
164

DA47

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

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

**RÉPONSES AUX QUESTIONS ADDITIONNELLES
REÇUES LES 27 MARS AINSI QUE 23 ET 29 AVRIL**

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

Mai 2002

Québec 

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

**RÉPONSES AUX QUESTIONS ADDITIONNELLES
REÇUES LES 27 MARS AINSI QUE 23 ET 29 AVRIL**

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

Mai 2002

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
1. Bilan de l'expérience de train de banlieue à Laval.....	4
2. Utilisation d'une autoroute afin de contrôler les crues	7
3. Hydrologie et qualité de l'eau de la rivière la Tortue	8
4. Emprise nord - espace nécessaire à une 3 ^e voie.....	12
5. Épandage des sels de déglacage – comparaison nord-sud	13
6. Autoroute 25 – équipements pour diminuer les polluants	16
7. Échéancier des options nord et sud.....	17
8. Nombre et localisation des écrans antibruit	19
9. Mise en place des écrans antibruit optionnels	20
10. Type d'échangeur à la hauteur de Saint-François-Xavier	21
11. Coût de l'échangeur et de l'option sud.....	22

Introduction

Ce document présente les réponses aux questions additionnelles posées lors de la dernière soirée de la seconde partie des audiences, le 27 mars dernier, ainsi que lors de l'envoi de 2 lettres subséquentes les 23 et 29 avril dernier.

Les sujets 1 à 6 complètent l'ensemble des questions posées lors de la soirée du 27 mars. Déjà, le Ministère a envoyé au BAPE un avis sur les distances d'entrecroisement intitulé : « *Information relative à la distance d'entrecroisement de musoir à musoir des entrées et sorties entre les rues Brébeuf et Saint-Pierre mentionnées dans le mémoire de Métro Richelieu inc.* » (document DA45). Il ne restera que la « vision de la zone inondée » demandée par la Commission lors de cette soirée. Cette vision de la zone inondée sera soumise sous peu, suite au dépôt d'une étude préliminaire de cette zone.

Les sujets 7 à 9 ainsi que les questions 10 et 11 répondent à des interrogations soumises par la Commission respectivement les 23 et 29 avril dernier. Le libellé des questions se trouve immédiatement sous les titres des sections.

1. Bilan de l'expérience de train de banlieue à Laval

La reconstruction du pont Marius-Dufresne en 1997 a vu l'instauration d'un service de train de banlieue comme mesure d'atténuation¹. Ce service a été concluant de telle sorte qu'il a été prolongé en service régulier.

1.1 ENTENTE

Le ministère des Transports concluait une entente avec la compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson. Cette entente prévoyait que :

- Les villes de Sainte-Thérèse et de Blainville devaient rendre disponible 200 places de stationnement chacune sur le site des gares et construire ou réparer, le cas échéant, le quai de leur gare respective;
- Le CIT des Basses-Laurentides s'occupait de l'impression, de la vente et du contrôle des titres en transport et au versement à Saint-Laurent et Hudson de la totalité des revenus générés par le train;
- L'Agence métropolitaine de transport fournissait gracieusement le matériel roulant (une locomotive et quatre voitures « double deck »);
- Le ministère des Transports faisait une contribution de 280 000 \$ et s'occupait de la signalisation et de la publicité;
- La ville de Laval construisait un des deux quais de la gare Saint-Martin;

De son côté, Saint-Laurent et Hudson s'engageait à :

- Exploiter deux trains en période de pointe du matin et deux en période de pointe de soir, entre Blainville et la gare Jean-Talon entre le 12 mai et le 15 octobre 1997;
- Apporter les améliorations nécessaires à la voie ferrée et à la signalisation de façon à ce que les quatre services quotidiens s'inscrivent à l'intérieur des périodes de pointe (temps de parcours inférieur à 30 minutes);
- Construire un des deux quais de la gare Saint-Martin et y aménager un stationnement, les deux quais de la gare Jean-Talon et installer le système de communication nécessaire à bord des locomotives;
- Coordonner l'exploitation afin de s'assurer de la disponibilité du matériel roulant et du respect des horaires.

