
CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15

PRÉSENTATION DU PROJET

DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des inventaires et du Plan

Février 2002

**CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30
DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15**

PRÉSENTATION DU PROJET

**DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des inventaires et du Plan**

Février 2002

TABLE DES MATIÈRES

Présentation du projet	3
Acétate 1 : Projet A-30.....	3
Acétate 2 : Plan de présentation.....	3
Contexte justification	3
Acétate 3 : Chronologie A-30.....	3
Acétate 4 : Large consensus	4
Contexte des problématiques.....	4
Acétate 5 : Les problématiques	4
Acétate 6 : Photo conflit d'usage	5
Acétate 7 : Photo piéton	5
Acétate 8 : Les accidents.....	5
Acétate 9 : Photo congestion	5
Acétate 10 : Mouvements laborieux	5
Acétate 11 : Graphique population MRC et débit	6
Acétate 12 : Carte économie	6
Description du projet.....	7
Acétate 13 : Carte d'ensemble du projet	7
Acétate 14 : Autoroute en dépression	7
Acétate 15 : Section-type.....	7
Acétate 16 : Autoroute en élévation.....	7
Acétate 17 : Tracé agrandi « est ».....	7
Acétate 18 : Tracé agrandi « ouest ».....	8
Démarche et choix du tracé.....	8
Acétate 19 : La démarche.....	8
Acétate 20 : Concept autoroute	8
Acétate 21 : Deux options de tracé.....	9
Option sud impacts.....	9
Acétate 22 : Impact milieu humain.....	9
Acétate 23 : Impact milieu résidentiel	9
Acétate 24 : Impact agricole	9
Acétate 25 : Option nord.....	10
Répercussions du projet et mesures d'atténuation	10
Acétate 26 : Option nord amélioration	10
Acétate 27 : Bruit routier	11
Acétate 28 : Amélioration de la sécurité	11
Acétate 29 : Impacts du chantier	12
Coûts et échéanciers.....	12
Acétate 30 : Coûts	12
Acétate 31 : Réalisation	12
Conclusion	13
Acétate 32 : Conclusion	13
Acétate 33 : Concept MRC	13
Annexe	15

Présentation du projet

Acétate 1 : Projet A-30

Madame la présidente, mesdames et messieurs, bonsoir!

Je vais débiter la présentation sans plus de préambule, puisque le temps nous est compté et qu'au cours des séances de l'audience qui commence ce soir, nous aurons l'occasion de préciser différents aspects du projet.

Acétate 2 : Plan de présentation

La présentation compte 5 volets :

- La justification et les problématiques auxquelles le projet veut répondre.
- Évidemment, une description du projet, donc la géométrie des voies de circulation à mettre en place.
- La démarche qui a conduit au concept et au tracé retenus.
- Les répercussions et les mesures d'atténuation prévues.
- Finalement, les coûts et les modalités de réalisation.

CONTEXTE JUSTIFICATION

Acétate 3 : Chronologie A-30

En 1975, l'A-30 reliait Sorel à Saint-Bruno. Par la suite, d'autres tronçons étaient construits :

- Saint-Hubert en 1982
- Sainte-Catherine à Châteauguay en 1992
- Brossard et La Prairie en 1995-1996

Finalement, le projet du parachèvement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion a fait l'objet d'un décret gouvernemental de réalisation en 1999.

Le projet dont on parle ce soir s'inscrit donc dans cette continuité.

Il vise ce chaînon manquant de l'autoroute 30 d'environ 7 km, pour compléter l'ensemble de ce lien économique et social primordial pour la Montérégie.

Acétate 4 : Large consensus

En matière de transport en Montérégie, il s'agit du principal besoin, tel qu'en témoigne un large consensus, exprimé à maintes occasions :

- Les nombreux mémoires d'appui, lors de l'examen environnemental du tronçon entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion en 1997.
- Le Plan de gestion des déplacements de Montréal (PGDM) qui en fait l'une de ses priorités.
- Le diagnostic du Plan de transport de la Montérégie qui en fait son premier objectif.
- L'A-30, projet évoqué par un bon nombre de panélistes lors des séances de la Commission Nicolet à l'été 2001.
- L'A-30, projet prioritaire, dans le plan stratégique du Conseil régional de développement de la Montérégie.

CONTEXTE DES PROBLÉMATIQUES

Acétate 5 : Les problématiques

Le projet vise à répondre simultanément à plusieurs problématiques :

- Conflit d'usage entre le trafic local et le trafic de transit, au détriment de l'ensemble des usagers.
- Difficultés pour la traverse des piétons.
- Accidents.
- Congestion.
- L'environnement de la route 132 qui rend les mouvements de circulation laborieux.
- Croissance démographique de la MRC et conséquemment l'augmentation prévisible du débit de circulation sur la route 132.
- Finalement, l'accessibilité aux régions et aux marchés extérieurs pour l'ensemble des agents économiques, tant à l'échelle locale que nationale.

Voyons à présent quelques illustrations de ces problématiques

Acétate 6 : Photo conflit d'usage

Au niveau des municipalités riveraines de la route 132, le projet permet de séparer le trafic local du trafic de transit.

Donc, en évitant les conflits entre ces catégories d'usagers, on améliore le bilan de sécurité routière et on facilite le déplacement des personnes et des marchandises.

Acétate 7 : Photo piéton

L'environnement de la route 132 pose déjà des problèmes de sécurité routière pour les usagers, y inclus les piétons.

