

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR
LE COMITÉ INTERMUNICIPAL
DE L'AUTOROUTE 30**

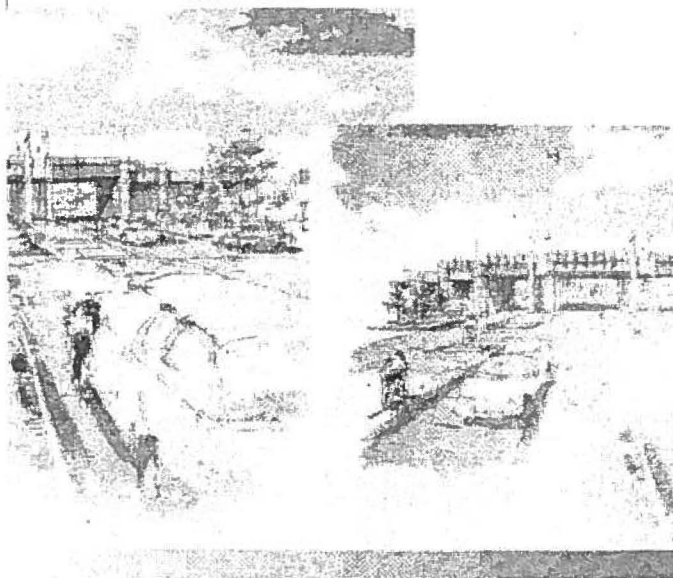
Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30

TRONÇON CANDIAC / SAINTE-CATHERINE



20 MARS 2002

Notre dossier : D0129



**Mémoire présenté par le
comité intermunicipal de
l'autoroute 30**

Prolongement de l'autoroute 30

Tronçon Candiac/Sainte-Catherine

**Document de travail
Distribution Interne seulement**

Le 20 mars 2002

Notre dossier : D0129



1385, avenue Laurier bureau 201
Montréal (Québec)
H2J 1H6

Téléphone : (514) 527-3300
Télécopieur : (514) 527-3333
Courriel : ggbb@ggbb.net

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	1
2. CONTEXTE.....	3
2.1 Contexte géopolitique.....	3
3. DÉMARCHE D'ANALYSE DU COMITÉ INTERMUNICIPAL.....	4
3.1 Les études techniques réalisées par le comité intermunicipal.....	4
3.1.1 Analyse de l'étude d'impact.....	4
3.1.2 Définition des ajustements à apporter au projet.....	5
3.2 Développement de la position intermunicipale et validation des travaux du comité.....	5
3.2.1 Conseils municipaux	5
3.2.2 Comité intermunicipal	6
3.2.3 Comité technique.....	6
3.2.4 Comité de liaison	7
3.2.5 Comité élargi de l'autoroute 30.....	7
3.3 Les informations et études présentées lors des audiences publiques....	9
3.3.1 Le concept de référence	9
3.3.2 L'évaluation des débits de circulation de référence	9
3.3.3 Étude de propagation du bruit.....	9
3.3.4 Qualité de l'air.....	10
4. LA POSITION INTERMUNICIPALE.....	11
4.1 Motifs justifiant le choix du tracé.....	11
4.2 Les ajustements d'intérêt global proposés au projet.....	13
4.2.1 Énoncé d'intégration.....	13
4.2.2 Les demandes ponctuelles	13
4.2.2.1 Suivi du comité lors de la conception détaillée du projet.....	14
4.2.2.2 L'aspect design des ouvrages d'art	14
4.2.2.3 Lien piéton et cyclable enjambant l'autoroute.....	18
4.2.2.4 L'aménagement des espaces libres.....	19
4.2.2.5 L'aménagement des abords des rivières traversées.....	20
4.2.2.5 L'aménagement des abords des rivières traversées.....	21
4.2.2.6 Les emprises non utilisées.....	22
4.2.2.7 La poussière générée par la circulation.....	22
4.2.2.8 Les impacts économiques permanents et temporaires sur l'activité commerciale.....	22
4.2.2.9 Les impacts acoustiques	22
4.2.2.10 Accès au pont Honoré-Mercier	24

4.2.2.10	4.2.2.10 Accès au pont Honoré-Mercier	25
4.2.2.11	Chemin Saint-François-Xavier	25
4.2.2.12	Éclairage	26
4.3	Les demandes particulières reliées à une problématique municipale	26
4.3.1	Delson - Obligation municipale à remplacer le lien Nord-Sud	27
4.3.1.1	Les objectifs d'aménagement	27
4.3.1.2	Le tracé de la collectrice	28
4.3.1.3	Configuration de la collectrice et organisation de l'espace	28
4.3.1.4	Subdivision des terrains	29
4.3.1.5	Implantation des bâtiments	29
4.3.1.6	Aménagement des terrains	30
4.3.1.7	Coûts d'aménagement	31
4.3.1.8	L'aide demandée	31
4.3.2	Delson - Stella Jones (Saint-François-Xavier)	32
4.3.2.1	Géométrie / circulation	34
4.3.2.2	Environnement	34
4.3.2.3	Expropriation	35
4.3.2.4	Coûts	35
4.3.2.5	L'aide demandée	35
4.3.3	Sainte-Catherine - Obligation de construire une collectrice dans l'axe de la rue Léo	35
4.3.3.1	Les objectifs d'aménagement	36
4.3.3.2	Configuration de la collectrice et organisation de l'espace	37
4.3.3.3	Expropriation	38
4.3.3.4	Coûts de construction	38
4.3.3.5	L'aide demandée	38
4.3.4	Sainte-Catherine - Obligation de remplacer la conduite d'aqueduc le long de la route 132	38
4.3.4.1	Problématique	38
4.3.4.2	Estimé des coûts	39
4.3.4.3	L'aide demandée	39
4.3.5	Saint-Constant - Lien routier entre les deux phases du projet commercial sortie Léo/Maçon	39
4.3.5.1	Configuration du lien	39
4.3.5.2	L'aide demandée	41
4.3.6	Candiac - Préoccupations et recommandations	44
4.3.6.1	Préoccupations et recommandations relatives au climat sonore	44
5.	CONCLUSION	50

1. INTRODUCTION

Le présent document constitue le mémoire du comité intermunicipal de l'autoroute 30. Le comité intermunicipal de l'autoroute 30 a été formé suite à l'initiative des villes de Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant et Candiac dans le but d'étudier les composantes du projet de parachèvement de l'autoroute 30 et d'articuler une position commune aux quatre municipalités par rapport à ce projet. Le comité est formé de deux membres de chacun des conseils municipaux, d'un fonctionnaire de chacune des municipalités et de spécialistes qui l'ont assisté afin de répondre à des questions d'ordre technique. Le premier mandat du comité consistait à réagir à l'étude d'impact présentée par le MTQ au ministre de l'Environnement du Québec recommandant le tracé de moindre impact, soit le tracé Nord. Après étude, le comité arrive à la conclusion que le tracé Nord représente une alternative suffisamment intéressante pour être optimisée. Le comité intermunicipal a alors formulé une série de conditions à rencontrer pour rendre acceptable le tracé de moindre impact. Après que chacun des conseils municipaux a entériné la position du comité, ce dernier a entrepris une série de rencontres de travail avec le MTQ afin de négocier des modifications au projet initial.

Le 27 novembre 2001, le ministre d'état à l'Environnement et à l'Eau rend accessible l'étude d'impact sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. La consultation publique de ce document s'étend sur une période de 45 jours et fait l'objet d'une rencontre d'information le 12 décembre 2001. Lors de cette soirée, le MTQ expose le projet et le BAPE informe les personnes présentes qu'une demande d'audience publique peut être formulée par écrit avant le 11 janvier 2002.

Le comité intermunicipal formule alors une demande d'audiences publiques. Les motifs justifiant la demande se sont articulés autour de plusieurs principes. Toutefois, elle origine principalement de l'inquiétude des membres du comité à la vue du projet présenté par le MTQ. En effet, le projet faisant l'objet du processus d'examen des impacts diffèrait considérablement de celui du 11 juin 2001 produit par le MTQ et issu de plusieurs rencontres de travail avec le comité (négociation sur 43 demandes formulées par le comité). Dans ce contexte, le comité a participé activement aux audiences publiques en adressant au BAPE les questions lui permettant de juger du projet en lien avec les conclusions des négociations tenues avec le MTQ.

En plus des éléments sur lesquels le comité et le MTQ en sont venus à un accord, certains autres éléments restaient à discuter et devaient être adressés afin de trouver des solutions. Dans ce contexte le comité a formulé des questions au promoteur afin de pouvoir se positionner sur les différents éléments suivants :

1. Les travaux municipaux découlant de la réalisation du projet :
 - a. Triangle à Candiac;
 - b. Georges-Gagné à Delson;
 - c. Maçon à St-Constant;
 - d. Léo, Pasteur et Garnier à Sainte-Catherine;
2. Responsabilités associées aux impacts de la construction de l'autoroute sur les activités économiques.
3. Les impacts sur le milieu humain associés à la poussière pendant et après la construction.
4. Les impacts sur le milieu humain associés à la pollution de l'air.
5. Les impacts sur la circulation locale lors de la période de construction (impact 0).
6. Les risques sur le milieu humain et l'environnement associés au transport de produits dangereux.
7. Les impacts sur l'écoulement des eaux de ruissellement et sur les risques d'inondation occasionnés par les ouvrages de traverses de l'autoroute.

Le présent mémoire représente donc la position du comité au 18 mars 2002, soit suite aux réponses, aux éclaircissements et aux éléments nouveaux présentés lors des audiences publiques tenues du 18 au 21 février 2002.

À l'intérieur de ce mémoire nous allons donc exprimer le contexte dans lequel il a été rédigé, la démarche suivie par le Comité, les informations et études présentées par le MTQ lors des audiences et la position du comité intermunicipal de l'autoroute 30. La position intermunicipale sera complétée par des demandes particulières reliées à des enjeux de niveau municipal. Enfin en conclusion, nous allons réaliser un sommaire des demandes du comité afin de rendre le projet du MTQ acceptable pour le milieu.

2. CONTEXTE

2.1 Contexte géopolitique

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a acquis en 1968, dans l'axe de la route 132, l'emprise nécessaire à la réalisation du tronçon de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15. Cette nécessité a été exposée à maintes reprises par plusieurs groupes de pression formés d'élus municipaux, de représentants des MRC et d'acteurs socio-économiques de l'ensemble de la Montérégie. Trente ans plus tard, aucun projet n'a été réalisé. Toutefois, le milieu urbain a évolué grandement et le contexte d'insertion est maintenant complètement différent.

Les abords de ce tronçon de la route 132 se sont, en effet, considérablement développés. Plusieurs intersections assurant les déplacements entre la route 132 et le réseau routier municipal, dont certaines sont dotées de feux de circulation, ponctuent aujourd'hui ce corridor. On y retrouve également une multitude de commerces, ce qui se traduit par un nombre relativement important d'accès riverains. Ce corridor est, de plus, fortement utilisé dans les deux directions aux périodes de pointe et durant la journée. Par ailleurs, la configuration actuelle de ce tronçon de la route 132 nécessite des modifications à plusieurs égards (capacité, voie centrale de virage à gauche, sécurité, etc.).

De par sa nature, l'autoroute 30 aura des effets certains sur le milieu urbain.

Les impacts sur l'environnement, sur la structure commerciale et sur la circulation générés par le caractère structurant et la durée de vie de ce type d'infrastructures, doivent être analysés à court, moyen et long termes. Cette perspective est essentielle afin d'avoir une idée juste et réaliste des véritables impacts et ainsi de prévoir les mesures de mitigation appropriées.

Dans ce contexte et considérant que le projet dépasse les frontières municipales, le comité formé des villes de Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson et Candiac a travaillé à rechercher une position commune. Cette position est le résultat de discussions entre les villes, lesquelles ont débouché sur des compromis qui ont permis le développement de la position intermunicipale. Cette position est le reflet de la volonté des conseils municipaux d'élever la recherche du meilleur projet au-dessus des frontières territoriales afin de développer projet gagnant pour l'ensemble des citoyens des quatre municipalités.

3. DÉMARCHE D'ANALYSE DU COMITÉ INTERMUNICIPAL

Le comité intermunicipal a suivi une démarche stricte dans le but de positionner les conseils municipaux quant au projet du MTQ de parachever l'autoroute 30. Vous trouverez à la page 8 un tableau illustrant le cheminement des actions prises par le comité.

3.1 Les études techniques réalisées par le comité intermunicipal

3.1.1 Analyse de l'étude d'impact

La première démarche entreprise par le comité a consisté à réaliser une analyse de l'étude d'impact du projet présenté par le MTQ (Roche 1998). Cette étude a été confiée à la firme Daniel Gauthier et Associés et a été déposée en décembre 1998. Cette étude avait pour objet de valider l'étude d'impact et de déterminer les impacts du projet dans une perspective municipale. Les conclusions de cette étude privilégient le tracé Nord comme un choix logique considérant tous les facteurs étudiés, mais nécessite des amendements importants.

Suivant cette optique, il est recommandé de :

- Présenter des solutions pour la conception d'une nouvelle forme d'autoroute intégrée au milieu urbain (autoroute humaine). Ce concept doit proposer des solutions aux problèmes et constatations identifiés. Il doit assurer l'atteinte des 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;
 - Respecter le profil naturel du terrain et favoriser les travaux en dépression (possibilité dans l'avenir de récupérer le droit aérien);

- 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.

3.1.2 Définition des ajustements à apporter au projet

Suite aux conclusions de cette première étude, le comité a débuté un exercice afin d'identifier les ajustements nécessaires afin de rendre conforme le projet aux attentes du comité intermunicipal.

En février 2000 le comité intermunicipal a identifié une série de demandes (43) ponctuelles découlant d'un concept global d'intégration. Ces demandes ont fait l'objet de rencontres de travail avec le MTQ afin d'optimiser le projet et ainsi de le rendre conforme aux objectifs du comité intermunicipal.

Ces rencontres portaient sur le raffinement des aménagements et sur les travaux municipaux nécessaires pour arrimer les interventions locales à cet équipement structurant.

Suite à ces rencontres, le MTQ a produit une version ajustée du projet en date du 11 juin 2001. Cependant, certains éléments restaient encore à négocier avec le MTQ lors du début des audiences publiques. Dans ce contexte, le comité a jugé bon de formuler une demande d'audience afin de préciser ces points et ainsi d'établir sa position définitive quant au projet.

3.2 Développement de la position intermunicipale et validation des travaux du comité

Afin de développer la position du comité et par la suite de la valider, ce dernier a mis à profit une série d'intervenants. La méthode de développement de la position et de validation des travaux du comité a été orientée vers la participation de différents comités sélectionnés en fonction de leur apport technique, de leur représentativité dans le milieu et de leur responsabilité (les conseils municipaux). Vous trouverez plus bas la liste des comités formés, leurs responsabilités et les membres.

3.2.1 Conseils municipaux

Membres :

- Villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine.

Responsabilités :

- nomination des membres du comité intermunicipal;
- validation des positions du comité intermunicipal.

