



Gouvernement du Québec  
**Ministère des Transports**  
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

164

**PR3.2**

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

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

**ROCHE**

**RÉSUMÉ**  
Septembre 1998



Gouvernement du Québec  
**Ministère des Transports**  
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

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

---

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

3075, ch. des Quatre-Bourgeois  
Sainte-Foy (Québec)  
Canada G1W 4Y4  
Téléphone :  
(418) 654-9600  
Télécopieur :  
(418) 654-9699  
Site web :  
[www.roke.ca](http://www.roke.ca)

**ROCHE**

**RÉSUMÉ**

Septembre 1998

Projet: 18677

## **CONTENU**

**LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET**

**LE CORRIDOR NORD : UNE ARTÈRE À DOMINANCE COMMERCIALE**

**LE CORRIDOR SUD : UN MILIEU PARTAGÉ ENTRE LES FONCTIONS AGRICOLES ET INDUSTRIELLES**

**UN PROJET DANS L'AXE DE LA ROUTE 132 OU AU SUD DE SAINT-CONSTANT**

**L'ÉVALUATION COMPARATIVE DES TRACÉS – AXE DE LA ROUTE 132 OU AU SUD DE SAINT-CONSTANT**

**LE PROJET RETENU ET LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION**

**LES EFFETS PERMANENTS DU PROJET**

## LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

---

### UN PROJET DEPUIS LONGTEMPS PLANIFIÉ

Le dossier de l'autoroute 30 est né au début des années 60. À l'origine, elle devait remplacer la route 132 et relier toutes les municipalités de la rive sud du fleuve entre Bécancour et Valleyfield. Ce nouveau lien interrégional, rapide et sécuritaire, visait également à soutenir le développement et les échanges économiques de la région. La carte présentée à la page suivante illustre l'année de mise en service des différents tronçons de l'autoroute depuis 1968. Le tronçon Sainte-Catherine/autoroute 15 constitue actuellement un des tronçons manquants de l'autoroute 30.

Dès 1971, le ministère des Transports acquérait l'emprise nécessaire à la construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac. Cette emprise est située dans l'axe de la route 132 et elle comporte actuellement une chaussée de quatre voies de circulation, séparées par une voie centrale réservée aux mouvements de virage à gauche.

### PLUSIEURS PROBLÈMES DE CIRCULATION SUR CE TRONÇON DE LA ROUTE 132

Les usagers vivent plusieurs problèmes de circulation sur la route 132. Ainsi, on remarque :

- un nombre élevé d'accidents de circulation
- des mouvements de circulation rendus hasardeux, notamment les virages à gauche, dû à la présence de divers types de trafic local et de transit qui s'entremêlent
- des déplacements ardues entre le côté nord et le côté sud de la voie, vu la circulation abondante et le nombre élevé de véhicules lourds
- une congestion accrue aux nombreuses intersections
- une moins grande fluidité de la circulation depuis le raccordement de l'autoroute 30 à la jonction avec l'autoroute 15 et la route 132

### LA NÉCESSITÉ D'ANALYSER UNE SECONDE OPTION AU SUD DE LA ZONE URBANISÉE

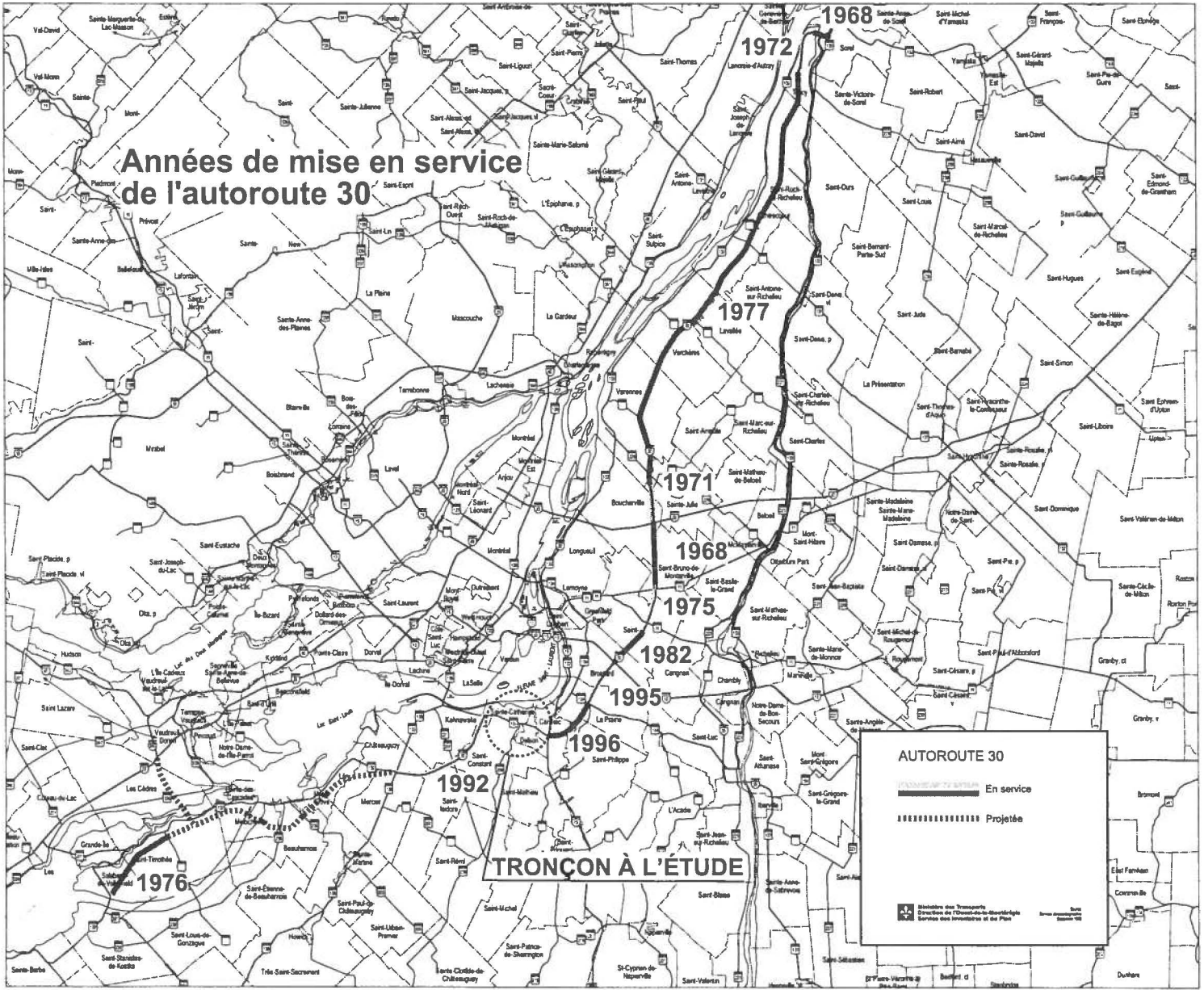
Pour réaliser l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 actuelle, même si l'emprise a déjà été acquise, il s'avère aujourd'hui nécessaire de considérer une autre option de tracé pour ce tronçon afin de prendre en considération les nouvelles conditions du milieu et le contexte évolutif dans lequel s'inscrit le projet, à savoir :