Acétate 8 : Les accidents

D'ailleurs, entre 1996 et 2000, 1 577 accidents ont été dénombrés sur ce court tronçon (5 ans).

On le voit sur la carte, beaucoup d'accidents se concentrent aux diverses intersections à niveau.

Ce lourd bilan de sécurité routière se traduit malheureusement, aussi, par des coûts sociaux élevés.

Acétate 9 : Photo congestion

Quiconque circule quotidiennement sur la route 132 le constate : les problèmes de congestion y sont récurrents.

Cette congestion affecte tout le monde, tant ceux qui résident dans le secteur que ceux qui le traversent.

Cette congestion affecte aussi tous les types de déplacement et d'activité : le travail, les loisirs et le magasinage.

Acétate 10 : Mouvements laborieux

Ces problèmes d'accidents et de congestion ne sont pas étonnants quand on regarde les caractéristiques de la route. Quatre exemples :

- Premièrement, la traverse d'une voie ferrée qui complique les mouvements de la circulation même en l'absence de passage de trains, comme l'arrêt obligatoire des autobus.
- Deuxièmement, le grand nombre d'intersections avec les rues transversales, alors que les principales sont dotées de feux de circulation.
- Troisièmement, sa voie de refuge pour virage à gauche, tant pour les usagers provenant de l'est que de l'ouest, donc cette voie utilisée à contre sens.
- Quatrièmement, la multitude d'accès aux propriétés riveraines.

Acétate 11 : Graphique population MRC et débit

Maintenant, si on se projète en 2016, la population de la MRC de Roussillon devrait s'être accrue de 33 000 personnes.

Conséquemment, le débit quotidien de circulation de 42 000 véhicules constaté ces dernières années, atteindrait près de 72 000 véhicules d'ici 2016 sur la route 132.

Or, dès à présent, la capacité de la route 132 ne permet pas d'assurer une fluidité adéquate de la circulation. Le statu quo est donc impensable à ce jour.

À l'horizon 2016, la situation serait intolérable, compte tenu de l'évolution du trafic.

Acétate 12 : Carte économie

Changeons maintenant d'échelle d'analyse pour regarder la problématique aux niveaux régional et national.

À ces niveaux-là, la problématique est de permettre que le réseau autoroutier puisse répondre aux changements qu'a connus l'économie.

Ces changements se traduisent notamment par une importance accrue du commerce extérieur pour l'ensemble du Québec et tout particulièrement pour la Montérégie.

Or, le parachèvement de l'autoroute 30 réunira différentes autoroutes montérégiennes en un réseau, au-delà de leur unique point d'interconnexion souvent congestionné et situé sur l'île de Montréal.

L'autoroute 30 améliorera donc l'accès aux marchés de l'Ontario et des États-Unis pour l'ensemble des entreprises québécoises, par exemple pour passer de l'autoroute 20 est vers l'autoroute 20 ouest.

DESCRIPTION DU PROJET

Acétate 13 : Carte d'ensemble du projet

Voyons maintenant la description du projet.

Il s'agit du tronçon manquant d'environ 7 km entre les autoroutes existantes, 15 et 30 à Candiac jusqu'à l'extrémité de l'autoroute 30 à Sainte-Catherine.

Dans l'axe de la route 132, le projet traverse les municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine.

Le projet consiste en la mise en place de nouvelles voies autoroutières au centre de l'emprise que le ministère des Transports possède. Il s'agit de deux voies par direction, sauf pour la section de 2 km la plus à l'est qui en comptera trois.

Acétate 14 : Autoroute en dépression

Sur la majeure partie du parcours, ces voies sont en dépression comme on peut le constater sur cette illustration aux abords de la rue Brébeuf.

Acétate 15 : Section-type

Une section-type nous renseigne aussi sur la géométrie.

On voit donc qu'en plus des voies autoroutières, deux voies de service unidirectionnelles, comme on les retrouve sur l'actuelle route 132, seront localisées au niveau du sol, de part et d'autre des voies autoroutières.

Acétate 16 : Autoroute en élévation

Seule exception à ce profil abaissé, le passage au-dessus des rivières Saint-Pierre et Saint-Régis. Donc l'autoroute passera au-dessus des rues Saint-Pierre et des Écluses.

Acétate 17 : Tracé agrandi « est »

Dans la partie est, les traverses étagées pour les rues sont situées aux points suivants :

- Carroussel (projetée à Candiac)
- Saint-François-Xavier
- Georges-Gagné

Acétate 18 : Tracé agrandi « ouest »

Dans la partie ouest :

- Saint-Pierre/des Écluses
- Brébeuf/du Portage
- Monchamp/Centrale
- Léo

DÉMARCHE ET CHOIX DU TRACÉ

Acétate 19 : La démarche

Outre le dépôt de l'étude d'impact en 1998, beaucoup de ressources ont été consenties pour bonifier la solution initialement préconisée par le Ministère à la demande du Comité intermunicipal.

- Déjà, en 1997, le Ministère conviait les élus et le personnel technique des municipalités riveraines à des rencontres. Ainsi, ces derniers ont eu l'occasion de suivre et de participer à l'évolution du dossier au tout début.
- En 1998, des rencontres d'information avaient lieu avec des ministères et organismes concernés (UPA, MAMM, MAPAQ), de même deux présentations publiques regroupant 240 citoyens.
- Entre 1998 et 2001, plus de 15 rencontres de travail avec les municipalités ont permis de bonifier :
 - La localisation des accès autoroutiers et des traverses pour les rues locales.
 - L'abaissement des voies autoroutières, comme mesure d'atténuation du bruit routier et pour permettre une intégration plus harmonieuse dans le milieu traversé.
 - Une modification de l'autoroute existante à Sainte-Catherine de manière à éviter des expropriations.