¹ Les informations sont tirées de : Ministère des Transports, Direction de Laval-Milles-Îles, Pont Marius-Dufresne, route 117, reconstruction 1997, Laval, mai 1998, 102 pages

1.2 PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT

Pour desservir les gares de Blainville et de Sainte-Thérèse, le CIT des Basses-Laurentides a mis en place trois circuits de navettes gratuites. La première à partir de Saint-Jérôme, la deuxième en provenance de Lorraine et la troisième de Boisbriand.

Aux gares de Blainville, Sainte-Thérèse et Saint-Martin, des parcs d'incitation pour les automobilistes ont été aménagés et une signalisation de cheminement installée à partir des principaux axes routiers.

De même pour tenir compte de l'augmentation prévisible de certains mouvements de circulation désirant se rendre à la gare de Blainville, le ministère des Transports a apporté des modifications à la programmation des feux existants à l'intersection de la route 117 et du boulevard de la Seigneurie.

Les tarifs exigés pour le train étaient de 2,00 \$ par passage ou de 60,00 \$ pour une carte mensuelle à tarif régulier et de 30,00 \$ pour une carte mensuelle à tarif réduit.

Certes, l'arrivée à la gare Jean-Talon (métro Parc) de quelques centaines d'usagers allait causer des problèmes de capacité à la STCUM sur le circuit 935 de la voie réservée du Parc. Il y avait par contre une réserve de capacité sur la ligne 5 du métro.

Aussi, afin de satisfaire la nouvelle clientèle qui proviendrait du train, il a été convenu d'augmenter le niveau de service sur le circuit 935 de la voie réservée du Parc. Les autobus supplémentaires se devaient pour des raisons de relation de travail avec ses chauffeurs du côté de la STCUM et de financement pour le MTQ, d'être identifiés comme étant un prolongement de la desserte ferroviaire (circuit 935) donc comme mesure d'atténuation.

Le MTQ a assumé les frais de cette augmentation du niveau de service sur une base de 66,00 \$ de l'heure moins les revenus provenant des usagers. Durant la période des travaux, le MTQ a ainsi déboursé un montant d'un peu plus de 31 500 \$ à la STCUM pour assurer ce service.

1.3 LE NIVEAU DE SERVICE ET L'ACHALANDAGE DU TRAIN

L'offre de service initial se composait de deux départs en pointe du matin à partir de Blainville. Le premier départ le matin quittait la gare de Blainville à 6 h 15 et arrivait à la gare Jean-Talon à 6 h 45, le deuxième partait à 7 h 30 et arrivait à 8 h. En pointe du soir, le premier départ quittait la gare Jean-Talon à 16 h 30 et le deuxième à 17 h 46.

En plus des gares de Blainville et Jean-Talon, le train s'arrêtait à la gare de Sainte-Thérèse et à celle de Saint-Martin à Laval.

Il a été très difficile d'estimer, avant la mise en service, l'achalandage de ce nouveau service de transport en commun. Il était beaucoup relié à la congestion qu'allait causer

la fermeture du pont Marius-Dufresne sur l'autoroute 15. À la lumière des prévisions qui avaient été faites lors de projets antérieurs, l'achalandage avait été estimé à 600 passagers en pointe du matin.

Les résultats furent bien en deçà de ces prévisions. L'achalandage fut en moyenne de 317 passagers par jour en pointe du matin pour le mois de mai, de 379 en juin, 340 en juillet et 337 pour la première semaine du mois d'août (voir figure 9, page suivante).

L'Agence métropolitaine de transport décida, au cours de l'été, de prolonger le service jusqu'au mois de mai 1998 afin de pouvoir vraiment estimer le potentiel de cette ligne de train de banlieue. Il fut décidé de rajouter une gare au niveau du boulevard Sainte-Rose à Laval et une autre à la hauteur du boulevard Henri-Bourassa près du CEGEP Bois-de-Boulogne. Un autre train fut rajouté ce qui permis de doubler le nombre de départs en pointe du matin et du soir.

L'achalandage monta rapidement aux environs de 900 passagers en pointe du matin durant le mois de septembre et à un peu plus de 1 000 en octobre, soit au niveau des estimations faites par le MTQ.

2. Utilisation d'une autoroute afin de contrôler les crues

Le secteur dans les bassins de drainage des rivières Saint-Pierre et Saint-Régis a déjà été inondé lors de crues. Différentes solutions semblent avoir été proposées pour résoudre ce problème, dont la construction de l'autoroute 30 (option sud) en remblai avec réduction des ouvertures des rivières afin de contrôler les crues de ces rivières.

