

# **Construction A-30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac**

## **Justification générale du projet**

Service des inventaires et du Plan  
Novembre 2003



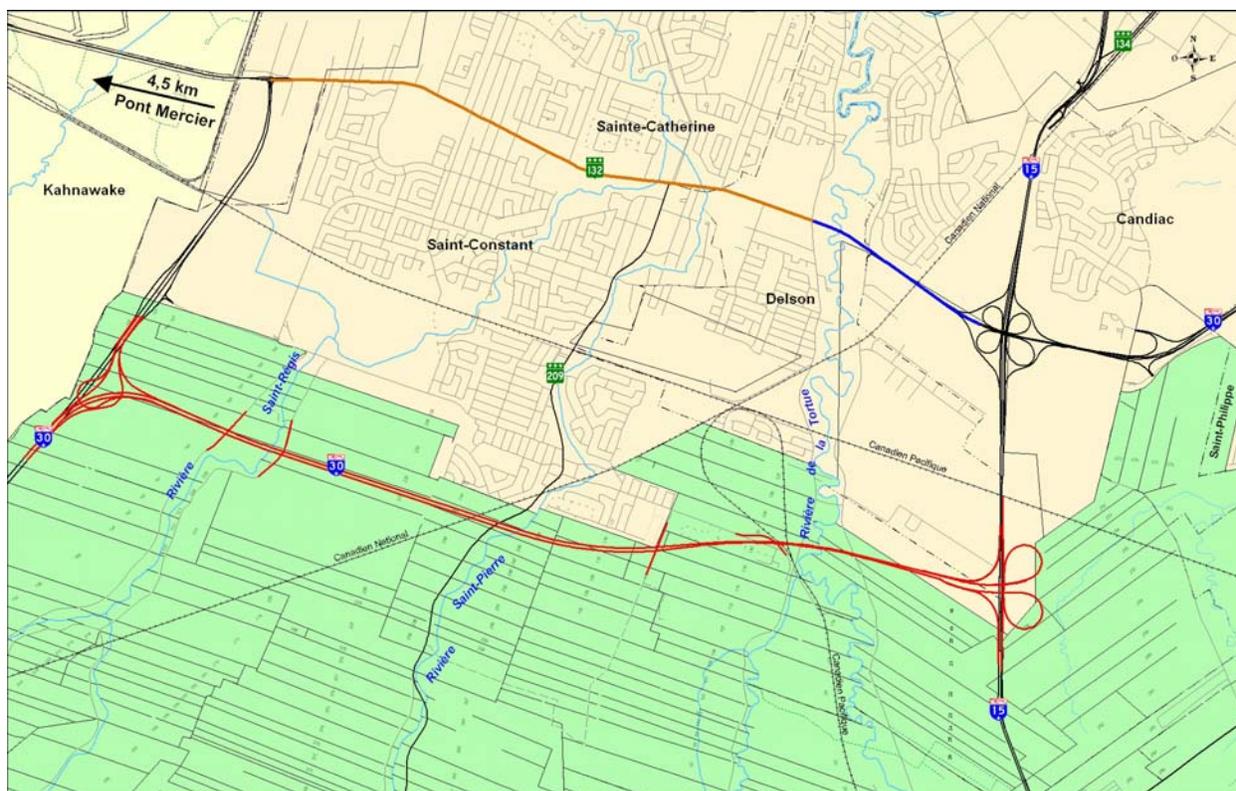
## TABLE DES MATIÈRES

1. Nécessité et urgence d'agir _____	1
1.1 Des problèmes persistants sur la route 132 _____	2
1.2 Croissance du niveau de circulation sur la route 132 _____	3
1.3 Nécessité d'augmenter la capacité _____	3
1.4 Séparer la circulation de transit de la circulation locale _____	3
2. Au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac _____	5
2.1 Augmentation des demandes connexes au projet dans l'axe de la 132 _____	5
2.2 Avantages d'intervenir au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac _____	6
2.2.1 Meilleure fluidité pour la circulation de transit _____	6
2.2.2 Meilleure efficacité des mesures d'atténuation _____	7
2.2.3 Des impacts moindres lors de la construction _____	8
2.3 Il répond aux attentes des citoyens _____	8
2.4 Volonté de la Municipalité régionale de comté _____	10
2.5 Le choix du corridor : optimiser l'utilisation de l'infrastructure _____	11
2.5.1 Le moins exigeant sur le plan agricole _____	11
2.5.2 Celui qui optimise le choix des itinéraires par les utilisateurs _____	11
2.5.3 Le meilleur complément à la route 132 _____	12
2.6 Optimisation du tracé : réduire les impacts sur la zone agricole et le milieu _____	12
Annexe A Mesures en vue de limiter l'espace requis _____	A-1

## 1. NÉCESSITÉ ET URGENCE D'AGIR

La nécessité et l'urgence d'agir en ce qui concerne la construction de ce lien manquant entre l'autoroute 15 à Candiac et le tronçon contournant Kahnawake ne sont plus à démontrer (voir figure 1). De nombreux rapports, organismes et commissions ont déjà évoqué la nécessité et l'urgence de compléter ce lien dans le cadre d'un contournement complet de l'agglomération montréalaise.

*Figure 1 : Projet de parachèvement de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac*



En 2002, lors de l'audience publique sur le projet, la presque totalité des mémoires déposés concluait en ce sens. Les auteurs du rapport d'enquête constataient :