3.2.2 Comité intermunicipal

Membres :

- Sept représentants élus:
 - Candiac : M. Denis Gilbert
 - Delson : M. Yves Tremblay
M. Marcel Bussière
 - Saint-Constant : M. Normand Cool
M. Raymond Létourneau
 - Sainte-Catherine : Mme Louise Cormier
M. Daniel Lamanque
- Quatre représentants techniques :
 - Candiac : Mme Marie Dupont, directrice de l'urbanisme
 - Delson : M. Stéphane De Serre, directeur de l'urbanisme
 - Saint-Constant : M. Mario Verville, directeur de l'urbanisme
 - Sainte-Catherine : M. Richard Plouffe, directeur du service de l'urbanisme,
remplacé par Réjean Parent, directeur général

Responsabilités :

- Responsable technique du dossier de l'autoroute 30 au nom des conseils municipaux;
- Élaborer la position des quatre villes par rapport au projet de construction de l'autoroute 30;
- Coordonner le travail des consultants retenus.

3.2.3 Comité technique

Membres :

- Quatre représentants techniques :
 - Candiac : Mme Marie Dupont, directrice de l'urbanisme
 - Delson : M. Stéphane De Serre, directeur de l'urbanisme
 - Saint-Constant : M. Mario Verville, directeur de l'urbanisme
 - Sainte-Catherine : M. Richard Plouffe remplacé par Réjean Parent, directeur général

Responsabilités :

- À la demande du comité intermunicipal développer des propositions en rapport à des sujets d'ordre technique;

- Préparer les rencontres du comité technique;
- Support professionnel au comité intermunicipal.

3.2.4 Comité de liaison

Membres :

- Responsables techniques du MTQ;
- Un membre élu et un membre technique par Ville.

Responsabilité :

- Analyse des propositions du MTQ en regard des demandes du comité intermunicipal.

3.2.5 Comité élargi de l'autoroute 30

Membres :

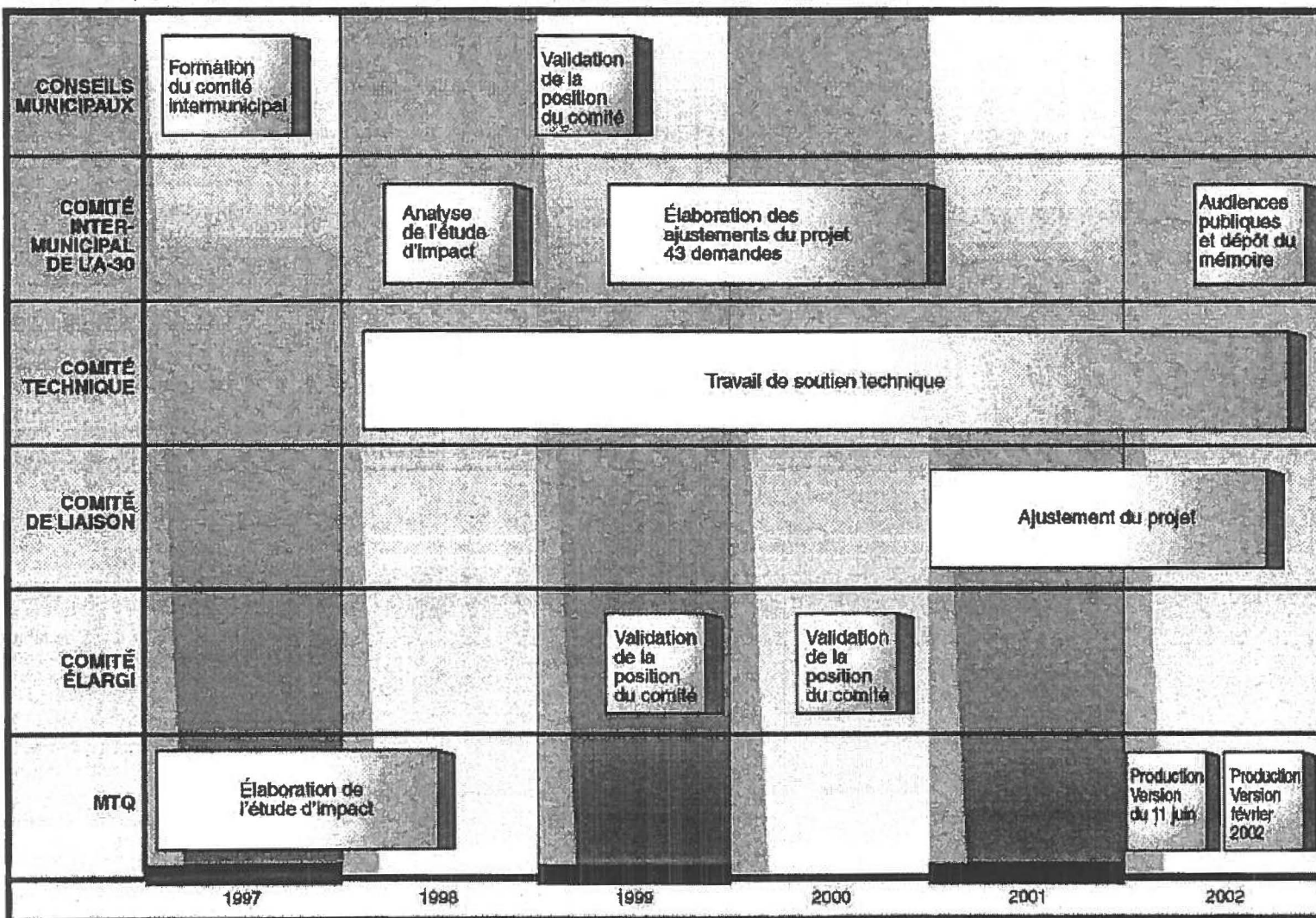
- | | |
|----------------------------|---|
| • Comité intermunicipal | Député provincial de La Prairie |
| • M. Serge Geoffrion | Centre local de développement |
| • Mme Ginette Laurencelle | AGA de La Citère |
| • M. Michel Leclerc | AGA Roussillon |
| • M. Philippe Gervais | Centre local d'emploi |
| • Mme Françoise Joncas | MRC de Roussillon |
| • M. Pierre Largy | Union des producteurs agricoles du Québec |
| • M. Louis Beauclair | Union des producteurs agricoles du Québec |
| • M. Guy Hébert | Union des producteurs agricoles du Québec |
| • M. René Lefebvre | Commission scolaire des Grandes-Seigneuries |
| • M. Alban Synotte | Commission scolaire des Grandes-Seigneuries |
| • M. Maurice Brossard | Transport scolaire |
| • M. Denis Hudon | Corporation intermunicipale de Transport |
| • M. Claude Fleury | Regroupement pour le développement de la rue Saint-Pierre |
| • Mme Huguette Archambault | Commentateur radiophonique CKAC (circulation) |
| • M. Pierre Lacasse | Sous-poste de courtage du transport en vrac du Québec |
| • Mme Louise Hébert | Association du camionnage du Québec |
| • M. Marc Cadieux | Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud. |
| • Mme Madeleine Ste-Marie | |

Responsabilités :

- Aviser le comité intermunicipal;
- Valider la position du comité intermunicipal.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LE COMITÉ INTERMUNICIPAL DE L'AUTOROUTE 30

TABLEAU 1 - Sommaire du cheminement ayant mené à la position intermunicipale sur le projet de construction de l'autoroute 30



GRUPE GAUTHIER, BIANCAMANO, BOLDUC

3.3 Les informations et études présentées lors des audiences publiques

Conformément au processus d'analyse des impacts environnementaux, le MTQ a présenté les résultats d'une étude d'impact au ministère de l'Environnement du Québec. Cette étude a été analysée par le MEF et fait l'objet d'une série de demandes de précision ou d'études complémentaires à réaliser. De plus, le MTQ a présenté une série d'études actualisant le projet initial. Enfin, comme prévu, le comité intermunicipal a formulé une série de questions portant sur des éléments du projet afin de compléter l'information déjà obtenue et de valider certains points du concept. Dans ce contexte, le comité intermunicipal a raffiné sa position en considérant l'information transmise lors des audiences. Le présent chapitre vise donc à résumer les éléments d'information transmis lors des audiences qui ont été pris en considération lors de l'élaboration de la position du comité.

3.3.1 Le concept de référence

Le concept du tracé Nord présenté à l'intérieur de l'étude d'impact diffère considérablement de celui ayant fait l'objet des négociations entre le comité et le MTQ. La version du 11 juin 2001 et celle de février 2002 reflètent les négociations qui sont intervenues entre le comité et le MTQ et est considérée comme la nouvelle base de référence pour le comité. Le MTQ a confirmé que la version du 11 juin 2001 est comprise en totalité à l'intérieur de celle de février 2002 et représente le projet du MTQ faisant l'objet des audiences.

3.3.2 L'évaluation des débits de circulation de référence

Le MTQ a revu considérablement les projections de circulation pour l'horizon 2016. Les nouveaux débits sont relativement plus élevés que ceux présentés à l'intérieur de la demande d'autorisation. L'ajustement est significative, en ce qui concerne la circulation de camionnage. Même si le comité ne remet pas en question les évaluations du MTQ, il est grandement préoccupé par cette nouvelle donnée. En effet, l'évaluation des débits de circulation est à la base de la génération des nuisances associées au projet. Il devient donc très important d'actualiser notre évaluation des impacts. De plus, le MTQ a présenté, lors des audiences publiques, des études à jour en matière de propagation du bruit et de qualité de l'air.

3.3.3 Étude de propagation du bruit

L'étude de propagation du bruit initiale du MTQ a été remplacée par une nouvelle étude qui prend en considération le nouveau profil de l'autoroute (initialement au niveau du sol et surélevé, maintenant en dépression) et les nouveaux débits de

circulation. Cette étude arrive aux conclusions que le climat sonore en 2016, avec la construction d'écrans acoustiques, diminuera le nombre de résidence à l'intérieur des zones perturbées par le bruit. L'évaluation faite à l'intérieur de cette étude est basée sur l'application de règles d'impact considérant la situation existante. Cette méthode utilise un tableau qui définit, à l'aide de l'écart entre le bruit observé et le bruit estimé, le niveau de perturbation du milieu.

Même si cette méthode apparaît logique par rapport à la responsabilité du MTQ vis-à-vis les impacts sonores des ouvrages qu'il réalise, le comité considère que dans le cas du tracé Nord des distinctions importantes doivent être apportées.

Il nous apparaît tout à fait incorrect de baser l'évaluation du niveau de perturbation du milieu en ayant comme référence le niveau actuel de bruit le long de la 132. La situation actuelle représente une situation qui devrait être loin du contexte de référence pour plusieurs raisons. Dans un premier temps, il faut reconnaître que la 132 est utilisée tout comme une autoroute sans aucun aménagement approprié et sans aucune mesure de mitigation. Cette situation engendre un climat sonore de loin supérieur à un environnement de référence. Dans les faits, l'environnement sonore le long de la 132 représente un milieu déjà perturbé par une utilisation non appropriée de la route. Dans les circonstances, il nous apparaît tout à fait incorrect de considérer la situation existante comme celle de référence.

3.3.4 Qualité de l'air

Le MTQ a présenté les résultats d'une étude évaluant les impacts sur la qualité de l'air. L'étude arrive à la conclusion que la circulation sur l'autoroute, telle que conçue (débits corrigés), devrait améliorer la qualité de l'air par rapport à la situation existante. Ces résultats s'expliquent par la vitesse de la circulation et le profil en dépression de l'autoroute. Les données présentées dans cette étude font référence à des notions techniques poussées. En ce qui concerne la validité des résultats, le comité s'en réfère à l'organisme responsable qui possède ce type d'expertise, soit le ministère de l'Environnement du Québec.

En ce qui concerne la poussière provoquée par la circulation sur l'autoroute, la présentation faite par le MTQ nous apparaît faible. Nous sommes toutefois d'accord avec le fait que ce type de nuisance est difficile à évaluer. Cependant, le comité est d'opinion, et ce, malgré l'absence d'étude scientifique, que la poussière en suspension dans l'air a de très fortes probabilités d'augmenter suite au parachèvement de l'autoroute 30. Dans ce contexte, le comité propose d'évaluer des mesures afin de réduire la propagation des poussières le long de l'autoroute.

4. LA POSITION INTERMUNICIPALE

4.1 Motifs justifiant le choix du tracé

Le choix du comité intermunicipal, en ce qui concerne le tracé de la future autoroute 30, a été fait suite à plus de quatre ans de réflexion, d'analyse et de rencontres. Ce processus a permis de produire une version grandement améliorée du projet initial. Pour le comité, la version de février 2002 représente la version de référence sur laquelle le comité a arrêté sa position. Suite à cette démarche, le comité a dégagé le consensus suivant :

Le parachèvement de l'autoroute 30 doit se faire suivant la version de février 2002 dans l'axe Nord. Cette position est toutefois associée aux ajustements et aux demandes municipales décrites au présent chapitre.

Les principaux motifs qui ont justifié cette position s'articulent autour des constats suivants tirés des études du MTQ :

En matière de sécurité et de déplacement

- Le projet représente pour les citoyens une solution plus sécuritaire pour ses déplacements. En diminuant le taux d'accident de 2,31 pour un boulevard urbain (tel que le boulevard Taschereau) à 0,77 pour le concept proposé.
- Le projet représente des gains en temps de déplacement pour l'ensemble des citoyens. En offrant la possibilité de traverser le tronçon autoroutier en 4:18 minutes ou d'utiliser les voies de service pour faire le parcours en 12:54 minutes. Un boulevard urbain exigerait 14:00 minutes pour traverser la zone urbaine avant d'avoir accès au réseau supérieur.

Au niveau environnemental

- Le projet présente une amélioration au niveau de la qualité de l'air et du climat sonore par rapport au statu quo. Cette situation s'explique par la vitesse des déplacements et par le profil en dépression des voies rapides. Cependant, des mesures de mitigation supplémentaires devront être ajoutées afin de réduire au minimum les impacts reliés à ces deux aspects du projet.

Au niveau développement économique

- Les espaces de développement disponibles le long de l'emprise de la 132 sont relativement importants, soit plus de 900 000 m² (600 000 m² commercial et 300 000 m² industriel). La venue de l'autoroute dans l'axe de la 132 suivant la version de février 2002 et les accès au réseau autoroutier, favorise

le développement de projets commerciaux à vocation régionale. La venue de commerces à rayonnement régional devrait renforcer la structure commerciale. Cette situation permettra de faire bénéficier aux municipalités tout comme aux citoyens des retombées fiscales et de l'augmentation de l'offre commerciale reliées à ces investissements.

