

164

DB19

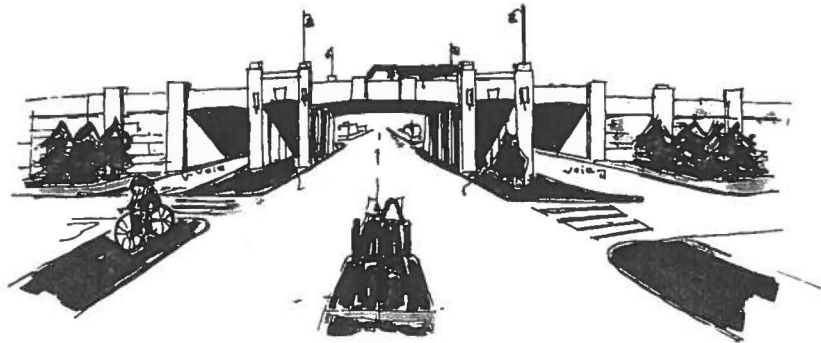
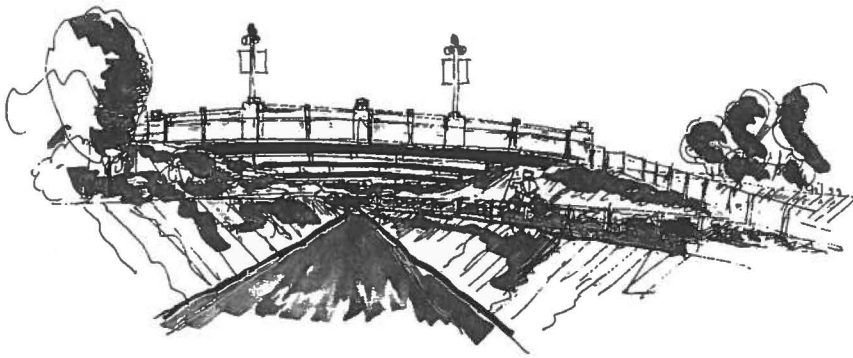
Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

**MUNICIPALITÉS DE SAINT-CONSTANT, SAINTE-CATHERINE, DELSON ET
CANDIAC**

**Position intermunicipale pour l'aménagement du prolongement
de l'autoroute 30**



**MUNICIPALITÉS DE SAINT-CONSTANT, SAINTE-CATHERINE, DELSON ET
CANDIAC**

**Position intermunicipale pour l'aménagement du prolongement
de l'autoroute 30**

Rapport final

Dossier # 059-0031

15 février 2000



TABLE DES MATIÈRES

1.	MISE EN CONTEXTE	1
2.	LA POSITION INTERMUNICIPALE.....	3
2.1	Le concept global d'intégration.....	3
2.2	Les demandes ponctuelles.....	4
2.2.1	Le pôle multifonctionnel « le triangle »	5
2.2.2	Le secteur résidentiel entre la voie ferrée du CN et le chemin Saint-François-Xavier.....	7
2.2.3	Le parc industriel Champlain et Delson	7
2.2.4	Le chemin Saint-François-Xavier	8
2.2.5	Le secteur de la rivière à la Tortue.....	12
2.2.6	La rue Principale	14
2.2.7	Le secteur du boulevard Georges-Gagné.....	14
2.2.8	Le secteur de la rivière Saint-Pierre	19
2.2.9	Le secteur de la rue Saint-Pierre et du boulevard des Écluses	19
2.2.10	Le secteur de la rivière Saint-Régis.....	22
2.2.11	Le secteur de la rue Bréboeuf	24
2.2.12	Secteur des rues Monchamp et Centrale	24
2.2.13	Secteur des rues Maçon et Léo	27
2.2.14	Secteur entre la rue Maçon et la rue Garnier	28
2.2.15	Secteur de la rue Garnier	30

1. MISE EN CONTEXTE

À la demande du comité de l'autoroute 30 formé des municipalités de Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson et Candiac, le présent document fait suite à un rapport déposé en décembre 1998 portant sur l'analyse de l'impact du prolongement de l'autoroute 30 sur le milieu. Il complète le travail dans le but de présenter au ministère des Transports du Québec (MTQ), les conditions jugées essentielles par les quatre villes pour rendre acceptable la construction de cette infrastructure de transport à l'intérieur de l'emprise actuelle de l'autoroute (axe de la route 132).

Dans notre rapport de décembre 1998 sur l'analyse de l'impact du prolongement de l'autoroute 30 sur le milieu, nous sommes arrivés aux conclusions que le défi, en privilégiant le tracé nord (axe de la route 132), consiste à prévoir les mesures nécessaires pour intégrer l'autoroute au milieu bâti. Pour ce faire, le projet de prolongement de l'autoroute doit faire l'objet d'une conception particulière. Elle doit être traitée de façon moderne et non conventionnelle. Une vision nouvelle des autoroutes urbaines à l'échelle humaine doit être dégagée.

Les effets négatifs reliés à la présence d'un nouveau tronçon d'autoroute doivent être compensés par une conception et un aménagement particuliers adaptés au contexte urbain. Cette nouvelle conception doit respecter des objectifs et des critères précis d'aménagement. Les objectifs doivent être élaborés de façon à minimiser les effets négatifs qui ont déjà été identifiés.

Le choix du tracé nord comme tracé préférentiel est un choix logique considérant tous les facteurs étudiés, mais nécessite des amendements importants. Il sert de base pour permettre de débiter le processus de négociation avec le MTQ afin de développer une nouvelle proposition d'aménagement.

Suivant cette optique, notre mandat est orienté vers la définition des attentes des quatre municipalités par le biais de la préparation d'un document définissant la position intermunicipale pour l'aménagement du prolongement de l'autoroute 30. Ce concept est destiné au MTQ et propose des solutions aux problèmes et constatations identifiés. De façon plus précise, notre concept détermine des moyens pour atteindre les objectifs suivants :

- Contrôler la propagation du bruit;
- Favoriser la circulation des piétons et des cyclistes (liens transversaux);
- Favoriser le développement d'un axe de circulation qui s'intègre au milieu bâti;

- Développer un design qui tient compte de l'échelle humaine;
- Favoriser un lien continu entre les deux côtés de l'autoroute afin de préserver l'intégrité du tissu urbain;
- Attribuer une identification distincte, par une signalisation, par l'implantation de mobilier urbain, d'éclairage et d'éléments architecturaux adaptés à son échelle et au cadre de vie urbain;
- Encourager l'utilisation de matériaux adaptés à l'environnement et qui démontrent des avantages sur l'esthétisme, la limitation de la propagation du bruit et autres éléments.

2. LA POSITION INTERMUNICIPALE

Le présent chapitre regroupe l'ensemble des conditions et recommandations du comité de l'autoroute 30 par rapport à la construction du tronçon Candiac/Sainte-Catherine.

Cette position a également été entérinée par l'ensemble des membres des conseils municipaux des quatre villes en réunion spéciale.

Afin de bien exprimer la position intermunicipale, nous avons, dans un premier temps, décrit le concept global d'intégration de l'autoroute au milieu bâti retenu par les municipalités. Par la suite, nous avons énuméré chacune des demandes ponctuelles. Ces demandes sont illustrées et localisées sur des planches (six feuillets) couvrant l'ensemble du tracé.

2.1 Le concept global d'intégration

La conception de l'autoroute doit faire l'objet d'un aménagement adapté au contexte urbain du territoire à l'étude. Il est primordial d'aménager ce tronçon d'autoroute de façon particulière afin d'atténuer les effets négatifs qu'il engendre en traversant un milieu urbain. Il faut éviter de construire une autoroute conventionnelle qui ne se préoccupe que de la circulation rapide des véhicules. Le prolongement de l'autoroute dans l'axe de la route 132 doit respecter des dimensions humaines tout particulièrement en intégrant la circulation cycliste et piétonnière des rues transversales et en tentant d'adoucir la barrière physique que crée une infrastructure de ce type. Il est possible de combiner harmonieusement ces deux objectifs qui semblent de prime abord contradictoires, soit la construction d'un corridor autoroutier et l'intégration au tissu urbain existant.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a procédé aux travaux de configuration et de géométrie de l'autoroute. De façon générale, le tracé répond aux différentes exigences d'ordre technique soulevées par le milieu municipal. Cependant, des entrées et des sorties supplémentaires sont demandées soit pour assurer une meilleure desserte, soit pour désenclaver ou soit pour décongestionner certains secteurs. D'autres modifications dans la configuration sont demandées pour amoindrir les impacts visuels et sonores anticipés.

Conscient du milieu environnant, le MTQ prévoit que la majeure partie du tracé proposé soit en dépression par rapport au niveau des terrains riverains. Cependant, les municipalités veulent s'assurer que le design de l'autoroute et l'aménagement de ses abords s'intègrent au milieu bâti et garantissent la mise en valeur de l'ensemble des propriétés riveraines.