*« Tant pour répondre aux besoins du Québec, du Grand Montréal et de la Montérégie que pour résoudre les problèmes de congestion de la route 132, la commission estime essentiel de compléter l'autoroute 30.*

*La construction des deux derniers tronçons, soit le tronçon Sainte-Catherine–Candiac et le tronçon Châteauguay–Vaudreuil-Dorion devrait être entreprise le plus tôt possible et menée à terme avec grande diligence. »<sup>1</sup>*

Le décret du gouvernement autorisant la réalisation du tronçon Châteauguay-Vaudreuil-Dorion a été adopté le 5 mai 1999.

## 1.1 DES PROBLÈMES PERSISTANTS SUR LA ROUTE 132

On observe actuellement plusieurs problèmes interdépendants sur la route 132 :

- un conflit entre la circulation de transit et la circulation locale;
- une congestion fréquente;
- des mouvements de circulation laborieux;
- de nombreux accidents;
- un environnement peu propice aux piétons et cyclistes.

Le conflit entre la circulation de transit et la circulation locale est plus évident. Il y a actuellement 3 300 véhicules en grand transit (de passage) et 12 700 véhicules en transit régional (origine ou destination dans le secteur) sur les 45 000 observés quotidiennement, soit 37,8 % de la circulation. Le trafic local accapare le reste : 29 000 véhicules ou 62,2 % du total.

On observe chaque jour quelque 5 900 camions sur la route 132, soit 13,1 % de l'ensemble. Cette situation est à la source de la congestion courante et des mouvements de circulation laborieux qui en découlent. Conséquemment, la sécurité des véhicules et des personnes y est déficiente. En moyenne, il se produit annuellement 26,5 % plus d'accidents sur ce segment de route que sur des segments comparables de routes nationales<sup>2</sup>. De plus, l'absence de trottoirs et de piste cyclable en fait un environnement peu propice pour les piétons et les cyclistes.

---

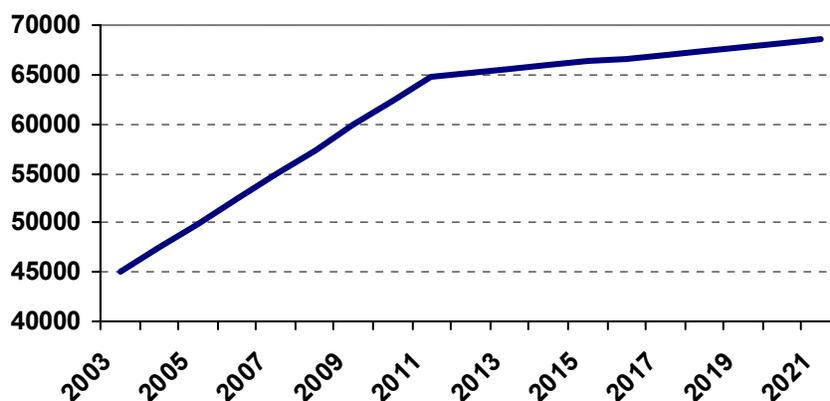
<sup>1</sup> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*, Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, juin 2002, 24 p.

