

Autoroute 30

De Candiac à Sainte-Catherine

Le projet

3 décembre 2001

Addenda

Table des matières

Introduction.....	3
Le projet.....	3
Une autoroute en dépression.....	4
Création de liens transversaux	5
Autres caractéristiques	7
Une restructuration du réseau routier.....	8

Introduction

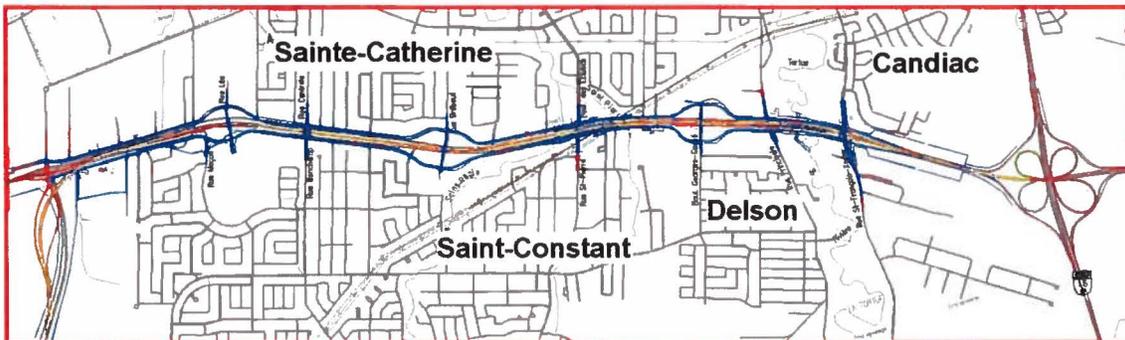
Depuis le dépôt de l'étude d'impact au ministère de l'environnement, en 1998, Transports Québec a multiplié les rencontres avec ses partenaires dans le but de d'optimiser le projet retenu. Plus d'une quinzaine rencontres de travail avec les municipalités traversées par le corridor actuel ont permis d'améliorer certaines caractéristiques du projet initialement prévu. Les commentaires et les autres points de vue apportés par les responsables locaux se sont traduits par des modifications de géométrie, lesquelles permettent maintenant d'optimiser le projet.

La description du tracé retenu et de ses principales caractéristiques constitue l'objectif de ce rapport.

Le projet

Le tracé retenu couvre 7,7 kilomètres dans l'axe de la route 132 entre les autoroutes 15 et 30 à Candiac et l'extrémité est du tronçon Sainte-Catherine – Chateauguay, lequel est déjà construit.

Figure 1 - Tracé de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine



Source : Ministère des Transports, 2001

Ce tracé traverse quatre municipalités :

- Candiac;
- Delson;
- Saint-Constant;
- Sainte-Catherine.