Acétate 20 : Concept autoroute

La construction d'une autoroute, ça génère des impacts, ça nuit à certaines activités spécifiques, mais ça comporte aussi des avantages collectifs.

Le concept d'une autoroute en milieu urbain peut susciter certaines résistances, particulièrement de nos jours.

Toutefois, dans la situation présente, c'est le concept que privilégie aussi le Comité intermunicipal formé des élus et de leur personnel technique.

Les bonifications du projet qui ont découlées des discussions avec nos partenaires, mais aussi les nouvelles données disponibles, nous ont amené à actualiser divers volets de l'étude d'impact déposée en 1998 :

- **La circulation**
- **Le bruit routier**
- **La pollution de l'air**
- **Les impacts visuels**

Acétate 21 : Deux options de tracé

Deux options de tracé ont été analysées dans l'étude d'impact. L'une au nord, dans le corridor commercial de la route 132. L'autre au sud des quartiers résidentiels de Saint-Constant, en zone agricole.

C'est sur la base de cette étude, donc en comparant les impacts relatifs des deux tracés par rapport à différentes dimensions de l'environnement, que le tracé retenu passe dans l'axe de l'actuelle route 132.

Avant d'aborder les répercussions du projet, regardons très rapidement quelques conséquences qu'auraient eu le tracé au sud.

OPTION SUD IMPACTS

Acétate 22 : Impact milieu humain

Le tracé sud aurait amené l'expropriation d'une centaine d'hectares, affectant certes le territoire et les activités agricoles, mais aussi des activités industrielles et quelques résidences.

Acétate 23 : Impact milieu résidentiel

Le tracé sud c'est aussi une toute nouvelle infrastructure dans un milieu paisible, non loin des quartiers résidentiels existants ou en développement de Saint-Constant.

Acétate 24 : Impact agricole

Certaines entreprises agricoles verraient une perte de leurs revenus ou même de leurs actifs découlant de l'expropriation.

Il faut aussi noter l'isolement d'un bassin d'excellentes terres agricoles d'environ 440 hectares, entre l'autoroute et les zones urbanisées de Saint-Constant.

Le tracé sud offre par contre certains avantages, notamment quant aux répercussions du chantier de construction sur les habitudes des usagers et des riverains de la route 132.

Acétate 25 : Option nord

Pour l'option nord, le tracé retenu, vous vous en doutez bien, les composantes naturelle et agricole de l'environnement ne posent guère de problème :

- ...on est dans un milieu urbanisé;
- de plus, comme le Ministère est propriétaire d'une emprise depuis 30 ans;
- il y aura très peu d'expropriation, mis à part une résidence, possiblement un commerce et quelques bandes de terrain ça et là le long du tracé.

De fait, les activités dans l'axe de la route 132 se sont développées en attente de ce projet.

Les commerces se sont construits en bordure de l'emprise, donc souvent fort loin des voies actuelles de circulation.

RÉPERCUSSIONS DU PROJET ET MESURES D'ATTÉNUATION

Acétate 26 : Option nord amélioration

Le projet permet d'améliorer l'organisation spatiale d'un corridor déstructuré :

- En consacrant une vocation définie aux vastes terrains vagues qui nous appartiennent.
- En favorisant une meilleure organisation du réseau routier :
 - réseau local : hiérarchisation des rues locales et réduction du trafic sur les rues résidentielles qui servent souvent d'exutoires à la route 132;
 - réseau supérieur : l'efficience du réseau puisque le tracé est dans l'axe du pont Honoré-Mercier, et est conséquent à l'autoroute 30 existante à Candiac.
- Également le projet permet des rues transversales maintenant dédiées, qui offriront à la population locale de joindre de manière plus sécuritaire les quartiers situés de part et d'autre de la route 132.

- Finalement, une meilleure desserte des pôles générateurs de déplacements situés dans la partie nord du territoire, qu'il s'agisse du port de Sainte-Catherine, des parcs industriels et des commerces.

Acétate 27 : Bruit routier

Autre préoccupation importante pour tous, le bruit routier.

Il faut d'abord se rendre compte que le niveau de bruit ressenti par les résidants n'est pas une donnée statique. Le bruit perçu est notamment modifié par les variations du débit de circulation.

Dans le cas de la route 132, le débit routier continuera d'augmenter au fil des années, donc le climat sonore continuera de se détériorer.

Le nombre de résidences bénéficiant d'un climat acceptable diminue alors que le nombre augmente pour les résidences où le climat est perturbé.

Le projet permettra de maintenir le climat sonore à son niveau des années actuelles, et ce en dépit de l'augmentation des débits de circulation.

À cause de deux mesures :

- d'abord, parce que les voies autoroutières seront en dépression par rapport à l'actuelle route 132;
- et par la mise en place d'écrans antibruit aux endroits appropriés.

Acétate 28 : Amélioration de la sécurité

Le projet aura aussi des répercussions positives en matière de sécurité routière qui se traduiront par une réduction prévisible de près de 40 % des accidents. Différents éléments permettront d'atteindre ces résultats :

- meilleure séparation entre le trafic local et le trafic de transit;
- étagement des intersections;
- un accès plus sécuritaire aux propriétés riveraines à partir de véritables voies locales où la vitesse sera de 50 km/h, contrairement à la situation actuelle un peu chaotique;
- une géométrie qui permet d'améliorer la perception de la route, tant pour la sécurité des piétons que pour le confort des usagers;

- séparation des voies en contre-sens;
- finalement, un aménagement qui permet de passer sous la voie ferrée près de la rue Saint-François-Xavier.

