### 6.2 L'achalandage prévisible sur les bretelles demandées

Selon les informations disponibles sur la composition du trafic existant sur la route 117 dans ce secteur, nous considérons une composition de trafic où le trafic local représente 75 % du trafic global sur la route 117 et 25 % étant du trafic de transit qui aurait potentiellement intérêt à emprunter l'autoroute 15 s'il y avait des accès. Seule une enquête origine-destination pourrait nous permettre de déterminer avec plus de précision le pourcentage que représente ce trafic.

Dans l'hypothèse où les bretelles d'accès manquantes seraient construites à un des deux échangeurs existants aux kilomètres 55 ou 57, il serait intéressant de connaître l'ordre de grandeur des débits qui seraient susceptibles d'utiliser les nouvelles infrastructures.

### 6.2.1 Hypothèse de nouvelles bretelles d'accès à l'échangeur 57

Tel qu'énoncé précédemment, nous considérons que le trafic actuel sur la route 117 au niveau du chemin du Lac Marois se compose à 25 % de trafic de transit.

Ce type de trafic représente donc environ 1600 véhicules par jour (total deux sens), soit 25 % de 6465 véhicules. De ce nombre, nous estimons que pour diverses raisons, 50 % des utilisateurs vont continuer à emprunter la route 117, soit parce que le tracé de l'autoroute 15 est moins compatible que celui de la route 117 par rapport à la destination des utilisateurs, soit à cause de l'environnement, de la présence de services publics, etc. le long de la route 117. C'est donc 800 véhicules (total deux sens) qui pourraient transférer de la route 117 à l'autoroute 15 si les accès existaient.

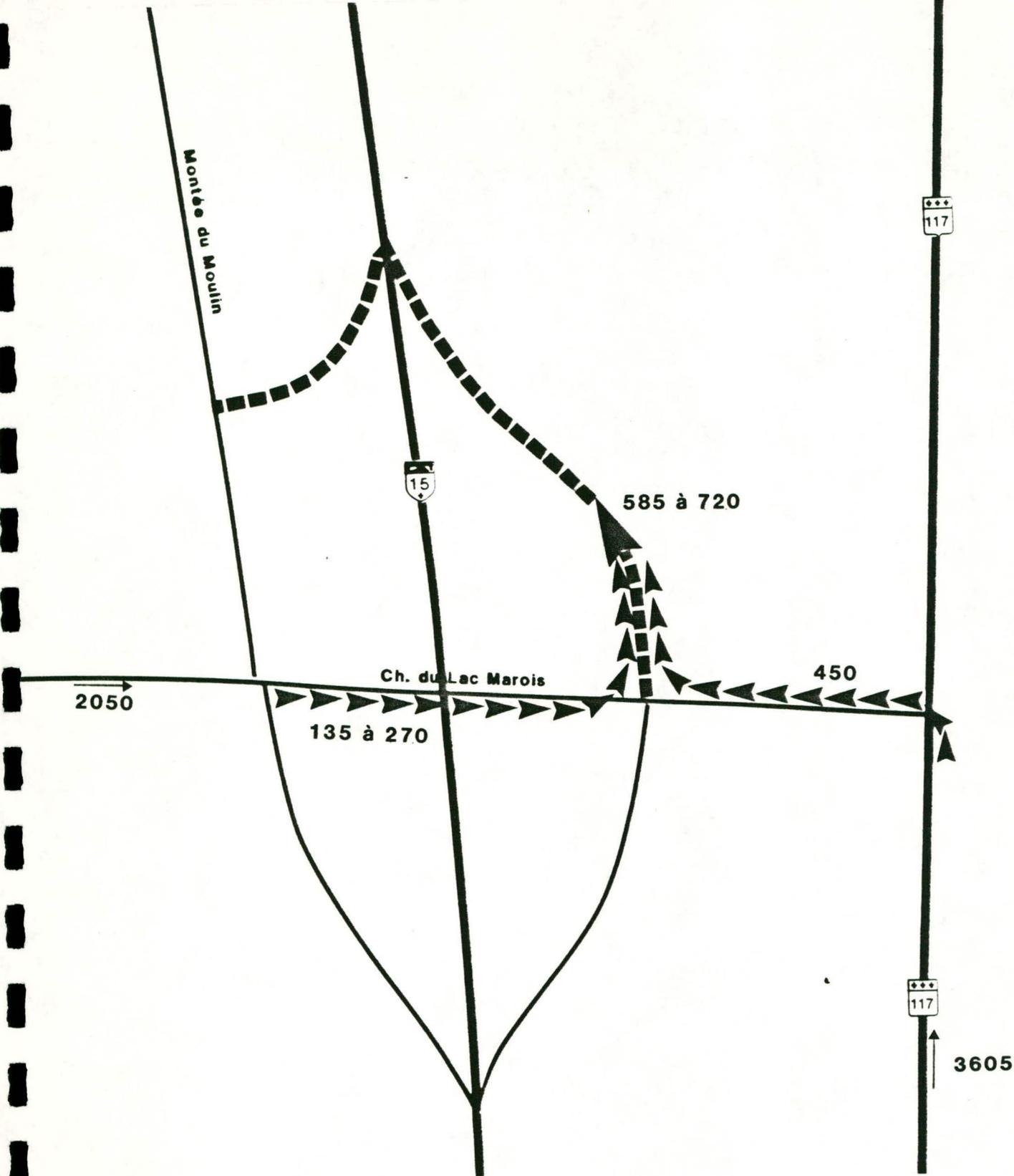
La répartition du trafic sur la route 117 nous permet d'estimer à 450 véhicules par jour (schéma 2), en direction nord, le trafic qui utiliserait la nouvelle bretelle d'accès (soit 25 % de 3605 véhicules/2).