Le concept global d'intégration que nous proposons vise les objectifs suivants :

- Contrôler la propagation du bruit par des aménagements paysagers spécifiques aux abords des échangeurs, un dégagement, un gazonnement et des plantations appropriés dans la partie en dépression de l'autoroute, et par l'aménagement d'écrans acoustiques près des milieux plus sensibles.
- Créer des liens transversaux caractérisés par des espaces sécuritaires réservés aux piétons et aux cyclistes, par des aménagements (mobilier urbain, éclairage, etc.) à une échelle humaine et par des entrées aux secteurs riverains adaptées au type de développement existant ou projeté.
- Dégager une image distinctive dans l'aménagement, par la qualité et par le traitement architectural proposés dans l'utilisation des matériaux.

La réalisation de ces objectifs généraux assure l'atteinte d'un objectif plus global soit l'intégration de l'infrastructure dans le tissu urbain et le dégagement d'un caractère convivial.

Dans le concept global d'intégration, le milieu municipal souhaite également que le MTQ se penche sur la problématique environnementale relative à la pollution de l'air occasionnée par le soulèvement de poussière et le dégagement de gaz carbonique qui pourraient affecter les secteurs riverains. Il demande au MTQ de trouver des solutions pour gérer ce problème.

Finalement, concernant la fluidité de la circulation, le milieu municipal demande au MTQ d'étudier la problématique de feu de circulation et de fil d'attente pour l'accès au pont Mercier. Il souhaite que l'aménagement de l'échangeur, à la hauteur de la rue Garnier, apporte une solution à cette problématique.

La section qui suit présente de façon plus précise les demandes des autorités intermunicipales pour rendre la construction de l'autoroute conforme à la volonté du milieu municipal.

2.2 Les demandes ponctuelles

Vous trouverez ci-joint l'énumération de chacune des demandes ponctuelles traduisant le concept global d'intégration. La description de chacune des interventions est identifiée par un code (ex. : d1) faisant référence aux planches annexées au présent document. L'énumération des demandes est faite à partir de l'est (Candiac) vers l'ouest (Sainte-Catherine).

2.2.1 Le pôle multifonctionnel « le triangle »

À l'extrémité est du projet de prolongement de l'autoroute 30, une parcelle de terrains vacants est enclavée entre l'échangeur des autoroutes 15, 30 et 132 (entre la route 132 à l'étude et la voie ferrée du CN). Un projet majeur de création d'un pôle multifonctionnel est en pourparler. La réalisation d'un tel projet suppose des investissements majeurs et entraînerait des modifications majeures dans la dynamique des flux de circulation. Dans ce contexte, les demandes suivantes sont exposées :

a) Prévoir une voie de service et une bretelle d'accès (d1)

Aucun accès à l'autoroute n'est prévu pour les éventuels usagers de ce « triangle » enclavé. Pour remédier à la situation, une demande est formulée au MTQ afin de prévoir une voie de service permettant d'aménager des allées d'accès à ce secteur afin d'accéder à l'autoroute et ainsi désenclaver cet arrondissement. Cette nouvelle voie de service nécessite de traverser la voie ferrée du CN.

b) Récupérer une partie de l'emprise (d2)

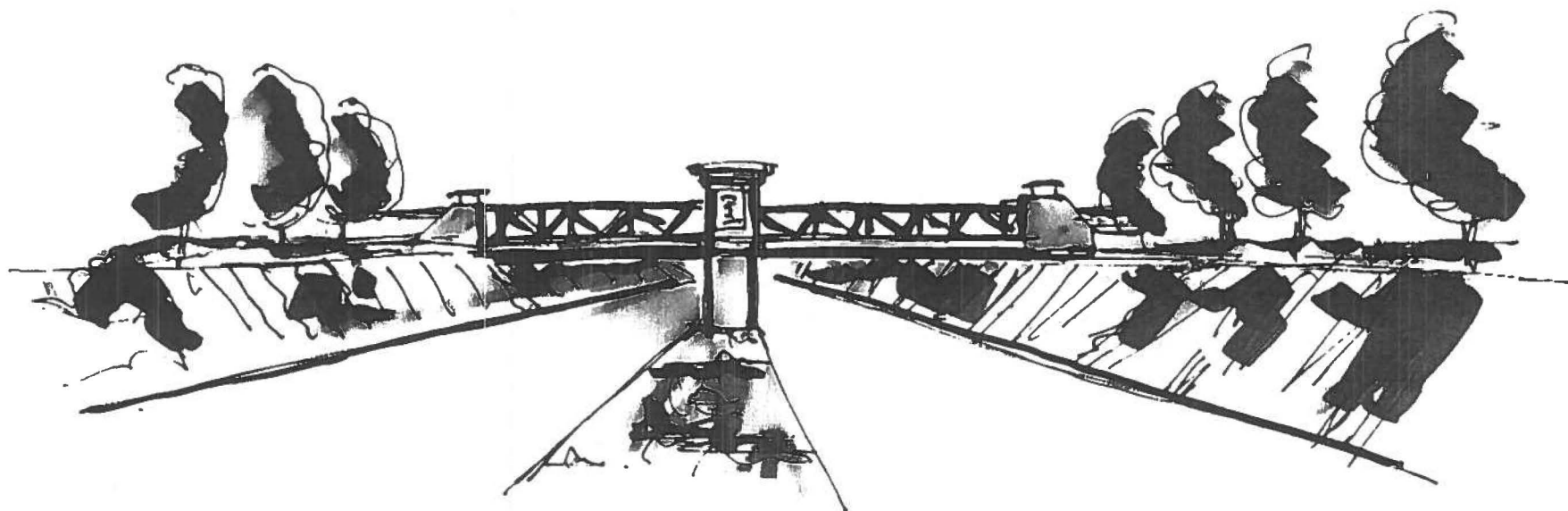
À cette hauteur, l'emprise est très large. Malgré l'aménagement d'une voie de service, une partie de cette emprise nous semble inutile. Nous proposons donc de céder l'emprise inutilisée à la ville de Candiac. Cette session permettrait une viabilisation plus logique de cet espace.

c) Mettre en valeur le viaduc du CN (d3)

À la hauteur de la voie ferrée du CN, l'autoroute est en dépression. La voie ferrée du CN se transforme donc en un viaduc. Étant donné que cette voie ferrée marque une limite du territoire de la MRC de Roussillon, nous proposons de traiter architecturalement le viaduc de façon à projeter l'image d'une porte d'entrée. Le croquis 1 exprime un tel traitement.

d) Aménager une traverse de l'autoroute (d4)

Dans le même ordre d'idée que la demande numéro 1, l'accès au « triangle » devrait être facilité par une traverse de l'autoroute près du viaduc de la voie ferrée. Ce viaduc permettrait un accès au terrain pour les usagers de l'autoroute direction est et permettrait, de plus, de reprendre l'autoroute direction est par le biais de la rue Liberté et Saint-François-Xavier.



Exemple de traitement
du viaduc du C.N. à
l'image d'une "porte d'entrée"



**DANIEL
GAUTHIER**
ET ASSOCIÉS

AUTOROUTE 30
Croquis #1

Conception : Gilles Ste-Croix arch.
Approuvé par : Daniel Gauthier, urb.
Date : Février 2000
Dossier no : 059-0031

2.2.2 Le secteur résidentiel entre la voie ferrée du CN et le chemin Saint-François-Xavier

a) **Aménager un écran acoustique (d5)**

À l'est de ce secteur, un développement résidentiel de faible densité est planifié de manière à faire dos à l'autoroute. Pour améliorer la quiétude des résidents, nous recommandons de prendre les mesures nécessaires pour atténuer le bruit. L'emprise de l'autoroute, à cet endroit, est suffisamment large pour prévoir un aménagement favorisant la modulation du terrain de manière à créer un écran acoustique.

b) **Prévoir un écran acoustique vertical (d6)**

Plus près du chemin Saint-François-Xavier, des habitations multifamiliales ne bénéficient que d'un dégagement minime par rapport à l'emprise de l'autoroute. L'espace disponible ne permet pas de procéder à un aménagement paysager favorisant l'atténuation du bruit, la préservation de l'intimité et la tranquillité des résidents. Nous recommandons, à cet endroit, la construction d'un mur acoustique. De plus, une attention particulière devra être apportée dans la conception du mur de manière à conserver un aspect visuel agréable.

2.2.3 Le parc industriel Champlain et Delson

a) **Récupérer une partie de l'emprise (d7)**

Le parc industriel Champlain et Delson est adjacent à l'emprise de l'autoroute. À cet endroit, l'emprise de l'autoroute excède les besoins en espace pour la construction. Dans ces circonstances, nous recommandons de céder l'emprise excédentaire à la ville de Candiac afin d'améliorer l'aménagement de l'espace.

b) **Prévoir un lien au parc industriel (d8)**

La voie ferrée du CN divise le parc industriel Champlain et Delson en deux (2) secteurs distincts. Dans le but d'améliorer les déplacements à l'intérieur de ce parc, d'en faciliter l'accès et d'en améliorer les liens internes, nous proposons une nouvelle voie de circulation enjambant la voie ferrée. Ce lien pourrait être situé à la rue Liberté.

c) Prévoir un accès au parc industriel (d12)

En provenance de l'ouest, les usagers de l'autoroute qui souhaitent se rendre au parc industriel Champlain et Delson doivent emprunter la sortie Saint-Pierre. La distance entre cette sortie d'autoroute et l'accès au parc industriel est très importante. Il est donc proposé de prévoir une sortie la plus rapprochée possible du parc industriel soit près de la rue Saint-François-Xavier.