- les changements importants survenus au cours des dernières années au niveau de l'utilisation du sol en bordure de la 132
- les demandes répétées du milieu d'achever la construction de l'autoroute 30 afin de compléter cet important axe interrégional
- un lien montréalais qui permet aussi d'offrir une alternative à la traversée de l'île de Montréal
- le vœu exprimé à quelques reprises par le milieu de faire passer l'autoroute 30 au sud de la zone urbanisée, de façon à conserver à l'axe de la 132 une vocation régionale d'axe structurant commercial

---

### FINALEMENT, UN PROJET AUX MULTIPLES OBJECTIFS

- *améliorer la liaison entre les municipalités de la rive sud du Saint-Laurent, de façon à consolider leurs activités économiques*
  - *appuyer le développement de ces activités, en fournissant un outil supplémentaire de promotion et de mise en valeur du territoire*
  - *favoriser l'accessibilité aux services administratifs et aux infrastructures hospitalières, sociales et commerciales de la rive sud*
  - *faciliter l'accès direct au réseau autoroutier*
  - *desservir les pôles générateurs de trafic, vu leur croissance rapide passée et prévisible*
  - *faire correspondre la vocation des liens routiers et le type de trafic qui y circule (transit, local, véhicules lourds, etc.)*
  - *accroître la sécurité des usagers par un usage plus fonctionnel des infrastructures*
  - *établir une alternative à la traversée de l'île de Montréal pour le trafic de transit est-ouest*
-



## LE CORRIDOR NORD

### UNE ARTÈRE À DOMINANCE COMMERCIALE

#### DES COMMERCES ET QUELQUES ESPACES RÉSIDENTIELS

En bordure immédiate de la route 132, on note une prépondérance marquée de l'utilisation du sol à des fins commerciales (64 %) et industrielles. Du côté nord, bien que les commerces soient encore en majorité, quelques regroupements d'habitations sont présents, notamment aux intersections avec les rues des Quais, Barbeau et Garnier à Sainte-Catherine. Les quelques utilisations industrielles se retrouvent aux extrémités du corridor.

En périphérie de la route 132, les fonctions résidentielles dominent, bien que l'on note également des bâtiments et terrains à vocation commerciale, publique et industrielle.

Quelques bâtiments sont situés à l'intérieur de l'emprise du ministère des Transports. Par ailleurs, certains commerces utilisent des parties de cette emprise comme stationnement ou lieu d'entreposage.

#### UN CLIMAT SONORE MOYENNEMENT PERTURBÉ

Les relevés sonores et les simulations indiquent que le niveau de bruit est déjà élevé, en raison de l'importance du trafic.