Le ministère des Transports compte quelques ouvrages en mesure d'atténuer les effets des crues printanières ainsi que des crues subites ou marées. À chaque fois cependant, l'objectif poursuivi demeure d'empêcher que les terres soient inondées en maintenant l'eau, provenant essentiellement du fleuve Saint-Laurent, tel un barrage, d'un côté de l'infrastructure. Ces ouvrages ne régularisent pas les crues, ils les maintiennent temporairement jusqu'à ce que le niveau d'eau du fleuve s'abaisse.

L'utilisation de l'autoroute 30 afin de contrôler les crues des rivières Saint-Pierre et Saint-Régis n'est pas une solution envisagée par le MTQ. En effet, les volumes d'eau qui devraient être retenus, pour un débit de 70 mètres cubes par seconde (pluie centenaire), sont de l'ordre de 500 000 mètres cubes; avec une épaisseur d'eau de 300 mm (1 pied), cela représente une superficie d'environ 1 700 000 mètres carrés; une telle inondation dans un territoire agricole causerait des dommages important aux terres en cultures, aux habitations et bâtiments, au réseau routier et aux autres biens.

De plus, il est à noter que la restriction imposée pour régulariser les débits ne ferait qu'augmenter les risques d'embâcles, qui sont déjà problématiques pour les rivières Saint-Pierre et Saint-Régis en période de dégel.

Des solutions sont présentement mises en œuvre par les villes de Sainte-Catherine et de Saint-Constant qui terminent leur programme de réalisation de travaux visant à contrôler les débordements des rivières et ruisseaux dans la zone urbanisée, par le rehaussement des berges de la rivière et par la construction de bassins de rétention en amont de la zone urbanisée.

3. Hydrologie et qualité de l'eau de la rivière la Tortue

Le bassin versant de la rivière de la Tortue couvre une superficie d'environ 153 km². Cette superficie drainée génère un débit moyen annuel (module) de 2,44 m³/s (Asseau-INRS 1992, cité dans Fortin et coll., 1997).

Il n'y a pas de données sur la qualité de l'eau de cette rivière dans la base de données de la qualité du milieu aquatique (BQMA) du ministère de l'Environnement du Québec. Par conséquent, la qualité de l'eau peut être estimée seulement en utilisant les données d'une rivière localisée dans un milieu comparable. La rivière l'Acadie est jugée la plus représentative à cet égard. En effet, les bassins versants de la rivière de la Tortue et la rivière l'Acadie sont juxtaposés dans leur partie amont et ils drainent un territoire principalement agricole. La rivière l'Acadie traverse et longe quelques routes et autoroutes, mais dans l'ensemble, la fraction urbanisée du bassin versant de cette rivière n'est pas aussi importante que celle de la rivière de la Tortue. La concentration des polluants d'origine urbaine y est donc probablement sous-estimée.

Le tableau 3.1 présente les principales données de la qualité de l'eau disponibles pour la rivière l'Acadie, ainsi qu'une estimation des charges annuelles dans la rivière de la Tortue, laquelle a été obtenue en multipliant les concentrations moyennes annuelles par le débit moyen.

Tableau 3-1: Estimation des concentrations et des charges dans la rivière de la Tortue

Paramètre	Concentration (mg/l) ⁽¹⁾			Charge estimée (tonnes/an) ⁽²⁾
	Moyenne	Minimum	Maximum	
Azote ammoniacal	0,18	0,01	1,13	13,8
Azote total filtré	3,35	0,3	13	258
Calcium	59,6	18,6	86	4 590
Carbone organique dissous	10,7	1,6	25	823
Chlorures	56,3	12	152	4 332
Magnésium	21,8	4,9	38	1 680
Nitrites Nitrates	2,60	0,01	9,8	200
Phosphore total	0,18	0,017	1,07	13,8
Potassium	4,07	2,5	9	313
Matière en suspension	32,0	2	510	2 460
Sodium	28,9	7,7	60	2 220
Cuivre	0,01	-	-	0,77
Plomb	0,01	-	-	0,77
Zinc	0,01	-	-	0,77

⁽¹⁾ Source : BQMA, station #03040013, rivière l'Acadie, années 1992 à 2001.