Pour les usagers qui souhaitent accéder à l'autoroute en direction ouest, en sortant de ce parc industriel, la distance à parcourir pour atteindre la prochaine entrée d'autoroute est très importante, soit entre les rues Saint-Pierre/des Écluses et Bréboeuf. Il est donc proposé de prévoir une entrée la plus rapprochée possible du parc industriel soit quelque part entre le chemin Saint-François-Xavier et le boulevard Georges-Gagné.

2.2.4 Le chemin Saint-François-Xavier

a) Mettre en valeur le viaduc Saint-François-Xavier (d9)

Le viaduc doit assurer une continuité, une liaison entre les deux (2) quartiers plutôt que de diviser l'espace et d'imposer une coupure visuelle. Le passage doit également être sécurisé par des aménagements soignés. Dans ce contexte, nous proposons un traitement particulier du viaduc dans sa conception et lors du choix des matériaux de manière à dégager une image urbaine de qualité. L'angle de raccordement du viaduc à la voie de service doit être revu de façon à faciliter le virage des camions en provenance de l'est direction sud. De plus, il est proposé de prévoir, à même l'aménagement de la chaussée du viaduc, un réseau pédestre et un réseau cyclable bien définis et sécuritaires. Le croquis 2 exprime l'ambiance recherchée.

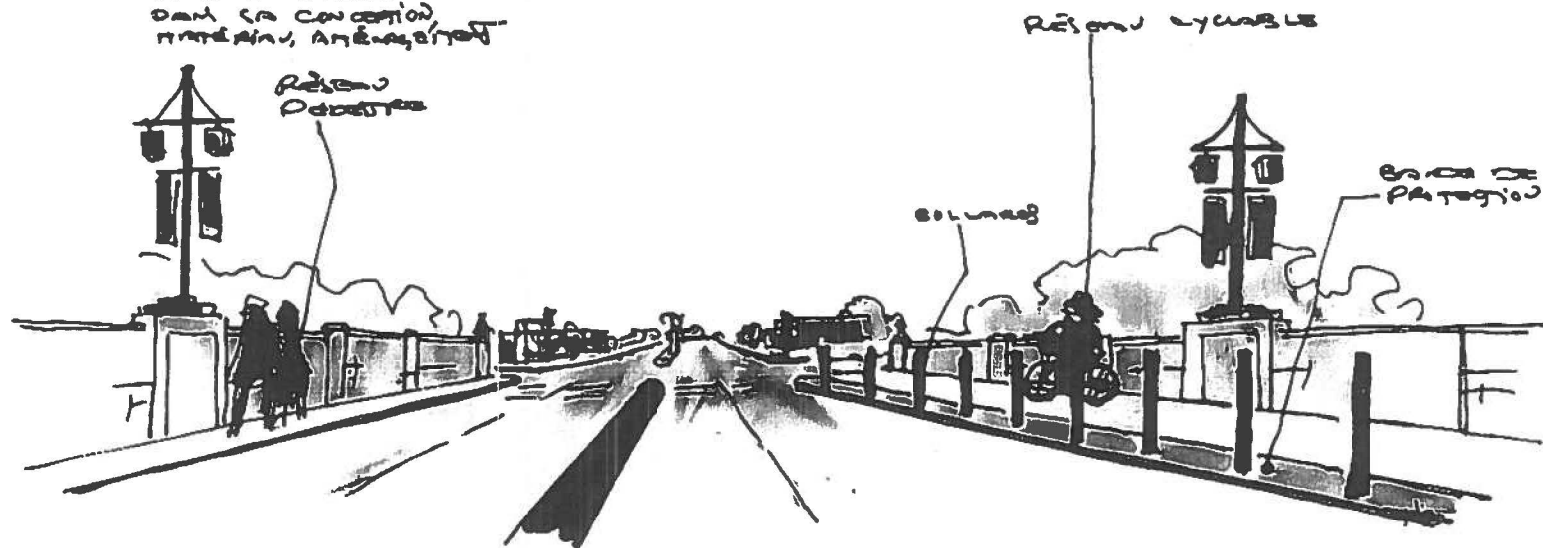
b) Élargir le chemin Saint-François-Xavier (d10)

Le viaduc Saint-François-Xavier a été conçu à quatre (4) voies. Cependant, à l'approche de l'accès au parc industriel Champlain, l'emprise diminue à une (1) voie par direction. Dans ce contexte, les manœuvres des camions pour accéder au parc industriel sont difficiles et risquent de nuire à la fluidité de l'échangeur. Dans ce contexte, nous recommandons d'élargir l'emprise du boulevard Saint-François-Xavier à deux (2) voies par direction avec voies de virage jusqu'à l'accès du parc industriel.

c) **Prévoir un accès pour les terrains localisés à l'intersection sud-ouest du chemin Saint-François-Xavier (d11)**

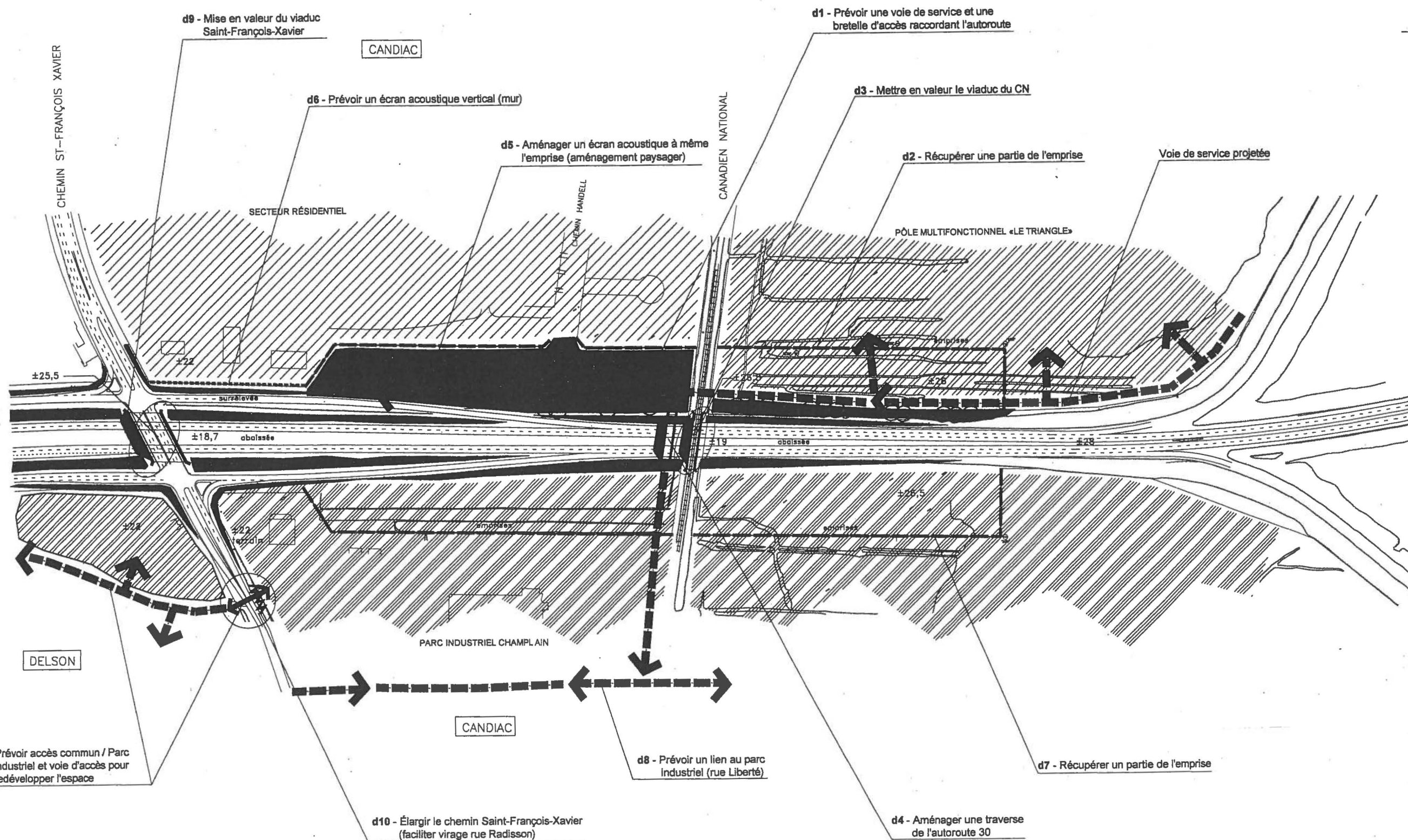
En face du parc industriel Champlain soit l'intersection sud-ouest du chemin Saint-François-Xavier et de l'autoroute, une bande de terrain actuellement vacante est vouée à des fins commerciales. Conformément à la demande d10, nous recommandons de prévoir l'accès à cet espace par le chemin Saint-François-Xavier. Une halte routière pourrait même y être aménagée aux abords de la rivière à la tortue.