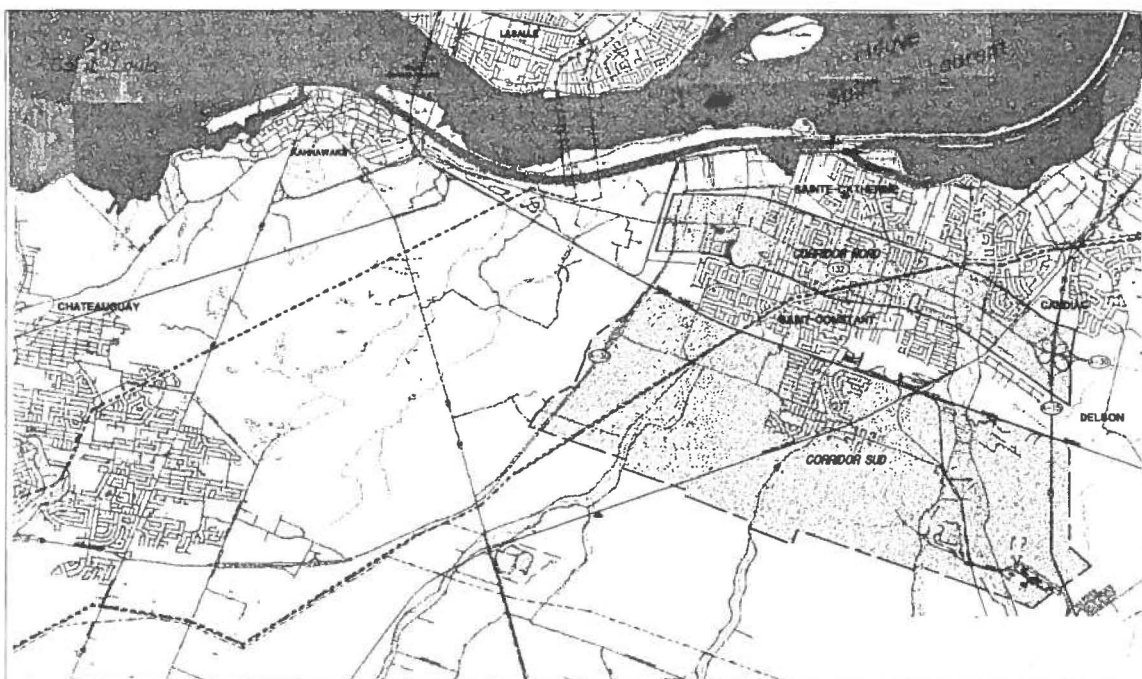
Ainsi, les niveaux de bruit sont de l'ordre de 60 dB(A) Leq(24h) entre la première et la seconde rangée d'habitations bordant la route 132 et de 55 dB(A) Leq (24h) entre la seconde et la troisième. Au niveau des commerces, le niveau de bruit varie de 60 à 65 dB(A) Leq (24h) selon leur proximité de la route.

#### UN MILIEU NATUREL SOUS FORME D'ÎLOTS

Le secteur de la rivière à la Tortue revêt une importance particulière dans le milieu urbanisé du corridor de la route 132 compte tenu de la rareté d'éléments naturels. La municipalité de Candiac prévoit d'ailleurs sa protection et sa mise en valeur. Autre témoin du milieu encore naturel, le secteur près de la rue Maçon, où le boisé est valorisé par la population et sert d'écran visuel entre les résidences et la route 132.

#### UN PAYSAGE PERTURBÉ ET UNE VALEUR PATRIMONIALE TRÈS FAIBLE

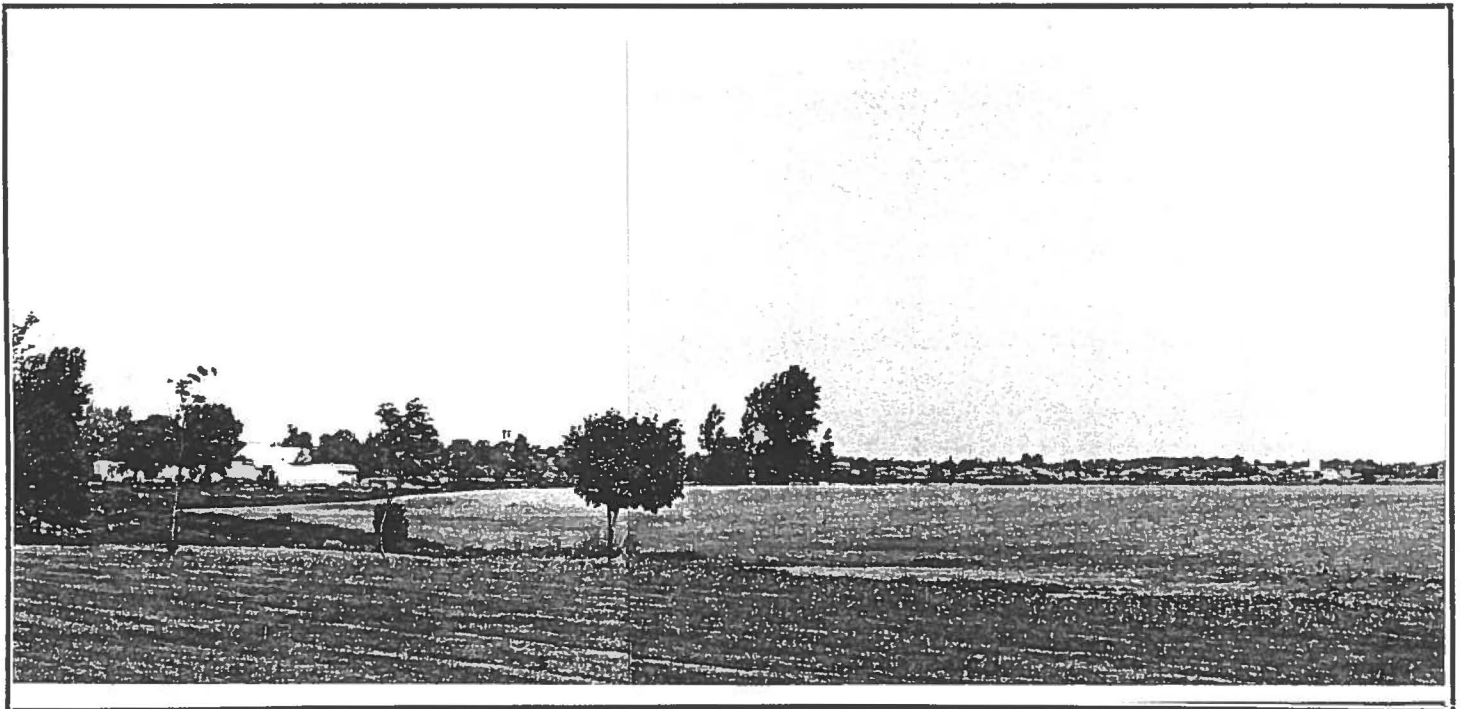
Outre les quelques îlots boisés et le secteur de la rivière à la Tortue, le corridor nord ne recèle pas de points d'intérêt visuel particuliers. La largeur de l'emprise et l'éloignement des commerces contribuent à diminuer la lisibilité des lieux pour l'automobiliste. Aucune propriété ayant une valeur patrimoniale n'a été recensée.