⁽²⁾ Charge obtenue en multipliant la concentration moyenne par le débit moyen de la rivière de la Tortue (2,44 m³/s).

3.1 APPORTS PROVENANT DES SELS DE DÉGLAÇAGE

Les cartes topographiques consultées indiquent que la portion de l'autoroute 30 qui se drainera vers la rivière de la Tortue est d'environ 1,5 kilomètre.

Les sels de déglacage utilisés l'hiver pour l'entretien des routes sont des chlorures inorganiques. Au Canada, il est estimé qu'environ 98 % de ces sels sont du chlorure de sodium et 2 % du chlorure de calcium (Environnement Canada, 2002). Pour les fins de cette évaluation, il a été supposé que tous ces sels sont du chlorure de sodium.

Dans les états de la Nouvelle-Angleterre aux États-Unis, le taux d'épandage annuel des sels de déglacage varie entre 12 et 28 tonnes/voie/km (8 et 19,4 tonnes/voie/mille), soit l'équivalent de 48 à 112 tonnes/km pour une autoroute à quatre voies (Transportation Research Board, United States). Pour un tronçon de 1,5 km, la quantité annuelle varie donc entre 72 et 168 tonnes. Les quantités utilisées au Québec sont comparables. En effet, dans les contrats d'entretien des autoroutes, le ministère des Transports du Québec établit à 45 tonnes/km/2 voies la quantité des sels de déglacage à appliquer pendant un hiver, soit l'équivalent de 135 tonnes par année pour un tronçon d'autoroute à quatre voies. Les quantités appliquées peuvent toutefois être moindres. Par exemple, elles n'ont été que de 20 tonnes/km/2 voies pendant l'hiver 2001-2002.

À noter que l'autoroute 30 comportera une voie de service de chaque côté. Il est supposé dans cette évaluation que les charges en provenance de ces voies de service correspondent à celles de l'actuelle route 132 qui compte quatre voies de circulation et une voie de virage à gauche.

En utilisant la quantité maximale de 168 tonnes par année qui est citée dans données américaines, l'apport annuel vers la rivière de la Tortue serait de 67 tonnes de sodium (Na+) et 101 tonnes de chlorures (Cl-). Le tableau 3.2 compare cet apport annuel à la charge annuelle déjà présente. L'épandage de sels de déglacage sur l'autoroute 30 contribueront à une charge annuelle correspondant approximativement à 2,3 % de la charge annuelle déjà présente dans le cas des chlorures et à 3,0 % dans le cas du sodium.

Tableau 3-2 : Comparaison de l'apport des sels de déglacage en provenance de l'autoroute 30 et de la charge déjà présente dans la rivière de la Tortue – base annuelle

Paramètre	Charge actuelle (tonnes/an)	Apport des sels de déglacage (tonnes/an)	Augmentation due aux sels de déglacage sur l'autoroute 30
Chlorures	4 332	101	2,3 %
Sodium	2 220	67	3,0 %

Le même exercice a été repris mais en considérant seulement les mois de janvier à mars inclusivement, soit la principale période pendant laquelle l'épandage des sels de déglacage sur les routes est pratiqué. Les concentrations moyennes pendant ces mois

sont de 68 mg/l pour les chlorures et 31 mg/l pour le sodium. En supposant que la variation des débits mensuels de la rivière de la Tortue est sensiblement la même que celle de la rivière l'Acadie pour laquelle plus d'informations hydrologiques sont disponibles (MENV, 1997), il est estimé que le débit moyen pendant les trois premiers mois de l'année est 2,2 fois plus élevé que la moyenne annuelle, soit 5,5 m³/s au lieu de 2,44 m³/s.

Le tableau 3.3 reprend la comparaison du tableau 3.2 avec ces nouvelles données. En précisant le calcul de cette façon, les augmentations seraient plutôt de 3,5 % et 5 % pour les chlorures et le sodium. Avec cet apport additionnel, les hausses des concentrations dans la rivière pendant les trois premiers mois de l'année seraient en moyenne de 2,4 mg/l pour les chlorures et 1,4 mg/l pour le sodium.

Rappelons que cette évaluation a été réalisée en utilisant la quantité maximale épandue pendant un hiver. De plus, la proportion urbanisée du bassin versant de la rivière de la Tortue est plus importante que celle de la rivière l'Acadie de sorte que les concentrations, surtout dans sa partie aval, sont probablement plus élevées que celles utilisées pour estimer les charges actuelles.