Au niveau urbain

- Le paysage urbain et les conditions, pour exercer les fonctions existantes le long de la 132, exigent une intervention immédiate. Cette situation est le résultat de plusieurs années d'incertitude en ce qui concerne le projet d'aménagement de l'emprise de la 132 qui s'est confrontée à la croissance urbaine des villes qu'elle traverse. La trame urbaine actuelle le long de la 132 présente des déficiences importantes en matière d'aménagement, qui provoque des répercussions sur la qualité de vie des citoyens des villes touchées. Les débits de circulation, le nombre important d'accident, le bruit, l'éloignement des commerces de la chaussée, l'aménagement des intersections, les nombreux feux de circulation, etc. sont tous autant d'éléments qui nous obligent à intervenir rapidement.
- Les fonctions actuellement présentes le long de la route 132 sont majoritairement autres que résidentiel. Le tissu urbain le long de l'emprise correspond donc à la venue de l'autoroute. De plus, la présence de ce type de fonction sur une bande le long de la 132 permet d'y concentrer des usages étant les moins influencés par les contraintes associées à la circulation. Même, si les impacts sur le milieu résidentiel sont évidents, la bande la plus directement touchée par les impacts est composée majoritairement de fonctions compatibles.
- La croissance enregistrée dans la région et plus particulièrement dans les quatre villes touchées, nous permet de conclure que des interventions sont nécessaires sur la 132 afin de répondre à la demande en déplacement. Les études du ministère démontrent que la proportion de la circulation locale sur la future autoroute 30 (dans l'axe de la 132) augmentera au cours des prochaines années. Enfin, la trame urbaine des quatre municipalités nous permet d'observer un étalement tout au long de la 132 des fonctions commerciales et industrielles. Suivant ces observations, le projet (version de février 2002) permet de bien s'insérer à l'intérieur de la forme et des fonctions urbaines présentes et à venir suivant le concept suivant :
 - Les activités riveraines à la 132 seront desservies par les voies de service de l'autoroute (2 voies par direction). Cette situation représente une nette amélioration par rapport à la situation existante.

- Les espaces de développement d'importance (parc industriel Champlain, parc industriel Sainte-Catherine, Power centre de Saint-Constant, Triangle Candiac, secteur Georges-Gagné à Delson,) seront tous directement reliés au réseau supérieur, ce qui éliminera la circulation de transit sur les voies de service.
- Les accès au réseau supérieur correspondent aux principales collectrices. Cette conception permettra aux citoyens d'avoir accès directement au réseau supérieur et ainsi de libérer les voies de service pour la circulation locale.

4.2 Les ajustements d'intérêt global proposés au projet

Le comité intermunicipal de l'autoroute 30 a élaboré une vision quant aux moyens d'intégration du projet aux milieux humain et urbain qu'il traverse. Cette vision a débouché sur un énoncé global des conditions d'intégration et sur une série d'ajustements techniques proposés au projet de février 2002.

4.2.1 Énoncé 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.

4.2.2 Les demandes ponctuelles

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le comité intermunicipal est en accord avec la proposition du MTQ de février 2002. Toutefois, certains éléments doivent être intégrés ou précisés au projet afin d'assurer une intégration harmonieuse au milieu urbain. Nous allons donc énumérer ces éléments aux points suivants.

4.2.2.1 Suivi du comité lors de la conception détaillée du projet

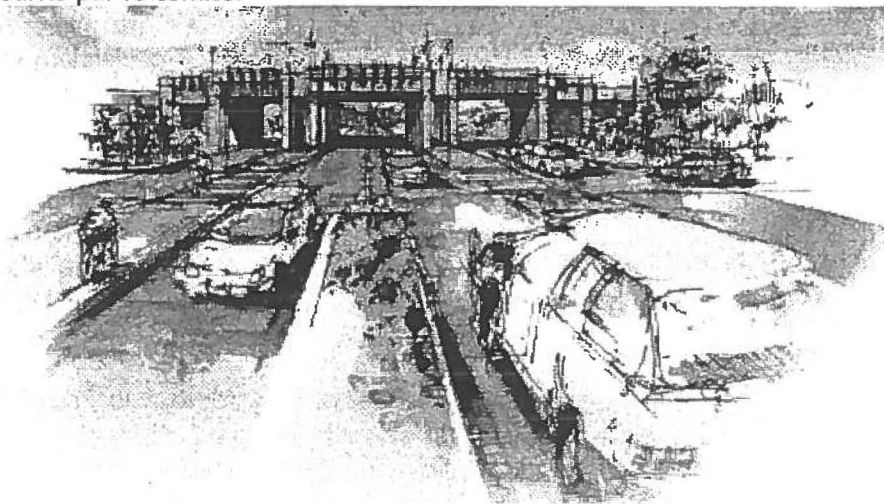
Au niveau organisationnel, le comité intermunicipal désire avoir un droit de regard en ce qui a trait au design et à la géométrie de l'autoroute et de ses ouvrages. Cette demande est justifiée par l'intérêt de voir se traduire sur le terrain les éléments assurant l'intégration du projet à l'environnement humain et urbain. De plus, le comité désire être consulté en ce qui concerne les éléments suivants :

- les impacts sur la circulation pendant la période des travaux;
- les mesures prises pendant les travaux afin de s'assurer du maintien des activités commerciales;
- le plan de contournement de la circulation en cas d'accident (circulation et déversement);
- le design des ouvrages de contrôle des eaux de ruissellement et leurs impacts sur les zones à risque d'inondation;
- la géométrie et les accès aux terrains riverains;
- l'éclairage du réseau.

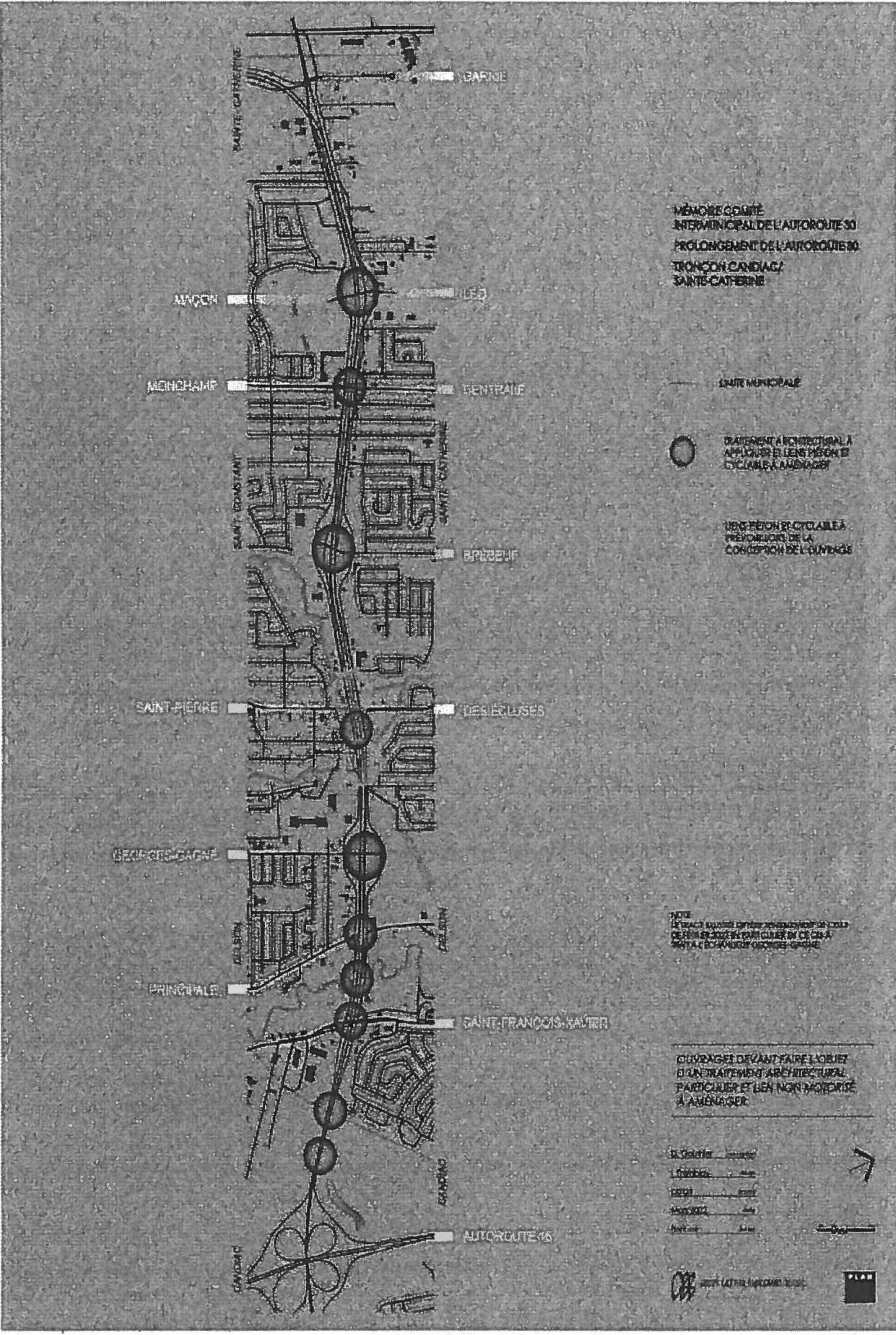
4.2.2.2 L'aspect design des ouvrages d'art

À un niveau plus précis le comité intermunicipal est préoccupé par l'impact sur le paysage urbain des ouvrages d'art du projet (viaducs et ponts). Dans ce contexte, le comité intermunicipal est extrêmement préoccupé par le design de ces derniers et plus particulièrement le viaduc St-Pierre/Des Écluses. Cette préoccupation s'applique également et particulièrement à l'écran acoustique qui sera construit à même l'ouvrage.

Afin de mieux saisir la perspective du comité nous avons produit une esquisse du viaduc qui nous concerne plus particulièrement. Cette image traduit les objectifs poursuivis par le comité.



Échangeur St-Pierre/Des Écluses



MÉMOIRE COURTE
INTERMUNICIPAL DE L'AUTOROUTE 30
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
TRONÇON CARDIAC/
SAINT-CATHERINE

- LIMITE MUNICIPALE
- TRAITEMENT ARCHITECTURAL À APPLIQUER EN LENS MÉTAL ET CYCABLE À AMÉNAGER
- LIGNE PÉDON-BICYCLABLE À PRÉVOIR DANS LA CONCEPTION DE L'OUVRAGE

NOTE
LE TRACÉ REMPLI DÉFINIT LE PÉDON-BICYCLABLE À AMÉNAGER
DE L'INTERSECTION DE L'AUTOROUTE 30 ET DE LA
RUE SAINT-FRANÇOIS-XAVIER JUSQU'À LA
RUE SAINT-EDMUND.

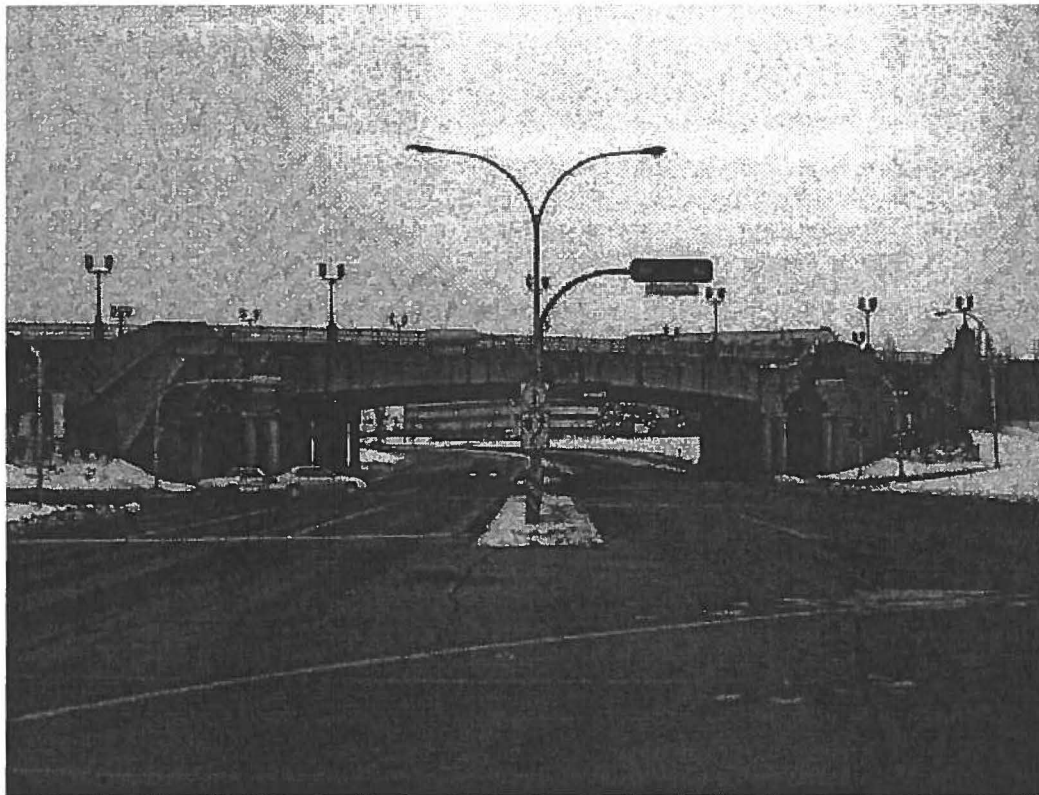
OUVRAGE DE CANTIER À FAIRE L'OBJET
D'UN TRAITEMENT ARCHITECTURAL
PARTICULIER ET EN NON MONTÉE
À AMÉNAGER.

Échelle	1:1000
1:1000	1:1000
1:1000	1:1000
1:1000	1:1000
1:1000	1:1000

Les grandes composantes de cet ouvrage, en plus du traitement architectural, comprennent les espaces nécessaires à la création des liens piétons et cyclables, tel que décrit à l'intérieur de la volonté du comité. Cette illustration des éléments d'intégration visuelle de ce viaduc devrait être appliquée à l'ensemble des ouvrages afin de permettre de dégager une image de qualité de la région. Vous trouverez des croquis permettant d'illustrer le type d'intervention souhaité.



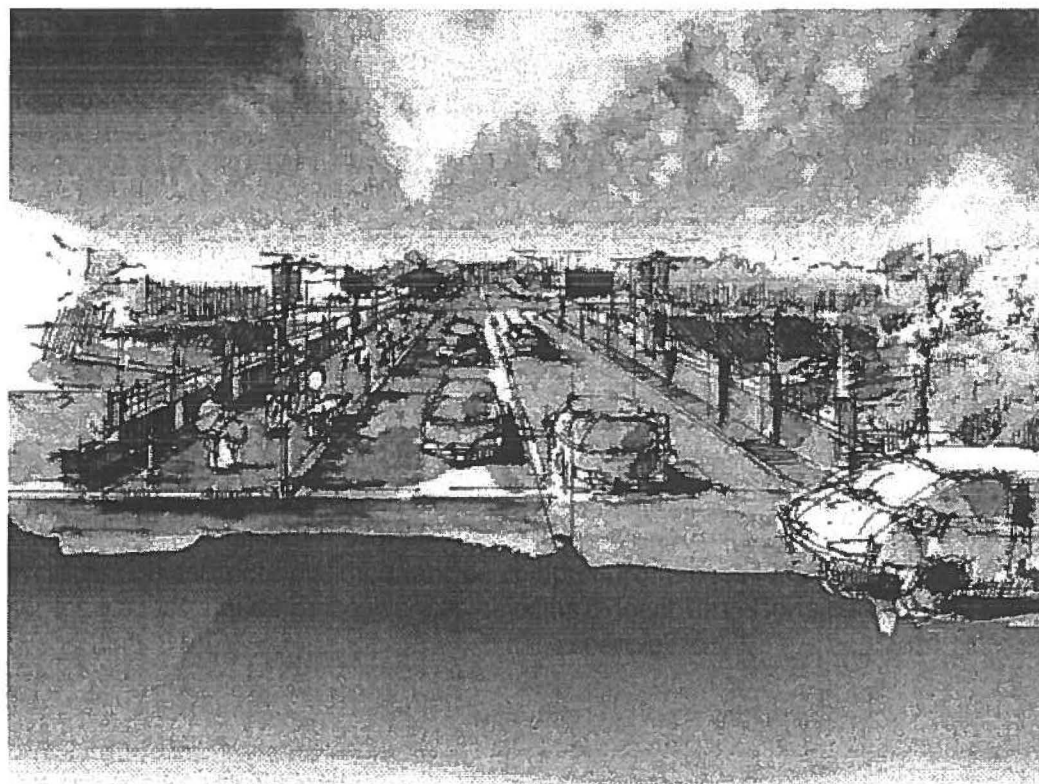
De plus, des efforts d'intégration similaire ont été réalisés avec succès au viaduc Roland-Therrien qui donne accès à l'autoroute 132.