A ce nombre, il faut ajouter les débits qui utilisent la Montée du Moulin en provenance du chemin du Lac Marois Ouest. Pour les mêmes raisons que ci-haut énumérées, nous considérons que 50 à 75 % des utilisateurs continueront à emprunter le même trajet qu'actuellement. Il faut bien souligner ici la nature très locale du trafic existant sur les routes non numérotées de villégiature, soit le chemin du Lac Marois et la Montée du Moulin. En chiffres réels, c'est entre 135 et 270 véhicules qui pourraient utiliser la nouvelle bretelle vers le nord en provenance du chemin du Lac Marois Ouest (schéma 2).

Sur le schéma 3, nous avons présenté une image de la répartition prévisible du trafic après l'ouverture des nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute 15 au kilomètre 57.

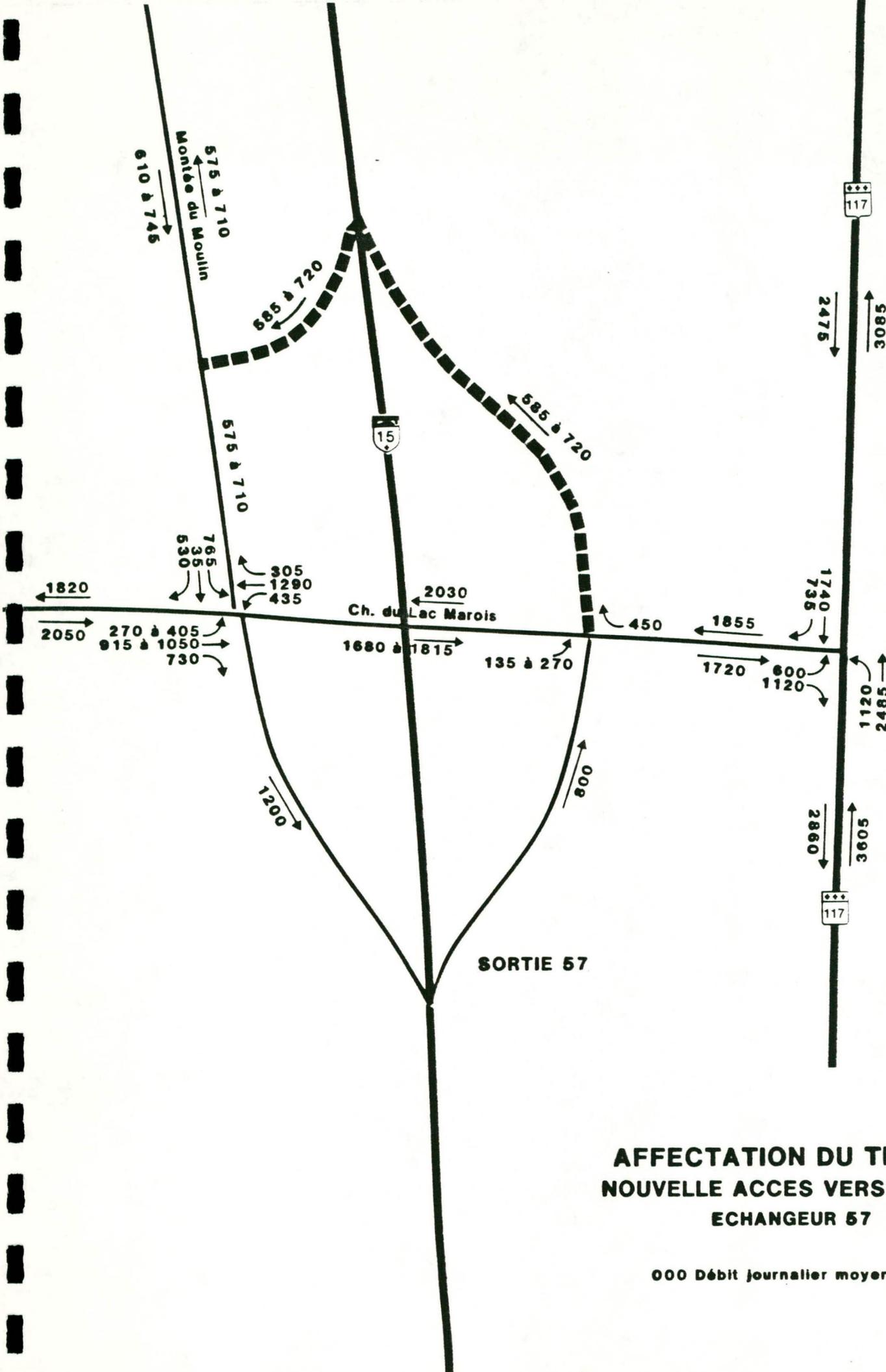
### 6.2.2 Aménagement des nouvelles bretelles à l'échangeur du km 55.

Les débits enregistrés sur les bretelles existantes du demi-échangeur au kilomètre 55 représentent entre 29 % et 50 % des débits observés au demi-échangeur du kilomètre 57. En effet, dans la sortie 55 nord, on observe 398 véhicules