Tableau 3-3 : Comparaison de l'apport des sels de déglacage en provenance de l'autoroute 30 et de la charge déjà présente dans la rivière de la Tortue – janvier à mars

Paramètre	Charge actuelle (tonnes/3 mois)	Apport des sels de déglacage (tonnes/3 mois)	Augmentation due aux sels de déglacage sur l'Autoroute 30
Chlorures	2 910	101	3,5 %
Sodium	1 325	67	5,0 %

3.2 APPORTS DES EAUX PLUVIALES

Un estimé des concentrations de polluants dans les eaux pluviales des autoroutes peut être obtenu à partir de la littérature, aucune donnée de ce genre étant disponible au ministère des Transports. Le tableau 3.4 indique les concentrations mentionnées dans deux sources consultées (Driscoll et coll., 1990, cité dans EPA, 2002; Stecker et coll., 1987, cité dans Novotny et Olem, 1994).

Le calcul des charges est basé sur 75 000 m³/an d'eaux pluviales en provenance du drainage de l'autoroute 30. Ce volume est obtenu en utilisant la longueur de l'autoroute dont le drainage est dirigé vers la rivière de la Tortue (1 500 mètres), la largeur approximative de la surface pavée (50 mètres) et la hauteur de pluie annuelle (1 mètre). Les résultats indiquent que les apports en provenance de l'autoroute 30 seront nettement inférieurs aux charges déjà présentes dans le milieu. Les seules hausses significatives seraient observées pour le plomb et le zinc.

La même mise en garde qu'à la section précédente concernant la proportion urbanisée du bassin versant de la rivière de la Tortue s'applique ici. Les charges en provenance des voies de service de l'autoroute ont été considérées équivalentes à celles de l'actuelle route 132. À noter également que des bassins de sédimentation sont prévus dans le cadre du projet afin de réduire les apports des matières en suspension, ce qui n'est pas pris en compte dans le calcul.

Tableau 3-4 : Concentrations typiques dans les eaux pluviales et comparaison à la charge dans la rivière de la Tortue

Paramètre	Concentration typique dans les eaux pluviales (mg/l)	Charge estimée dans les eaux pluviales de l'A30 (tonne/an) ⁽¹⁾	Charge actuel dans la rivière de la Tortue (tonne/an)	Augmentation prévue de la charge
Solides en suspension	142	10,6	2 460	0,4 %
Carbone organique total	25	1,9	823	0,3 %
Nitrites nitrates	0,76	0,057	200	0,09 %
Azote total K	1,8	0,13	13,8	0,03 %
Phosphates	0,40	0,030	nd	nd
Cuivre	0,054	0,004	0,77	0,5 %
Plomb	0,40	0,030	0,77	4 %
Zinc	0,35	0,025	0,77	3 %

⁽¹⁾ Charge basée sur 75 000 m³/an d'eaux pluviales

4. Emprise nord - espace nécessaire à une 3^e voie

Les projections de circulation pour l'année 2016 nous confirment que sur une partie du projet, soit entre l'autoroute 15 et les accès à l'axe Saint-Pierre/des Écluses, un aménagement à trois voies par direction serait requis. Il est possible qu'une telle configuration soit éventuellement requise sur toute la longueur entre les deux échangeurs situés aux extrémités du sept (7) kilomètres manquants de l'autoroute 30 qui font l'objet du présent projet.

À cette fin, les espaces requis à court ou à long terme en vue d'un aménagement continu à trois voies par direction sont prévus dans le terre-plein central.

5. Épandage des sels de déglacage – comparaison nord-sud

Pour estimer correctement les quantités de sels de déglacage nécessaires à l'entretien des infrastructures autoroutières, il faut compter sur un certain nombre de paramètres dont les deux principaux sont :

- La longueur pondérée de l'infrastructure;
- La norme pondérée de fondants à être utilisés.

La longueur pondérée de l'infrastructure se calcule en multipliant sa longueur effective par la moitié du nombre de voies qu'elle comporte. On obtient ainsi la longueur en kilomètres d'une route à 2 voies, les normes étant établies effectivement pour une telle route.

La norme pondérée de fondants à être utilisés, est pour sa part fonction de deux paramètres :

- La norme de fondants de base;
- Un facteur tenant compte des vents.