Échangeur Roland-Therrien à Longueuil

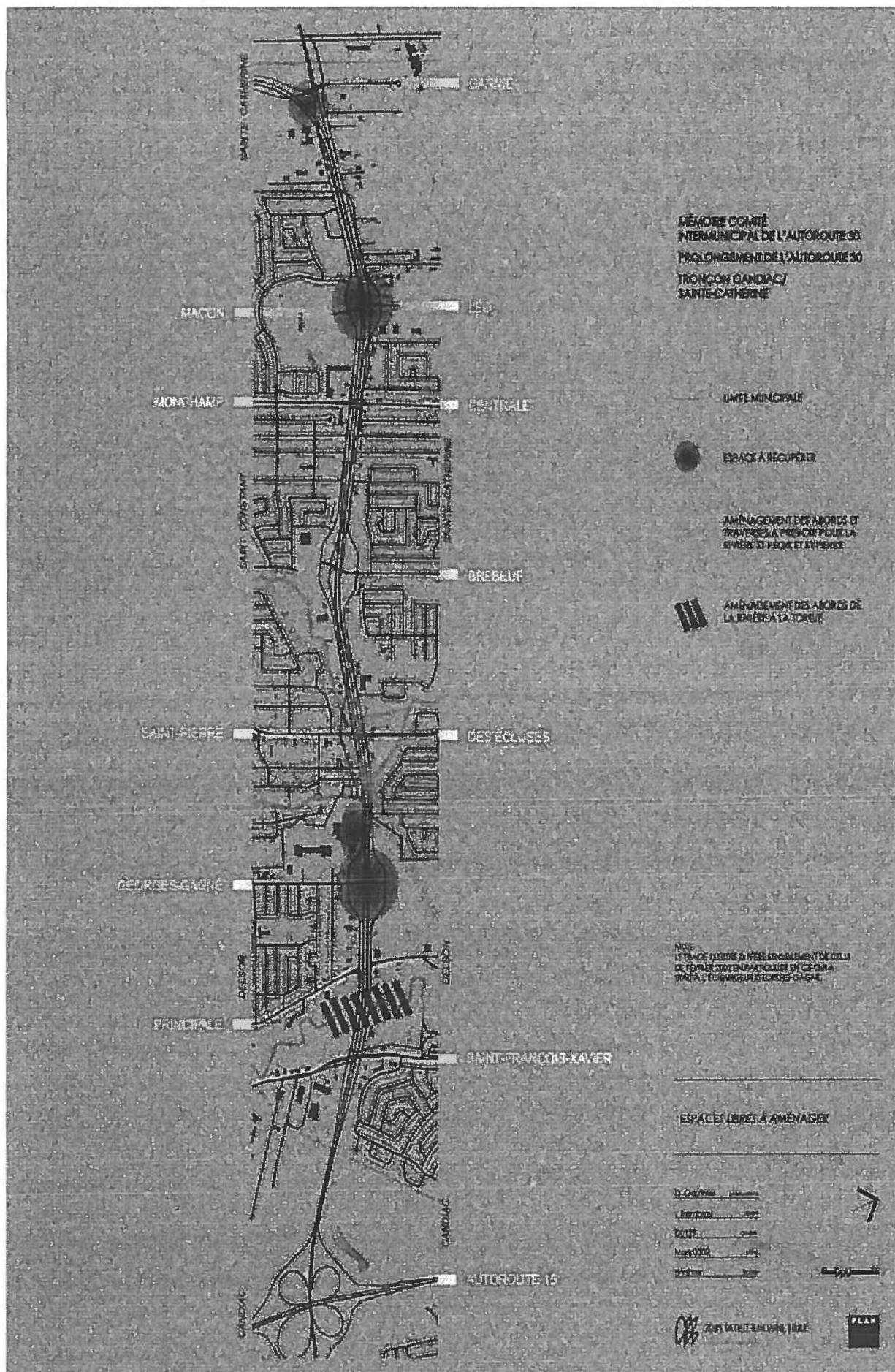
4.2.2.3 Lien piéton et cyclable enjambant l'autoroute

La construction de l'Autoroute 30 au cœur de l'espace urbain des quatre villes, provoquera une coupure des liens non motorisés en direction Nord-Sud. Dans ce contexte le comité intermunicipal considère essentiel de concevoir tous les viaducs et les ponts de manière à y aménager des liens piétons et cyclables agréables et sécuritaires (voir plan 1 page 15 pour la localisation des interventions). Le concept du comité intermunicipal est basé sur l'utilisation multifonctionnelle des viaducs de façon à créer des liens durables, sécuritaires, agréables et fonctionnels. Les différentes fonctions de ces ouvrages, l'activité qui s'y trouvera, dans un contexte d'aménagement adapté, permettra de créer de véritables liens à l'image de la vie en ville contrairement à des liens artificiels. Dans ce contexte le comité privilégie ce type de lien aux passerelles traditionnelles réservées exclusivement aux piétons et cyclistes. Il est toutefois important de comprendre que les interventions proposées sur les viaducs afin de rencontrer ces objectifs exigent des efforts particuliers. Nous avons donc illustré le type d'aménagement espéré et localisé les ouvrages touchés par cette proposition.



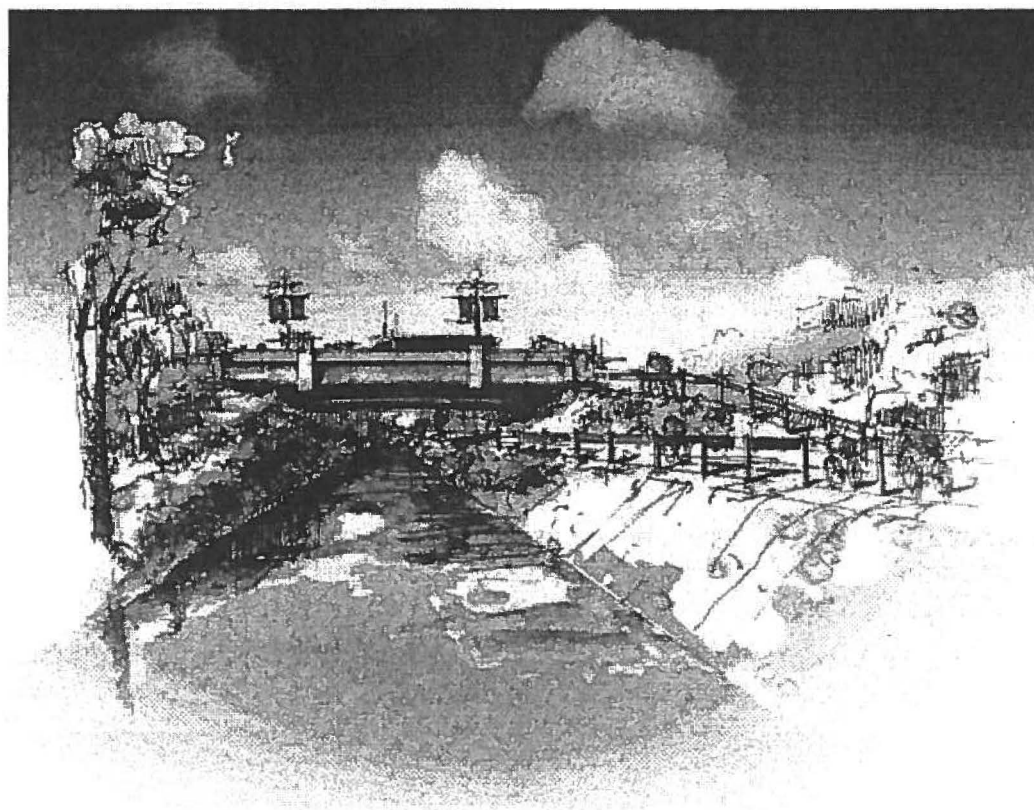
4.2.2.4 L'aménagement des espaces libres

Les espaces libres à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute, dans un contexte d'insertion urbaine, nécessitent un aménagement différent d'une infrastructure de même type implantée en milieu agricole. Dans ce contexte, le comité intermunicipal souhaite que l'aménagement de ces espaces fassent l'objet d'aménagement paysager. Ses aménagements devraient comprendre des plantations denses et massives et une certaine modulation du terrain. Nous avons produit une esquisse illustrant le type d'intervention souhaitée.



4.2.2.5 L'aménagement des abords des rivières traversées

Le tracé de l'autoroute 30 oblige la traverse de trois rivières. Dans ce contexte, le comité considère de première importance le respect et même la mise en valeur de certains des espaces le long de ces trois cours d'eau. De plus, le comité propose de prévoir l'aménagement de traverses le long des ponts qui enjambent ces rivières afin de permettre la réalisation d'un réseau récréatif régional. Tout comme les réseaux cyclables et piétons, les passages et sentiers récréatifs au niveau des cours d'eau assurent une certaine continuité du tissu urbain. Nous avons produit une esquisse illustrant le type d'intervention souhaitée (voir planche 2 p. 21) pour la localisation des interventions).



Rivière à la Tortue

4.2.2.6 Les emprises non utilisées

L'emprise initiale de l'autoroute 30 a été grandement modifiée suite à la version de février 2002. Cet ajustement permet de récupérer de l'espace exproprié. Dans ce contexte, le comité intermunicipal souhaite que le MTQ rende disponible au développement ces espaces de manière à créer un tissu urbain cohérent le long de l'autoroute. Nous avons localisé les endroits où ces espaces pourraient être récupérés (plan 2 page 20).

4.2.2.7 La poussière générée par la circulation

Une des préoccupations du comité intermunicipal est de réduire les poussières en suspension causées par la circulation automobile. Les moyens proposés par le MTQ pour réduire la poussière, se résument à entretenir le réseau afin d'éviter ce type de pollution. Le comité est toutefois d'avis que des mesures plus actives et durables, comme la plantation d'arbres, pourraient réduire les poussières en suspension. Dans ce contexte, le comité souhaite que la MTQ réalise un programme de plantation massive le long de l'emprise de l'autoroute ou détermine d'autres moyens pour réduire ce type de pollution.

4.2.2.8 Les impacts économiques permanents et temporaires sur l'activité commerciale

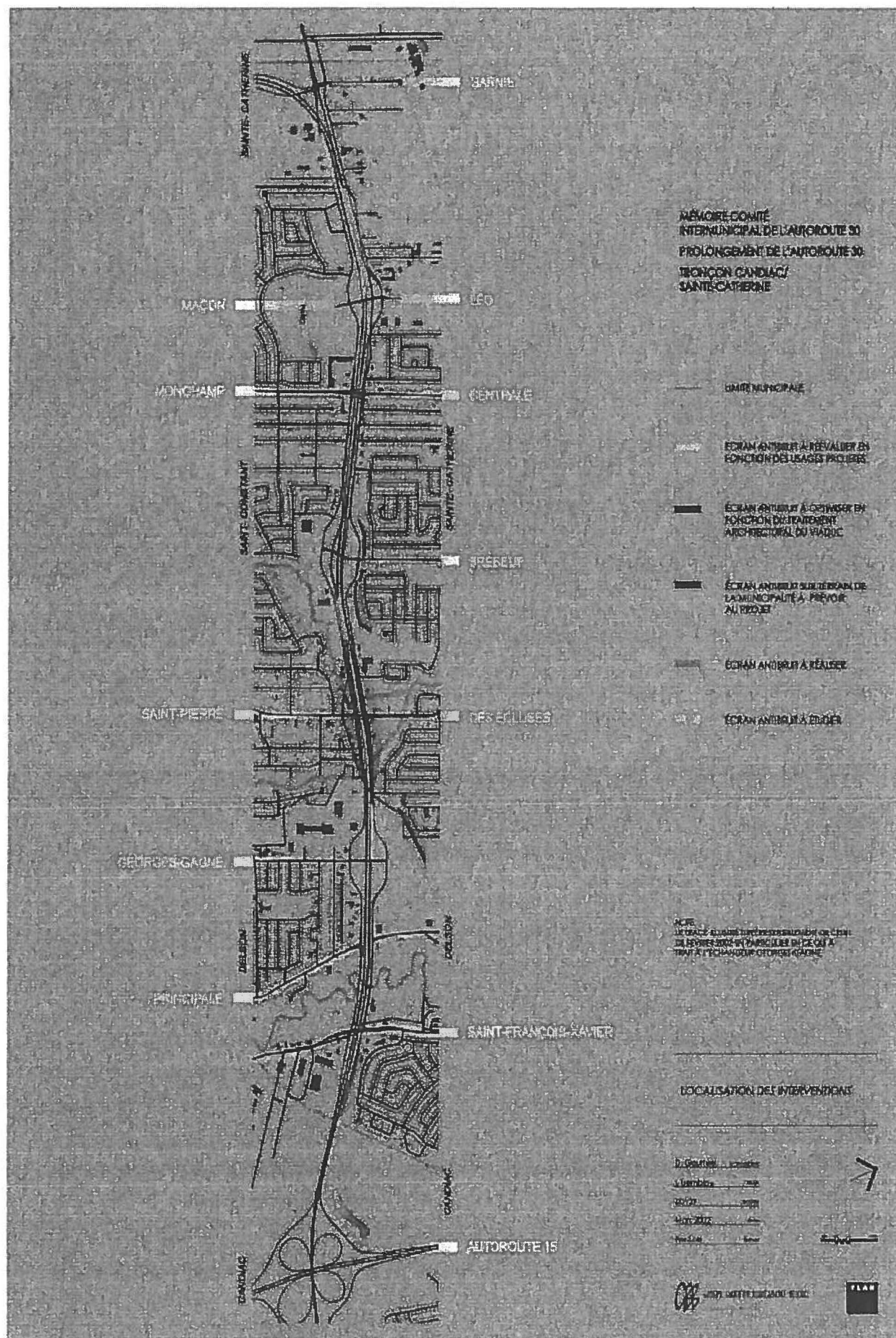
Le prolongement de l'autoroute dans l'axe Nord aura des impacts certains sur l'activité commerciale en place actuellement le long de la 132. Ces impacts peuvent être de nature temporaire et permanente suivant le type de commerce et leur accès. Dans ce contexte, le comité souhaite que le MTQ mette sur pied un comité d'évaluation de ces impacts afin de déterminer les moyens assurant la réduction des impacts au minimum. Ce comité devrait être composé de représentants de l'association des gens d'affaires de Roussillon, considérés par le comité intermunicipal, comme les responsables de ce champ d'activité.