* OBJECTIF:
DEVELOPPER UNE
ANALYSE DE
TYPE "URBAIN":
VIADUC ARTICULÉ
DANS SA CONCEPTION
INTERIEUR, ANCRAGEMENT



EXEMPLE TYPIQUE VIADUC
INTÉGRANT RÉSEAU CYCLABLE
ET PÉDESTRE..
(Réseau transversal)

Demandes d1 à d11



FEUILLET #1

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.
Date: Février 2000
Échelle: 1 : 4000
Dossier no: 059 - 0031

2.2.5 Le secteur de la rivière à la Tortue

La rivière à la Tortue représente un couloir d'intérêt esthétique, écologique et récréatif de premier plan pour la région. Compte tenu des efforts déjà consentis en matière de stabilisation des berges et considérant les aménagements récréatifs déjà réalisés et ceux planifiés, les ouvrages enjambant cette rivière doivent prendre en considération les demandes suivantes :

a) Prévoir un lien cyclable sur le ponton traversant la rivière (d13)

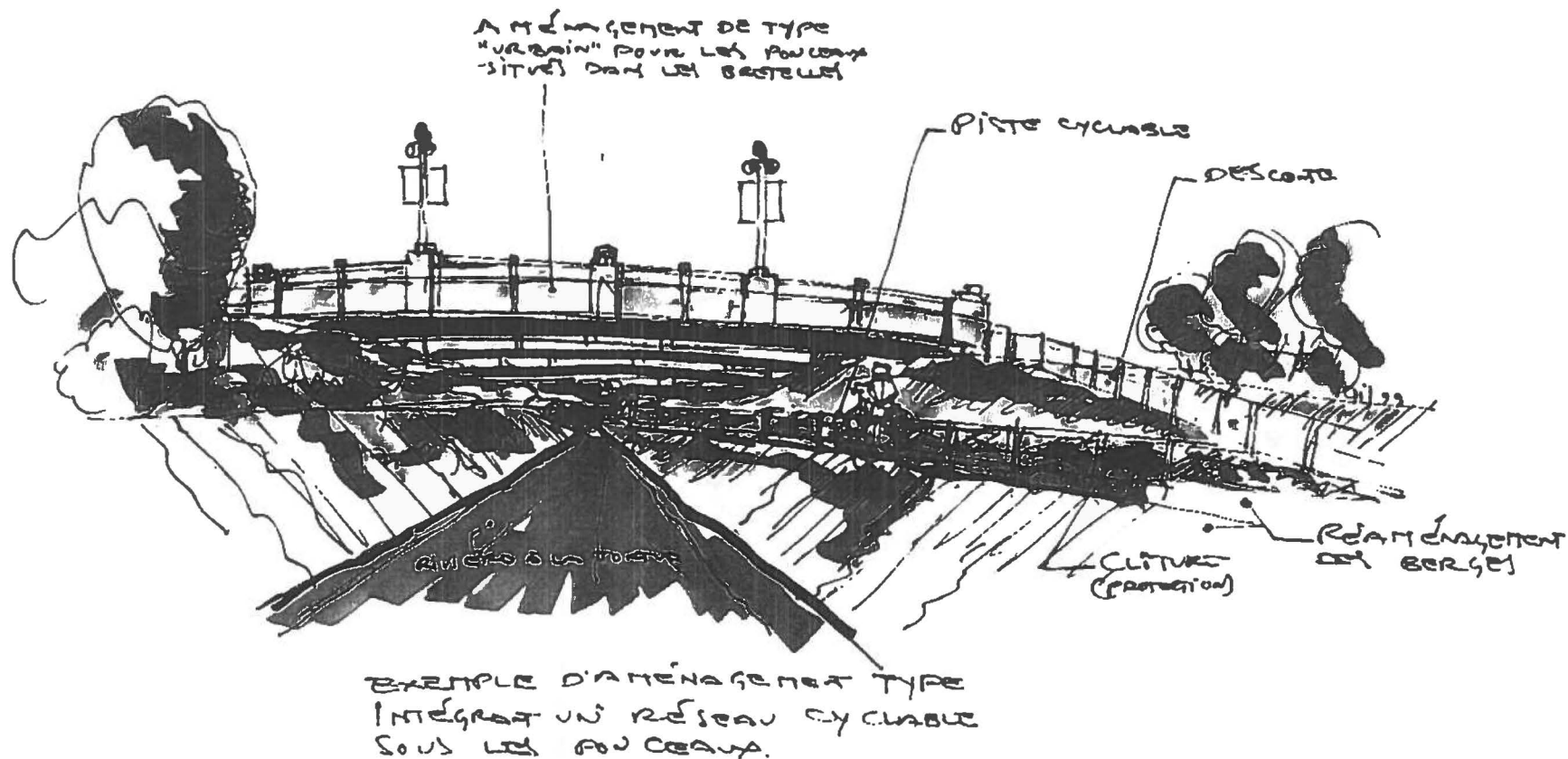
Nous recommandons de prévoir sur le ponton traversant la rivière une largeur suffisante pour permettre éventuellement la réalisation d'une voie cyclable assurant aux cyclistes la possibilité de traverser la rivière (voir la demande no 14)

b) Prévoir les mesures nécessaires afin de permettre la réalisation du réseau récréatif régional (d14)

Dans le cadre de la mise en place d'un réseau récréatif régional, l'axe de la rivière à la Tortue a été retenu comme lieu principal reliant les deux côtés de l'autoroute. Ce corridor permet d'avoir accès à l'ensemble du réseau récréatif régional. Dans ce contexte, nous recommandons de prévoir, lors de la conception de l'ouvrage enjambant la rivière, l'aménagement du réseau récréatif.

c) Aménager les abords de la rivière à la Tortue (d15 et d16)

Dans le respect des particularités et de la fragilité du milieu, nous recommandons l'aménagement des abords de la rivière à la Tortue. La création d'espaces de verdure aménagés à des fins récréotouristique semble une avenue possible compte tenu du potentiel que présente l'espace. (voir croquis 3).



2.2.6 La rue Principale

a) **Prévoir un viaduc à la rue Principale (d17)**

Afin de compléter l'échangeur Georges-Gagné/Principale et permettre un lien facile et continue à la rue Principale, l'aménagement d'un viaduc à la rue Principale devient nécessaire. L'afflux important de camions sur cette artère (compagnie Stella-Jones) justifie pleinement cette demande.

2.2.7 Le secteur du boulevard Georges-Gagné

Le secteur du boulevard Georges-Gagné devient un élément important où l'arrimage entre les interventions du MTQ et celles de la ville de Delson est crucial. Le choix de privilégier l'échangeur au boulevard Georges-Gagné a nécessité, de la part de la Ville, un exercice de planification détaillé de cet arrondissement. Pour assurer un développement harmonieux, les interventions suivantes sont proposées :

a) **Prolonger le boulevard Georges-Gagné en direction nord (d18)**

Du côté nord, le boulevard Georges-Gagné doit être prolongé et servir de porte d'entrée à un pôle commercial régional en planification. L'aménagement de ce boulevard devra faire l'objet d'une aide financière pour sa réalisation en raison des nombreuses emprises d'utilité publique rendant son financement précaire.

b) **Revoir l'aménagement des voies d'accès de l'échangeur Georges-Gagné (d19)**

La conception des voies d'accès menant au viaduc Georges-Gagné crée une importante zone de nonaccès aux terrains commerciaux. Par des modifications ou par l'aménagement de voies supplémentaires, il pourrait être possible de diminuer ces zones de nonaccès.