La norme de fondants de base est établie en fonction des débits journalier moyens. Lorsque le nombre est supérieur à 40 000, la quantité est établie à 45 tonnes métriques le kilomètre pour une route à 2 voies. Lorsque les débits se situent entre 40 000 et 15 000, la norme est établie à 31 tonnes.

Enfin, le facteur vent est établi en tenant compte de la localisation de l'infrastructure. Dans le cas de l'option sud, parce que l'infrastructure est réalisée en plein champ, le vent aura pour effet de refroidir davantage l'air au pourtour de la chaussée et de la maintenir glacée. Il faudra davantage de sels pour la déglacer.

Le tableau 5.1 (page 15) illustre le résultat des calculs pour l'exercice de comparaison.

5.1 OPTION NORD

L'option nord du projet de l'autoroute 30 consiste en :

- L'aménagement d'une autoroute à 2 voies sur près de 7,7 kilomètres;
- L'aménagement d'une troisième voie sur près de 2,4 kilomètres;
- L'aménagement de voies de service sur près de 7,1 kilomètres;
- L'abandon d'un kilomètre de voies de l'autoroute 30 actuelle.

Ainsi, le nombre de tonnes métriques de sels de déglacage nécessaire sera égal au tonnage requis pour la nouvelle infrastructure moins celui utilisé pour le tronçon abandonné de l'autoroute 30.

Au total, la nouvelle infrastructure exigera quelque 1 151 tonnes métriques de fondants en 2016. Compte tenu que la route 132 en position de statu quo exigerait 767 tonnes de fondant, les exigences nettes en fondant sont de l'ordre de 384 tonnes.

5.2 OPTION SUD

L'option sud du projet de l'autoroute 30 consiste en :

- L'aménagement de l'autoroute 30 sur près de 8,9 kilomètres au sud du milieu bâti de Saint-Constant;
- L'aménagement de 2 voies additionnelles dans les deux directions sur près de 2,5 kilomètres de l'autoroute 15;
- La réfection complète de la route 132 en un boulevard urbain à 6 voies sur près de 7,1 kilomètres.

Ainsi, le nombre de tonnes métriques de sel de déglacage nécessaire est égal à la somme utilisée pour les trois infrastructures. Au total cette option utilisera près de 1 861 tonnes en 2016. Compte tenu du statu quo évoqué plutôt, cela établit les exigences nettes à près de 1 095 tonnes métriques, soit un chiffre supérieur de 700 tonnes à celui de l'option nord.

Tableau 5-1 : Estimations d'utilisation de fondant, options nord et sud, 2016

	Nombre de voies (/2)	Longueur en kilomètres	Longueur pondérée (A*B)	Facteur Éolien (vent)	Débits Journaliers Moyens (2016)	Norme fondants kilomètre (2 voies)	Norme fondants pondérée	Fondants (sels de déglçage) tonne métrique
	A	B	C	D	E	F	G	H
Route 132								
1 statu quo	2.4	7.1	17.0	1.0	65 000	45	45.0	767
Option nord								
2 autoroute 30	2.0	7.7	15.4	1.0	63 200	45	45.0	693
3 voies de service	2.0	7.1	14.2	1.0	21 000	31	31.0	440
4 facteur (3 voies)	1.0	2.4	2.4	1.0	63 200	45	45.0	108
5 facteur (30 actuelle)	2.0	1.0	2.0	1.0	63 200	45	45.0	90
Option sud								
6 autoroute 30	2.0	8.9	17.8	1.5	31 000	31	46.5	828
7 route 132 améliorée	2.8	7.1	19.5	1.0	45 000	45	45.0	879
8 autoroute 15	2.0	2.5	5.0	1.0	31 000	31	31.0	155
Estimations								
9 Option nord (totale)		(lignes 2+3+4-5)						1 151
10 Option nord (nette)		(ligne 9 - ligne 1)						384
11 Option sud (totale)		(lignes 6+7+8)						1 861
12 Option sud (nette)		(ligne 11 - ligne 1)						1 095

6. Autoroute 25 – équipements pour diminuer les polluants

D'après nos investigations, il n'y a aucun équipement spécial destiné à récupérer les polluants rejetés sur la portion construite de l'autoroute 25 à l'heure actuelle.

