

# RAPPORT D'ÉTUDE

Problématique sur les liens interrives

Canal de Beauharnois

Ile de Valleyfield

CANQ  
TR  
GE  
CA  
251



Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

347876

Ministère des Transports  
Direction de la circulation et des aménagements  
Service des projets - ouest

Problématique sur les liens interrives

Canal de Beauharnois

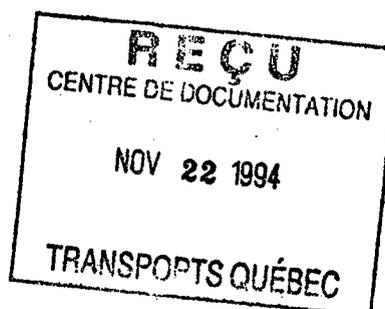
Ile de Valleyfield

Préparée par: Maryse Lavallée, urb.  
avec la collaboration d'André Gingras, ing.

Partie environnementale Louise Maurice, urb.  
faite par: Service de l'environnement

Décembre 1991

CANQ  
TR  
GÉ  
CA  
251



## TABLE DES MATIERES

	Pages
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 SITUATION ACTUELLE.....	1
3.0 ETAT DE LA CIRCULATION.....	3
4.0 ENQUETE ORIGINE-DESTINATION.....	6
5.0 PROPOSITION DE SOLUTION.....	7
6.0 CONSIDERATIONS ENVIRONNEMENTALES.....	11
7.0 CONCLUSION.....	13

ANNEXE

## 1.0 INTRODUCTION

Le but de ce rapport est de faire le point sur les liens interrives du canal de Beauharnois et de donner quelques indications sur les besoins d'intervention dans le futur.

## 2.0 SITUATION ACTUELLE

Les ponts Larocque et Saint-Louis enjambent le canal de Beauharnois, dans la MRC de Beauharnois-Salaberry, au sud-ouest de la grande région montréalaise.

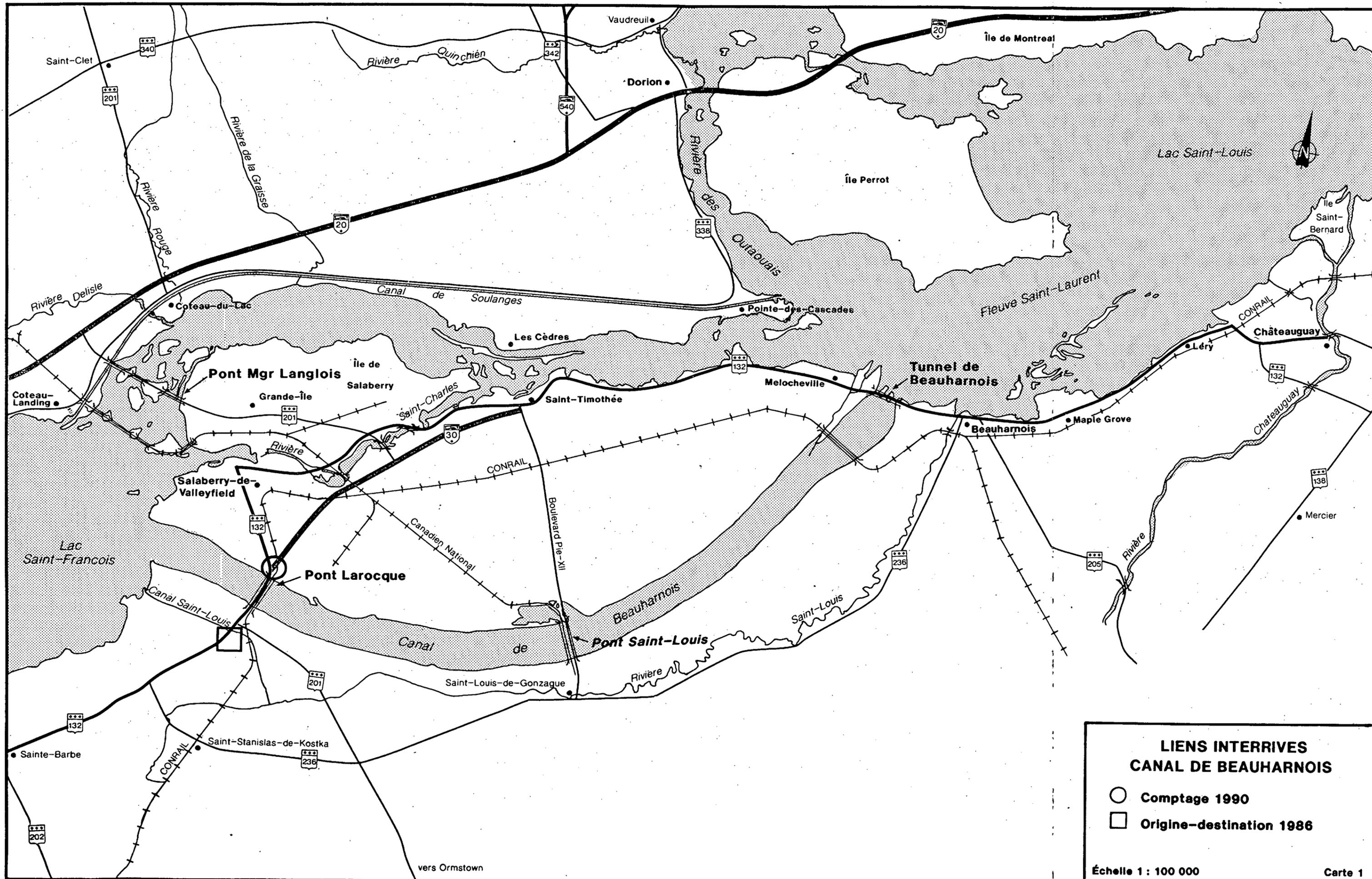
Le pont Larocque est le plus à l'ouest. Il relie St-Stanislas-de-Kosta à Valleyfield via les routes 132 et 201. Le pont, d'une longueur de 952 mètres et d'une largeur de 9,45 mètres, a une partie levante pour permettre le passage des bateaux, puisque le canal est utilisé par la voie maritime comme voie de navigation depuis 1955. Le débit sur ce pont est d'environ 12 000 véhicules/jour.