## AUTOROUTE 30



Vue typique du paysage du corridor nord  
-Intersection de la rue Saint-Pierre avec la route 132



Vue typique du paysage du corridor sud  
-Prise de vue à partir du rang Saint-Pierre

## **LE CORRIDOR SUD**

### **UN MILIEU PARTAGÉ ENTRE LES FONCTIONS AGRICOLES ET INDUSTRIELLES**

---

#### **UNE AGRICULTURE DYNAMIQUE FAVORISÉE PAR LE CLIMAT ET LA NATURE DES SOLS**

Le corridor sud est situé en grande partie dans la zone agricole permanente. C'est un secteur à très forte productivité agricole dont le climat permet d'obtenir de très bons rendements, notamment pour la culture du maïs-grain et du soya. Il s'agit, de fait, de la principale utilisation culturale des sols dans la zone d'étude. Tous les agriculteurs sont propriétaires de leurs entreprises et la majorité d'entre eux cultivent également des superficies louées à des tiers. Ces entreprises sont de type familial et pour la plupart, l'agriculture constitue la principale source de revenus.

Règle générale, les exploitants démontrent un dynamisme certain ainsi qu'une capacité d'adaptation au marché agricole en évolution.

#### **UNE FONCTION AGRICOLE DOMINANTE PONCTUÉE D'USAGES INDUSTRIELS ET DE RANGS VILLAGEOIS**

Le corridor sud comprend une partie du périmètre d'urbanisation de Saint-Constant. On y retrouve essentiellement des habitations unifamiliales. À l'intérieur de la zone agricole, les usages résidentiels se concentrent le long des rangs.

À l'est du corridor, également en zone agricole, on note des utilisations industrielles qui correspondent aux carrières, à l'aire de dépôt et aux équipements de Ciment Lafarge.

#### **UN PATRIMOINE CULTUREL ET VISUEL INTÉRESSANT, PARTICULIÈREMENT LE LONG DES RANGS**

L'ouverture des champs visuels, l'organisation et la qualité des bâtiments, signes de la valorisation du milieu de vie par la population, ainsi que les mises en scènes rurales d'avant-plan et de second-plan sont autant d'éléments qui créent un paysage d'intérêt lorsque l'on circule le long des rangs.

Trente-six propriétés ont été jugées d'intérêt patrimonial. Le rang Saint-Pierre présente quant à lui une valeur patrimoniale forte en raison de l'intérêt et de l'organisation des bâtiments qu'on y retrouve.

#### **UN MILIEU NATUREL PERTURBÉ**

Les boisés couvrent des superficies très réduites à l'intérieur du corridor, en raison de l'utilisation du sol (agricole, résidentielle ou industrielle).

Les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre ainsi que les multiples fossés agricoles présentent généralement un faible potentiel pour la faune, en raison de la piètre qualité de leur eau, de l'absence de végétation et de l'érosion de leurs rives. Bien que la rivière à la Tortue présente sensiblement les mêmes caractéristiques, elle offre toutefois un potentiel plus intéressant compte tenu de la présence d'une végétation protectrice mieux conservée et d'une plus grande variété d'habitats à ses abords.

#### **UN CLIMAT SONORE ACCEPTABLE**

Les relevés indiquent un milieu de vie très calme. Le jour, le niveau de bruit dans les quartiers résidentiels est de l'ordre de 45 dB(A) Leq(24h).

## UN PROJET DANS L'AXE DE LA ROUTE 132 OU AU SUD DE SAINT-CONSTANT

### L'ÉLABORATION D'UN TRACÉ ALTERNATIF AU SUD

Sur la base des considérations environnementales découlant de l'inventaire du milieu, des considérations techniques (notamment la position des échangeurs) et financières ainsi que des normes de conception routière du ministère des Transports, un tracé alternatif a été défini à l'intérieur du corridor sud (voir carte ci-bas)

Le projet d'autoroute dans ce corridor serait d'une longueur de 8,8 km et comprendrait quatre voies de circulation avec un terre-plein central et des accotements. Aucun échangeur n'est prévu entre l'autoroute 15 à Candiac et l'autoroute 30 à Saint-Constant.