<sup>2</sup> Ministère des Transports, *Construction de l'autoroute 30 des Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet sécurité routière*, Montréal, Ministère des Transports, février 2002, 15 p.

## 1.2 CROISSANCE DU NIVEAU DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 132

Actuellement, la circulation sur la route 132 s'élève quotidiennement à 45 000 véhicules. En l'absence d'intervention majeure, ce niveau de circulation s'établira à 68 500 en 2021, soit une augmentation de plus de 50 %. L'essentiel de cette hausse surviendra dans la présente décennie. En effet, au moment où le ministère des Transports compte mettre en service le tronçon de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac, soit vers la fin de l'année 2008, la route 132 affichera déjà un débit quotidien estimé de 57 400 véhicules, soit une augmentation de 27,5 % en rapport avec 2003.

*Figure 2 : Croissance du niveau de circulation sur la route 132, sans la construction de l'autoroute 30, de 2003 à 2021*



## 1.3 NÉCESSITÉ D'AUGMENTER LA CAPACITÉ

Compte tenu de la hausse prévue de l'achalandage sur ce segment de route, les problèmes s'accroîtront au cours des prochaines années. La congestion y sera plus fréquente et malgré des interventions ponctuelles, le niveau de sécurité pourrait s'aggraver. Il y a donc nécessité d'améliorer la capacité routière dans le secteur.

## 1.4 SÉPARER LA CIRCULATION DE TRANSIT DE LA CIRCULATION LOCALE

La meilleure façon d'augmenter la fonctionnalité d'une route est de lui réserver une fonction principale tout en posant les bornes permettant de préserver cette dernière. Une autoroute, à titre d'exemple, doit d'abord servir à de la circulation de

transit. Lorsqu'on y ajoute de nombreux échangeurs, on y invite les déplacements de nature locale et on atteint plus rapidement une dégradation du niveau de service. Ainsi, le tronçon sud de l'autoroute n'aura pas d'échangeurs, limitant grandement l'accès à de la circulation locale.

Une route, par contre, peut avoir différentes fonctions, dont la desserte de la circulation locale. La route 132, une route dite nationale, a vu sa vocation évoluer au fil des décennies. Ayant eu une vocation de transit par le passé, en assurant un accès rapide au pont Honoré-Mercier, cette route est devenue plus locale avec l'urbanisation des municipalités riveraines et l'implantation de commerces aux abords de son emprise. Le projet au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac permettra de redonner une vocation plus régionale et locale à cette route.

Aujourd'hui, il y a nécessité d'intervenir et c'est en séparant nettement le trafic de transit de la circulation locale que l'on a le plus de chances d'obtenir les résultats escomptés et d'atteindre les objectifs poursuivis.

## 2. AU SUD DE SAINT-CONSTANT, DELSON ET CANDIAC

Un décret pour la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 a été adopté le 6 février 2003, conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce décret gouvernemental autorisant le ministère des Transports à réaliser son projet, permettait à ce dernier de procéder à la préparation définitive du projet dans l'axe de la route 132.

### 2.1 AUGMENTATION DES DEMANDES CONNEXES AU PROJET DANS L'AXE DE LA 132

L'emprise autoroutière acquise par le ministère des Transports à la fin des années 60, dans l'axe de la route 132, pouvait accueillir une autoroute et des voies de service. Depuis ce temps, les municipalités se sont grandement développées en bordure de cette emprise ajoutant ainsi des contraintes supplémentaires considérables pour l'insertion de l'autoroute.

