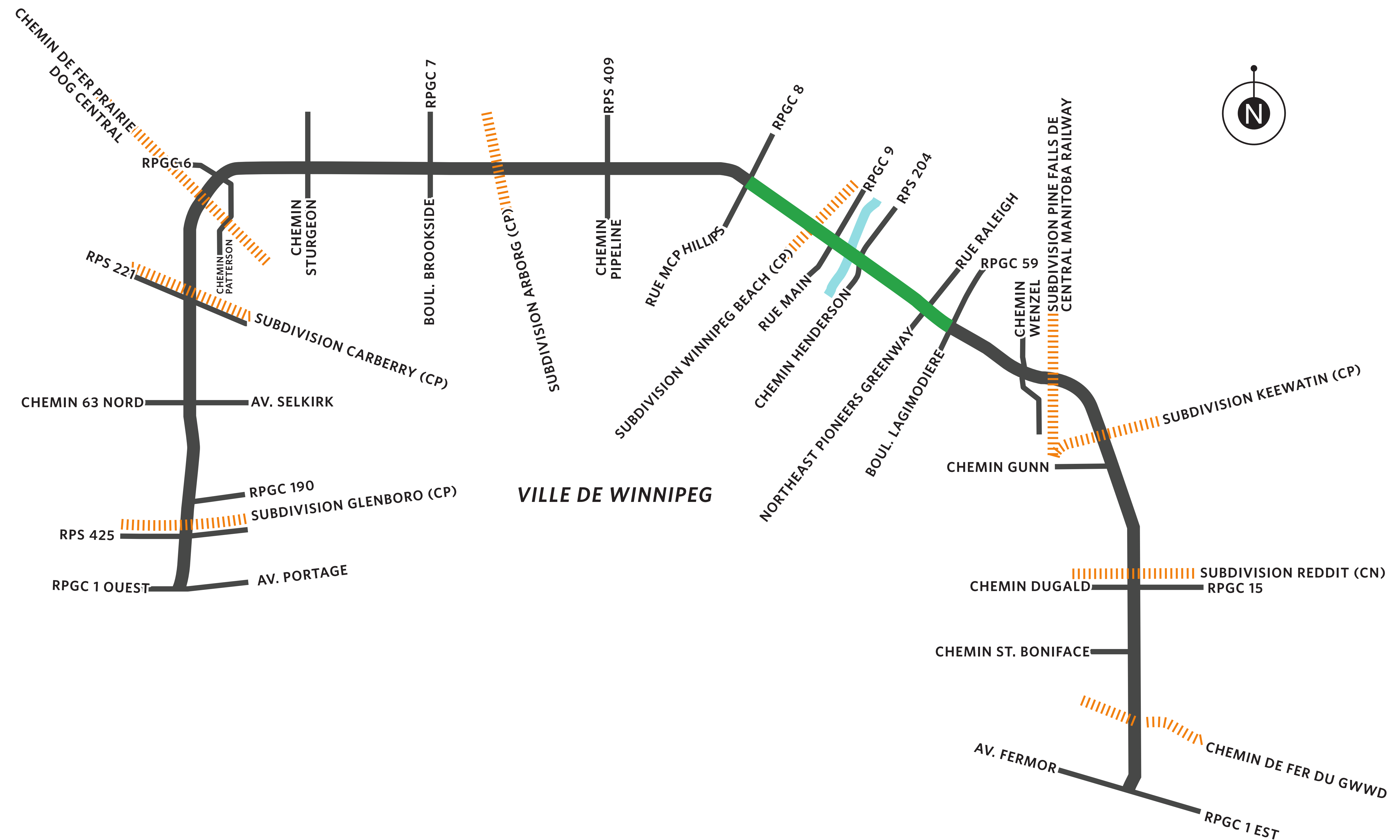


De la RPGC 8 (rue McPhillips) jusqu'à la RPGC 59 (boulevard Lagimodière)