Acétate 29 : Impacts du chantier

Les principales répercussions négatives du projet découleront des travaux de construction, et de ce fait, elles seront temporaires.

- Baisse du niveau de service pendant le chantier, notamment à cause de la circulation des camions et de la machinerie.
- Bruit du chantier (heures normales).
- Poussières (abat-poussière).

COÛTS ET ÉCHÉANCIERS

Acétate 30 : Coûts

Passons maintenant à la question du coût et de l'échéancier.

- Le coût total du projet, qui tient compte de toutes les modifications apportées au concept initial pour rencontrer les préoccupations de nos partenaires municipaux, et des frais connexes, s'élève à 178 M\$.
- De ce montant, quelque 30,5 M\$ seront consacrés aux mesures d'atténuation.
- L'autoroute en dépression sur les trois quarts du tracé, donc la disposition de matériaux de déblaiement, stations de pompage et bassins de rétention.
- Les écrans anti-bruit.
- Et les modifications apportées aux abords de l'autoroute 30 existante à Sainte-Catherine, notamment pour éviter l'expropriation de bâtiments industriels.

Acétate 31 : Réalisation

La réalisation du projet s'échelonne sur 3 ans, alors que plusieurs contrats seront octroyés simultanément.

- Année 1 : d'abord la construction des voies de service et des traverses temporaires. De même que le transfert du trafic sur ces nouvelles voies de circulation.

- Année 2 : construction des structures et des traverses permanentes, et excavation pour les voies autoroutières et les bretelles d'accès.
- Année 3 : construction des voies autoroutières.

CONCLUSION

Pour clore ma présentation, simplement quelques points présentés en rafale.

Acétate 32 : Conclusion

Le projet, ce n'est pas une solution choisie pour sa facilité de réalisation.

Ce n'est pas non plus une solution retenue strictement sur la base des coûts.

C'est une solution qui amènera des changements dans les habitudes de déplacement des gens.

- Le projet, c'est d'abord un équipement métropolitain et national qui répond le mieux aux problématiques d'accessibilité générale aux régions et aux marchés extérieurs.
- Le tracé retenu permet de minimiser les impacts sur l'environnement.
- Le projet répond adéquatement aux problématiques d'accidents et de congestion là où ils se trouvent (sur la route 132).
- Il permet une organisation spatiale efficiente.

Acétate 33 : Concept MRC

Finalement, le projet rencontre les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et les lois qui s'y rapportent.

C'est d'ailleurs sur cette base, que le schéma d'aménagement de la MRC retient son concept d'organisation spatiale, tel qu'il apparaît à l'écran.

Ce concept prévoit l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, une large bande aux abords de cette route pour le commerce régional, des pôles de développement dans la partie nord du territoire, des activités résidentielles en retrait, et une délimitation sans équivoque de la zone agricole.

Le projet du ministère des Transports apparaît cohérent avec ce concept.



Madame la présidente, mesdames et messieurs, je tiens à vous remercier pour l'écoute attentive que vous avez témoignée tout au long de la présentation.

Bonnes audiences.

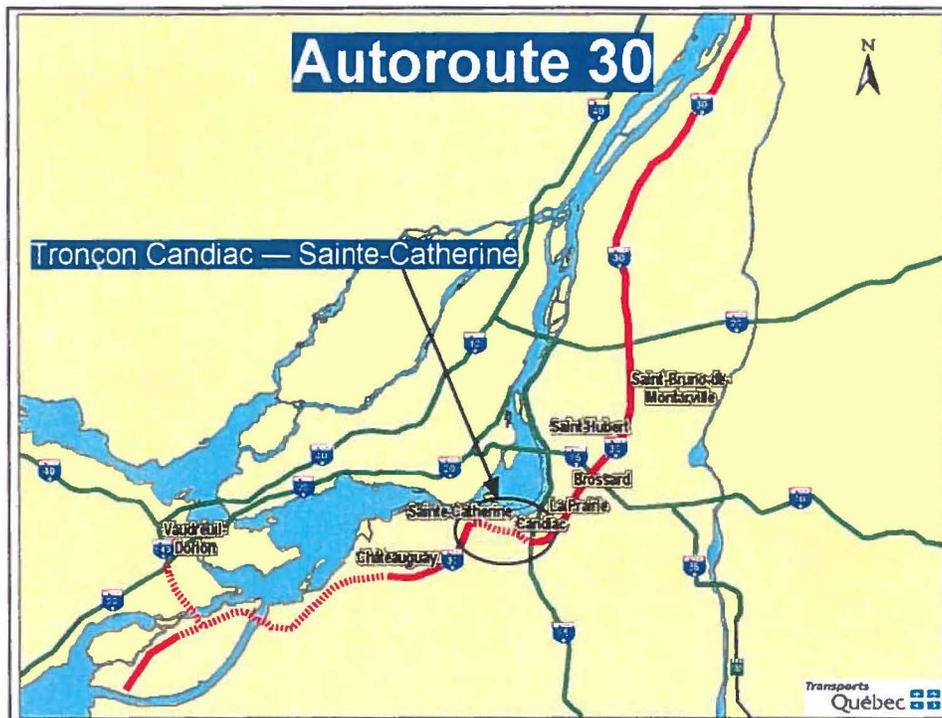
Annexe

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

Février 2002

Plan de la présentation

- **Justification**
- **Projet**
- **Démarche et choix du tracé**
- **Répercussions et mesures d'atténuation**
- **Échéancier et coûts**