Quant au pont St-Louis, situé environ 11 km plus à l'est et dans le prolongement de la route de la station (ou boul. Pie-X11), il relie St-Timothée à St-Louis-de-Gonzague. Sa longueur est de 975 mètres, sa largeur totale est de 11,71 mètres, mais présentement il y a une seule voie carrossable, d'environ 3,3 mètres de largeur. C'est aussi un pont-levis, mais le débit est peu élevé, soit environ 2000 véhicules/jour.

La circulation maritime a priorité sur la circulation routière. On estime que les ponts doivent être levés en moyenne vingt fois par jour pour laisser passer les bateaux.

Les deux ponts ont été construits au début des années 30 (selon la norme H15). La capacité portante de ces ponts ne répond plus aux charges légales en cours. De plus, ces deux ponts ont subi des dommages importants au cours des ans. Le trafic y a été suspendu pour de longues périodes, d'une part, à cause du bris de la partie levante du pont Larocque (en 1984), et, d'autre part, parce qu'un bateau a endommagé la structure du pont St-Louis en 1985.

Le pont Larocque est soumis à des restrictions de charge depuis quatre ans, et sur le pont St-Louis la circulation est réduite à une seule voie en alternance avec une limite de charge de 28 tonnes.



vers Ormstown

Cette situation n'est pas sans entraver les déplacements interrives des camions qui selon leur charge sont obligés d'effectuer soit un détour d'une vingtaine de kilomètres en empruntant le pont St-Louis (avec à cet endroit une attente due à la circulation en sens unique alterné) soit un détour encore plus long s'ils ne peuvent utiliser ce pont. On estime qu'il y a environ 200 à 300 camions par jour qui seront ainsi détournés.

L'été passé, Hydro-Québec a amorcé des travaux de réfection estimés à plus de 135 000 000 \$, et qui devait durer jusqu'à la fin de 1992. Ils sont actuellement arrêtés. Pour le pont ferroviaire, le montant nécessaire était estimé à 70 000 000 \$. Ces derniers travaux étaient inévitables, puisque le pont ferroviaire ne pouvait de toute façon être refait en hauteur.