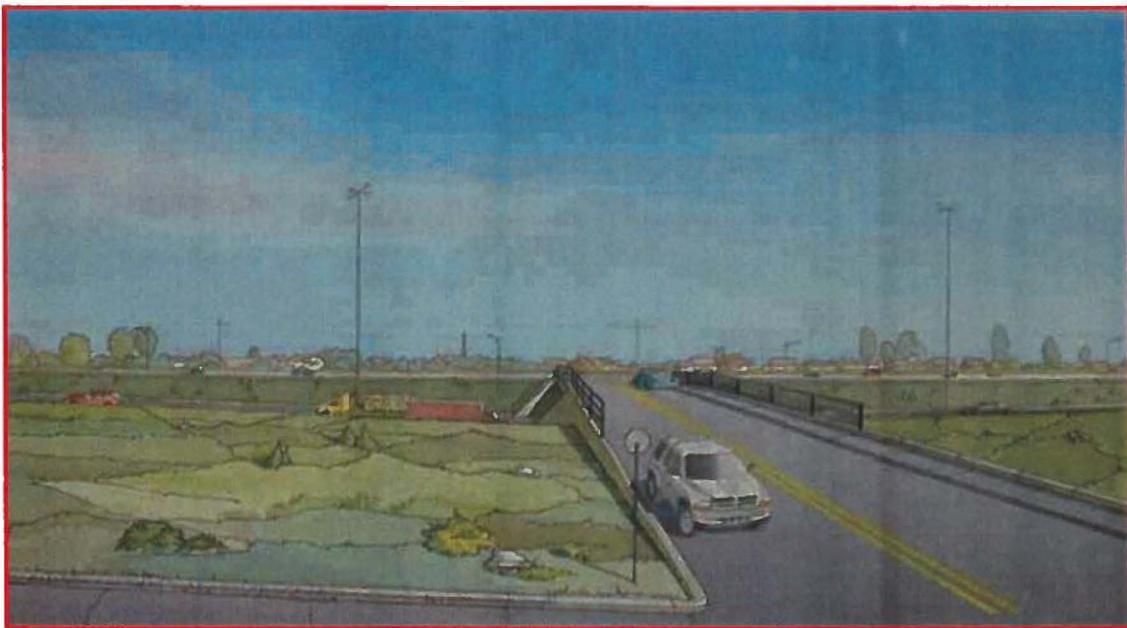
Le projet autoroutier consiste à construire 2 chaussées de 2 voies chacune au centre de l'emprise acquise à cette fin par le ministère. Cette autoroute sera complétée par

l'addition sur toute sa longueur de quatre voies permettant la circulation locale. Il y aura donc un total de huit voies.

Une autoroute en dépression

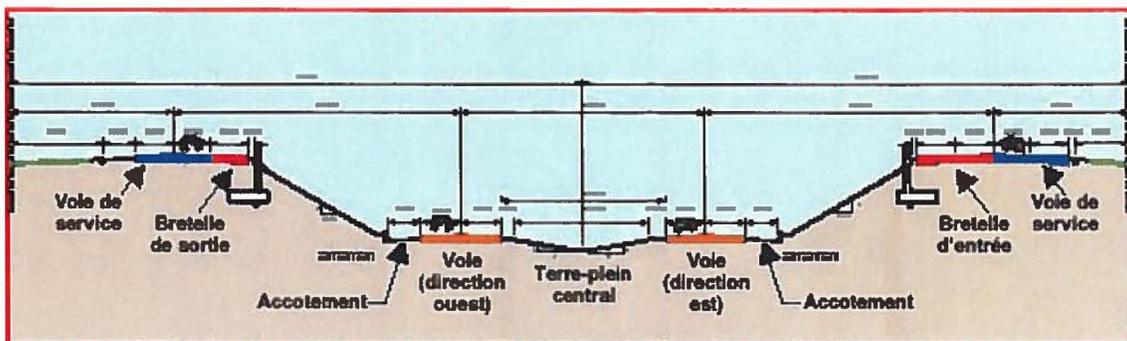
La partie autoroutière de ce projet sera construite en dépression sur la majeure partie du parcours. Les voies de service unidirectionnelles seront pour leur part construites au niveau du sol tout près des limites de l'emprise, favorisant ainsi un meilleur accès aux rues et commerces riverains.

Figure 2 – Autoroute 30 en dépression à la hauteur de la rue Brébeuf



Source : Donati Designers, 2000

Figure 3 – Section 5 + 800 à l'ouest de Monchamp / Centrale



Source : SNC/Lavalin, 2001

L'autoroute sera toutefois en élévation au dessus des rues Saint-Pierre et Des Écluses afin de permettre un passage au dessus des rivières Saint-Pierre et Saint Régis.