4.2.2.9 Les impacts acoustiques

Le MTQ a évalué les impacts acoustiques reliés à la construction de l'autoroute dans l'axe Nord. Comme nous l'avons mentionné, il nous apparaît incorrect de baser l'évaluation du niveau de perturbation du milieu en ayant comme référence le niveau actuel de bruit le long de la 132. La situation actuelle représente une situation qui devrait être loin du contexte de référence pour plusieurs raisons. Dans un premier temps, il faut reconnaître qu'actuellement la 132 est utilisée tout comme une autoroute sans aucun aménagement approprié et sans aucune mesure de mitigation. Cette situation engendre un climat sonore de loin supérieur à un environnement de référence. Dans les faits, l'environnement sonore le long de la 132 représente un milieu déjà perturbé par une utilisation non appropriée de la route. Dans les circonstances, il nous apparaît tout à fait incorrect de considérer la situation existante comme référence.

Pour cette raison, le comité formule au MTQ les demandes suivantes :

- Porter une attention particulière afin de déterminer des moyens afin d'atténuer le bruit pour toutes les habitations situées à l'intérieur d'un climat sonore de 55 Db(A) et plus;
- Construire l'ensemble des écrans anti-bruit sur le terrain des municipalités;
- Optimiser le design des écrans proposés afin de maximiser leur efficacité et leur apparence;
- S'assurer que tous les secteurs résidentiels adjacents soient pourvus d'équipements anti-bruit tant pour réduire l'impact sonore que pour réduire l'impact visuel de la présence de l'autoroute.

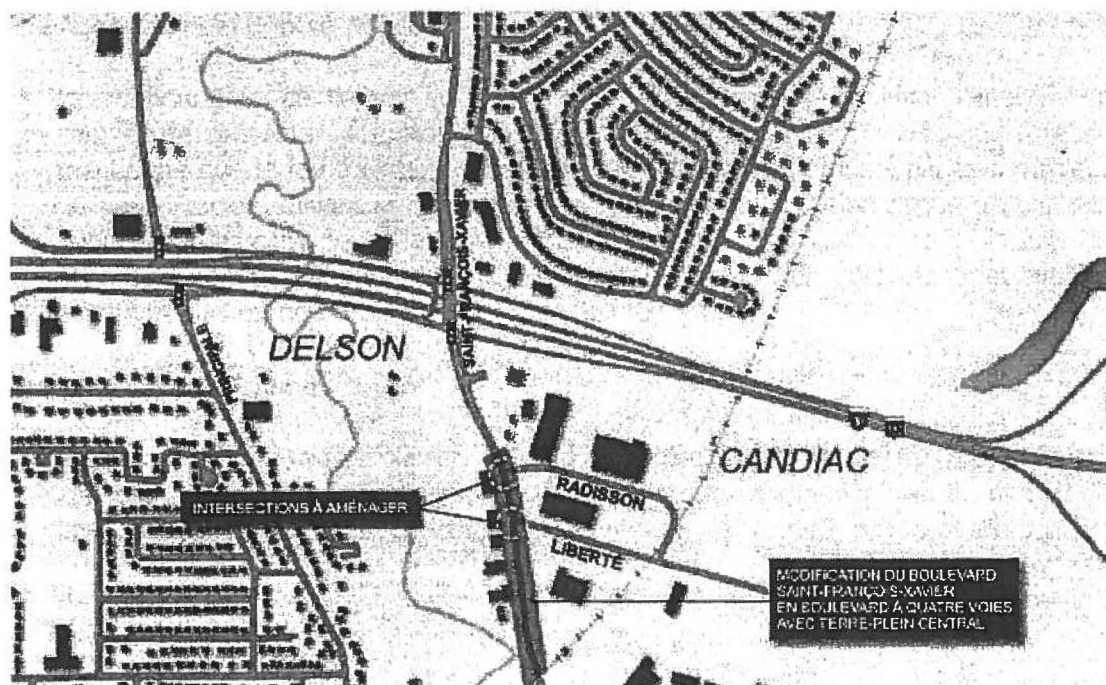


4.2.2.10 Accès au pont Honoré-Mercier

La configuration de l'accès au pont Honoré-Mercier risque, suivant l'analyse du comité, de présenter des problèmes de capacité. Le MTQ lors des audiences a mentionné que le feu à l'intersection de la rue Garnier serait ajusté par le contrôleur du pont Mercier, suivant la file d'attente. Comme cette situation risque d'avoir des impacts sur les citoyens de la région, tout comme sur la fonctionnalité de la voie de service, le comité demande au MTQ d'évaluer cette situation en partenariat avec le comité et plus particulièrement la Ville de Sainte-Catherine.

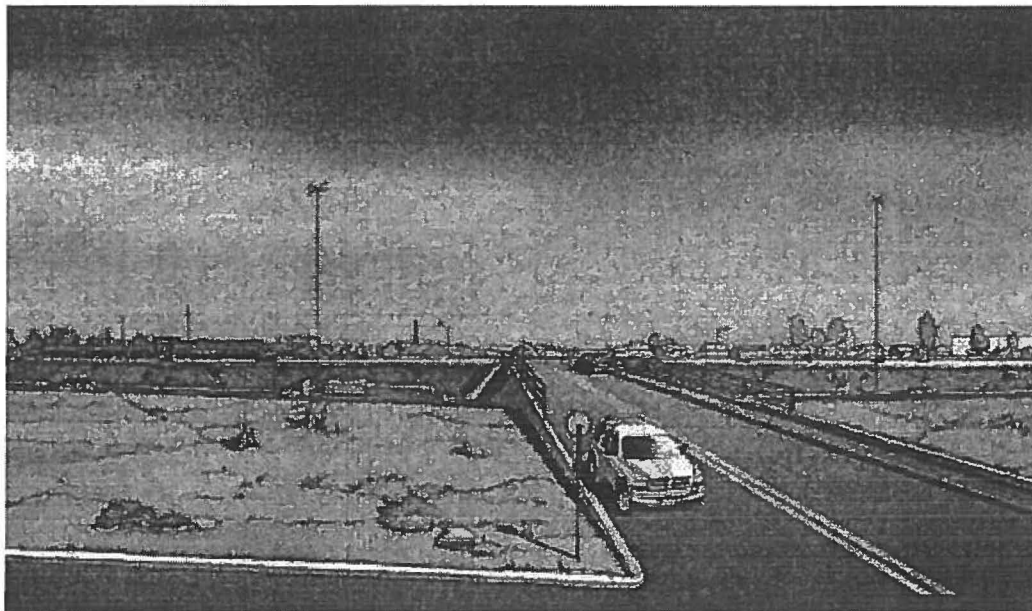
4.2.2.11 Chemin Saint-François-Xavier

Le chemin Saint-François-Xavier, en raison de l'échangeur qui y est prévu et des espaces industriels en développement, jouera un rôle de premier plan au niveau de la desserte en camionnage. Dans ce contexte, le comité propose d'élargir le boulevard à l'approche des rues locales afin de bien gérer cette circulation qui y sera de plus en plus importante. L'élargissement devrait pour être efficace débiter à la voie ferrée située au Sud. Cet endroit marque le début du parc industriel.



4.2.2.12 Éclairage

L'analyse des esquisses produits par le MTQ nous a permis de remarquer que l'éclairage semblait être assuré par des équipements très hauts et à grand rayonnement. Même si le projet n'est pas définitif la vue de ces esquisses inquiète le comité.



Esquisse préparée par le MTQ

Contrairement au type d'éclairage illustré, le comité privilégie un éclairage rencontrant les normes de sécurité sans toutefois avoir des impacts sur le milieu environnant. Nous demandons au MTQ, lorsque le moment sera venu, de tenir compte des préoccupations suivantes en matière d'éclairage : l'intégration des structures à l'échelle humaine, respecter la quiétude des zone environnantes, définir le type de structure d'éclairage en fonction du type d'ouvrage et du traitement proposé.

4.3 Les demandes particulières reliées à une problématique municipale

La construction de l'autoroute 30, dans l'axe de la route 132, nécessite des interventions municipales qui n'auraient pas à être réalisées autrement. Nous allons, à l'intérieur de ce volet du mémoire, vous décrire la position du comité en rapport aux

travaux municipaux découlant du projet de même que les demandes d'aide formulées au MTQ en guise de compensation.

4.3.1 Delson - Obligation municipale à remplacer le lien Nord-Sud

Le projet de construction de l'autoroute 30 dans l'axe Nord, modifie grandement le patron de circulation de la Ville de Delson. En effet le projet de construction de cette infrastructure vient diviser la Ville de Delson en deux parties. Le principal impact du projet en matière de circulation est associé à l'interruption du seul lien Nord/Sud de la ville actuellement assuré par la rue Principale. Cette interruption fait suite à un choix qu'a dû faire la Ville de Delson qui désirait au départ maintenir le lien principal et l'échangeur Georges-Gagné (rapport du 15 février 2000). Comme cette demande exigeait de limiter les accès à la sortie Georges-Gagné en plus de nécessiter d'importantes expropriations (commerces le long de la 132) pour conserver le lien principal, le conseil municipal a priorisé la construction d'un échangeur efficace à Georges-Gagné.

Dans ce contexte, la Ville de Delson se voit dans l'obligation d'orienter la circulation locale à l'échangeur Georges-Gagné. Cette situation oblige la municipalité à construire une collectrice (prolongement du boulevard Georges-Gagné) reliant la rue Principale à l'échangeur afin de rétablir le lien éliminé. La Ville a donc entrepris un exercice de planification pour l'arrondissement situé au Nord de l'échangeur Georges-Gagné projeté.

4.3.1.1 Les objectifs d'aménagement

L'objectif principal est le suivant :

- Planifier un lien routier collecteur continu s'intégrant au développement du secteur.

Dans le but de rencontrer cet objectif, les éléments suivants doivent être considérés :

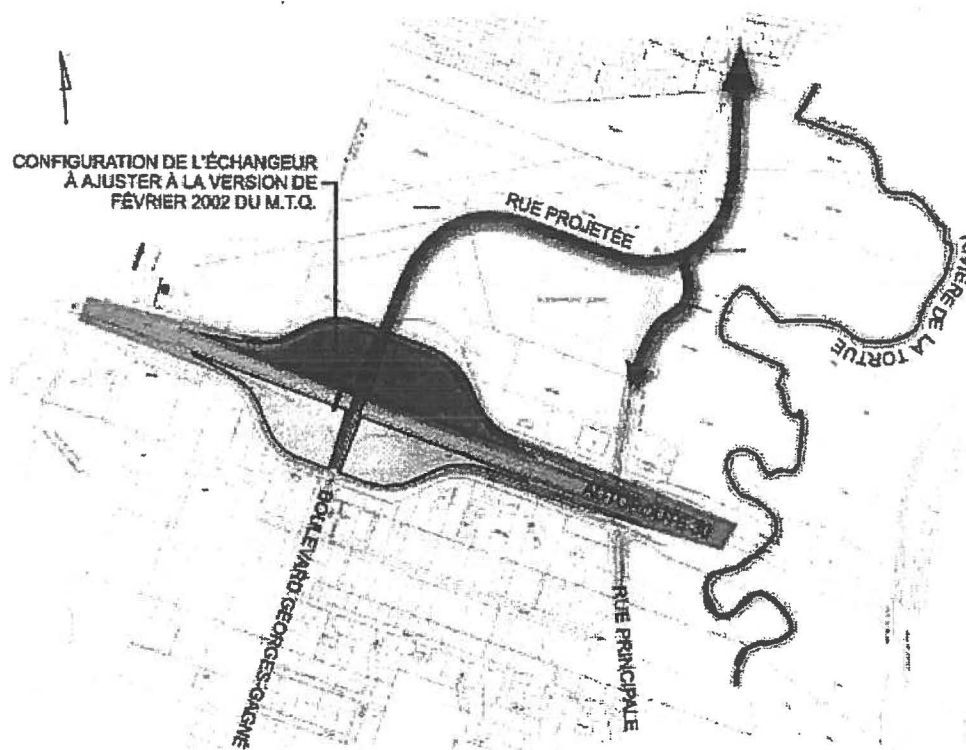
- Définir le tracé de la collectrice de manière efficace et économiquement réalisable en considérant les contraintes du terrain soit : l'importance des servitudes de transport d'énergie et la localisation du poste de transformation d'Hydro-Québec.
- Consolider le développement du secteur par l'aménagement d'un accès autoroutier;
- Développer les terrains offrant un potentiel de redéveloppement;

- Privilégier le développement de la fonction commerciale régionale en raison de la proximité de l'autoroute projetée;
- Améliorer et hiérarchiser les types de circulation (véhicules lourds, lien cyclable, lien piéton);
- Prévoir l'aménagement d'un stationnement incitatif de l'AMT;
- Améliorer les accès aux commerces.

4.3.1.2 Le tracé de la collectrice

Le tracé de l'option retenue consiste à localiser la route projetée entre le poste d'Hydro-Québec et les entreprises de transport pour ensuite rejoindre l'emprise de la rue Robidoux. Ce tracé permet de réutiliser une partie de l'emprise actuelle de cette rue tout en optimisant le développement des terrains adjacents. De plus, la configuration du tracé permet d'assurer la fluidité à partir des bretelles d'autoroute et du viaduc vers les quartiers qu'il dessert. De plus, la relocalisation du stationnement incitatif de l'AMT près de la collectrice permettra d'améliorer son accessibilité.

Enfin, le concept permet de mettre en valeur la porte d'entrée de la ville par l'aménagement d'un échangeur et d'un viaduc et par le développement d'un pôle commercial à vocation régionale.



4.3.1.3 Configuration de la collectrice et organisation de l'espace

Le boulevard (collectrice projetée) Georges-Gagné (déviation de la rue Principale) constitue l'axe majeur de circulation dans le secteur. Aménagé d'un terre-plein central, il est agrémenté d'aménagements paysagers et prend la forme d'un boulevard urbain. Le tracé du boulevard Georges-Gagné (déviation de la rue Principale) est sinueux et présente une emprise d'environ 25 mètres pour permettre l'aménagement du terre-plein et de quatre voies de circulation. L'intersection du boulevard Georges-Gagné et des bretelles de sortie de la future autoroute 30 joue un rôle de porte d'entrée dans le secteur. Les bâtiments qui y seront implantés ainsi que les aménagements qui seront réalisés devront marquer le passage dans ce nouveau secteur de développement. De plus, la signature du boulevard Georges-Gagné devra s'harmoniser au plan de réaménagement du tronçon Sud de ce dernier.