### 3.0 ETAT DE LA CIRCULATION

Le tableau 1 montre l'évolution des débits de circulation sur le pont Larocque, d'après le "diagramme d'écoulement de la circulation sur les routes du Québec" (sauf pour les débits de 1990 qui proviennent du rapport "Données de circulation moyenne, 1990, MTQ"). On constate une augmentation régulière, sauf pour l'année 1982, année où la circulation avait diminué sur toutes les routes du Québec.

Tableau 1

#### Débits sur le pont Larocque

	1976	1979	1982	1985	1986	1988	1990
DJMA	8050	8210	7470	9995	9325	9710	10990
DJME	8770	9360	8520	11400	11600	12070	13050

Le taux annuel d'augmentation pour les cinq dernières années recensées est de 2%. Par contre, sur les routes de la région environnante, le taux d'augmentation est un peu plus élevé.

Un comptage de douze heures fait sur la route 132-201 près du pont Larocque (voir carte) le mardi 14 août 1990 nous a permis d'estimer les débits journaliers moyens annuels (DJMA) de 1990. (Les résultats du comptage ainsi que le calcul du DJMA sont présentés en annexe) Le pont Larocque supporte un DJMA d'environ 11 000 véhicules.

La capacité du pont (voir tableau 2) est estimée à 2429 véhicules/heure. Cependant ce chiffre ne tient pas compte de l'interruption de la circulation et des retards causés par le passage des bateaux.

Comme il y a environ une moyenne de 20 bateaux par jour qui interrompent la circulation environ 10 minutes à chaque passage, nous avons pris comme hypothèse qu'ils doivent circuler principalement de jour, pendant les heures où il y a le plus de trafic soit entre 7 heures et 19 heures, et donc qu'il y avait un retard d'environ 15 minutes par heure dans ces douze heures.

Ceci affecte donc la capacité, en la réduisant de 25 % (15 minutes sur 60). Donc, la capacité du pont est maintenant estimée à 1820 véh./heure. (Celle-ci est déterminée à partir du tableau 2.  $2429 \times 0,75 = 1820$ )

Les méthodes usuelles de calcul de niveau de service ne peuvent s'appliquer lorsque le pont est fermé 25 % de l'heure de pointe. Cependant en se basant sur les principes qui sous-tendent l'analyse des niveaux de service (évaluation des retards à l'utilisateur), on peut affirmer que le niveau de service offert est "F" (c'est-à-dire qu'il correspond à un état de congestion important), puisque le retard moyen par véhicule se situe à près de 3,7 minutes à l'heure de pointe, soit près de quatre fois le retard au début du niveau de service "F" à une intersection avec feux de circulation. Il suffit de penser à des attentes pouvant dépasser facilement 10 minutes lors du passage d'un bateau.

Notons que pour les aménagements à circulation non continue, le niveau de service "F" et la capacité ne sont pas synonymes. En effet, le niveau de service est une appréciation des retards, tandis que la capacité exprime la quantité maximale de véhicules qui peuvent passer par unité de temps.

Si, afin de faire des prévisions pour les années futures, on applique un pourcentage d'augmentation de la circulation de 2,5 % par année, on constate que la capacité du pont actuel serait atteinte dans douze ans (à partir de 1990), et si l'on se fie plutôt à l'augmentation moyenne sur les routes du Québec pour les dix dernières années et que l'on utilise un pourcentage d'augmentation de 3,5, la capacité serait alors atteinte dans huit (8) ans (à partir de 1990).

La capacité du pont Larocque pourrait donc être atteinte vers 1998 à 2002.

## Tableau 2

### CALCUL DU NIVEAU DE SERVICE POUR DE LONGS SEGMENTS DE ROUTE A 2 VOIES

ENDROIT: Pont Larocque

DATE : 1991

PERIODE: Heure de base (30 ieme heure)

I-GEOMETRIE:

Vitesse de design: 60

-----bord----- 2 pieds

% non-depassement: 100

-----accotement-----

Profil du terrain: 1

----- 24 pieds

(1 = plat, 2 = valonne, 3 = montagneux)

-----accotement-----

----- 2 pieds

Longueur du segment: -----

II-DONNEES DE CIRCULATION:

Debit total 2 sens: 1211 veh./h.