Figure 4 – Autoroute 30 en élévation à la hauteur des rues Saint-Pierre et Des Écluses



Source : Donati Designers, 2001

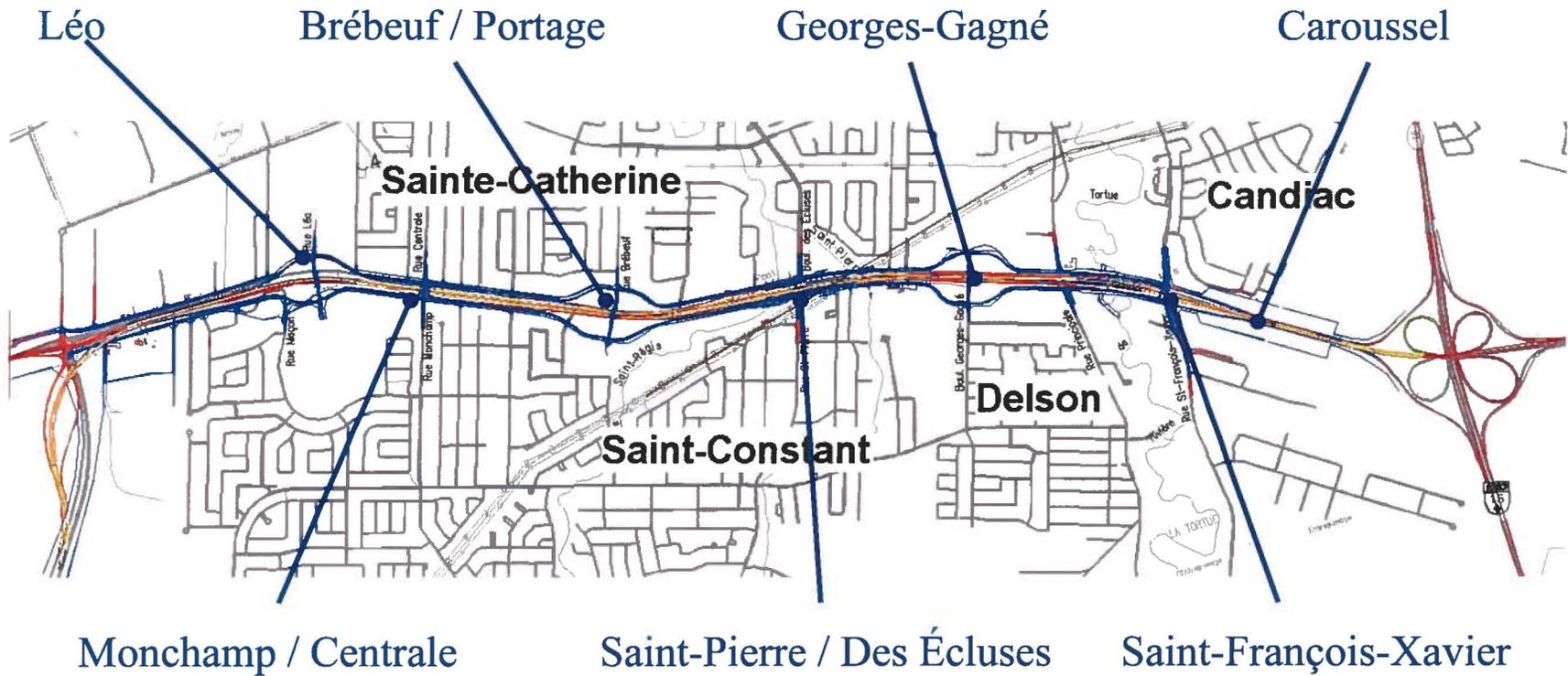
Création de liens transversaux

Plusieurs rencontres tenues avec les municipalités entre 1998 et 2001 auront permis de définir la localisation des accès autoroutiers et des traverses pour les rues locales. D'est en ouest, ces traverses se situent aux croisement des artères suivantes :

- Carroussel (projetée à Candiac);
- Saint-François-Xavier;
- Georges-Gagné;
- Saint-Pierre / Des Écluses;
- Brébeuf / Portage;
- Monchamp / Centrale;
- Léo.

Ces liens permettront à la population locale de joindre plus facilement et de manière plus sécuritaire les quartiers situés de part et d'autre de l'autoroute et, ce, pour les piétons comme pour les cyclistes et les automobilistes.