par jour comparativement à 800 dans la sortie 57, alors que c'est 347 véhicules qui sont comptés dans l'entrée 55 sud par rapport à 1200 véhicules par jour dans l'entrée 57 sud.



**PROVENANCE DU TRAFIC AFFECTÉ  
SUR LE NOUVEL ACCÈS  
DIRECTION NORD  
ÉCHANGEUR 57**

000 Débit journalier moyen annuel



**AFFECTATION DU TRAFFIC  
 NOUVELLE ACCES VERS LE NORD  
 ECHANGEUR 57**

000 Débit journalier moyen annuel

La situation de l'échangeur, le milieu desservi et le peu de génération de trafic du secteur à l'ouest de l'autoroute 15 dans le cas de l'échangeur 55 influence directement les débits observés et, dans le cas où ce serait cet échangeur qui serait complété, tous les débits provenant du chemin du Lac Marois ne pourraient utiliser les nouvelles bretelles d'accès. C'est entre 135 et 270 véhicules par jour qui ne seraient pas desservis à cause de la situation de l'échangeur. De plus, la rue Louis-Morin qui relie la route 117 à l'échangeur 55 a des caractéristiques géométriques déficientes en plus de traverser un quartier résidentiel, ce qui ne favorise pas un transfert de trafic de la route 117 à l'autoroute 15.