Directionalite : 55 (% sens le plus charge)

Debit calcule = debit horaire/F.P.I.

% camions: 4 % veh. rec.: 0

Debit calcule = 1346 veh./h

% autobus: 0

F.P.I. : 0.90

III-ANALYSE DU NIVEAU DE SERVICE:

NS	DS MAX.	2800	$x (v/c)_i$ TAB 8-1	$x f_d$ TAB 8-4	$x f_w$ TAB 8-5	$x f_{hv}$	pt	et TAB 8-6	pr	er TAB 8-6	pb	eb TAB 8-6
A	85	2800	0.04	0.97	0.81	0.96	0.04	2.0	0.00	2.2	0.00	1.8
B	336	2800	0.16	0.97	0.81	0.95	0.04	2.2	0.00	2.5	0.00	2.0
C	672	2800	0.32	0.97	0.81	0.95	0.04	2.2	0.00	2.5	0.00	2.0
D	1206	2800	0.57	0.97	0.81	0.96	0.04	2.0	0.00	1.6	0.00	1.6
E	2429	2800	1.00	0.97	0.93	0.96	0.04	2.0	0.00	1.6	0.00	1.6

IV-CONCLUSIONS: Ce segment fonctionne au NS E capacite = 2429 veh./h.

V-ABREVIATIONS:

NS = niveau de service

F.P.I. = facteur de pointe instantanee

$(v/c)_i$  = rapport du debit de service / capacite au niveau i

DS = debit de service maximum au niveau considere

#### 4.0 ENQUETE ORIGINE-DESTINATION

Une enquête origine-destination réalisée à l'été 1986 sur la route 132 près du pont Larocque, en direction de Valleyfield, ainsi qu'au pont Mgr Langlois et au tunnel de Melocheville nous donne un aperçu des déplacements. (Un poste d'enquête avait été prévu au pont St-Louis, mais le pont était fermé à la circulation)

L'enquête ne tient pas compte de tous les véhicules qui empruntent le pont Larocque car le trafic en provenance de la route 201 n'a pas été intercepté, le poste d'enquête étant situé juste au sud de cette route (voir carte). Le DJME au poste était estimé à 7235 véhicules. Seulement 1 % des déplacements ne se destinait pas au pont Larocque.

On peut dégager les points suivants de l'analyse des résultats de l'enquête:

Près de 70 % du trafic interrogé provient de trois municipalités, soit Ste-Barbe, Huntingdon et St-Anicet. Ces municipalités se trouvent au sud-ouest du pont Larocque.

Il y a environ 70 % des déplacements qui ayant utilisé le pont Larocque se destinent à Valleyfield. De ceux-ci, environ 86 % se destinent dans des zones situées à l'ouest du tronçon d'autoroute 30 déjà construit.

Quant aux déplacements qui quittent l'île de Valleyfield, ils se font principalement via le pont Mgr Langlois. Très peu de ceux qui entrent sur l'île par le pont Larocque empruntent le tunnel de Beauharnois. Cet itinéraire ne représente pas d'avantages; il est préférable de rester sur la rive sud du canal pour rejoindre Beauharnois.

Donc, pour le pont Larocque, en ce qui concerne les déplacements externes-internes la principale destination est Valleyfield, et pour les déplacements externes-externes, ils se font via le pont Mgr Langlois, et se destinent à Montréal, Côteau-du-Lac, Rivière-Beaudette, Dorion, Laval et l'Ontario.

Quant au pont St-Louis, la dernière enquête O-D date de 1976. A ce moment, 99 % des véhicules entrant sur l'île par ce pont se dirigeaient vers les zones situées à l'ouest du boul. Pie-XII. Le débit au pont St-Louis est estimé autour de 2000 véhicules.

Ceci nous permet de dire que la construction d'un nouveau pont sur le canal de Beauharnois favoriserait la majorité des utilisateurs s'il était construit près du pont Larocque plutôt qu'un peu plus à l'est.

## 5.0 PROPOSITION DE SOLUTION

Même si le pont Larocque est rapidement réparé, et ce de façon à ce qu'il puisse supporter des charges plus lourdes, la capacité théorique du pont en termes de véhicules/heures sera atteinte vers les années 1998-2002.