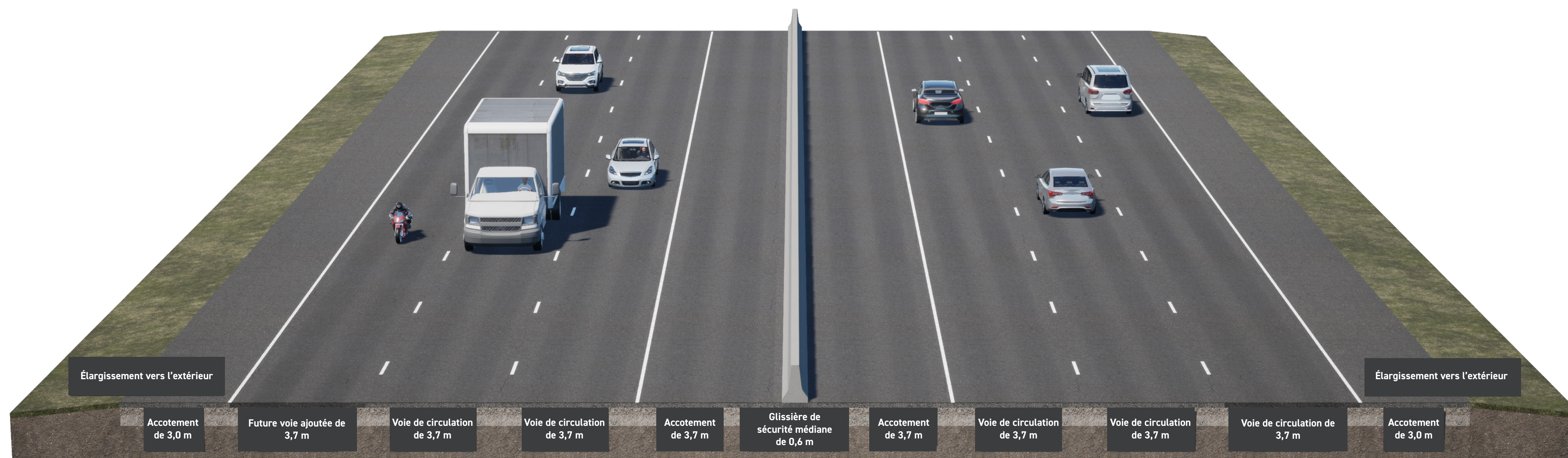
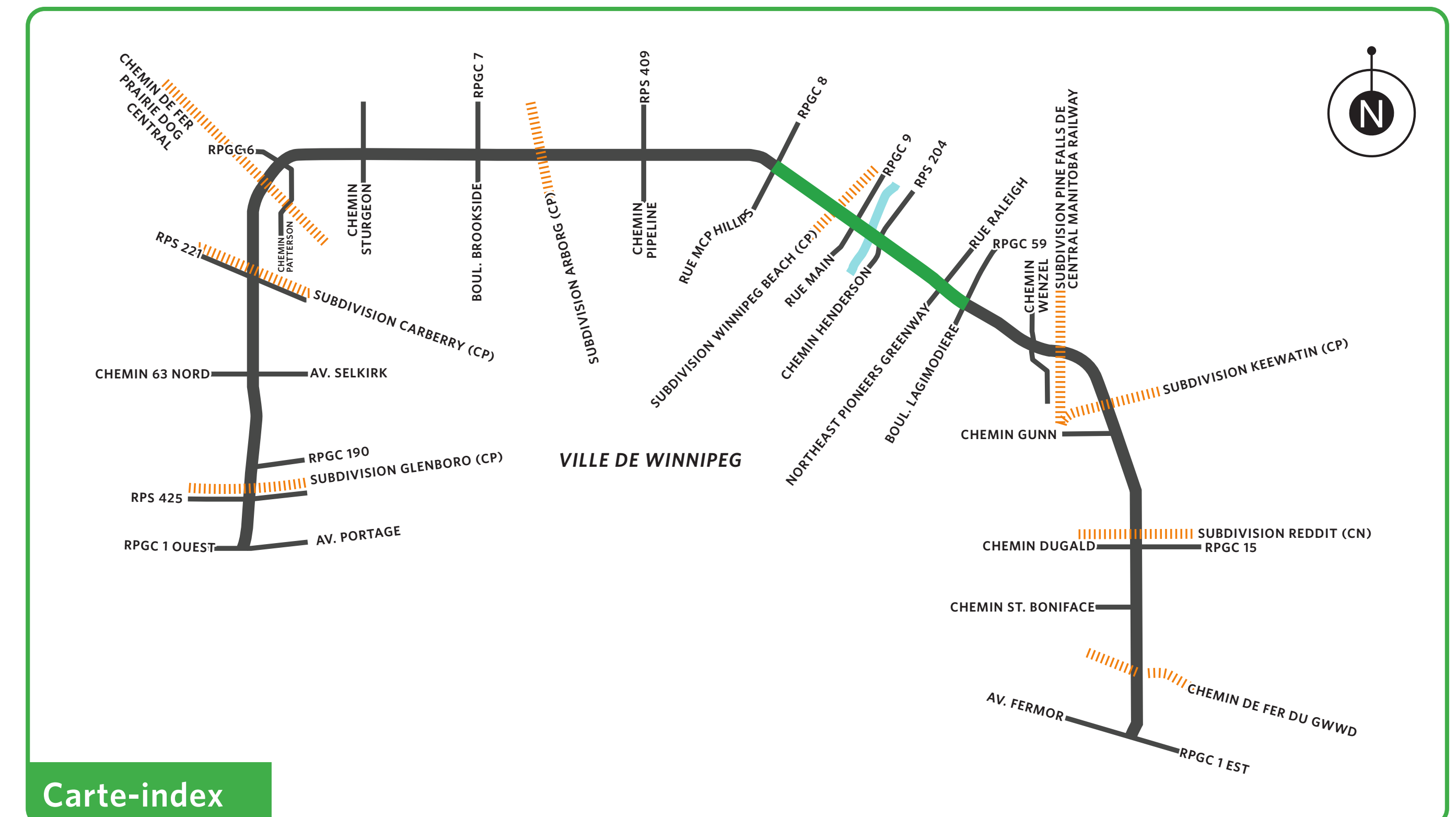