c) **Donner un caractère urbain au viaduc (d20)**

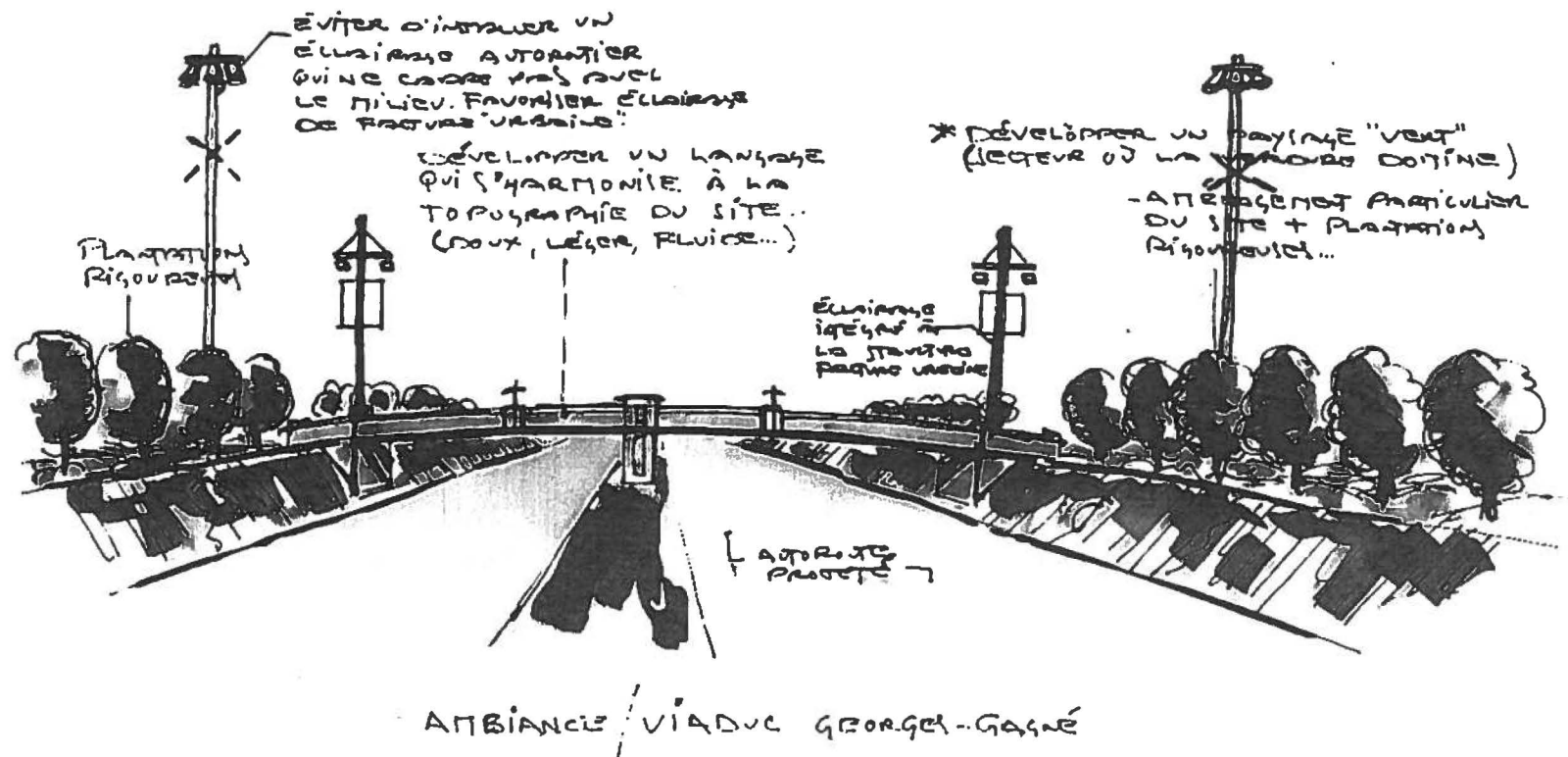
L'échangeur Georges-Gagné joue un rôle important à l'intérieur du milieu urbain de cet arrondissement. Ce viaduc doit être traité et articulé lors de sa conception et dans le choix des matériaux et de l'éclairage utilisés de manière à dégager une image urbaine. Il doit également intégrer un lien cyclable et pédestre sécuritaire et soigné. L'existence d'une vie urbaine doit être reconnue et le lieu doit ainsi être agréable pour le cheminement des différents usagers. (Voir croquis 4)

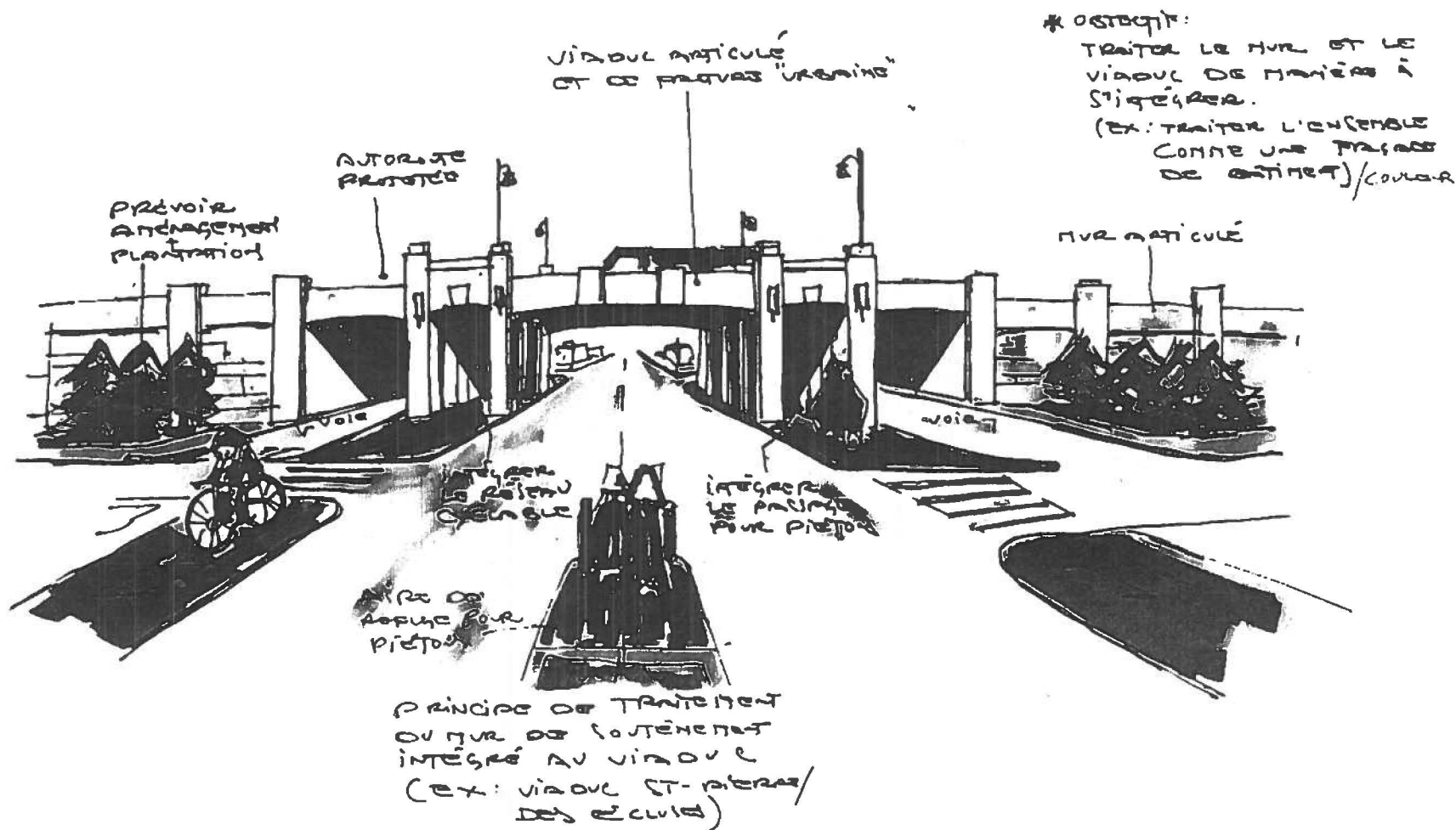
d) Mettre en valeur les emprises de l'autoroute (d21)

La largeur de l'emprise et le design de la voie de service offrent une opportunité de mise en valeur paysagère inouïe. À l'image d'intervention déjà réalisée par le MTQ, nous recommandons que les bretelles donnant accès à l'autoroute soient aménagées par une plantation et un modelage du terrain pour renforcer les effets visuels et créer un nouveau paysage améliorant des qualité spatiale et sensorielle de l'espace. Ces aménagements devront toutefois permettre de maintenir la visibilité des commerces.

e) Prévoir une entrée et une sortie d'autoroute à proximité de la rue Jogues (d22)

Entre les rues Jogues et Saint-Pierre, une entrée sur l'autoroute doit être prévue en provenance de l'ouest. En provenance de l'est, c'est une sortie de l'autoroute qui doit être prévue. Ces entrée et sortie qui pourraient être situées à proximité de la rue Jogues assureraient la décongestion de la circulation à l'intérieur du territoire urbanisé.