Le concept original du projet autoroutier prévoyait deux chaussées, généralement au niveau du sol, ainsi que des voies de service. L'évolution du concept pour prendre en considération les besoins du milieu, les contraintes environnementales, et les besoins de la circulation locale et de transit ont entraîné des ajustements importants. Les principales modifications au projet initial, sont :

- profil autoroutier en dépression sur 75 % du parcours;
- postes de pompage;
- écrans antibruit;
- ajout de bretelles d'entrées et de sorties;
- ajout de ponts d'étagement (viaducs);
- ajout de liens routiers secondaires;
- gestion complexe de la circulation, du bruit et des émanations pendant la construction.

Par ailleurs, une évaluation subséquente et plus détaillée des caractéristiques de ce nouveau concept, a révélé une forte augmentation de l'évaluation du coût du projet.

L'ensemble des besoins qui devaient être assumés dans l'axe de la route 132 ne peuvent donc plus être satisfaits et, dans ces circonstances, les conditions du décret gouvernemental ne peuvent être respectées intégralement.

Ce constat, oblige le ministère des Transports à revoir sa position sur le projet de l'autoroute 30.

## 2.2 AVANTAGES D'INTERVENIR AU SUD DE SAINT-CONSTANT, DELSON ET CANDIAC

Une autoroute au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac présente plusieurs avantages non négligeables, ceux-ci ayant trait essentiellement, à la nature de l'autoroute et celle de la route 132, à la sécurité routière en général et à la construction.

### 2.2.1 Meilleure fluidité pour la circulation de transit

Ce tronçon de l'autoroute 30 permettra une plus grande fluidité pour la circulation de transit et confèrera à l'autoroute sa fonction principale d'autoroute de contournement. La circulation y sera fluide n'étant pas perturbée par une succession d'entrées et de sorties. Ainsi, l'absence de mixité des usages, local et transit, favorisera un comportement homogène et donc plus sécuritaire. L'ensemble de ces conditions de circulation contribueront au confort des usagers.

La commission chargée d'étudier le dossier, lors de l'audience publique remarquait ceci :

*« Tout en estimant souhaitable la séparation du trafic local et du trafic de transit, la commission reconnaît qu'on ne peut pas la forcer. Elle est d'avis que l'option sud est plus propice à encourager une séparation des ces deux types d'usagers, permettant ainsi de diminuer les risques de conflits entre automobiles et véhicules lourds. »<sup>3</sup>*

La réduction de la vocation de transit dans l'axe de la route 132, permet par ailleurs des possibilités d'aménagements plus variés. En effet, la présence d'une emprise large de 105 mètres, donne des possibilités d'aménagements plus vastes pour le boulevard urbain et permet par conséquent un aménagement paysager qui améliorera certes les qualités visuelles de ce milieu à fort potentiel.

---

<sup>3</sup> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*, Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, juin 2002, 33 p.

Sur l'autoroute, la prépondérance de la circulation de transit et la vitesse (et la constance de la vitesse) de parcours qui lui est généralement associée augmente la fluidité sur ce tronçon et, par conséquent, la sécurité des usagers. Sur la route 132, il y aura moins de conflits entre la circulation locale et celle de transit, laquelle comprend une part plus importante de camions. Cette particularité aura des effets bénéfiques sur le niveau de sécurité.

L'infrastructure autoroutière constitue un second lien est-ouest sur le réseau supérieur par rapport à l'axe de la route 132. En ce sens, elle constitue une alternative pour la population en cas de déviation complète de la circulation. Enfin, pour ce qui est du transport des matières dangereuses et des risques d'accident qui lui sont associés, elle présente moins d'impacts sur le milieu urbain. En ce sens, la population sera davantage sécurisée.

### **2.2.2 Meilleure efficacité des mesures d'atténuation**

Une autoroute construite en milieu rural offre une plus grande souplesse pour atténuer les impacts associés au projet. Les impacts majeurs de cette infrastructure se situent au niveau de l'agriculture et de la pollution par le bruit. Les mesures d'atténuation prévues permettront une plus grande efficacité pour résorber les impacts du projet.