La rue Principale conserve son tracé dans son ensemble. Par contre, elle est légèrement déviée vers l'Est près de l'intersection avec le boulevard Georges-Gagné pour maximiser les superficies de développement des terrains.

4.3.1.4 Subdivision des terrains

Les terrains sont subdivisés de façon à encourager la venue de petites et moyennes entreprises. Par contre, les terrains à l'intersection du boulevard Georges-Gagné et des bretelles d'autoroute présentent des superficies plus larges pour accueillir des bâtiments à vocation régionale.

Le poste d'Hydro-Québec occupe également un terrain de très grande superficie et limite le développement dans cette portion du secteur.

Par conséquent, les terrains situés en bordure de l'autoroute projetée présentent de larges superficies pouvant accueillir des entreprises qui recherchent une grande visibilité et les terrains en bordure de la rue Principale et du boulevard Georges-Gagné projetés présentent une échelle plus humaine.

4.3.1.5 Implantation des bâtiments

Les bâtiments sont implantés de façon à mettre le terrain et le paysage de la rue en valeur. Ils sont implantés perpendiculairement à la rue et respectent un alignement.

À l'intersection du boulevard Georges-Gagné et des bretelles de sortie de la future autoroute, l'implantation de bâtiments de coin est favorisée afin de mettre en valeur la porte d'entrée du secteur. Les quatre côtés des bâtiments localisés à cet endroit sont aménagés comme des façades principales étant donné leur visibilité de l'autoroute 30 projetée, du boulevard Georges-Gagné et de la voie de circulation.

Les bâtiments présentent une architecture de qualité et des matériaux nobles. Les jeux de volumétrie et les décrochés sont favorisés. Les bâtiments sont implantés de façon à dissimuler les aires de chargement et d'entreposage.

4.3.1.6 Aménagement des terrains

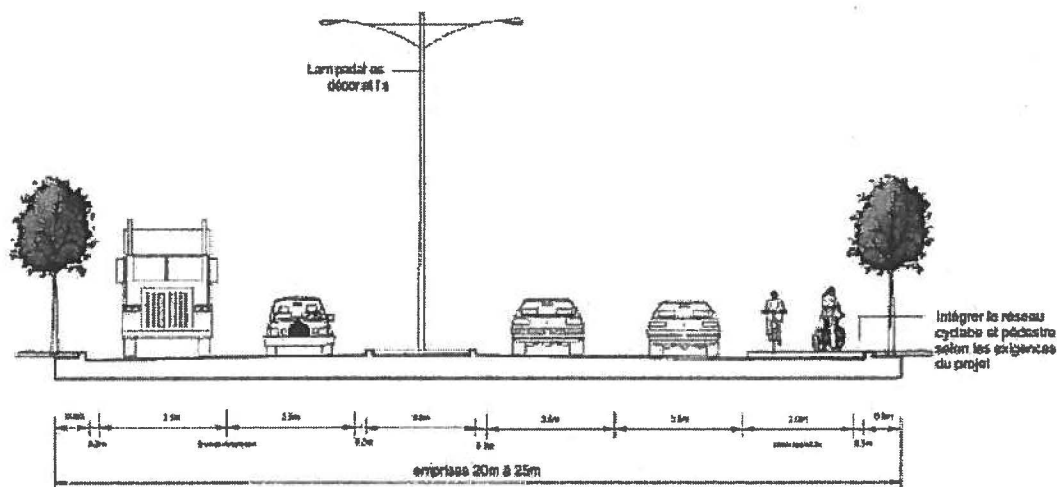
Le boulevard Georges-Gagné est agrémenté d'un terre-plein central de 3 mètres comprenant des lampadaires décoratifs et d'une bordure d'arbres de chaque côté sur l'ensemble de son tracé. La porte d'entrée est marquée par des aménagements particuliers. La rue Principale est également bordée d'arbres sur l'ensemble de son tracé.

Les terrains sont agrémentés d'aménagements paysagers. Ces aménagements dissimulent les aires de stationnement et les services d'utilité publique.

Le stationnement de l'Agence métropolitaine de transport est relocalisé du côté Nord de la future autoroute. Il est agrémenté d'aménagements paysagers et de lampadaires décoratifs.

L'aménagement d'une piste cyclable est prévu dans l'emprise hydroélectrique. Son raccordement au boulevard Georges-Gagné permettra de créer un lien entre le sentier récréatif et le secteur de développement. De plus, son prolongement est prévu du côté Sud de la future autoroute à même l'emprise du boulevard Georges-Gagné afin d'assurer un lien entre le secteur Nord et le secteur Sud. L'aménagement d'une traverse sécuritaire et agréable sur le viaduc est également prévu (conformément au design des viaducs proposés à l'intérieur du présent mémoire).

Enfin, des aménagements visent à atténuer les nuisances visuelles liées aux transformateurs électriques et au site d'Hydro-Québec.



COUPE TYPE
BOULEVARD GEORGES GAGNÉ PROJETÉ

4.3.1.7 Coûts d'aménagement

Les coûts d'aménagement du boulevard Georges-Gagné (déviation de la rue Principale) ont été évalués suivant les paramètres suivants :

Le boulevard présente quatre voies de circulation séparées par un mail central. L'emprise totale présente environ 25 mètres. Les coûts estimés comprennent les services.

Boulevard Georges-Gagné	960 mètres linéaires à 1 675\$/m.l.	1 608 000\$
Signalisation		3 000\$
Piste cyclable		52 000\$
Réaménagement rue Principale		227 000\$

Sous-total 1 890 000\$*

* Ces coûts ne comprennent pas l'achat des terrains, l'installation des feux de circulation et l'enfouissement des fils électriques.

4.3.1.8 L'aide demandée

Dans l'esprit du protocole présenté par le MTQ la Ville s'attend à ce que ce dernier poursuive les discussions afin d'arriver à une entente en ce qui concerne la contribution financièrement du Ministère aux coûts que doit absorber la Ville en raison du projet de construction de l'autoroute.

4.3.2 Delson – Stella Jones (Saint-François-Xavier)

Le projet de construction de l'autoroute 30 sur l'emprise de la route 132 vient modifier considérablement le circuit de camionnage de la Stella Jones. Cette industrie, qui génère une circulation de camionnage de grande importance, (10 000 à 12 000 camions) utilise actuellement la rue Principale pour accéder à la route 132. Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 vient modifier considérablement le parcours de ces camions qui devront dorénavant utiliser les voies de service pour accéder au réseau supérieur. Cette situation est imputable au fait que dans le projet du MTQ, la rue Principale ne permettra plus d'accéder directement à l'autoroute. Dans ce contexte, une solution doit être envisagée afin de remédier à ce problème qui aura pour effet de congestionner et d'obliger des manœuvres contraignantes sur les voies de service.

Dans ce contexte, la Ville de Delson a étudié des alternatives qui se traduisent par l'implantation d'une voie de contournement pour desservir l'industrie Stella Jones. Cinq scénarios ont été étudiés afin de déterminer la meilleure solution. Ces scénarios visent le raccordement de l'industrie Stella Jones au chemin Saint-François-Xavier (secteur industriel) afin d'éliminer la circulation de transit sur la rue Principale et ainsi d'avoir un accès direct à l'autoroute. Cette solution offre un avantage non négligeable de concentrer la circulation de camionnage sur une route (Saint-François-Xavier) conçue à cette fin.



Le choix du tracé répondant le mieux aux besoins de la Ville de Delson n'est pas, à prime abord, évident. La difficulté du choix s'en trouve augmentée par le fait que les besoins à combler ont fortement évolué avec l'examen du contexte et des solutions possibles. Ainsi, d'une simple voie de contournement pour les camions de l'industrie Stella-Jones, le lien routier proposé se voit maintenant attribuer une vocation plus large. Il pourrait constituer un lien direct avec le futur stationnement incitatif de l'AMT prévu pour le train de banlieue Delson-Montréal sur la rue Principale et facilitera grandement le transit des résidents de ce secteur vers l'autoroute 30 et l'autoroute 15.

Les éléments suivants ont été considérés dans le choix d'un scénario :

- a. Le scénario doit être réalisable à court terme (2 ans);
- b. Son tracé doit faciliter les manœuvres des poids lourds;
- c. Sa vocation ne doit pas se limiter à desservir l'industrie Stella-Jones;
- d. Les interférences et dangers associés aux passages à niveau doivent être minimisés;
- e. Il doit constituer une solution viable à long terme (développement durable);
- f. Il doit être, dans la mesure du possible, économique;
- g. Le déplacement de sépultures dans le cimetière catholique n'est pas souhaitable.

Le scénario retenu propose la relocalisation, vers l'Est, du passage à niveau existant dans le but de faciliter les manœuvres de virage des véhicules lourds. Il implique des modifications importantes au tracé de la rue Principale.

4.3.2.1 Géométrie / circulation

La voie de contournement traverse la voie ferrée à l'est du passage à niveau existant qui sera abandonné. Elle traverse ensuite la rivière pour aller rejoindre le chemin Saint-François-Xavier, du côté Nord ou Sud du cimetière protestant. Ce tracé implique la création d'un nouveau passage à niveau. De plus, elle entraîne une modification majeure au niveau de la géométrie de la rue Principale, laquelle vient rejoindre la nouvelle voie au sud de la voie ferrée. Par conséquent, elle oblige les automobilistes à effectuer un détour. Le principal avantage de cette option se retrouve dans le fait qu'il facilite grandement les manœuvres de virage des véhicules lourds.

4.3.2.2 Environnement

Le tracé retenu nécessite un empiètement à l'intérieur de la zone inondable, des rives et du littoral de la rivière de la Tortue et impose le respect des normes environnementales. Ce scénario implique un empiètement de la zone inondable de près de 80 mètres.

4.3.2.3 Expropriation

À cause des contraintes de géométrie, la voie de contournement nécessite l'expropriation de plusieurs lots à l'intersection des rues Principales et Rodier : 138-1p à 138-2 (385 000 \$) et la buanderie située sur une partie du lot 137 (100 000 \$). On doit de plus exproprier une partie inoccupée du cimetière Protestant ($\pm$ 30 000 \$) ainsi qu'une partie d'un terrain de stationnement appartenant à un restaurant situé face à la rue Industrielle (jusqu'à 184 700 \$). Au total, la valeur foncière des terrains expropriés peut représenter de **485 000 \$ jusqu'à 700 000 \$**.

4.3.2.4 Coûts

Le tracé retenu implique la construction d'une voie d'une longueur de 675 à 715 mètres (comprenant le réaménagement de la rue Principale) et la relocalisation du passage à niveau et des aiguillages. Des voies de circulation d'une largeur de 3,5 mètres avec des accotements pavés de 1,5 mètre sont prévus. Une structure d'une portée d'au moins 60 mètres est requise pour traverser la rivière de la Tortue. Des remblais de 6 à 7 mètres de hauteur sont nécessaires sur environ 90 à 140 mètres de longueur.

L'évaluation des coûts présente un estimé conservateur des coûts de construction associés à la réalisation de l'option retenue. Un total de **3 840 000 \$ à 3 920 000 \$** est évalué pour réaliser ce projet.

4.3.2.5 L'aide demandée

La Ville de Delson souhaite entamer avec les responsables de ministère des Transports des discussions afin d'en arriver à un protocole d'entente prévoyant le partage des coûts.

4.3.3 Sainte-Catherine - Obligation de construire une collectrice dans l'axe de la rue Léo

Le projet de construction de l'autoroute 30 dans l'axe Nord, modifie grandement le patron de circulation de la Ville de Sainte-Catherine. Un des principaux impacts réside dans l'obligation pour la Ville de prévoir une route collectrice dans l'axe de la rue Léo afin de relier le boulevard Saint-Laurent à l'échangeur Léo/Maçon. Cette intervention est indispensable afin de permettre à la circulation du parc industriel et de la zone résidentielle, de l'extrémité Ouest de la ville, d'accéder au réseau de circulation supérieur. Le déficit pour la Ville de Sainte-Catherine se résume aux points suivants :

- La rue Léo, d'une longueur de 100 mètres, a été conçue afin de répondre à un besoin résidentiel;
- Sept résidences sont construites le long de la rue Léo;
- Le tracé de la rue Léo doit permettre l'accès aux bâtiments industriels isolés par la construction de l'échangeur;
- Le tracé de la rue Léo doit permettre l'accès des camions au parc industriel de Sainte-Catherine localisé le long de la voie maritime;
- Le tracé de la future collectrice se fait dans un environnement construit.



4.3.3.1 Les objectifs d'aménagement

L'objectif principal est le suivant :

- Créer un lien routier fluide s'intégrant à la trame urbaine existante.

Dans le but de rencontrer cet objectif, les éléments suivants doivent être considérés :

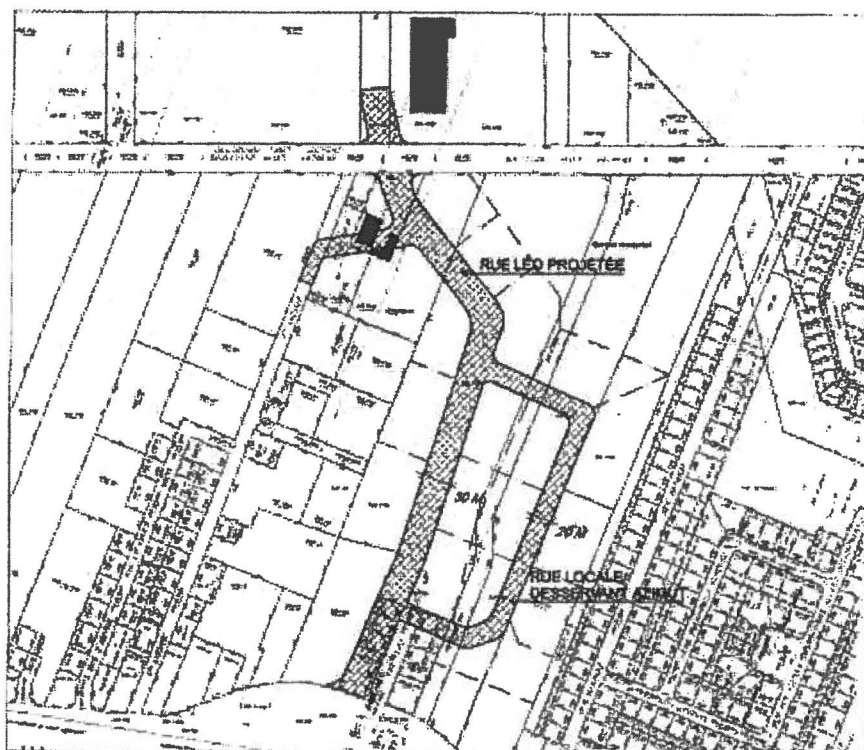
- Intégrer la collectrice (Léo) au milieu construit.

- Profiter de cette intervention afin de créer une zone de transition entre l'espace résidentiel et le parc industriel.
- Prévoir une intersection fonctionnelle et fluide avec le boulevard Saint-Laurent.
- S'assurer que la collectrice projetée desserve la circulation de camionnage.