Parachèvement A-30 : consensus

- Audiences publiques A-30 (1997)
- Plan de gestion des déplacements
- Plan de transport de la Montérégie
- Commission Nicolet
- Conseil régional de développement

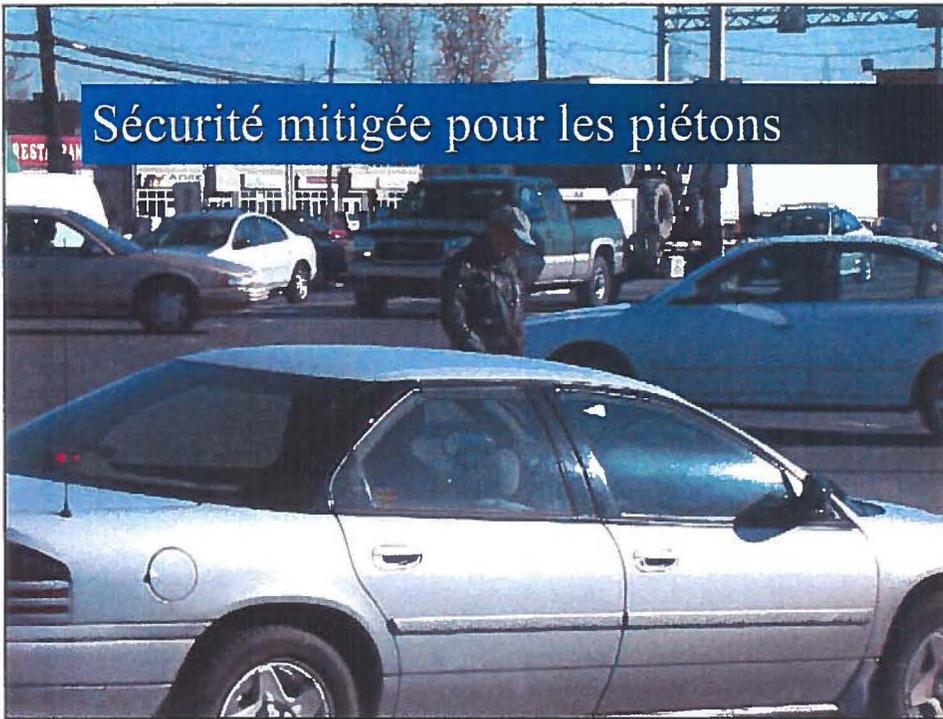
Les problématiques

- **Conflits d'usage entre transit et local**
- **Difficultés pour les piétons**
- **Nombreux accidents**
- **Congestion récurrente**
- **Mouvements de circulation laborieux**
- **Croissance démographique - circulation**
- **Accessibilité aux autres régions**