Les pertes de superficies cultivables seront minimisées en effectuant les remembrements nécessaires et en s'assurant d'offrir l'accessibilité requise pour les parcelles isolées. Les parcelles excédentaires, s'il y a lieu, pourront être reboisées.

Au niveau de la pollution sonore, l'aménagement de buttes antibruit et l'érection d'écrans acoustiques verticaux appropriés permettront de rencontrer les objectifs de réduction du niveau sonore.

Enfin, par un aménagement paysager de qualité, respectant les caractéristiques du milieu environnant, l'infrastructure, les buttes et les écrans acoustiques seront intégrés dans un ensemble visuel harmonieux.

### 2.2.3 Des impacts moindres lors de la construction

La construction de l'autoroute 30 au sud du secteur urbanisé est beaucoup moins complexe et évitera les problèmes importants liés à la gestion de la circulation en milieu développé.

La gestion des niveaux de bruit liés à la construction sera plus efficace. Les poussières et autres particules liées au chantier et aux déplacements des véhicules lourds hors du chantier auront moins d'impact sur le milieu urbanisé et les résidences à proximité.

Les répercussions de la construction sur les activités commerciales et économiques situés sur la route 132 seront largement diminuées et liées essentiellement à la construction du boulevard urbain proprement dit.

## 2.3 IL RÉPOND AUX ATTENTES DES CITOYENS<sup>4</sup>

Dans son rapport, remis en juin 2002, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a évalué l'impact à long terme d'un tracé en milieu rural sous cinq thèmes : les déplacements, la sécurité, le territoire, le milieu, l'économie. À plus court terme, il a considéré la période de construction et la communication. Le Bureau d'audiences publiques traduit généralement les attentes des citoyens à l'égard d'un projet particulier.

L'analyse du B.A.P.E. l'a amené à conclure que le tracé répondrait aux objectifs de fluidité et de rapidité des déplacements, tout en permettant de diminuer les risques d'accident. Le tracé aurait aussi pour mérite supplémentaire de diviser clairement les infrastructures selon les principaux types de trafic. Le grand transit, largement constitué de véhicules lourds, emprunterait l'autoroute alors que les trajets dont l'origine et la destination sont dans l'une ou l'autre des quatre municipalités emprunteraient le boulevard urbain de la route 132.

---

<sup>4</sup> Cette section s'inspire largement des conclusions du rapport d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*, Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, juin 2002. Le B.A.P.E. a largement sondé les opinions des citoyens de la région quant aux alternatives de tracés proposées par le ministère des Transports.

De plus, l'autoroute, au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac, a l'avantage de ne pas présenter une succession de bretelles d'entrée et de sortie, réduisant ainsi les risques qui y sont associés. Plusieurs facteurs ressortent toutefois en faveur de l'option combinant le passage de l'autoroute au sud et la conversion de la route 132 en boulevard urbain. L'autoroute :

*« - ...procure à la région une solution de rechange plus pratique en cas de problème nécessitant la fermeture d'une route majeure, le détournement de la circulation ou l'évacuation d'un secteur;*

*considérant la vulnérabilité du milieu à l'égard des risques d'inondation, une autoroute à niveau... serait moins exposée qu'une autoroute en dépression... :*

*les commerces, les services et les institutions seraient plus accessibles et plus visibles d'un boulevard urbain...;*

*l'autoroute... permettrait de répartir les contaminants;*

*Les mesures d'atténuation du bruit... s'inséreraient mieux dans le paysage, car elles prendraient la forme de talus plantés de végétaux. »<sup>5</sup>*

L'autoroute empiéterait toutefois sur la zone agricole et enlèverait à l'agriculture une centaine d'hectares de terres fertiles, malgré les orientations et les objectifs poursuivis en matière de protection du territoire agricole et de gestion de l'urbanisation. Toutefois, elle catalyse l'avenir en favorisant la mise en valeur du cœur de la MRC de Roussillon tout en répondant aux objectifs de fluidité, de rapidité et de sécurité des déplacements. Le corridor de la route 132 réaménagée optimiserait le potentiel de développement et garderait ouvertes toutes les options, tant pour les transports en commun que pour la diversité des usages le long de cet axe. L'autoroute 30 ayant pour objectif, entre autres, de contribuer à soulager la congestion routière au cœur de l'île de Montréal, elle ne devrait pas imposer l'aggravation des conditions déjà difficiles que connaissent les usagers et les riverains de la route 132.