4.3.3.2 Configuration de la collectrice et organisation de l'espace

La collectrice projetée traverse un espace vacant et permet la mise en valeur de cet espace stratégique de la municipalité. La collectrice a été localisée et configurée de manière à assurer une circulation fluide des véhicules lourds. Un des éléments importants du concept qui contribue à cette fluidité réside dans la configuration de l'intersection Léo/Saint-Laurent. Le réaménagement de cette intersection a été planifié de manière à assurer un lien direct à la zone industrielle. Ce réaménagement exige toutefois l'expropriation d'un bâtiment industriel. Plusieurs options ont été envisagées pour éviter cette démolition sans réussir à obtenir le niveau de service escompté.

L'emprise de la collectrice projetée est de 30 mètres et le réseau de circulation nécessaire pour assurer le développement du secteur est de 20 mètres. Il est extrêmement important de souligner que le concept proposé permet de solutionner le problème de l'entreprise Azimut qui se voyait couper son accès au réseau routier par la construction de l'échangeur.



4.3.3.3 Expropriation

À cause des contraintes existantes, la voie d'accès prévue nécessite l'expropriation de sept résidences, d'un bâtiment industriel et des terrains nécessaires à la construction de la route.

Au total, la valeur foncière des bâtiments des terrains à exproprier représentent 1,8 million.

4.3.3.4 Coûts de construction

L'évaluation des coûts de construction incluant les frais incidents (honoraires professionnels et frais de financement) est estimée à 2,550,000\$. **Ce qui représente un coût total de 4,350,000.\$ pour l'ensemble du projet.**

4.3.3.5 L'aide demandée

Conformément au protocole discuté avec le MTQ, la Ville s'attend à ce que ce dernier soit respecté par le MTQ afin de contribuer financièrement aux coûts que doit absorber la Ville en raison du projet de construction de l'autoroute.

4.3.4 Sainte-Catherine – Obligation de remplacer la conduite d'aqueduc le long de la route 132

4.3.4.1 Problématique

La conduite d'aqueduc en fonte existante le long de la route 132 d'une longueur de 3,7 kilomètres de la rue Brébeuf jusqu'à la rue Garnier a plus de 40 ans d'existence.

À cause de la nature très acide du sol, le vieillissement de cette conduite en fonte se traduit par de très nombreux bris. Nous en avons eu plus d'une vingtaine depuis le mois d'octobre 1996.

Cette conduite est localisée dans l'emprise actuelle de la route 132. Il est plus que probable que lors de la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132, il y ait plusieurs bris d'eau lors des travaux de construction de cette autoroute d'autant plus qu'elle sera en demi-dépression dans toute cette section. Cette situation pourrait occasionner de nombreux problèmes au maître-d'œuvre du projet, soit le ministère des Transports du Québec.

4.3.4.2 Estimé des coûts

Les coûts de remplacement de cette conduite d'aqueduc d'une longueur de 3,7 kilomètres sont estimés à 2 075 000 \$.

4.3.4.3 L'aide demandée

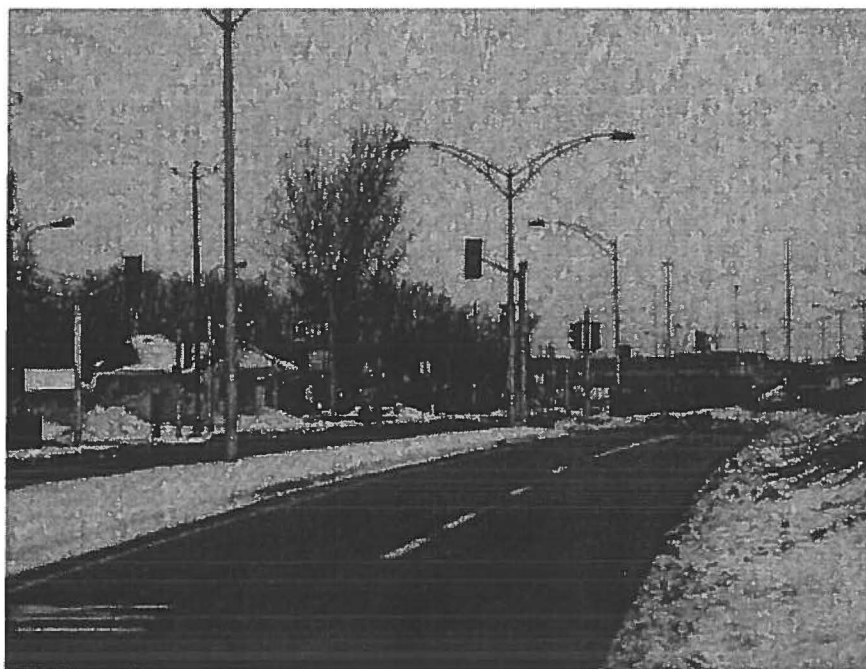
La Ville de Sainte-Catherine demande au gouvernement du Québec plus particulièrement au ministère des Affaires municipales de considérer prioritaire la demande d'aide financière faite dans le cadre du programme d'infrastructure Canada-Québec 2000 Volet 1.1 réfection et construction d'aqueduc et d'égout.

4.3.5 Saint-Constant - Lien routier entre les deux phases du projet commercial sortie Léo/Maçon

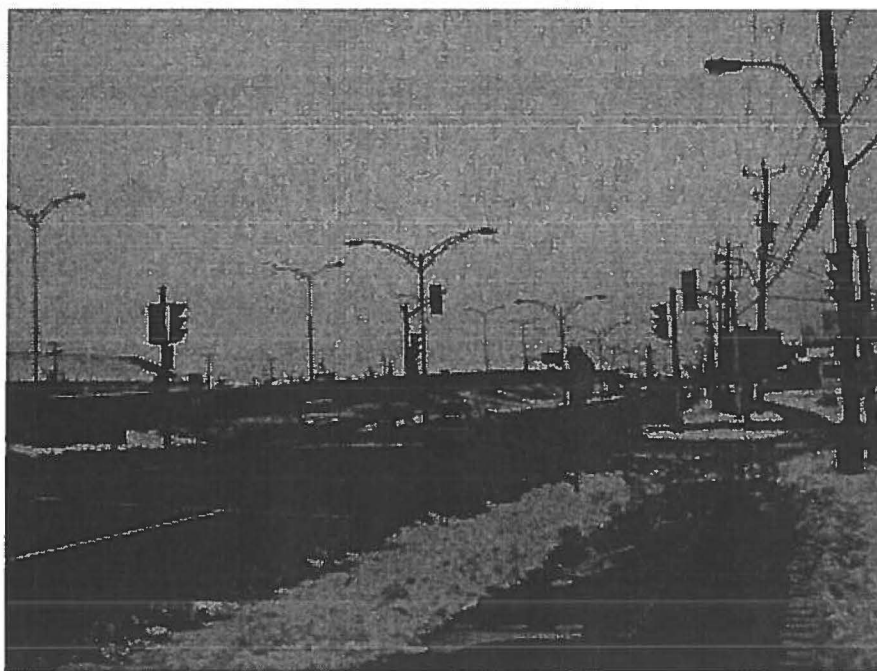
Le projet de construction de l'autoroute 30 dans l'axe Nord, a fait l'objet d'ajustements importants afin de s'intégrer au milieu. Un de ces ajustements consistait à revoir la géométrie de l'échangeur Léo/Maçon. Cette reconfiguration avait pour objet d'assurer un lien direct au secteur industriel de Sainte-Catherine et au secteur commercial de Saint-Constant. Les ajustements réalisés sont conformes aux objectifs des municipalités à l'exception d'un élément portant sur la mise en valeur des deux espaces commerciaux de Saint-Constant. En effet, un espace important réservé à des fins commerciales, situé à l'ouest de l'échangeur, présente un accès limité. Le site est accessible de la voie de service à sens unique, ce qui limite son potentiel de mise en valeur.

4.3.5.1 Configuration du lien

La solution au problème réside dans la construction d'une voie de service à double sens entre l'échangeur Léo/Maçon et le site commercial. Cette solution est peu coûteuse en plus d'avoir été appliquée récemment le long de la route 132 à Longueuil, arrondissement Brossard. Il a également été proposé par le MTQ à l'échangeur Georges-Gagné.



Voie à double sens, Longueuil (arrondissement Brossard)



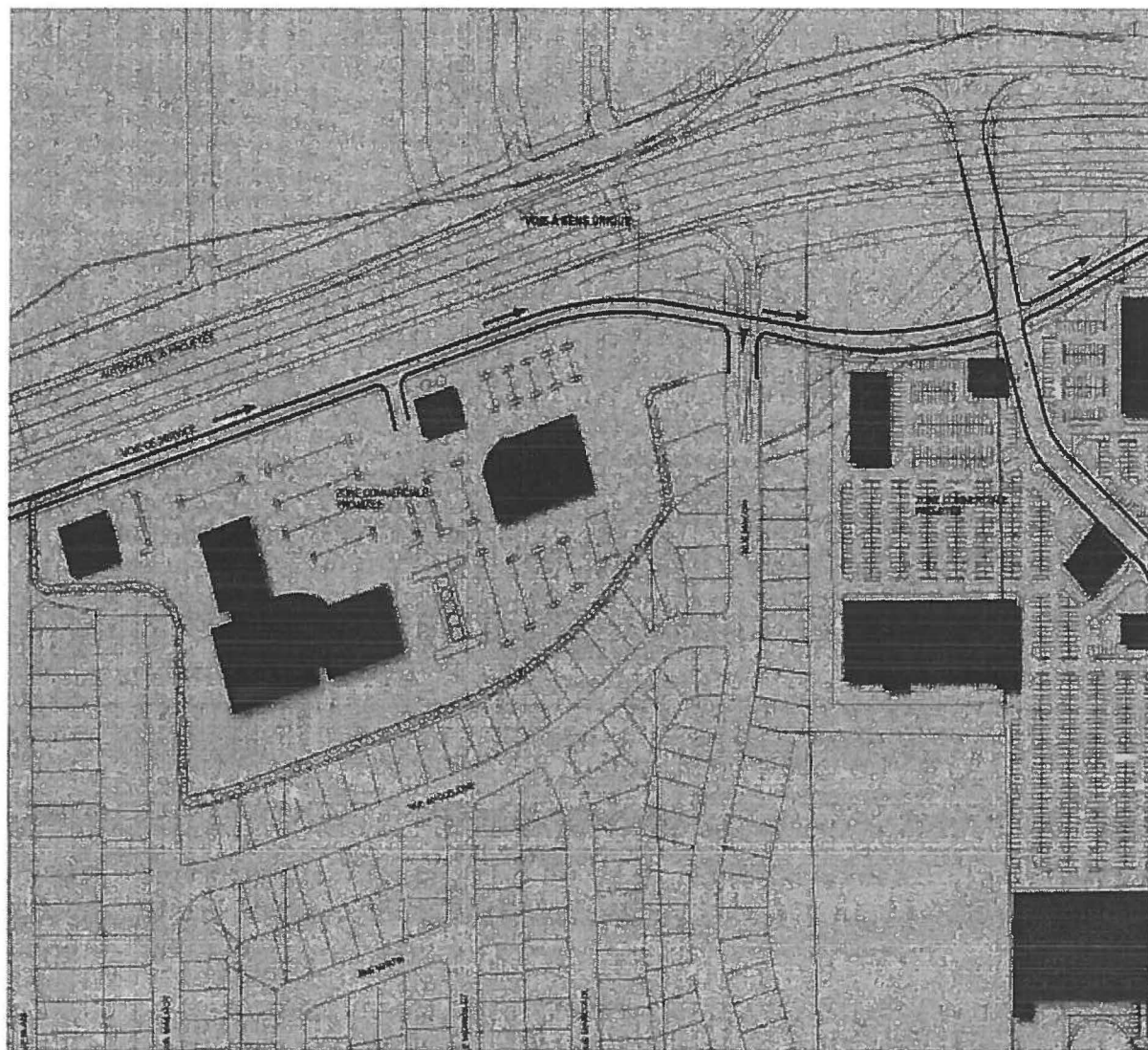
Intersection voie de service et voie double sens, Longueuil (arrondissement Brossard)

Le lien proposé prévoit un accès en direction Ouest à partir de l'échangeur Léo/Maçon pour se rendre au site. L'accès double sens est isolé par une bande séparatrice limitant la circulation au centre commercial. L'accès prévoit un écran anti-reflet du côté Nord afin d'éviter l'éblouissement des conducteurs provenant de l'Ouest vers l'Est.

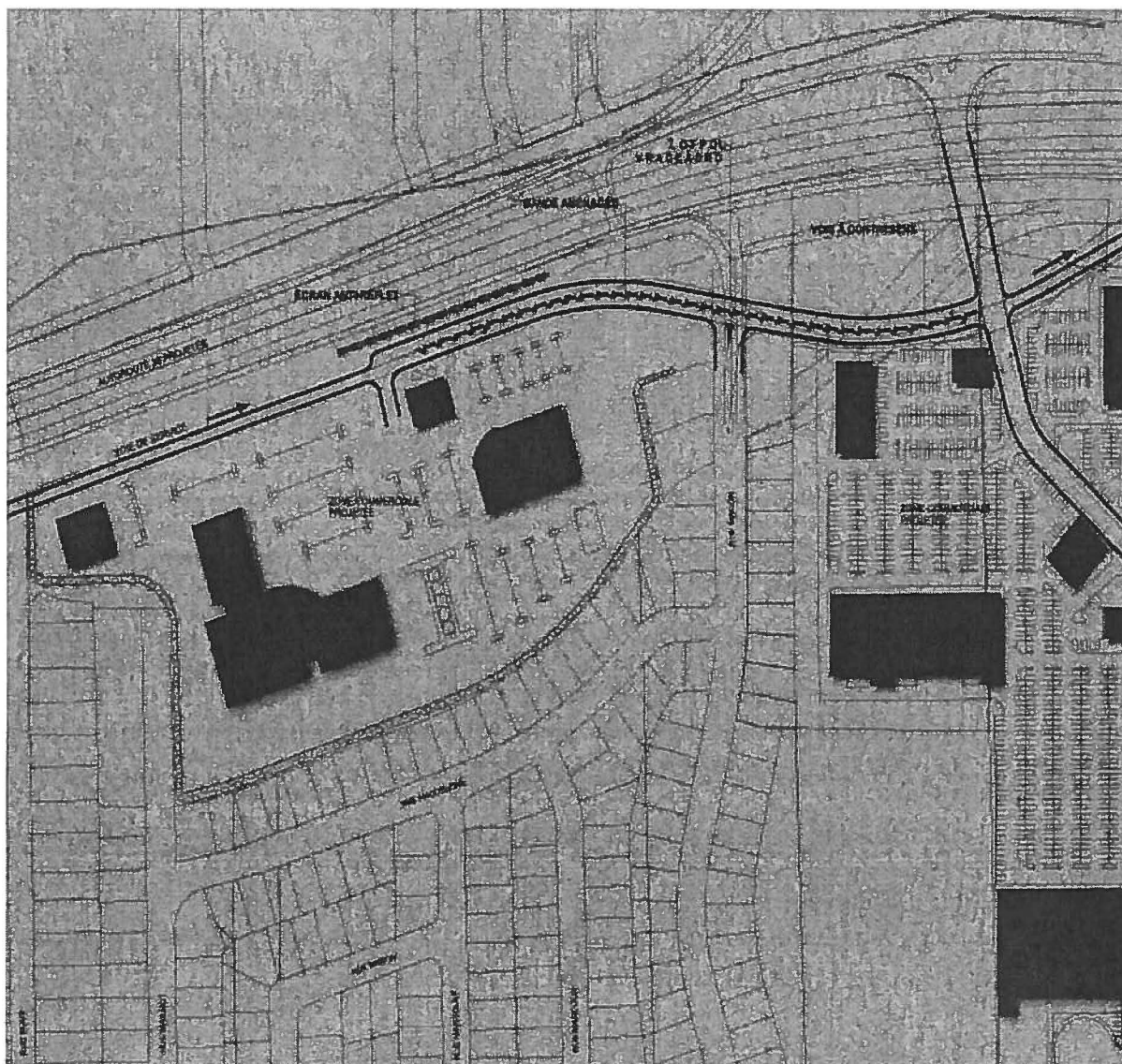
4.3.5.2 L'aide demandée

Dans le cas de la construction de cette voie d'accès, la Ville de Saint-Constant demande au MTQ de financer cet ajustement. De plus, la Ville espère pouvoir participer, comme à l'habitude, à des rencontres avec le ministère avant d'arrêter le tracé définitif.