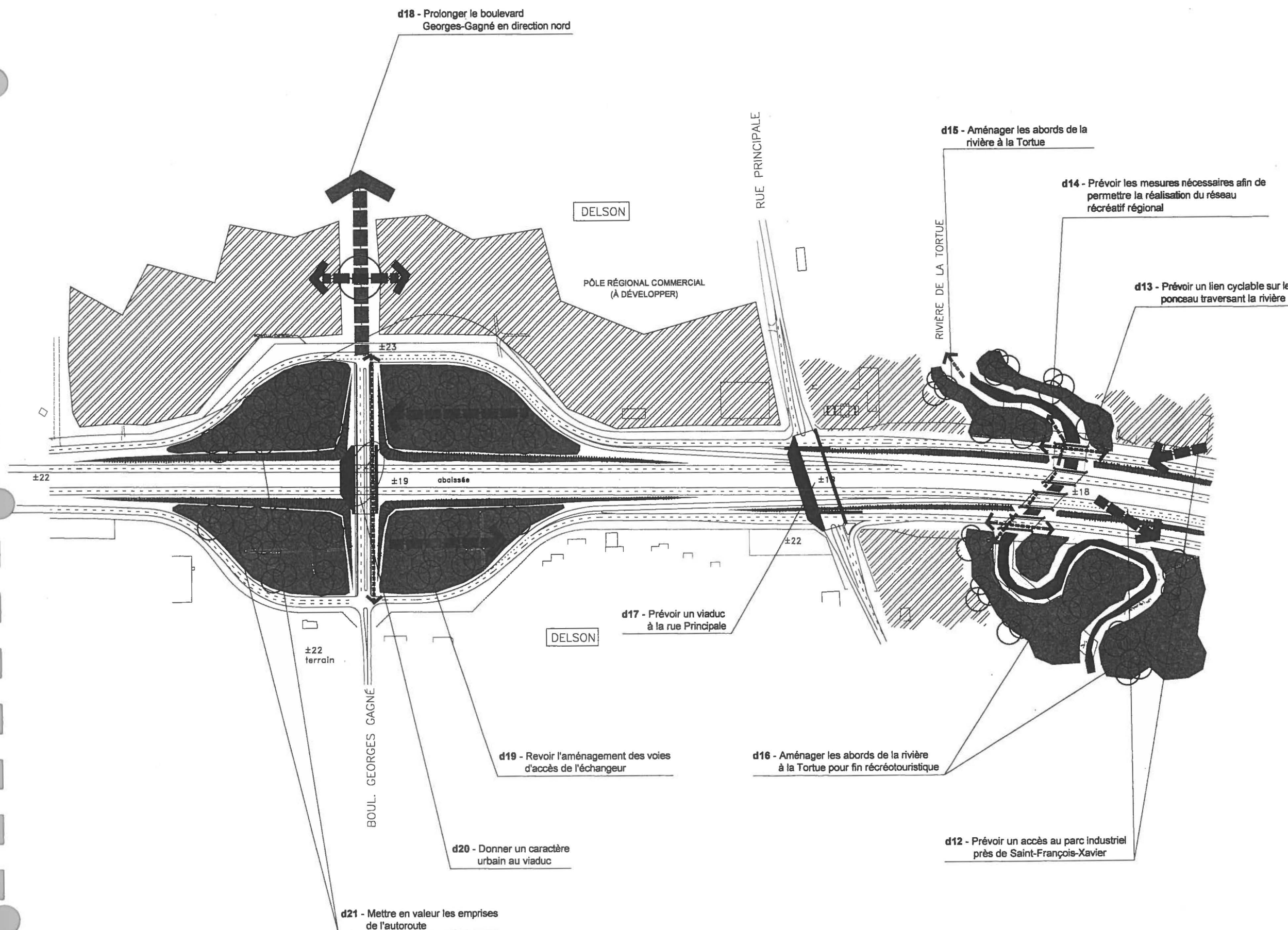




**DANIEL
GAUTHIER**
ET ASSOCIÉS

AUTOROUTE 30
Croquis #5

Conception : Gilles Ste-Croix arch.
Approuvé par : Daniel Gauthier, urb.
Date : Février 2000
Dossier no : 059-0031



2.2.8 Le secteur de la rivière Saint-Pierre

a) **Intégrer un réseau récréatif (d23)**

Au niveau de la rivière Saint-Pierre, un important corridor hydro-électrique est à proximité. Ce corridor pourrait être mis en valeur par un réseau récréatif intégrant des liens cyclable et pédestre et des aménagements paysagers divers. Au nord, le couloir d'Hydro-Québec pourrait même permettre le lien avec le réseau récréatif régional. Les abords de la rivière Saint-Pierre devraient être renaturalisés.

b) **Prévoir un lien cyclable sur le ponton traversant la rivière (d24)**

Le ponton traversant la rivière doit prévoir une largeur suffisante pour permettre éventuellement la réalisation d'une voie cyclable assurant l'accès au réseau récréatif proposé (voir la demande no 23).

2.2.9 Le secteur de la rue Saint-Pierre et du boulevard des Écluses

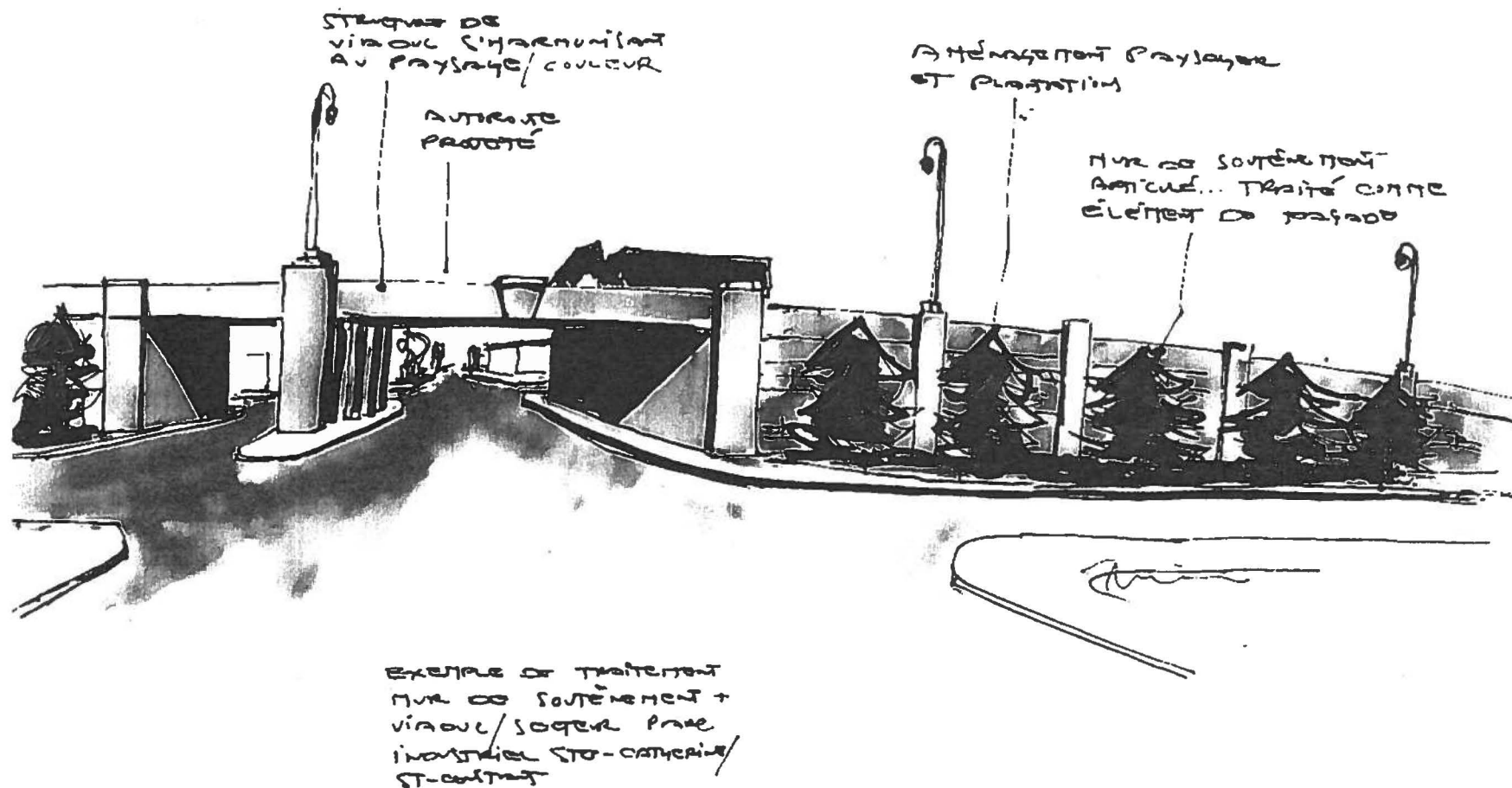
a) **Donner un caractère urbain au viaduc (d25)**

Le viaduc Saint-Pierre/des Écluses est, à son tour, un élément important du paysage urbain de cet arrondissement. La rue Saint-Pierre est, de plus, une composante importante de la structure commerciale de la région. Dans ce contexte, le viaduc Saint-Pierre/des Écluses doit être traité de façon à s'intégrer au tissu urbain. Cette intégration passe par l'aménagement d'un réseau cyclable, de refuges pour piétons et par le traitement en général de l'architecture de l'ouvrage.

b) **Mettre en valeur les murs de soutènement et prévoir un écran acoustique (d26)**

À la hauteur de la rue Saint-Pierre et du boulevard des Écluses, l'autoroute est surélevée. Nous recommandons que l'ouvrage soit mis en valeur par un traitement particulier. Le muret fait partie intégrante du milieu et doit donc être traité de manière à créer un décor cohérent. Nous proposons donc l'utilisation de béton architectural ainsi que l'articulation du muret. À titre d'exemple, le muret pourrait être traité de façon à reprendre la composition d'une façade de bâtiment. Des aménagements paysagers doivent également être prévus. Le croquis (no 6) exprime les principes recherchés.