Compte tenu des délais nécessaires entre l'étude de besoins et la construction d'une route ou d'un pont, soit une dizaine d'années, il faudrait dès maintenant regarder la possibilité de construire un nouveau pont.

Afin d'éviter de nombreux désagréments aux utilisateurs, un nouveau pont devrait être construit en hauteur. Il y a quelques contraintes dont il faut tenir compte dans le choix d'un type de pont; l'eau est très profonde; en plus, il faut un dégagement vertical de 40 mètres avec un dégagement horizontal de 245 mètres pour permettre le passage des bateaux.

De plus, ce nouveau pont devrait être à quatre voies de circulation. En effet, la capacité théorique du pont sans partie levante est estimée tel qu'on a vu précédemment (voir tableau 2) à environ 2400 véhicules/heure (en 1990). Si nous appliquons un pourcentage d'augmentation annuelle de 2,5 %, la capacité serait atteinte 23 ans plus tard, soit en 2013. Avec 3,5 % d'augmentation annuelle, la capacité horaire serait atteinte en 2007. Comme un nouveau pont ne peut être construit à court terme, il faudrait le planifier à quatre voies. En effet, une infrastructure doit normalement être construite en vue de satisfaire la demande pour une vingtaine d'années après son ouverture.

La Direction des structures avait étudié la faisabilité et les coûts d'un pont au-dessus du canal de Beauharnois dans le cadre d'une étude de corridors pour l'autoroute 30. (Ce pont convenait également pour un site de franchissement situé entre le pont Saint-Louis et le pont Larocque). Ce pont représentait un ouvrage d'environ 2,21 km incluant des approches ayant des pentes de 3,5 %.

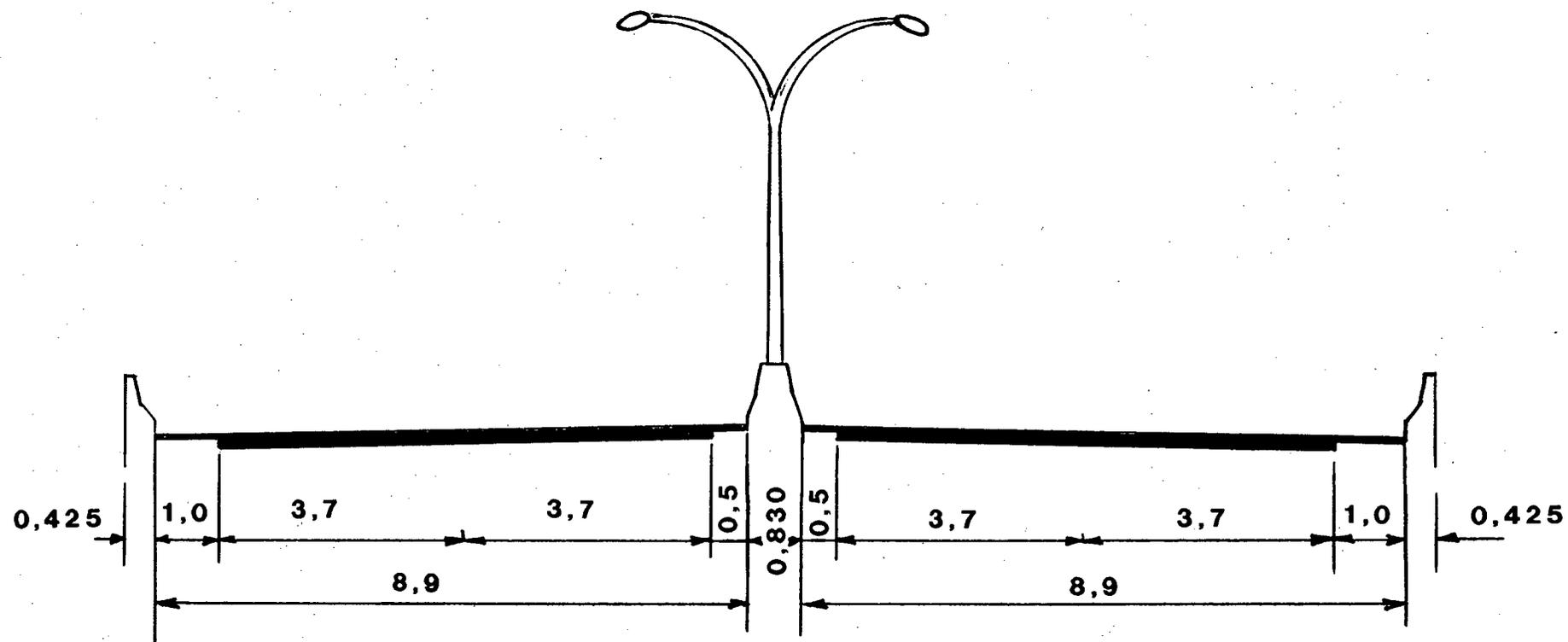
Le pont estimé alors avait les caractéristiques d'un pont d'autoroute. Dernièrement, la Division des aménagements a approfondi le concept d'un pont de moindre envergure (largeur réduite) et a évalué les coûts de ce nouveau pont incluant les approches.