Tracé de la RPGC 101

Étude de conception de la route provinciale à grande circulation – Route périphérique Nord (RPGC 101)

De la RPGC 8 (rue McPhillips) jusqu'à la RPGC 59 (boulevard Lagimodiere)

Section de route express avec glissière de sécurité médiane et voies de desserte au besoin (sur le tracé existant).



RPGC 101 en direction ouest

RPGC 101 en direction est






Section transversale de la RPGC 101 typique à six voies

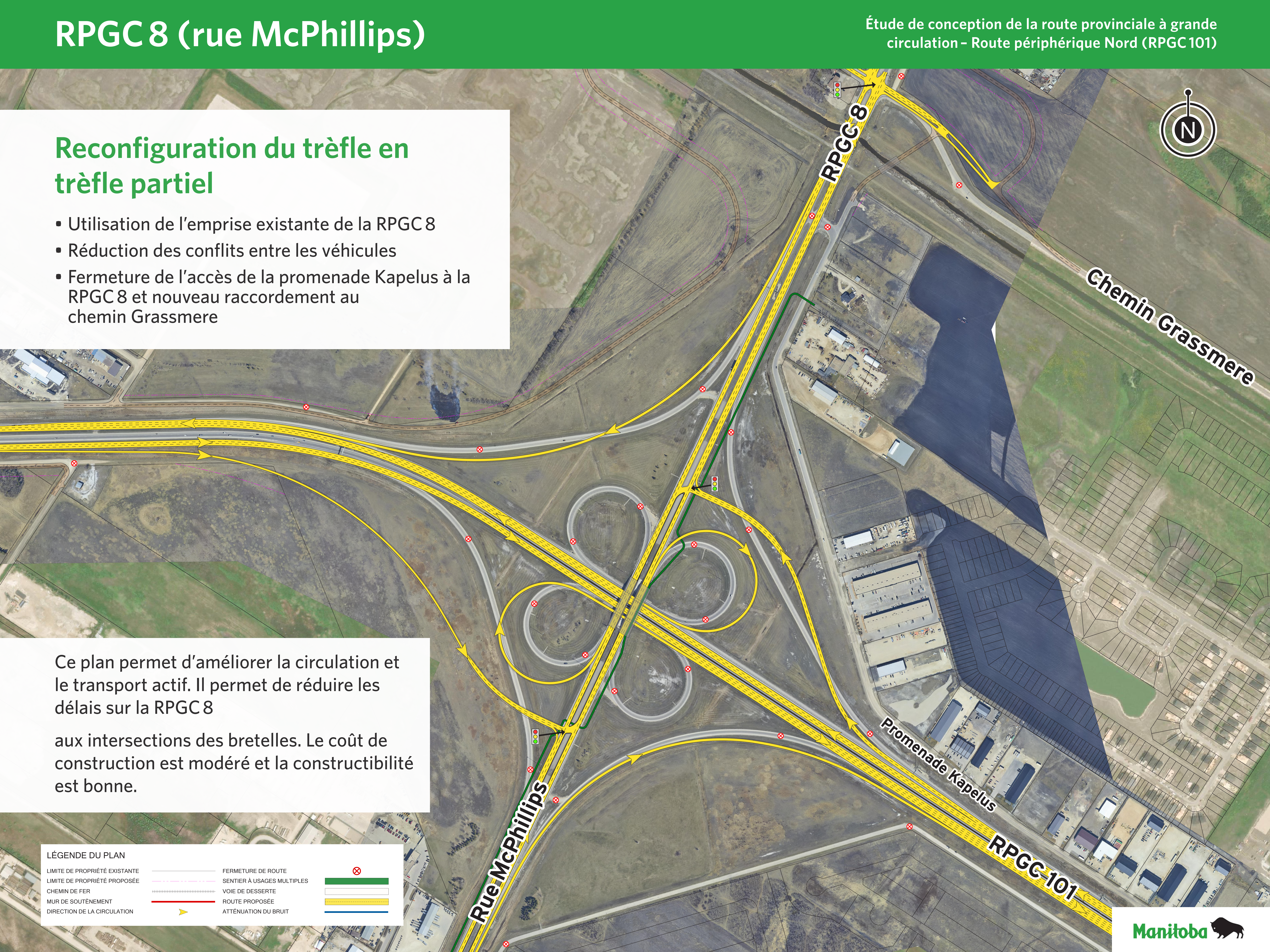
Reconfiguration du trèfle en trèfle partiel