La surélévation de l'autoroute accentue la propagation du bruit qui sera plus perceptible pour les résidents du secteur résidentiel localisé du côté nord de l'autoroute. Pour atténuer les impacts sonores anticipés et assurer la préservation de l'intimité et de la tranquillité des résidents, nous recommandons la construction d'un mur acoustique qui pourrait s'intégrer au mur de soutènement et conserver un aspect visuel agréable.



2.2.10 Le secteur de la rivière Saint-Régis

a) Aménager les abords de la rivière (d27)

Dans le respect des particularités et de la fragilité du milieu, les abords de la rivière peuvent être aménagés. La création d'espaces de verdure et d'aires de détente sont des avenues possibles. Des aménagements originaux peuvent être imaginés. Les abords de la rivière Saint-Régis pourraient également être mis en valeur par un réseau récréatif et par la renaturalisation des berges et leur réaménagement à des fins récréatives.

b) Prévoir un lien cyclable sur le ponton traversant la rivière (d28)

Le ponton de la rivière Saint-Régis doit avoir une largeur suffisante pour permettre la mise en place d'un sentier cyclable et pédestre à même la voie de service. Même si un tel sentier n'est pas réalisé maintenant, le concept doit déjà prévoir une largeur adéquate puisque une fois la réalisation terminée il est difficile d'y apporter des modifications de cette nature.



d28 - Prévoir un lien cyclable sur le ponceau traversant la rivière

d25 - Donner un caractère urbain au viaduc (intégration du réseau cyclable et piétonnier)

d24 - Prévoir un lien cyclable sur le ponceau traversant la rivière

d23 - Intégration réseau récréatif

d26 - Mettre en valeur les murs de soutènement et prévoir un écran acoustique

d22 - Prévoir une entrée et une sortie d'autoroute à proximité de la rue Jogues

d27 - Aménager les abords de la rivière

FEUILLET #3

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.
Date: Février 2000
Échelle: 1 : 4000
Dossier no: 059 - 0031

DANIEL GAUTHIER
ARCHITECTE

2.2.11 Le secteur de la rue Bréboeuf

a) **Donner un caractère urbain au viaduc (d29)**

À la hauteur de la rue Bréboeuf, l'autoroute est en dépression transformant ainsi cette rue en viaduc. Ce viaduc doit être traité et articulé dans sa conception et dans les matériaux utilisés de manière à dégager une image urbaine. Il doit également intégrer un lien cyclable et pédestre sécuritaire et soigné. L'existence d'une vie urbaine doit être reconnue et le lieu doit ainsi être agréable pour le cheminement des différents usagers.

b) **Mettre en valeur les emprises de l'autoroute (d30)**

La largeur de l'emprise et le design de la voie de service offrent une opportunité de mise en valeur paysagère. Nous proposons que cet ouvrage fasse l'objet d'une plantation étudiée avec un modelage du terrain pour renforcer les effets visuels et créer un nouveau paysage améliorant la qualité de l'espace.

2.2.12 Secteur des rues Monchamp et Centrale

a) **Aménager la voie de service et ces accès (d31)**

Du côté nord, entre les rues des Merisiers et Centrale plusieurs rues transversales donnent sur la voie de service. Un aménagement particulier de la voie de service devra être réalisé afin d'éviter la circulation de transit sur les voies locales.

b) **Aménager l'autoroute en dépression (d32)**

À la hauteur des rues Monchamp et Centrale, le MTQ prévoyait que l'autoroute soit surélevée. Cependant, les autorités municipales demandent qu'elle soit en dépression de manière à ne pas créer de barrière physique supplémentaire.

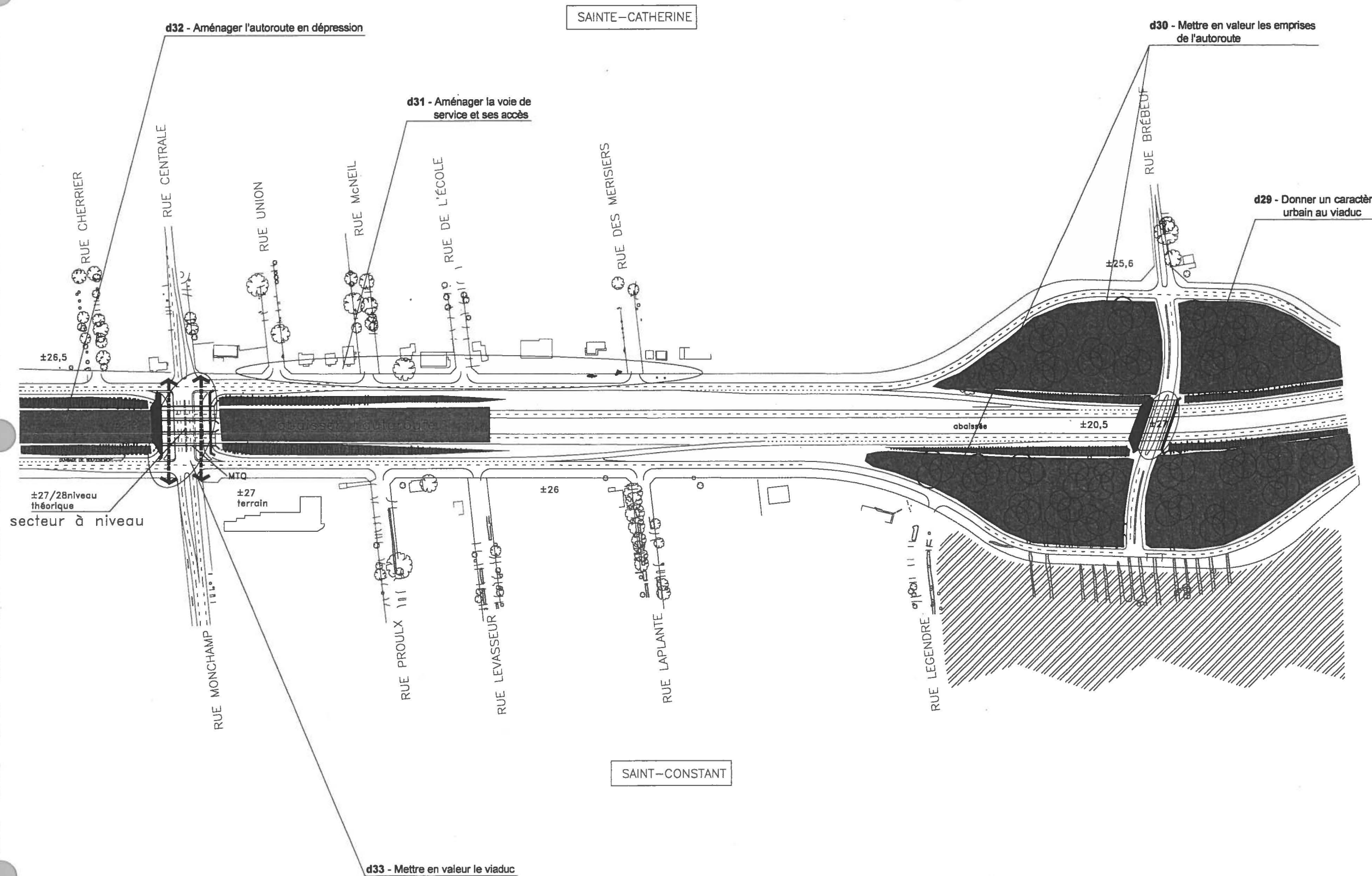
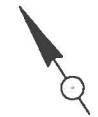
c) Mettre en valeur le viaduc (d33)

Le viaduc doit assurer une continuité, une liaison entre les deux (2) quartiers plutôt que de diviser l'espace et d'imposer une coupure visuelle. Le passage doit également être sécurisé par des aménagements soignés. Dans ce contexte, le viaduc doit être traité et articulé dans sa conception et dans les matériaux utilisés de manière à dégager une image urbaine. Il doit également prévoir un réseau pédestre et un réseau cyclable spatialement bien défini et sécuritaire. Le croquis 2 exprime l'ambiance urbaine recherchée.