Le concept ainsi développé présente un pont à quatre voies divisées de 3,7 mètres chacune, avec des accotements de 1,0 mètre. La largeur totale serait de 19,48 m. (voir le "profil en travers" à la page suivante)

Le raccordement à la route 132 existante se ferait du côté sud au niveau de l'intersection de la route 201 et du côté nord près de l'intersection du chemin des Erables (voir carte 2). Les remblais d'approche du pont exigeraient l'étagement du boul. Cadieux et l'ajout de rampes d'accès au pont pour ce chemin desservant le parc industriel. Le Ministère possède toute l'emprise nécessaire du côté nord du canal.

L'estimé sommaire de ce nouveau concept s'élève à 112 M\$ et se détaille comme suit:

Coût du pont	85 000 000
Coût des approches	5 000 000
Frais d'étude, surveillance et contingence (25 %)	22 000 000
Total	112 000 000



**PROFIL EN TRAVERS**  
**NOUVEAU PONT LAROCQUE**



Gouvernement du Québec  
 Ministère des Transports  
 Service des projets -Ouest



## 6.0 CONSIDERATIONS ENVIRONNEMENTALES

L'examen du milieu susceptible d'être affecté par un projet de pont à quatre voies dans l'axe du pont Larocque nous indique que, sur le plan environnemental, les résistances à un tel projet varieraient de faible à forte, selon l'endroit où on se situe dans la zone d'étude. Celle-ci couvre le territoire longeant l'axe de l'ancienne autoroute 30, entre les deux extrémités du projet soit d'un point situé à quelque 450 mètres au nord de la rue des Érables jusqu'à l'intersection de la route 132 avec la route 201 au sud du canal.

Du nord vers le sud, le milieu se compose, à l'ouest, de secteurs résidentiels existants ou prévus, qui pourraient être affectés par le projet sur les plans sonore et visuel. Compte tenu de la possibilité d'atténuer, le cas échéant, ce type d'impact, la résistance de ce milieu peut être considérée comme moyenne face au projet envisagé.

À l'est de l'A-30, on relève d'abord, au nord, des terrains utilisés à des fins agricoles faisant partie de la zone agricole protégée, suivis, au sud, du vaste parc industriel de la ville de Salaberry-de-Valleyfield, dont une partie seulement est occupée.

Bien que le secteur agricole soit limitrophe au projet, il n'est pas susceptible d'être affecté puisque le Ministère dans ce secteur est déjà propriétaire des emprises requises pour le projet.

Au niveau du parc industriel, on retrouve, de part et d'autre du boulevard Cadieux, de vastes bassins de résidus miniers contenant des jarosites provenant de la compagnie C.E. Zinc. située près du port de Valleyfield. Deux autres de ces bassins se trouvent à l'ouest de l'autoroute 30, à proximité des rives du canal. Les résidus miniers étant généralement considérés comme des matériaux contaminés, on peut s'attendre à ce que l'espace qu'ils occupent offre une résistance forte, et même très forte au projet, puisque certains de ces bassins

pourraient être directement touchés par le projet, notamment par les bretelles d'accès au boulevard Cadieux.

Dans un tel cas, des études fort coûteuses de caractérisation des résidus, suivies, le cas échéant, d'études de décontamination pourraient être nécessaires avant que ne puissent être obtenues les autorisations de construire.