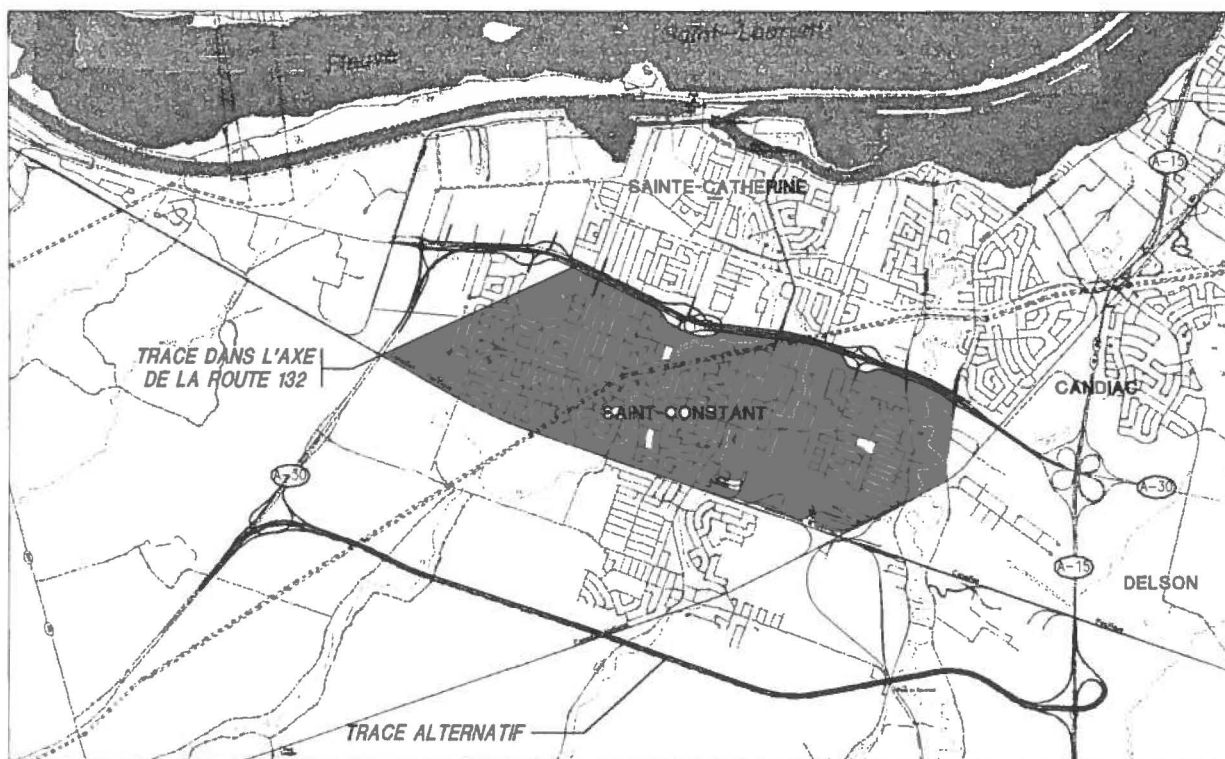
Ce tracé débute, du côté est, à 1,5 km au sud de l'échangeur actuel entre l'autoroute 30 et l'autoroute 15. Il traverse par la suite longitudinalement plusieurs lots jusqu'à l'intersection de la rivière à la Tortue et de la voie ferrée. Pour pouvoir franchir la rivière, les rangs ainsi que la voie ferrée à angle droit, le tracé doit passer en diagonale des lots dans ce secteur. Le tracé se prolonge ensuite longitudinalement jusqu'à son raccordement à l'ouest de l'autoroute 30 existante, à 1 km au sud de l'échangeur de la Montée Saint-Régis. La continuité des rangs est maintenue.

### LE PROJET DANS L'AXE DE LA ROUTE 132

Le projet dans l'axe de la route 132, d'une longueur de 7,0 km, consiste en quatre voies rapides avec séparation centrale, glissière rigide et accotements. De chaque côté de l'autoroute, on retrouve des chemins de desserte à sens unique comportant deux voies de circulation avec accotements.

Six traverses nord-sud sont envisagées, soit dans l'axe des rues Maçon/Léo, Monchamp/Centrale, de la rue Brébeuf, de la rue Saint-Pierre/boulevard des Écluses, de la rue Principale et du chemin Saint-François-Xavier.

Pour ce qui est des accès entre l'autoroute et le réseau local, des échangeurs complets sont prévus à quatre endroits, soit à l'extrémité ouest du projet (raccordement à la route 132 actuelle), à la hauteur de Maçon/Léo, à la hauteur de la rue Brébeuf et finalement, du boulevard Georges-Gagné. De plus, un demi-échangeur, c'est-à-dire une entrée à l'autoroute d'un côté et une sortie à l'autoroute de l'autre côté, est prévu à l'est du chemin St-François-Xavier.



## L'ÉVALUATION COMPARATIVE DES TRACÉS AXE DE LA ROUTE 132 OU AU SUD DE SAINT-CONSTANT

---

Le choix du tracé découle de l'analyse comparative des impacts et des coûts de chacune des options.

### LES IMPACTS SUR LE MILIEU BIOPHYSIQUE

L'option d'un tracé dans l'axe de la route 132 est moyennement préférable en raison du potentiel faunique plus faible à cet endroit, lequel résulte, en grande partie, de l'urbanisation des lieux. Les deux options sont équivalentes en ce qui a trait aux impacts sur le milieu physique.

### LES IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

L'option d'un tracé dans l'axe de la route 132, malgré certains inconvénients, est faiblement préférable compte tenu des impacts positifs (correction de la situation présente au chapitre de la circulation et de la sécurité) et du respect des utilisations du sol actuelles.

### LES IMPACTS SUR LE CLIMAT SONORE

L'option d'un tracé dans l'axe de la route 132 est faiblement préférable compte tenu de l'augmentation anticipée des niveaux de bruit qui est plus faible que pour le tracé alternatif sud.

### LES IMPACTS SUR LE PATRIMOINE CULTUREL

L'option d'un tracé dans l'axe de la route 132 est fortement préférable puisque cela évite d'affecter les secteurs d'intérêt présents au sud.

### LES IMPACTS SUR LE MILIEU AGRICOLE

L'option d'un tracé dans l'axe de la route 132 est très fortement préférable puisqu'elle évite tout impact sur la zone agricole prospère, les agriculteurs et leurs exploitations.