Pour ces raisons, nous évaluons que l'échangeur du kilomètre 55, même complété, n'aurait qu'un rôle de desserte très limité au niveau régional et les débits affectés sur les nouvelles bretelles seraient beaucoup moins importants que dans l'hypothèse de la construction des bretelles d'accès à l'échangeur du kilomètre 57.

7.0 CONCLUSIONS

## 7.0 CONCLUSIONS

La route 117 offre des caractéristiques géométriques des plus satisfaisantes dans le secteur à l'étude. Sauf dans les agglomérations, la route 117 est à quatre (4) voies divisées et supporte des débits journaliers de l'ordre de 6000 véhicules (total des deux (2) sens).

L'autoroute 15 avait été planifiée en fonction d'une autoroute à péage et les accès reflètent cette situation.

Entre Saint-Jérôme et Saint-Sauveur, sur une distance de 15,0 kilomètres, il n'existe pas d'échangeur qui permettent d'accéder à l'autoroute 15 en direction nord ou encore de quitter l'autoroute 15 en direction sud.

L'échangeur du kilomètre 60 est difficile à atteindre à partir de la route 117 et ne favorise pas un transfert de trafic entre les deux axes routiers.

L'échangeur du kilomètre 57 supporte actuellement des débits de deux à trois fois supérieurs à l'échangeur du kilomètre 55.

Les caractéristiques géométriques des approches de l'échangeur 55 sont très déficientes et le milieu résidentiel traversé ne favorise pas la construction de d'autres bretelles d'accès à cet endroit. Les impacts négatifs sur la population environnante seraient considérables même si l'apport de trafic serait faible en chiffres absolus.

La proximité de la route 117 et de l'autoroute 15, en plus des bonnes caractéristiques géométriques du chemin du Lac Marois dans ce secteur, favorise l'ajout de bretelles d'accès à l'échangeur du kilomètre 57 comparativement à celui de Prévost (kilomètre 55).

Une affectation sommaire des débits sur le réseau routier laisse ressortir une demande d'accès à l'autoroute 15 vers le nord et une demande de sortie de l'autoroute 15 nord en direction sud.

Les débits ainsi affectés sur les nouveaux accès seront de l'ordre de 550 à 750 véhicules par jour par bretelle à l'échangeur 57.

8.0 RECOMMENDATIONS

## 8.0 RECOMMANDATIONS

Compte tenu de l'éloignement existant entre les accès à l'autoroute 15 en direction nord et aussi des sorties vers le sud;

Compte tenu des besoins identifiés, soit une demande de l'ordre de 550 véhicules et plus par direction aux environs de l'échangeur du kilomètre 57 (chemin du Lac Marois);

Le ministère des Transports pourrait, dans le but d'améliorer l'accessibilité à l'autoroute 15 dans le secteur de Prévost, prévoir compléter les bretelles d'accès manquantes à l'échangeur du kilomètre 57 (chemin du Lac Marois) de préférence à l'échangeur du kilomètre 55 (Prévost) où le milieu ne favorise pas l'implantation de nouveaux accès (voir plan annexé).

Par contre, la présence de la route 117, parallèle à l'autoroute 15 dans ce secteur, qui offre une qualité de service élevée aux utilisateurs, fait en sorte que le projet, tout en étant utile, ne peut être considéré comme une priorité.

9.0 ANNEXE: ESTIMÉ DES COÛTS

1001 d dossier (

MINISTÈRE DES TRANSPORTS - GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE

SERVICE DES PROJETS (Montréal)

TITRE : Estimation préliminaire du coût  
du réaménagement de l'échangeur  
du chemin du Lac Guindon

ROUTE : Autoroute 15 (sortie 57)

MUNICIPALITÉ : Ste-Anne-des-Lacs

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE : Prévost (570)

RÉGION NO : 6-4

DOSSIER NO : 6.2.1-1 - 0015-03-100

PLAN NO : TA-86-12-204<sup>8</sup> (86.11.28)

DATE : 87-06-03

PRÉPARÉ PAR: : A.A. Melo, ing.