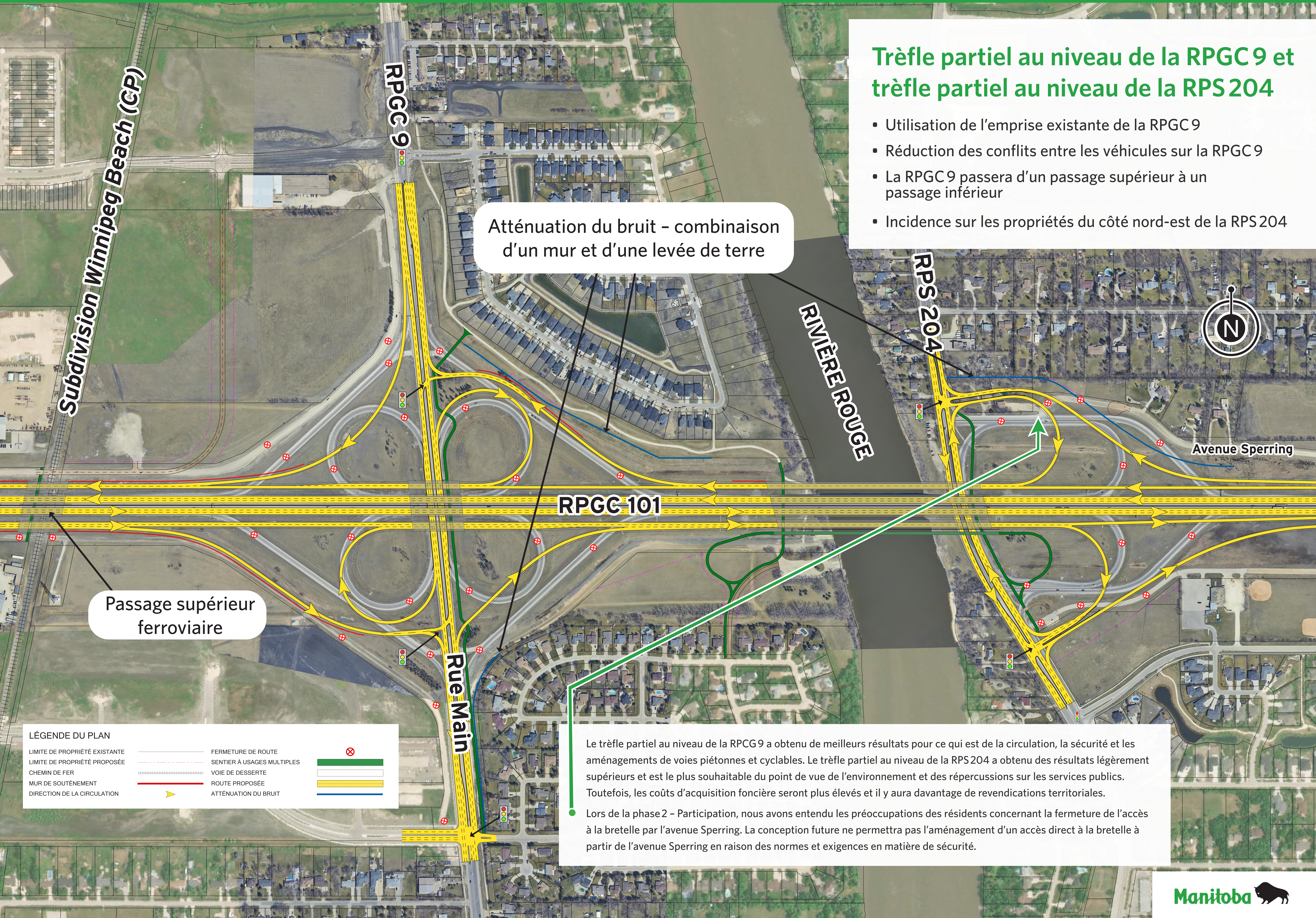
- Utilisation de l’emprise existante de la RPGC 8
- Réduction des conflits entre les véhicules
- Fermeture de l’accès de la promenade Kapelus à la RPGC 8 et nouveau raccordement au chemin Grassmere