### LES IMPACTS SUR LE MILIEU VISUEL

L'option d'un tracé dans l'axe de la route 132 est fortement préférable compte tenu de la faible valeur des unités dans ce secteur et de la possibilité de bonifier visuellement le secteur commercial en bordure de la route 132 par une restructuration du milieu.

### LES COÛTS DU PROJET

L'écart de coût entre les deux options (104 M\$ pour l'option de la route 132 et 110 M\$ pour l'option alternative) ne constitue pas un élément discriminant dans le choix du tracé.

---

### BILAN

*Il est préférable d'intervenir dans l'axe de la route 132 car le milieu pourra consolider la vocation commerciale et de services de cet axe régional et ce, dans un contexte plus sécuritaire et où des moyens physiques d'aménagement pourraient, si nécessaire, atténuer les impacts environnementaux.*

*Le choix de ce projet limite jusqu'à un certain point les opportunités potentielles ou pressions pour un étalement du milieu urbanisé dans le secteur sud. L'option nord préserve, en outre, les affectations du territoire et les objectifs de développement de la plupart des intervenants du milieu tout en conservant les patrimoines naturel et culturel d'intérêt présents dans le secteur sud.*

*Le potentiel agricole au sud est également conservé; en cela, les orientations gouvernementales visant la pérennité de la zone agricole et le maintien des activités sont respectées.*

*La circulation actuelle et la sécurité routière sur la route 132 atteignent présentement un niveau critique. La croissance démographique et économique du territoire à l'étude dans les 20 prochaines années laisse présager une augmentation des déplacements locaux sur la route 132 de près de 75 % pour atteindre près de 49 000 déplacements (DJMA) à l'horizon 2016. À ce stade, sans intervention dans l'axe de la route 132, le niveau de circulation (80 000 déplacements – DJMA en ajoutant le transit régional et le grand transit au débit local) serait intolérable. Il y aurait de plus une dégradation importante de la qualité des milieux périphériques, autant résidentiels que commerciaux.*

---

## LE PROJET RETENU ET LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION

---

Le parachèvement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 serait réalisé dans l'emprise de la route 132. La construction de ce tronçon, d'une longueur de 7 km, s'étalerait sur 2 ans.

### LES PROFILS

Ce lien comporterait quatre voies rapides avec séparation centrale, ainsi que des chemins de desserte à sens unique de chaque côté de l'autoroute. Il inclurait également six traverses, quatre échangeurs complets et un demi-échangeur.

Le profil en long, c'est-à-dire l'élévation de l'autoroute par rapport au terrain actuel, a été élaboré en tenant compte de multiples contraintes, dont notamment le raccordement à la route 132 actuelle à Sainte-Catherine, l'aménagement des six traverses, le problème de drainage à l'ouest de la rivière Saint-Régis, le pont situé au-dessus de la rivière à la Tortue ainsi que le passage à niveau du Canadien National. Ainsi, de façon à éviter un profil à changements multiples, celui-ci a été abaissé en-dessous du terrain naturel dans le secteur de la rue Brébeuf et entre la rivière à la Tortue et l'échangeur entre l'autoroute 15 et l'autoroute 30. De plus, pour minimiser la hauteur du remblai de l'autoroute à l'intersection de la traverse Maçon/Léo, le profil de cette dernière a été abaissé le plus possible.

### LA CONSTRUCTION

Les travaux de construction seront répartis en trois tronçons distincts. Chacun de ces contrats sera réalisé simultanément en trois phases : 1) déviation, 2) construction et 3), rétablissement de la circulation sur l'autoroute. Le tronçonnement du projet a été établi de manière à assurer le raccordement des différents tronçons au cours des travaux. Les sites des points de jonction permettront de dévier la circulation plus aisément selon l'état d'avancement des travaux.

### LES EFFETS DES TRAVAUX SUR LA CIRCULATION

Les travaux relatifs aux contrats A et B, soit ceux situés, d'une part, entre l'autoroute 30 à l'ouest et les rues Laplante/des Merisiers et, d'autre part, entre ces rues et les rues Jogues/du Commerce auront un impact négligeable sur la circulation.

En effet, la majeure partie des infrastructures seront réalisées en dehors de l'assiette de la route 132. À la fin de la première année, les travaux de la phase 1) déviation, et une partie des travaux de la phase 2) construction, seront réalisés.

Par contre, durant la deuxième année, l'impact sur la circulation sera important, car la plupart des infrastructures seront réalisées à l'intérieur de l'assiette de la route 132 et aux environs immédiats. Il est à noter que le reste des travaux de la phase 2) construction, et ceux de la phase 3) rétablissement de la circulation sur l'autoroute, seront réalisés durant cette deuxième année, à la fin de laquelle l'autoroute 30 sera ouverte à la circulation.

Le trafic sera notamment perturbé par les activités du chantier, les déviations de la circulation, les mouvements de virage plus difficiles et le maintien de l'activité économique normale. Pour limiter les perturbations au niveau de la circulation, le ministère mettra en place certaines mesures d'atténuation.