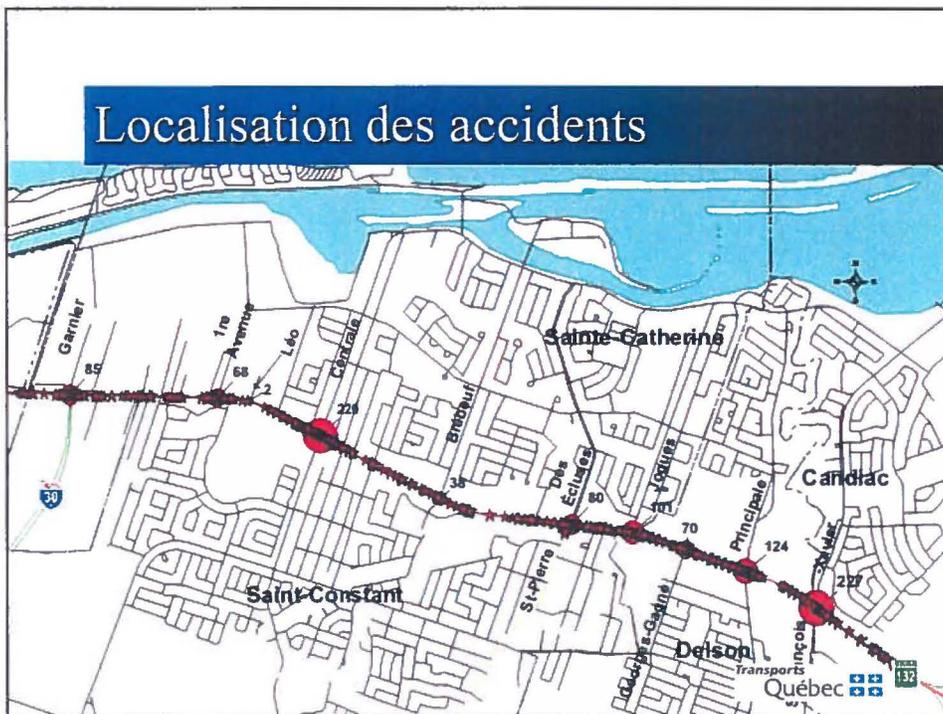
Conflit entre le transit et le local



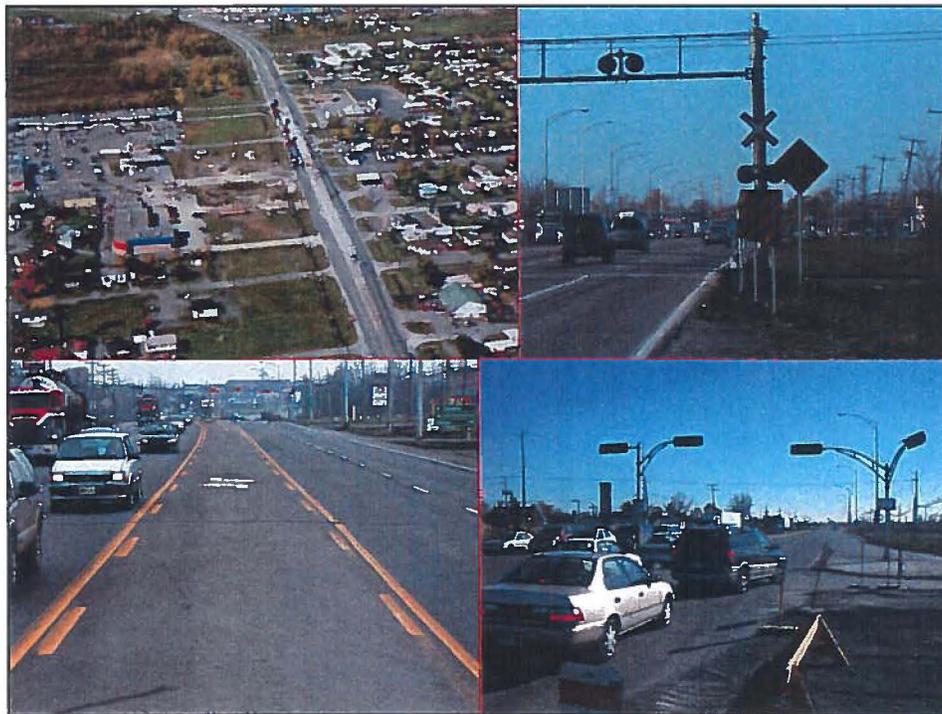
Sécurité mitigée pour les piétons



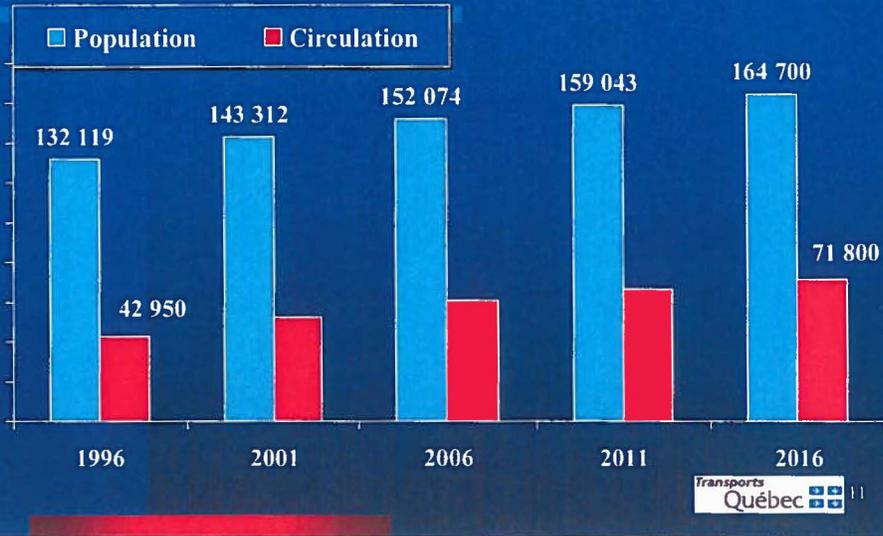
Localisation des accidents



Congestion récurrente

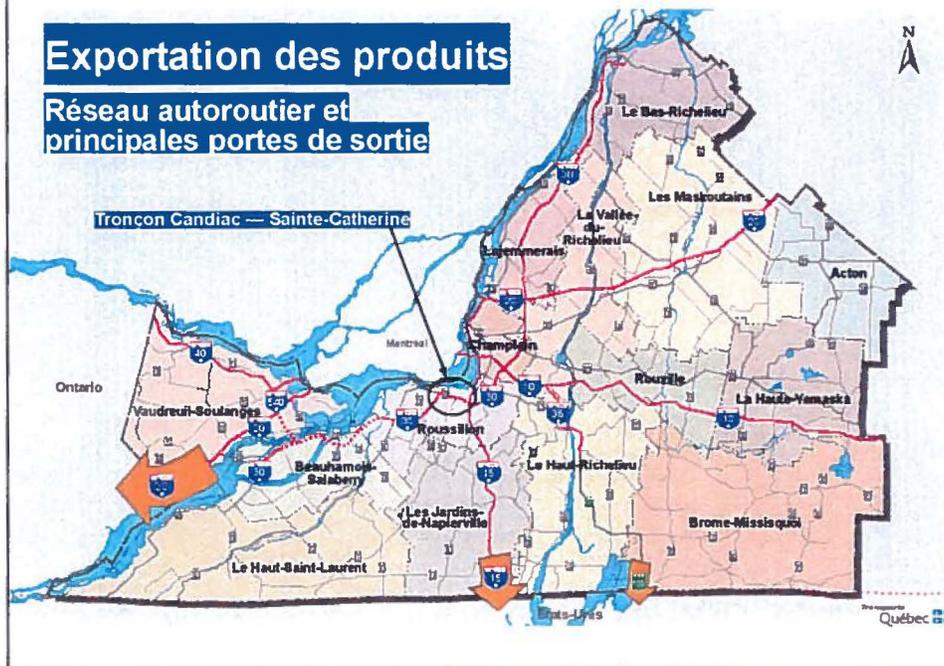


Croissance prévue 1996-2016



Exportation des produits

Réseau autoroutier et principales portes de sortie



Le projet

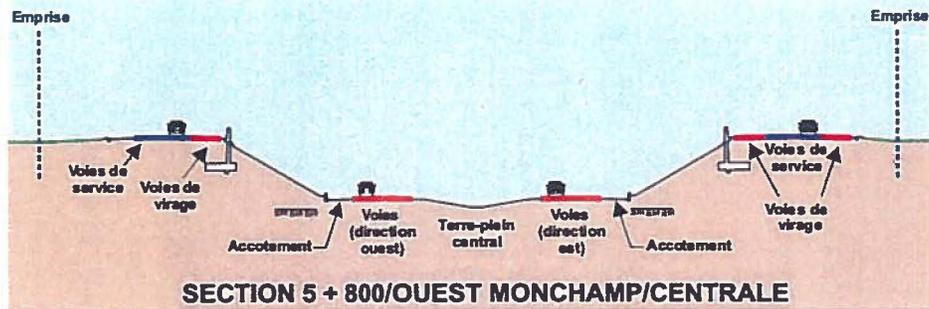