Le 3 juin 1987

Estimation (1 000\$)

	<u>Option "A"</u>	<u>Option "B"</u>
Chaussées	570	570
Éclairage	130	150
Signalisation	50	50
Structure	-	-
Expropriation (1)	-	-
	<hr/>	<hr/>
Total:	750\$	770\$
Longueur (km) (2)	1.72	1.78

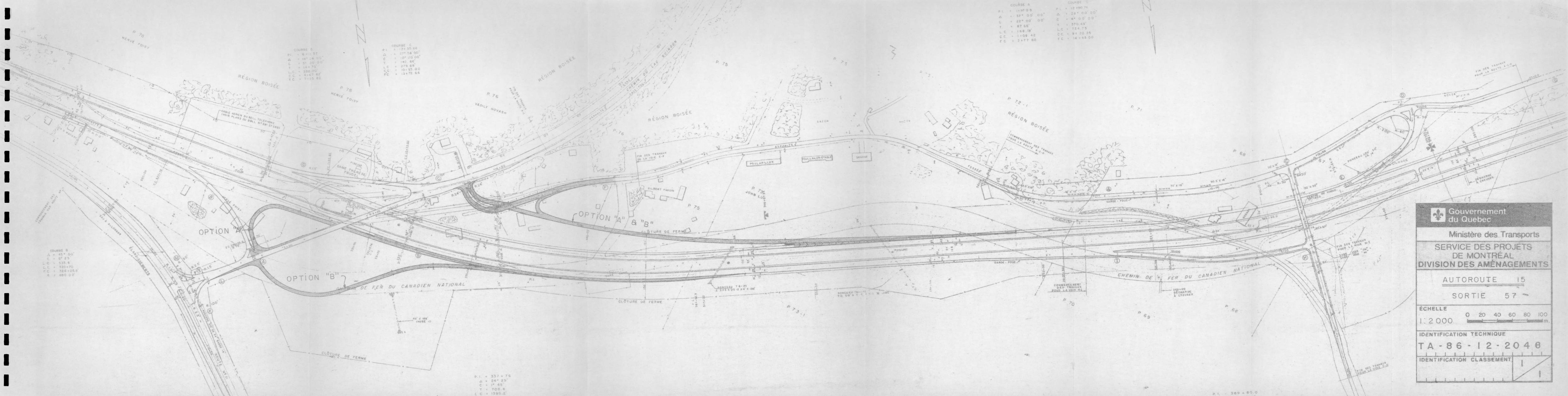
---

(1) Non évalué

(2) Lignes de construction des chaussées

  
A.A. Mélo, ing.

AAM/pr



COURBE C  
 P.I. = 124 35.66  
 Δ = 27° 56' 00"  
 C = 10° 00' 00"  
 T = 142.66  
 L.C. = 280.00  
 C.C. = 4+67.82  
 F.C. = 7+55.82

COURBE D  
 P.I. = 124 35.66  
 Δ = 27° 56' 00"  
 C = 10° 00' 00"  
 T = 142.66  
 L.C. = 280.00  
 C.C. = 4+67.82  
 F.C. = 7+55.82

COURBE A  
 P.I. = 1197.08  
 Δ = 37° 00' 00"  
 C = 22° 00' 00"  
 T = 87.65  
 L.C. = 168.75  
 C.C. = 1+09.42  
 F.C. = 2+77.60

COURBE  
 P.I. = 12+90.74  
 Δ = 25° 00' 00"  
 C = 4° 00' 00"  
 T = 370.49  
 L.C. = 724.75  
 C.C. = 9+20.25  
 F.C. = 16+45.00

COURBE B  
 P.I. = 88+00  
 Δ = 8° 25'  
 C = 535.6  
 T = 320+70  
 L.C. = 326+05.6  
 F.C. = 890 00

P.I. = 337+76  
 Δ = 24° 25'  
 C = 1° 45'  
 T = 708.4  
 L.C. = 1395.2

**Gouvernement du Québec**  
 Ministère des Transports  
 SERVICE DES PROJETS DE MONTRÉAL  
 DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

**AUTOROUTE 15**  
**SORTIE 57**

ÉCHELLE 1:2000  
 0 20 40 60 80 100 m.

IDENTIFICATION TECHNIQUE  
**TA-86-12-2048**

IDENTIFICATION CLASSEMENT

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 090 349