---

### LES MESURES D'ATTÉNUATION DURANT LES TRAVAUX

- *le ministère s'associera avec les municipalités riveraines pour évaluer l'ampleur et l'effet du débordement de la circulation sur le réseau local et pour solutionner les différents problèmes anticipés ou observés. De plus, le ministère maintiendra en tout temps deux voies de circulation dans chaque direction*
  - *l'accès aux rues secondaires et aux commerces sera maintenu en tout temps, soit en préservant l'accès existant, soit en offrant des modifications pour y permettre l'accès*
  - *sur le chantier, une signalisation routière sera maintenue aux endroits appropriés afin de canaliser et d'orienter la circulation efficacement et de façon sécuritaire.*
  - *des panneaux à messages variables seront installés aux approches du chantier, sur le réseau routier principal, pour aviser les usagers des travaux en cours sur la route 132, afin qu'ils puissent décider de leur parcours optimal*
-

## LES EFFETS PERMANENTS DU PROJET

---

### PERTE DE BOISÉS ET MODIFICATION DE SECTIONS DE COURS D'EAU

La construction de l'autoroute entraînera une modification additionnelle des rives et de la section d'écoulement des rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et à la Tortue, entraînant ainsi des répercussions sur la faune qui utilise ces cours d'eau. Pour diminuer ces impacts, les ouvrages de franchissement seront dimensionnés de façon à ne pas réduire la section d'écoulement et les rives seront réaménagées avec des techniques d'éco-ingénierie permettant la revégétation avec des espèces typiques des rives des cours d'eau de cette région.

Quelques boisés et secteurs en friches seront affectés en tout ou en partie par le projet. La protection des aires adjacentes à l'emprise limitera les impacts aux secteurs essentiels au projet.

### QUELQUES EXPROPRIATIONS

La réalisation du projet nécessitera quatre expropriations. Il s'agit de trois entreprises industrielles (une expropriée complètement et, dans les deux autres cas, de portions de terrains industriels) et d'un immeuble multi-familial localisé sur la rue Maçon. Il est également possible que certains bâtiments commerciaux situés au nord-est de la rue Principale doivent également être expropriés en raison de la proximité de l'emprise et de l'accès au site qui sera rendu plus difficile (ce qui réduirait la viabilité des opérations de ces entreprises).

### UN RAPPROCHEMENT DE L'EMPRISE

Les résidences sont généralement situées assez loin de l'emprise. Toutefois, certains îlots résidentiels situés plus près verront leur qualité de vie diminuée en raison du rapprochement de l'emprise. Ces îlots sont notamment situés sur la rue Handel, à Candiac (2 édifices multi-logements), entre les rues Legendre et Monchamp (du côté sud de la route 132), entre les rues Brébeuf et des Merisiers de même qu'entre les rues des Merisiers et Centrale (du côté nord de la route 132).

### UN NIVEAU DE BRUIT PLUS ÉLEVÉ

En 2016, le niveau de bruit sera en moyenne, de 4,8 dB(A) Leq(24h) supérieur à celui de 1996.

Une partie de cet accroissement (1,5 dB(A)) résulte principalement de l'augmentation de la vitesse sur les voies centrales de l'autoroute. Les voies de desserte représentent un impact moindre malgré le rapprochement. Cette situation résulte de la réduction de la vitesse des véhicules. La part la plus importante de l'augmentation du bruit (2,7 dB(A)) provient de l'accroissement des débits de circulation de tout type à l'horizon 2016. Cette augmentation sera principalement ressentie dans les secteurs actuellement peu urbanisés. Pour les secteurs résidentiels, l'étendue de l'impact sera limitée aux premières rangées d'habitations.

Le climat sonore le long de l'actuelle route 132 est de 60 à 70 dB(A) Leq(24h). Ces niveaux de bruit sont assez élevés. Compte tenu des niveaux actuels, l'augmentation représente un impact moyen pour la plupart des secteurs à vocation résidentielle.

## **UNE CIRCULATION ET UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AMÉLIORÉES**

Le réaménagement de la route 132 aura pour effet de séparer les déplacements locaux (à plus basse vitesse) des déplacements de transit (à plus haute vitesse), de diminuer la proportion de véhicules lourds sur les voies locales, et de diminuer le nombre d'intersections en croix, trop souvent sources de conflits.

Les intersections, qui sont actuellement problématiques et sursaturées et qui ont un taux moyen d'accidents supérieur à la moyenne nationale, auront une nouvelle configuration géométrique avec des traverses protégées et un transit régional sur voies autoroutières séparées. De plus, les nombreuses intersections locales avec la route 132 seront désormais connectées sur des voies de services unidirectionnelles, diminuant de fait le nombre potentiel de conflits entre les véhicules aux intersections, les virages à gauche étant exclus.

Les six voies de circulation transversales (sur viaduc ou au sol sous l'autoroute) ont l'avantage de favoriser une meilleure fluidité dans les circulations nord-sud. Par contre, le temps de parcours pour accéder aux commerces et services sera plus long, eu égard aux plus grandes distances à parcourir pour atteindre les traverses en raison des voies de services unidirectionnelles. Ce désavantage peut être compensé en partie par une meilleure consolidation des activités commerciales en bordure des voies de services, là où la circulation locale devrait nécessairement s'écouler avec moins de difficulté.