AUTOROUTE 30

POSITIONNEMENT INTERMUNICIPAL

Demandes d29 à d33



FEUILLET #4

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.
Date: Février 2000
Échelle: 1 : 4000
Dossier no: 059 - 0031

DANIEL
GAUTHIER
URBANISME

2.2.13 Secteur des rues Maçon et Léo

a) **Aménager l'autoroute en dépression (d34)**

À la hauteur des rues Maçon et Léo, le MTQ prévoyait que l'autoroute soit surélevée. Cependant, les autorités municipales souhaitent davantage qu'elle soit en dépression en manière à amoindrir les impacts visuels engendrés par une telle infrastructure.

b) **Donner une facture urbaine au viaduc (d35)**

À la hauteur des rues Maçon et Léo, l'autoroute est en dépression transformant ainsi ces rues en viaduc. Ce viaduc doit être traité et articulé dans sa conception et dans les matériaux utilisés de manière à dégager une image urbaine. Il doit également intégrer un lien cyclable et pédestre sécuritaire et soigné. L'existence d'une vie urbaine doit être reconnue et le lieu doit ainsi être agréable pour le cheminement des différents usagers.

c) **Prolonger la rue Léo en direction sud (d36)**

Du côté sud, la rue Léo doit être prolongée et donner accès au secteur qui pourrait être développé et mis en valeur à des fins industrielles. Cet accès nécessite cependant la construction d'un lien routier reliant le boulevard Saint-Laurent à l'accès de l'autoroute. Cette future route exigera des travaux importants et des expropriations à l'intersection du boulevard Saint-Laurent et de la rue Léo. Il est évident que ces travaux, occasionnés suite à la construction de l'autoroute, nécessitent une aide financière sans quoi la faisabilité apparaît compromise.

d) **Isoler la rue Maçon de la rue Léo (d37)**

Dans le concept proposé par le MTQ, un lien direct relie les rues Maçon et Léo. La rue Maçon donne accès à un secteur résidentiel alors que la rue Léo dessert un parc industriel. Considérant que ces deux (2) types d'activités n'ont aucun lien entre eux, les autorités municipales souhaitent isoler la rue Maçon de la rue Léo en conservant tout de même un accès indirect à partir de la voie de service. Un tel réaménagement garantit davantage la quiétude du secteur résidentiel.

e) Mettre en valeur les emprises de l'autoroute (d38)

La largeur de l'emprise et le design de la voie de service offrent une opportunité de mise en valeur paysagère. Un espace d'une telle envergure doit faire l'objet d'une plantation étudiée avec un modelage du terrain pour renforcer les effets visuels et créer un nouveau paysage améliorant la qualité de l'espace.

f) Prévoir une sortie menant directement à l'échangeur Léo (d39)

Dans le concept initial, l'accès (provenant de l'ouest) pour atteindre la rue Léo est situé bien avant le parc industriel de Sainte-Catherine et exige une circulation de transit importante sur la voie de service. Il faudrait prévoir une sortie de l'autoroute directement à l'échangeur Léo. Cet accès devrait toutefois être aménagé de façon à éviter une circulation de transit sur la rue Maçon qui est une rue possédant des caractéristiques résidentielles.

g) Revoir la géométrie de la voie de service et récupérer une partie de l'emprise (d40)

Le fait d'isoler la rue Maçon de la rue Léo (voir demande no33) permet de modifier la géométrie de la voie de service. Le dégagement à prévoir n'est plus aussi important étant donné que l'autoroute n'a plus à être traversée. Cette modification permet de récupérer une partie de l'emprise par les autorités municipales et de mettre en valeur cette bande de terrain dont l'usage éventuel reste à déterminer.

2.2.14 Secteur entre la rue Maçon et la rue Garnier

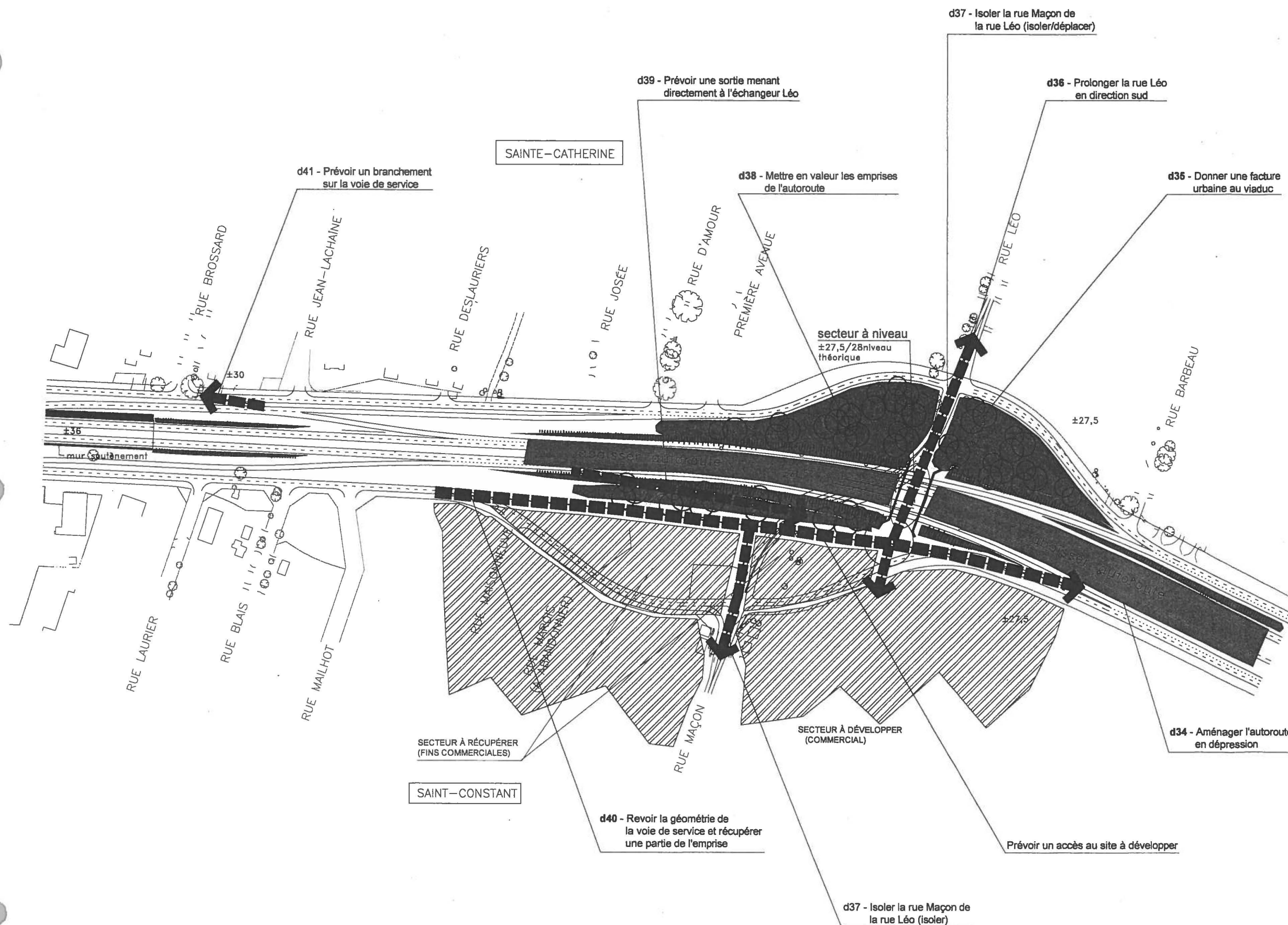
a) Prévoir un branchement sur la voie de service (d41)

En provenance de l'est, pour accéder au parc industriel de Sainte-Catherine localisé du côté nord de l'autoroute, les usagers de l'autoroute doivent prévoir sortir à la hauteur de la rue Bréboeuf. En effet, la sortie prévue à la hauteur de la rue Brossard ne permet que d'accéder au pont Mercier. Il y a donc lieu de prévoir un branchement sur la voie de service de manière à accéder au parc industriel de Sainte-Catherine après le viaduc de la rue Léo.

AUTOROUTE 30

POSITIONNEMENT INTERMUNICIPAL

Demandes d34 à d41



FEUILLET #5

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.
Date: Février 2000
Échelle: 1 : 4000
Dossier no: 059 - 0031

2.2.15 Secteur de la rue Garnier

a) **Élargir la rue Garnier (d42)**

La rue Garnier doit être élargie de manière à faciliter l'accès au parc industriel pour la circulation lourde. Par la même occasion, cette entrée pourrait être marquée par un aménagement particulier identifiant le parc industriel. La configuration de l'accès de l'autoroute par la rue Garnier est un choix entériné par les municipalités. Ce choix assure l'accessibilité au parc industriel par le territoire de Sainte-Catherine. Toutefois, des travaux importants, sur la rue Garnier, doivent être entrepris afin de la faire correspondre à la vocation de porte d'entrée de la zone industrielle. Ces travaux comprennent l'élargissement de la rue et l'expropriation de certaines constructions. Une aide financière est attendue afin de réaliser les travaux.

b) **Aménager l'autoroute en dépression et récupérer les emprises (d43)**

L'autoroute, pour cette partie située à Sainte-Catherine, est en élévation. Ce choix engendre un impact visuel important. Dans ce contexte, nous proposons que le MTQ étudie la possibilité de construire en dépression les voies de circulation de l'autoroute 30. La nouvelle configuration pourra également évaluer la possibilité de récupérer une partie de l'emprise permettant de mettre en valeur le secteur industriel.