Les autres terrains requis pour le projet de ce côté du canal sont occupés par des infrastructures de transport, voies routières et ferrées, qui devront être franchies ou relocalisées, selon le cas.

Du côté sud du canal, on est en présence d'un milieu plus naturel bien qu'il s'agisse des rives artificielles d'un canal creusé de toutes pièces. De part et d'autre de la route 132, les rives sont recouvertes par des friches ou par de la végétation arborescente, principalement des feuillus dont la résistance est moyenne.

Enfin, en ce qui a trait au milieu aquatique, l'information dont nous disposons actuellement ne fait ressortir aucun élément problématique particulier.

Notons également qu'au sud-ouest du secteur à l'étude, dans la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield, existe un aéroport dont la résistance en regard des trajets aériens par rapport à l'élévation de la structure serait à évaluer.

Nous retenons donc, en conclusion, que ce sont principalement les bassins de résidus miniers, situés de part et d'autre de l'actuelle autoroute 30, qui offrent le plus de résistance au projet, certains de ces bassins pouvant être directement touchés, notamment ceux au nord du boulevard Cadieux. Dans une plus faible mesure, les zones résidentielles limitrophes aux approches de l'infrastructure projetée à quatre voies constituent des zones sensibles en ce qui a trait aux aspects sonore et visuel.

Notons, en terminant, qu'un tel projet serait soumis aux procédures d'évaluation des impacts, tant provinciale que fédérale.

## 7.0 CONCLUSION

Les liens interrives de la partie ouest du canal de Beauharnois laissent à désirer. La circulation est souvent interrompue par le passage des bateaux. Il n'y a qu'une seule voie de circulation au pont St-Louis et les camions sont soumis à des restrictions de charge au pont Larocque.

Ce dernier supporte un DJMA d'environ 12 000 véhicules et sa capacité (véh./heure) sera atteinte dans quelques années.

Compte tenu des délais nécessaires pour la construction d'une infrastructure, il faut dès maintenant penser à une solution.

L'enquête origine-destination démontre que le besoin d'un lien est nettement situé à l'ouest de l'île et les prévisions de circulation justifient un pont à quatre voies.

Un estimé sommaire pour un pont à quatre voies, qui se raccorderait dans l'axe de la route 132, fixe le coût pour le pont seulement à 85 M\$ et le coût total avec les approches et les frais d'étude, de surveillance et de contingence serait de 112 M\$.

Ce projet serait soumis aux procédures d'évaluation des impacts provinciale et fédérale.

Une brève évaluation environnementale laisse entrevoir une zone de "résistane forte" à cause de résidus miniers, ce qui nécessitera des études de caractérisation des rédidus, et peut-être des études de décontamination.

## ANNEXE

### CALCUL DU DJMA

Le calcul se base sur les données de la station permanente de comptage 0132 052, à St-Timothée à 6,1 km à l'ouest du pont de Melocheville, provenant du recensement de la circulation sur les routes du Québec.

Les facteurs obtenus sont les suivants.

facteur 12 h/24 h pour un jour ouvrable= 76.49 %

facteur (mardi du mois d'août)= 111.7 %

facteur d'expansion du DJMA=  $\frac{1}{.7649} \times 1,17 = 1.17$

DJMA = 9495 véh. x 1.17 = 11,109

DATE: 90-09-07

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
SERVICE DES PROJETS-QUÉBEC  
DIVISION DE LA CIRCULATION

ETUDE NUMERO: 530-90/08/14

ETUDE DES INTERSECTIONS

VEHICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

ENDROIT : VALLEYFIELD BEAUHARNOIS INTERSECTION NORD : CHEMIN LAROQUE  
DUREE DU COMPTAGE : 4 HEURES SUD : CHEMIN LAROQUE  
COND. ATMOSPHERIQUES : MARDI LE 90/08/14 ENSOLEILLE EST : AUTORUTE 30  
MARDI LE 90/08/14 NUAGEUX OUEST :