Ainsi cette route de contournement à l'échelle de la région contournera les agglomérations qu'elle rencontre sur son parcours.

---

<sup>5</sup> Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*, Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, juin 2002, 67 p.

## 2.4 VOLONTÉ DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ

Le ministère des Transports a demandé la collaboration de la Municipalité régionale de comté (M.R.C.) de Roussillon qui élabore actuellement son schéma d'aménagement. Lors d'une rencontre tenue le 27 août 2003 le ministère des Transports a présenté son projet qui a reçu un accueil favorable de la part des responsables locaux. La M.R.C. a par la suite résolu de demander une nouvelle prolongation du délai<sup>6</sup>.

À la suite de cette rencontre, le ministère des Transports a travaillé, avec la M.R.C., à la préparation d'un projet d'avis gouvernemental en vue de modifier le contenu du schéma d'aménagement. L'avis gouvernemental est envoyé, par le ministre des Affaires municipales, Sports et Loisirs, en vertu de l'article 56.15 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, en vue de modifier le contenu du schéma d'aménagement et le faire correspondre aux objectifs gouvernementaux. L'avis gouvernemental<sup>7</sup> résume bien les engagements du ministère des Transports vis-à-vis des responsables de la M.R.C. :

- la réalisation de l'autoroute 30 au sud du périmètre urbain;
- la réfection en deux temps de la route 132 (voies rapides entre l'autoroute 15 et la rue principale et boulevard urbain pour le reste);
- un engagement à travailler en collaboration avec la M.R.C. et les municipalités locales.

---

<sup>6</sup> La demande d'un nouveau délai de six (6) mois s'est faite lors de la réunion du 24 septembre par l'adoption de la résolution 2003-210-T.

<sup>7</sup> Le ministère des Transports a fait parvenir au ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir une demande en vue de faire modifier le schéma d'aménagement de la M.R.C. de Roussillon en vue d'inclure le projet de l'autoroute 30, le 29 octobre dernier.

## 2.5 LE CHOIX DU CORRIDOR : OPTIMISER L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Lors de la réalisation de l'étude d'impact, le ministère des Transports a évalué plusieurs scénarios d'intervention au sud de l'agglomération de Saint-Constant. Il ressort que le projet immédiatement au sud du milieu bâti est le plus optimal pour les raisons suivantes :

- il nécessite le moins de superficie agricole;
- il optimise le choix des itinéraires par les utilisateurs;
- il est le meilleur complément à la route 132.

### 2.5.1 Le moins exigeant sur le plan agricole

Le tracé entraîne l'acquisition d'environ 137 hectares, dont 105 en zone agricole. Plus au sud, un tracé aurait été localisé complètement en zone agricole et aurait été plus long et aurait entraîné une acquisition d'environ 10 hectares de plus par kilomètre supplémentaire parcouru. Tout autre axe localisé plus au sud que celui qui est proposé, exigera ainsi plus de superficies agricoles nettes, car les distances sont nécessairement plus longues entre les points de raccordement aux extrémités est et ouest.

### 2.5.2 Celui qui optimise le choix des itinéraires par les utilisateurs

C'est parce qu'il optimise les décisions des personnes utilisant ces corridors que le tracé immédiatement au sud s'avère préférentiel à tout autre. En effet, les échangeurs ont été placés à 2,3 kilomètres (est) et à 3,2 kilomètres (ouest), soit le plus près possible de l'axe de la route 132, pour ainsi rendre attrayant aux voyageurs la possibilité de contourner l'agglomération urbaine et éviter l'axe de la route 132.

En direction ouest, l'échangeur situé à l'ouest permet les mouvements vers le pont Honoré-Mercier tout comme le contournement de Kahnawake vers :

- Châteauguay;
- l'agglomération de Valleyfield, ou encore;
- vers la rive nord du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi un contournement complet de Montréal.