7. Échéancier des options nord et sud

En ce qui regarde votre rectification au mémoire DM17 du Comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon (document DA43, p. 2), pourriez-vous fournir davantage de précisions sur le calendrier de réalisation, plus particulièrement concernant les étapes préalables à la réalisation des travaux sur le terrain et ce, pour les options nord et sud?

Une fois que le certificat d'autorisation de construction sera obtenu, le calendrier de réalisation est différent selon qu'il s'agit de l'option nord et sud. Nous prévoyons obtenir le CAR à l'automne 2002. La figure 7.1 illustre les cheminements critiques des projets pour chacune des options.

7.1 OPTION NORD

Dans le cas de l'option nord, comme l'emprise est déjà acquise, la libération de l'emprise (déplacements de services publics) peut débuter dès le printemps 2003. Elle se terminerait au printemps 2004. Les travaux pourraient débuter dès lors et se terminer en mars 2007.

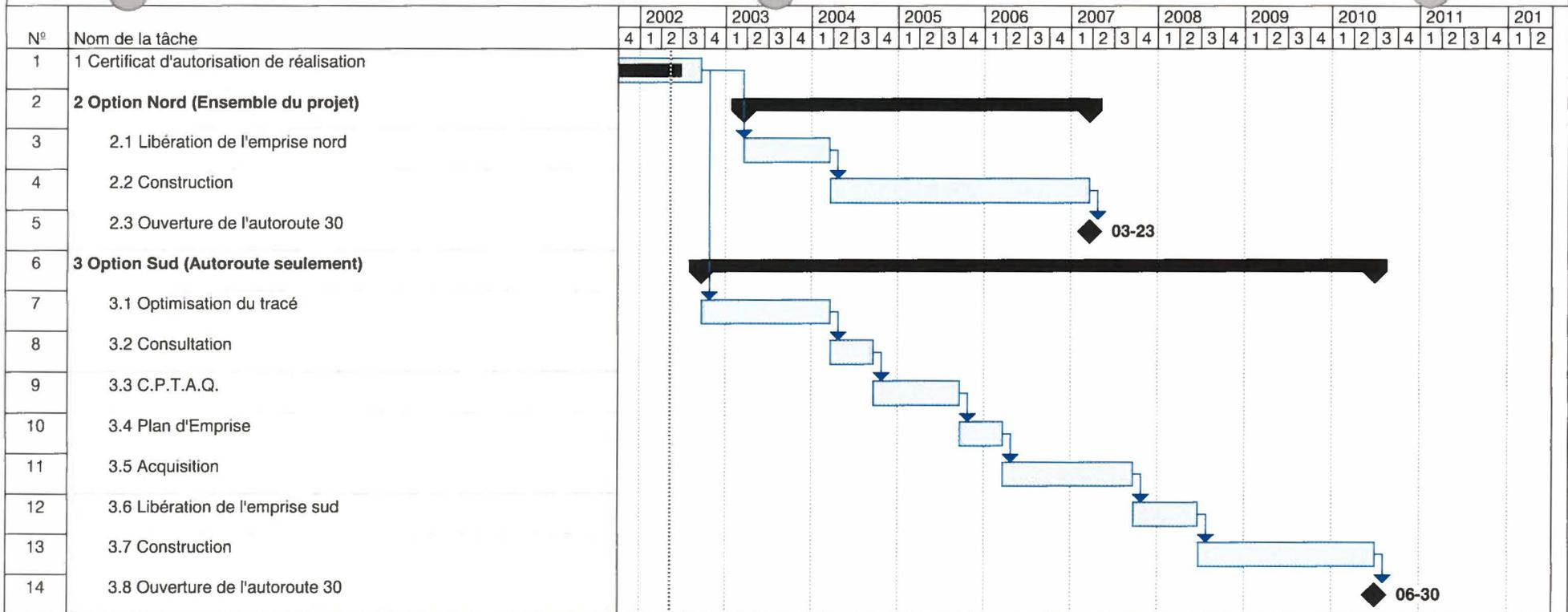
7.2 OPTION SUD

L'option sud comporte des étapes additionnelles de consultation et d'autorisation. Il s'agit encore d'un plan conceptuel et le tracé définitif n'est pas arrêté, les autorisations de la C.P.T.A.Q. n'étant pas rendus.