HEURE	* N O R D *			S U D			* E S T *			O U E S T *			GR. TOTAL	POUR- CENTAGE						
	CHEMIN LAROQUE			CHEMIN LAROQUE			AUTORUTE 30													
	DE	A	TOUT DROIT	GCHE	DROIT	TOTAL	GCHE	DROIT	TOTAL	GCHE	DROIT	TOTAL								
MARDI 90/08/14																				
7:00-7:15	2		58	0	60	0	75	37	112	37	0	2	39	0	0	0	0	211	5.5	X
7:15-7:30	3		66	0	69	0	83	43	126	41	0	5	46	0	0	0	0	241	6.2	X
7:30-7:45	2		73	0	75	0	108	42	150	49	0	0	49	0	0	0	0	274	7.1	X
7:45-8:00	4		87	0	91	0	92	53	145	68	0	3	71	0	0	0	0	307	7.9	X
8:00-8:15	1		78	0	79	0	98	50	148	52	0	1	53	0	0	0	0	280	7.2	X
8:15-8:30	3		42	0	45	0	68	31	99	22	0	2	31	0	0	0	0	175	4.5	X
8:30-8:45	5		38	0	43	0	41	15	56	22	0	2	24	0	0	0	0	123	3.2	X
8:45-9:00	8		28	0	36	0	105	70	175	43	0	3	46	0	0	0	0	257	6.7	X
MARDI 90/08/14																				
16:00-16:15	7		88	0	95	0	47	42	89	69	0	0	69	0	0	0	0	253	6.5	X
16:15-16:30	0		95	0	95	0	57	46	103	22	0	4	26	0	0	0	0	224	5.8	X
16:30-16:45	3		83	0	86	0	46	43	89	77	0	3	80	0	0	0	0	255	6.6	X
16:45-17:00	3		112	0	115	0	40	59	99	53	0	2	55	0	0	0	0	269	7.0	X
17:00-17:15	5		134	0	139	0	43	19	62	49	0	6	55	0	0	0	0	256	6.6	X
17:15-17:30	1		106	0	107	0	56	51	107	54	0	0	54	0	0	0	0	278	7.2	X
17:30-17:45	1		112	0	113	0	48	48	96	58	0	2	60	0	0	0	0	269	7.0	X
17:45-18:00	1		61	0	62	0	49	34	83	45	0	1	46	0	0	0	0	191	4.9	X
TOTAL :	49		1261	0	1310	0	1066	683	1749	768	0	36	804	0	0	0	0	3863	100.0	X
POUR- CENTAGE :	3.7%		96.3%	0.0%	100.0%	0.0%	60.9%	39.1%	100.0%	95.5%	0.0%	4.5%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			
STATIONS MATRESSES:			0		0		0		0			0		0				0		

DATE: 90-09-07

MINISTERE DES TRANSPORTS

ETUDE NUMERO : 531-90/08/14

ENDROIT : VALLEYFIELD BEAUPARNDIS

VEICULES PASSAGERS ET COMMERCIAUX

INTERSECTION NORD : CHEMIN LAROQUE

SUD : CHEMIN LAROQUE

TOTAL : 7:00 @ 13:00  
13:00 @ 19:00 HEURES

OUEST :

EST : AUTOROUTE 30

NORD : CHEMIN LAROQUE

\* 5812 \*

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 1.4%

\* 3193 \* \* 2619 \*

N: 91.8 %  
E: 8.2 %  
O: 0.0 %

\* 0 \* 2524 \* 95 \*

N: 4.4 %

S: 95.6 %

O: 0.0 %

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 3.6%

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 0.0%

OUEST \* 0 \*\*\*

\* 2158 \*\*

\*\*\* 4397 \*

EST

\* 262 \*

\* 0 \* 2239 \*\*

\* 1977 \*

AUTOROUTE 30

N: 0.0 %  
S: 0.0 %  
E: 0.0 %

\* 0 \* 2931 \* 2063 \*

N: 56.1 %

E: 43.9 %

O: 0.0 %

\* 4994 \*

\* 4501 \*

SERVICE DES PROJETS-QUEBEC

DIVISION DE LA CIRCULATION

DATE DES RELEVES :

90/08/14 AM MARDI

90/08/14 PM MARDI

JMA = 0

JME = 0

JMH = 0

COMMERCIAL : 2.1%

\* 9495 \*

S U D : CHEMIN LAROQUE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 050 694