## **UNE VISIBILITÉ ACCRUE POUR LES COMMERCES**

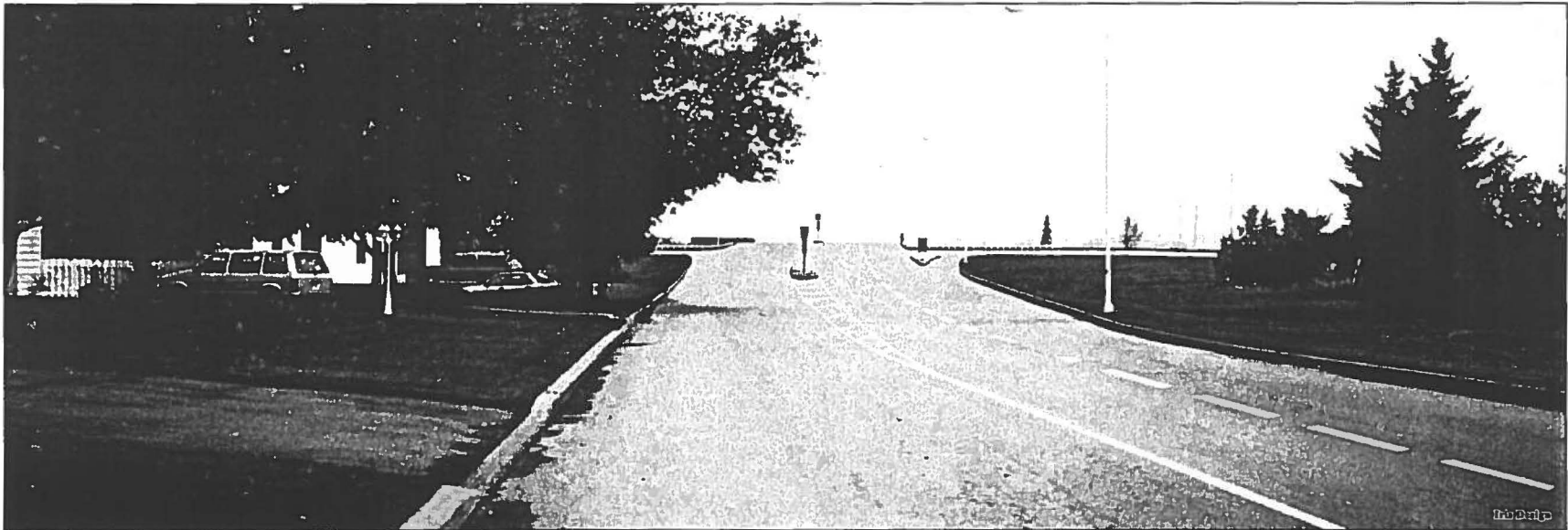
L'infrastructure routière (locale périphérique et autoroutière) permettra d'augmenter la visibilité et la lisibilité des fonctions urbaines. Par ailleurs, la nouvelle organisation spatiale contribuera à restructurer favorablement ce corridor urbain, surtout dans ses rives.

Les deux pages suivantes permettent de visualiser l'insertion de l'autoroute au niveau de la rue Monchamp et de la rue Principale.

**Intersection rues Monchamp / Centrale – Corridor nord.**



Point de vue à partir de la rue Principale vers la route 132 – Avant aménagement

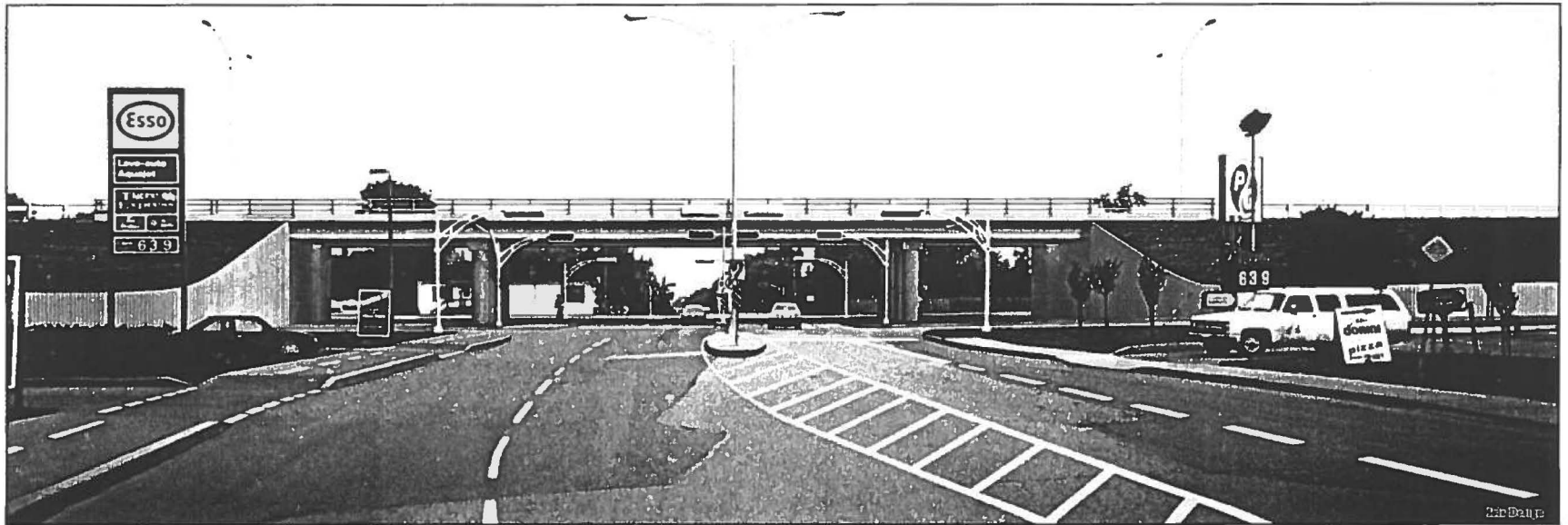


Simulation visuelle à partir de la rue Principale vers le viaduc construit au-dessus de l'autoroute 30 (en dépression) – Après aménagement

Rues Monchamp / Centrale – Corridor nord.



Point de vue à partir de la rue Monchamp vers la route 132 – Avant aménagement



Simulation visuelle à partir de la rue Monchamp vers l'autoroute 30 construite au-dessus de l'intersection Monchamp / Centrale – Après aménagement