Transports
Québec

Autoroute en dépression – rue Brébeuf



Section type



Autoroute en élévation



Le projet — Delson/Candiac



Le projet — Sainte-Catherine/Saint-Constant



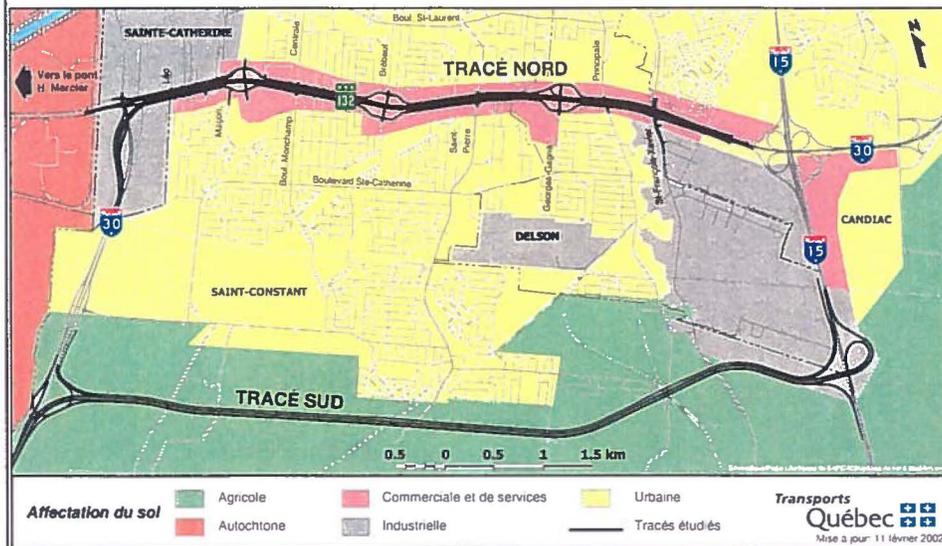
Démarche

- 1997 : rencontres avec les municipalités
- 1998 : dépôt de l'étude d'impact
- 1998 : rencontres des partenaires et présentations publiques
- 1998-2001 : rencontres de travail avec les municipalités