L'optimisation du tracé, les consultations requises et les démarches auprès de la C.P.T.A.Q. pourraient alors s'étaler sur près de 3 ans. Un tracé arrêté permettrait alors de franchir les étapes préalables à la construction : la réalisation d'un plan d'emprise, l'acquisition des terrains et la libération de l'emprise. Cette seconde étape pourrait durer un peu moins de 3 ans.

Enfin, la construction, plus simple pourrait s'étaler sur 2 ans. L'autoroute pourrait être mise en service vers la fin juin de 2010, ce qui permettrait au Ministère de débiter la réfection de la route 132...

Échéancier technique de réalisation Autoroute 30 - de Candiac à Sainte-Catherine



Projet : Audiences publiques A-30	Tâche		Récapitulative		Avancement reporté	
	Fractionnement		Tâche reportée		Tâches externes	
	Avancement		Fractionnement reporté		Récapitulatives du projet	
	Jalon		Jalon reporté			

8. Nombre et localisation des écrans antibruit

Pourriez-vous détailler l'information concernant le nombre et la localisation des écrans antibruit?

L'étude d'impact sonore préparée par Dessau-Soprin en mai 2001 propose l'aménagement de six sections d'écrans antibruit le long de l'autoroute 30 prévue dans l'axe de la route 132.

Les dimensions et les coûts de ces écrans sont détaillés au tableau 7-1 de l'étude et ils sont localisés sur les cartes 4A à 4E de l'annexe 6 de ladite étude.

Au printemps 2001, le ministère des Transports a convenu d'abaisser de 7 mètres le profil de l'autoroute projetée, dans le secteur le plus à l'ouest du projet. Cette mesure permet de contenir la diffusion du bruit. Ainsi, les sections d'écrans n^{os} 1 et 2 ne sont plus requises.



9. Mise en place des écrans antibruit optionnels

Avez-vous pris une décision quant à la mise en place des écrans qualifiés d'optionnels dans le document PR8, p. 8.1 à 8.6?

L'étude de Dessau-Soprin présente, à titre informatif, la description et la localisation d'écrans additionnels sur terrains privés à la limite de quatre zones résidentielles. Ces écrans seraient installés et entretenus par les municipalités. Le MTQ est prêt à participer financièrement à la réalisation de ces ouvrages par le biais d'ententes avec les municipalités impliquées.

10. Type d'échangeur à la hauteur de Saint-François-Xavier

Ayant relevé une contradiction entre différents documents déposés (DA8 et DA13), la Commission aimerait savoir si les plans du tracé sud pour le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 incluent ou non un échangeur complet ou un demi-échangeur à la hauteur de la rue Saint-François-Xavier.

Le plan du tracé sud tel que présenté au public en 1998, tout comme le contenu de l'étude d'impact déposée au MENV en 1998 ne présentent pas d'échangeur à la hauteur du chemin Saint-François-Xavier.

Depuis ce temps, la croissance du parc industriel de Delson et des quartiers résidentiels de Delson et Saint-Constant ont fait augmenter l'achalandage sur le chemin Saint-François-Xavier. Ainsi, toute cette circulation se retrouve à l'intersection de la route 132, ce qui contribue à son niveau de service F (congestion) aux heures de pointe.

La construction de l'autoroute 30 au sud serait l'occasion de diviser la charge de trafic provenant du chemin Saint-François-Xavier entre la route 132 et l'autoroute 30 au sud. Quoique l'aménagement géométrique d'un tel échangeur n'a pas encore été validé, il est plus que probable qu'il ferait partie du projet.

11. Coût de l'échangeur et de l'option sud

Dans le même ordre d'idée, la Commission aimerait que vous validiez l'information stipulant que le coût anticipé de l'option sud, soit 185 M\$, inclut la construction d'un échangeur pour la rue Saint-François-Xavier pour 3 551 250 \$ (document déposé DM8).

Le coût anticipé de l'option sud, de l'ordre de 185 M\$, inclut effectivement les sommes nécessaires à la construction d'un échangeur pour la rue Saint-François-Xavier. Cette somme de 3,6 M\$ se divise en deux enveloppes :

- 1,7 M\$ pour l'étagement prévu du chemin Saint-François-Xavier au-dessus de l'autoroute 30.
- 1,85 M\$ pour l'aménagement des bretelles, la supersignalisation, l'éclairage et le drainage.