Considérant l'achalandage commercial prévu, une voie à double sens évitera la circulation inutile sur les voies de service de l'autoroute. Elle permettra de mieux intégrer les 2 phases de ce développement commercial.



Situation proposée par le MTQ



Proposition de la Ville

4.3.6 Candiac - Préoccupations et recommandations

Jusqu'à maintenant certaines composantes d'aménagement du projet d'autoroute sur la route 132 ont été discutées et accordées par le ministère des Transports pour le réaménagement en autoroute sur le territoire de la Ville de Candiac. Mentionnons entre autres l'ajout d'un viaduc entre le "Triangle Iberville" (terrain enclavé entre la voie ferrée, l'autoroute 15 et originalement le projet de l'autoroute 30) et le parc industriel Champlain.

Également, la municipalité a fait connaître l'importance d'une reconfiguration des voies de service et des bretelles d'accès afin de réduire les temps de parcours et d'accès aux voies rapides à partir de l'échangeur Saint-François-Xavier, ce à quoi le ministère a également consenti.

4.3.6.1 Préoccupations et recommandations relatives au climat sonore

Dans le dossier en cause, deux documents font état de la situation actuelle et projetée relativement au climat sonore dans le contexte de la construction de l'autoroute 30 sur la route 132.

La première étude d'impact (1998) indique:

- que le climat sonore ambiant mesuré au point 4 (soit entre le 255 et le 265 Haendel) pendant trois heures (le 20 août 1997 entre 11h30 et 14h30) se situe à 71 dBA;
- que la modélisation des données indique un résultat simulé de la route 132 actuel de 67,5 dBA et que suite au réaménagement de la route, ce niveau atteindra 68 dBA;

Par rapport aux résultats des relevés, on mentionne que les niveaux sonores sont élevés aux résidences riveraines des infrastructures routières existantes. La circulation automobile est importante sur cet axe routier le jour comme la nuit, ce qui maintient un niveau sonore ambiant relativement constant.

L'étude conclut que, compte tenu des caractéristiques du cadre bâti, le projet de construction de l'autoroute comporte peu de répercussions significatives sur le milieu humain. Les seuls effets susceptibles d'être ressentis sont le rapprochement de la chaussée et de l'emprise de deux édifices à logements multiples. Le rapprochement de la voie (la bretelle de sortie) sera de nature à augmenter les nuisances environnementales affectant les bâtiments en question.

Cette étude mentionne également que pour les secteurs résidentiels, l'étendue de l'impact sera limitée aux premières rangées d'habitations, ce qui se traduit par un impact local faible pour l'ensemble des secteurs à vocation résidentielle.

En considération de ces faits, l'étude recommande comme seule mesure d'atténuation la mise en place d'un talus anti-bruit dans le prolongement de celui déjà existant.

La seconde étude, soit l'étude d'impact sonore déposée en 2001, considère que selon les relevés effectués (place Graham), les niveaux de bruit sont de 61,8 dBA pour 1998, 62,2 dBA en 2001 et de 62,9 dBA en 2006 (sur la 132 actuelle). Par contre, les résidents des immeubles à logements sont exposés à un niveau qualifié de "fort", c'est-à-dire, au niveau du deuxième étage à 73,8 dBA en 1998, 74,2 dBA en 2001 et de 74,9 en 2006.

L'étude mentionne que le climat sonore estimé après le réaménagement autoroutier se situera entre 63 et 65 dBA. Plus précisément, 8% des résidences devraient subir un niveau de gêne qualifié de "fort". Ce pourcentage inclut les deux immeubles à logements tandis qu'une dizaine de résidences s'ajoutent sur la rue Haendel en 2016.

Donc en considération de ces résultats, *l'étude conclut que compte tenu du climat sonore actuel très élevé et du peu de résidences affectées par un impact "fort", aucun écran antibruit n'est prévu sur le territoire de Candiac.*

Sans mettre en doute la validité des expertises présentées dans ces études, il importe de préciser que *ces deux études ont été réalisées à partir de mesures terrain prises en 1997 et 2000.* On comprend également qu'en relation avec les niveaux sonores prélevés (aux dates susmentionnées) et ceux projetés, les écarts sont peu importants.

Malgré ce qui précède, la Ville de Candiac estime que les considérations suivantes doivent être prises en compte dans l'analyse de la situation et dans la formulation de nouvelles recommandations d'intégration du projet d'autoroute et d'ajout de mesures de mitigation pour réduire l'impact "bruit":

- L'évolution des débits de circulation depuis le milieu des années 80, période lors de laquelle la région a enregistré d'importantes hausses démographiques. Aussi, l'évolution des débits de circulation générés par une plus grande part de transport des marchandises par camion. Il est très plausible de croire que les débits de circulation ont significativement augmentés, entraînant par le fait même un accroissement des niveaux sonores. Aussi, ces niveaux ont probablement subi des augmentations durant les périodes nocturnes.

Il serait intéressant de faire un historique de l'accroissement de ces niveaux (tant de jour que de nuit). Selon les discussions en audiences publiques (première partie - questions), il s'avère "...qu'il n'y a pas eu d'évaluations qui ont été faites

avant la première étude de Roche qui date de 98..." (énoncé de Mme Line Gamache, lors de la séance de l'après-midi du 19 février 2002, voir Verbatim page 53), et ce, malgré le fait que selon les données enregistrées aux deux stations de comptage, on observe une augmentation moyenne annuelle des débits d'à peu près 3,5% (mentionné par M. Son Thu Lê à la séance de l'après-midi du 19 février 2002, voir Verbatim page 53).

Or, nous croyons que les études dont nous disposons aujourd'hui (et leurs résultats) ne sont pas basées sur une situation qui reflète la réalité et ne prennent surtout pas en compte l'évolution de cette situation. De fait, la situation sonore s'est dégradée progressivement et ce, bien avant la réalisation de la première étude d'impact.

- En étroite relation avec le point précédent, la construction du tronçon autoroutier Brossard/Candiac qui date de 1995 et la présence du segment de contournement de la réserve amérindienne en 1992 (Sainte-Catherine/Châteauguay), ont assurément engendré des augmentations de niveaux sonores. De fait ces segments de voies rapides facilitent, entre autres, le transport par camion, lesquels empruntent présentement la route 132 pour rejoindre l'autoroute 30, évitant ainsi certains points conflictuels de Montréal.

Eu égard au tronçon Brossard/Candiac, mentionnons qu'à ce moment, les représentants de la Ville avaient convenu d'un moment plus approprié pour établir des mesures de mitigation. À l'époque (quelques années précédant la construction de ce tronçon), comme le ministère ne disposait pas des données de projection dans l'optique d'un projet d'autoroute continue sur l'axe de la 132, il avait été convenu de limiter les interventions de mitigations (limitant ainsi les investissements correspondants) puisque ces moyens auraient probablement été rendus inadéquats à la suite de la construction du tronçon qui nous préoccupe actuellement. Depuis ce temps, les représentants municipaux ont fait valoir cette situation auprès de leur population en préconisant le fait qu'au moment de la construction du segment Candiac/Sainte-Catherine, la situation serait corrigée de la manière la plus adéquate et la plus performante.

- Le changement de vocation de "route nationale" à "autoroute". En consultant la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports, on peut y lire, que dans le cadre de projets de reconstruction ayant pour effet d'augmenter la capacité ou de changer la vocation de la route, le ministère assume la responsabilité de réduire le bruit lorsque celui-ci est au-dessus de 55 dBA Leg,24h via l'implantation de mesures de mitigation.

Dans le cas qui nous préoccupe, ce changement de vocation est évident; de route nationale, la 132, deviendra l'autoroute 30. Aussi, toutes les études

démontrent l'augmentation des débits de circulation sur cette voie. Quant au niveau de bruit de 55 dBA, nous croyons fermement que ce niveau était présent bien avant le dépôt des études susmentionnées et avant le projet du ministère lors de la construction du segment Brossard/Candiac. Or selon nous, tous ces facteurs devraient être pris en compte et conduire à l'implantation de mesures de mitigation en fonction d'un objectif de réduction significative du bruit, c'est-à-dire en deçà de 55 dBA.

Rappelons également que la norme d'acceptabilité de l'Organisation mondiale de la santé est fixée à 55 dBA.

- Dès 1985, la Ville de Candiac a procédé à la mise en place d'un talus anti-bruit à proximité des résidences de la rue Haendel (sur les terrains du ministère). La préoccupation municipale était déjà présente à ce moment. La première étude d'impact (1998) mentionne que ce talus pourrait être prolongé, la seconde conclut que cet écran est adéquat.

Les représentants de la Ville de Candiac ne peuvent s'en remettre à ces recommandations. Bien que construit "de bonne foi", ce talus ne peut être qualifié comme étant adéquat. À l'époque de sa construction, les normes telles que nous les connaissons aujourd'hui n'existaient pas (le recueil de normes du ministère des Transports date de 1994).

Nous pouvons affirmer à l'égard de ce talus que depuis sa construction il s'est affaissé, réduisant ainsi sa hauteur. Sa méthode de construction nous permet également de douter de son efficacité acoustique. Relativement à ce sujet, Mme Gamache a mentionné lors des audiences publiques que "... elle (butte) pourrait être rehaussée pour aller chercher une réduction (de bruit) supplémentaire. Je sais qu'entre la construction de la butte et le moment présent, la terre a un petit peu tassé et sa hauteur a un peu descendu. Donc, probablement qu'il y a eu un problème au niveau de la construction, il aurait dû y avoir un peu plus de compaction du sol." (voir Verbatim, page 57).

Ainsi, bien que l'on puisse bénéficier de ce talus, la construction de ce dernier doit absolument être revue et corrigée afin d'optimiser son efficacité.

- Dans l'étude de bruit sur le climat sonore de 2001, il est recommandé d'implanter, à même l'emprise du ministère, des murs et des écrans anti-bruit, le tout nécessitant un effort financier estimé à près de 8 M\$ (il faut ajouter à ce montant une possibilité d'implanter des écrans pour un montant de 1,9 M\$ à l'extérieur de l'emprise gouvernementale).

Sans limiter l'appréciation de la question, nous nous permettons de rappeler que certaines mesures de mitigation visant à réduire le bruit sont projetées dans des milieux résidentiels bien sûr, mais aussi dans des secteurs à vocation commerciale (limitant ainsi la visibilité des commerces, ce qui ne concorde pas tellement avec des objectifs commerciaux) et même à vocation industrielle, ce qui nous apparaît plus ou moins pertinent.

Malgré les écarts de niveau de bruit dans ces différents secteurs à vocation commerciale et industrielle, il nous apparaît plus ou moins incohérent de prévoir de telles mesures à ces endroits alors que les secteurs résidentiels n'en sont pas tous pourvus, notamment le secteur résidentiel de la rue Haendel sur le territoire de Candiac où les résidences sont à proximité immédiate de l'autoroute projetée.

Eu égard aux considérations susmentionnées, la Ville de Candiac demande formellement d'ajouter des écrans anti-bruit adéquats et fonctionnels dont la performance permettra de ramener le climat sonore inférieur à 55 dBA.

Plus précisément, les demandes suivantes sont formulées par les représentants de la Ville de Candiac:

1. Procéder à la réfection du talus anti-bruit existant afin de réduire le niveau sonore à 55 dBA pour les résidences implantées sur la rue Haendel. Les effets de ce "nouveau" talus anti-bruit devront également être perceptibles pour l'ensemble des résidences comprises dans ce secteur de la Ville (secteur des G).

Les grandes quantités de déblai pour la construction de l'autoroute peuvent certainement être utilisées pour remanier l'ensemble du talus (élargissement, modulations, augmentation de la hauteur).

2. Procéder à l'ajout d'un mur anti-bruit dans la section sise près des maisons appartements afin de ramener les niveaux de bruit au seuil de 55 dBA.
3. Procéder à l'ajout de mesures de mitigations au niveau du "triangle Iberville".
4. Au niveau des "parapets" installés sur les bretelles d'accès, utiliser des matériaux absorbants au lieu des panneaux de métal habituellement employés.
5. Procéder à des plantations massives et denses (grande concentration de végétaux à maturité) afin de limiter la perception visuelle de l'autoroute mais surtout afin de capter les poussières générées par la circulation.

Ces massifs de plantations devront être composés de conifères et de feuillus afin de pouvoir bénéficier de son efficacité tant en hiver qu'en été.

6. À la suite de la réalisation des travaux de construction de l'autoroute (à l'ouverture de l'autoroute), procéder à un suivi acoustique qui devra être refait périodiquement (tous les trois ans) afin de mesurer précisément le degré de perturbation en bordure de la nouvelle voie de circulation et de s'assurer de l'efficacité des mesures de mitigation mises en place.

Dans l'éventualité où les résultats ne seraient pas concluants, si par exemple les niveaux de bruits enregistrés excédaient 55 dBA, que des mesures supplémentaires soient mises en œuvre afin de corriger la situation.

L'objectif municipal est clair, tout autre moyen ou intervention proposé par les spécialistes du ministère des Transports visant à atteindre l'objectif municipal (55 dBA), pourra également être apprécié.

5. CONCLUSION

Le comité intermunicipal a suivi au cours des quatre dernières années une démarche d'analyse participative afin de déterminer la position des villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 30.

Les conseils municipaux ont entériné la position du comité à l'effet de privilégier la construction de l'autoroute dans l'axe de la 132, soit le tracé Nord. Ce choix est toutefois assorti de plusieurs ajustements, tous destinés à mieux intégrer cette infrastructure au milieu urbain et social. Ces ajustements nous apparaissent comme la clé permettant de compléter cette infrastructure depuis si longtemps réclamée.

En guise de conclusion, le comité recommande d'ajuster le projet suivant les principes énoncés et tient au maintien du comité de liaison (comité intermunicipal et MTQ) actuel pendant la conception et la construction du projet.