Le concept de l'autoroute 30



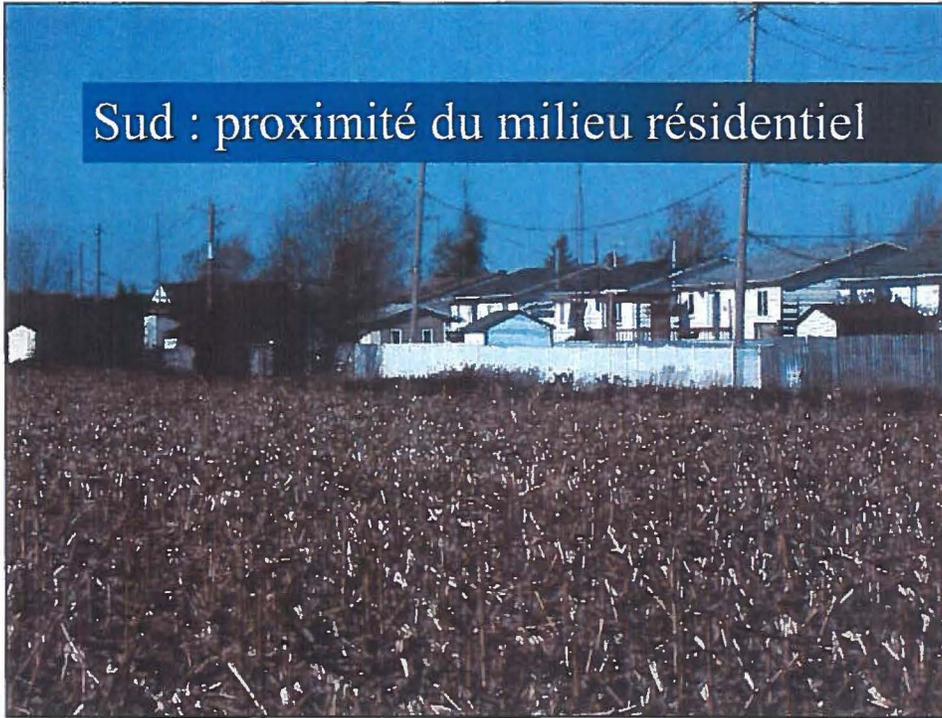
Options de tracé étudiées



Sud : impacts sur le milieu humain

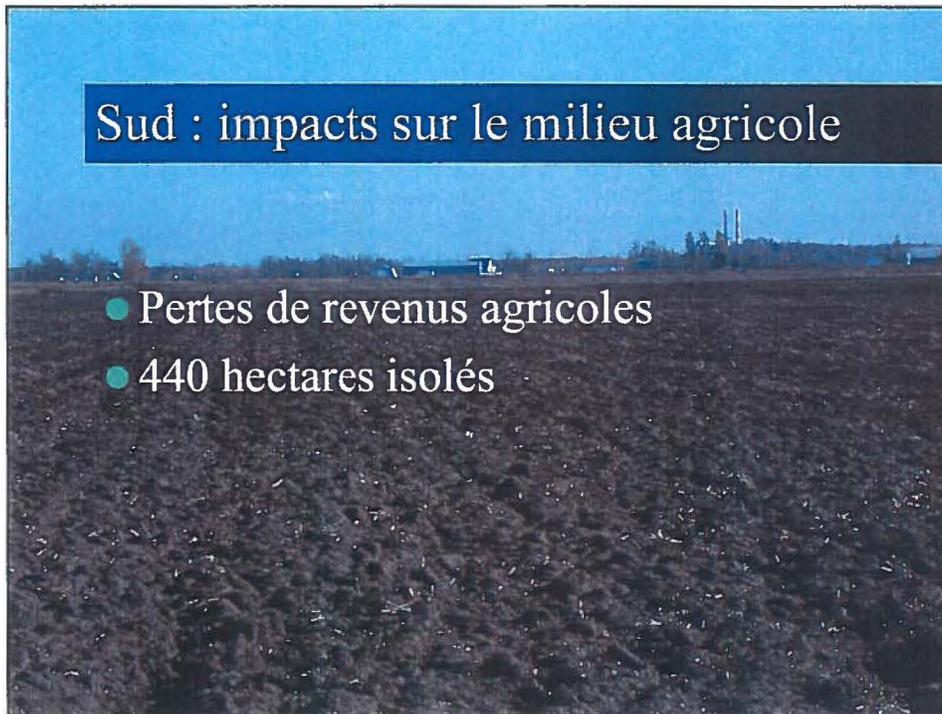
- 105 hectares expropriés
- Territoire et activités agricoles
- Atteinte à des activités industrielles
- Impacts sur quelques résidences

Sud : proximité du milieu résidentiel



Sud : impacts sur le milieu agricole

- Pertes de revenus agricoles
- 440 hectares isolés



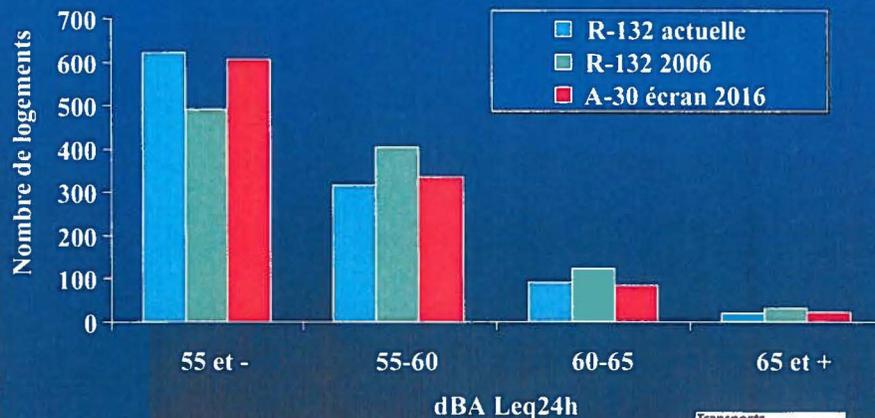
Le projet : ses caractéristiques

- Milieu urbanisé
- Emprise existante
- Peu d'expropriations

Le projet : organisation spatiale restructurée

- Utilisation des terrains vagues
- Réorganisation du réseau routier
 - Réseau routier local amélioré
 - Efficience du réseau supérieur
- Rues transversales dédiées
 - Permet l'accès sécuritaire aux quartiers nord et sud
- Desserte des pôles générateurs de déplacements

Le projet : maintien du climat sonore



Amélioration de la sécurité

- Séparation du transit et du local
- Étagement des intersections
- Accès sécuritaire aux propriétés riveraines
- Meilleure perception de la route
- Séparation des voies en contre-sens
- Passage sous la voie ferrée

Impacts du chantier

- **Impacts négatifs**
 - Augmentation du débit de camions
 - Bruit du chantier
 - Poussières

Coût du projet

- **Coût du projet : 178 M\$**
- **Dont 30,5 M\$ en mesures d'atténuation :**
 - Autoroute en dépression
 - Déblaiement
 - Stations de pompage et bassins de rétention
 - Écrans antibruit
 - Courbe et profil à Sainte-Catherine

Réalisation des travaux : 3 ans

- **Année 1**
 - Voies de service et traverses temporaires
 - Transfert du trafic sur ces voies
- **Année 2**
 - Structures et traverses permanentes
 - Excavation
- **Année 3**
 - Voies autoroutières et bretelles d'accès

Conclusion

- **Équipement métropolitain**
- **Minimise les impacts sur l'environnement**
- **Amélioration de la circulation et de la sécurité**
- **Organisation spatiale efficiente**

Extrait du schéma d'aménagement