Figure 5 – Localisation des traverses sur le tracé projeté

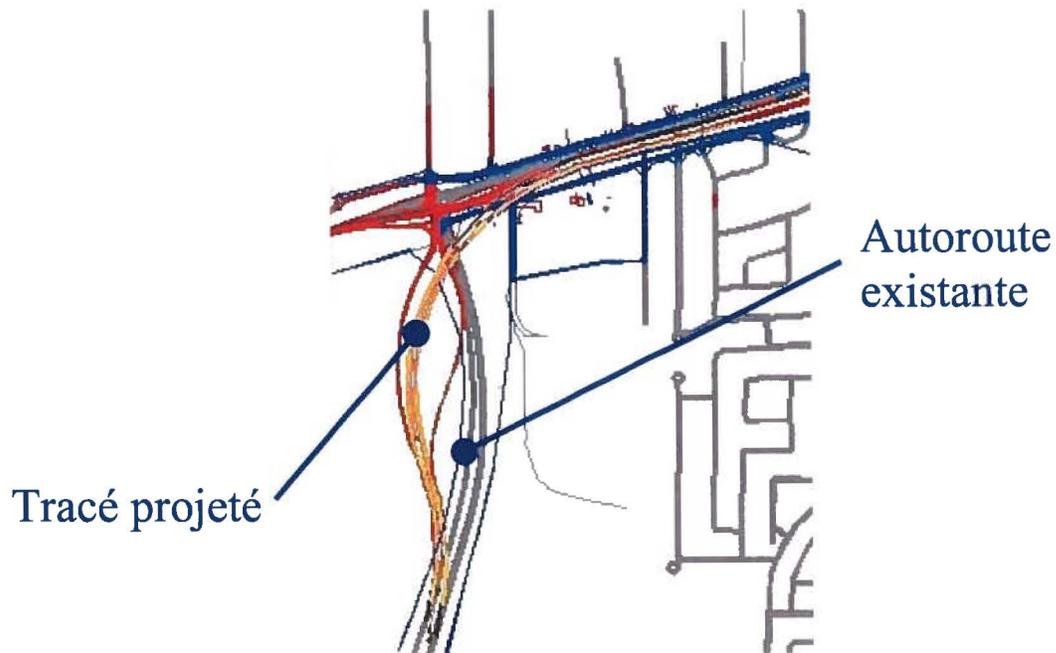


Source : Ministère des Transports, 2001

Autres caractéristiques du projet

De plus, le ministère a modifié substantiellement le tracé du tronçon existant à Sainte-Catherine afin d'éviter l'expropriation de bâtiments industriels.

Figure 6 – Modification de l'autoroute existante à Sainte-Catherine



Source : Ministère des Transports, 2001

En vue de réduire le niveau de bruit, le Ministère a également prévu la mise en place d'écrans antibruit aux endroits appropriés, tel que recommandée par l'étude d'impact sonore mise à jour au printemps 2001.

Une restructuration du réseau routier

Ce projet améliore l'organisation spatiale du secteur par l'utilisation des terrains vacants qui s'y trouvent. Il favorise une meilleure organisation du réseau routier, par :

- La hiérarchisation des artères du réseau local et la réduction conséquente du trafic sur les rues résidentielles adjacentes, lesquelles servent d'exutoires à la 132;
- L'alignement du tracé dans les axes du Pont Honoré-Mercier et de l'autoroute 30, ce qui confère ainsi au réseau supérieur une plus grande efficacité;
- La création de liens transversaux qui permettront à la population locale de rejoindre plus facilement et de manière plus sécuritaire les quartiers situés de part et d'autre de l'autoroute;
- L'efficacité de la desserte des pôles générateurs de déplacement qu'il s'agisse du port de Sainte-Catherine, des parcs industriels et des commerces qui sont actuellement tous localisés dans l'axe de la route 132.