Ce plan permet d’améliorer la circulation et le transport actif. Il permet de réduire les délais sur la RPGC 8

aux intersections des bretelles. Le coût de construction est modéré et la constructibilité est bonne.

LÉGENDE DU PLAN		
LIMITE DE PROPRIÉTÉ EXISTANTE	FERMETURE DE ROUTE	
LIMITE DE PROPRIÉTÉ PROPOSÉE	SENTIER À USAGES MULTIPLES	
CHEMIN DE FER	VOIE DE DESSERTE	
MUR DE SOUTÈNEMENT	ROUTE PROPOSÉE	
DIRECTION DE LA CIRCULATION	ATTÉNUATION DU BRUIT	





Trèfle partiel au niveau de la RPGC 9 et trèfle partiel au niveau de la RPS 204

- Utilisation de l’emprise existante de la RPGC 9
- Réduction des conflits entre les véhicules sur la RPGC 9
- La RPGC 9 passera d’un passage supérieur à un passage inférieur
- Incidence sur les propriétés du côté nord-est de la RPS 204

Atténuation du bruit – combinaison d’un mur et d’une levée de terre

Passage supérieur ferroviaire

LÉGENDE DU PLAN

LIMITE DE PROPRIÉTÉ EXISTANTE

LIMITE DE PROPRIÉTÉ PROPOSÉE

CHEMIN DE FER

MUR DE SOUTÈNEMENT

DIRECTION DE LA CIRCULATION

FERMETURE DE ROUTE

SENTIER À USAGES MULTIPLES

VOIE DE DESSERTE

ROUTE PROPOSÉE

ATTÉNUATION DU BRUIT

Le trèfle partiel au niveau de la RPGC 9 a obtenu de meilleurs résultats pour ce qui est de la circulation, la sécurité et les aménagements de voies piétonnes et cyclables. Le trèfle partiel au niveau de la RPS 204 a obtenu des résultats légèrement supérieurs et est le plus souhaitable du point de vue de l’environnement et des répercussions sur les services publics. Toutefois, les coûts d’acquisition foncière seront plus élevés et il y aura davantage de revendications territoriales.

Lors de la phase 2 – Participation, nous avons entendu les préoccupations des résidents concernant la fermeture de l’accès à la bretelle par l’avenue Sperring. La conception future ne permettra pas l’aménagement d’un accès direct à la bretelle à partir de l’avenue Sperring en raison des normes et exigences en matière de sécurité.