En direction est, l'échangeur à la hauteur de l'autoroute 15 permet les mouvements vers l'autoroute 15 sud et nord, et dans ce dernier cas, en vue de rejoindre l'autoroute 30 vers l'est.

### 2.5.3 Le meilleur complément à la route 132

En localisant les échangeurs le plus au nord possible, l'utilisation de l'autoroute 30 au sud au lieu de l'axe de la route 132 devient plus attrayant pour les usagers en provenance de l'autoroute 15 ou de l'autoroute 30 est. Tout autre localisation de corridor plus au sud aurait eu pour effet de minimiser ce choix et donc de réduire le nombre des utilisateurs de l'axe autoroutier. L'objectif de réduire le nombre de véhicules sur la route 132 aurait été plus difficilement atteint.

## 2.6 OPTIMISATION DU TRACÉ : RÉDUIRE LES IMPACTS SUR LA ZONE AGRICOLE ET LE MILIEU

Depuis quelques mois, le ministère des Transports œuvre à l'optimisation du tracé au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac. Or, deux recommandations de la commission demeurent importantes quant aux mesures à prendre pour limiter les impacts sur le milieu :

*« La commission considère que l'impact du passage en zone agricole peut être réduit si des mesures appropriées sont prises. L'emprise de l'autoroute devrait être la moins large possible, comme cela s'est fait ailleurs pour traverser des zones sensibles. Enfin, le segment d'autoroute ne devrait avoir ni entrée ni sortie autre que celles le reliant à l'autoroute 15 à l'est et au tronçon de l'autoroute 30 à l'ouest. »<sup>8</sup>*

*« La commission estime que, pour préserver la vitalité des établissements de la route 132, l'autoroute selon l'option sud ne devrait avoir ni voie de desserte ni bretelle de sortie ou d'entrée. À cet égard, la commission estime préférable de ne pas construire d'échangeur au chemin Saint-François-Xavier. »<sup>9</sup>*

---

<sup>8</sup> B.A.P.E., option citée, page 42

<sup>9</sup> Ibid, page 58

De plus, dans le processus de définition de son projet, le ministère des Transports doit prendre en considération d'autres éléments en vue d'en arriver à élaborer le tracé de moindre impact.

Ces éléments sont :

- le territoire de Kahnawake;
- la présence d'équipements comme les autres infrastructures de transport;
- trois rivières à traverser;
- l'existence de bâtiments résidentiels et autres le long des chemins et rangs traversés;
- la présence d'une zone résidentielle en développement au sud de Saint-Constant;
- le site de dépôt des neiges usées de la municipalité de Saint-Constant;
- la présence de la cimenterie Lafarge;
- la présence d'une zone naturelle de grand intérêt dans le sillon de la rivière de la Tortue;
- la présence de bâtiments industriels et d'une zone industrielle en développement au sud de Delson et Candiac.

Malgré ces contraintes le ministère des Transports a réussi à déterminer un tracé de moindre impact, c'est-à-dire un tracé qui, tout en correspondant aux normes contemporaines de conception d'une infrastructure autoroutière, répond aux exigences d'une insertion dans le milieu, soit :

- de minimiser l'ensemble des impacts dans le milieu et;
- de permettre de réduire considérablement les impacts résiduels.

Tout en ayant localisé le plus exactement possible son tracé, le ministère des Transports a opté pour quelques éléments réduisant les impacts sur le milieu agricole en termes de superficies touchées (voir carte, annexe « A ») :

- une largeur minimale de 90 mètres a été utilisée pour l'emprise requise;
- à l'ouest du tracé, l'échangeur a été reconfiguré de manière à réduire quelque peu les besoins en superficie;
- dans le secteur des rivières Saint-Régis et Saint-Pierre, le tracé longe la limite des lots agricoles en vue de réduire le nombre d'entreprises agricoles touchées;
- dans le secteur de la montée Lasaline, du rang Saint-Ignace et chemin Saint-François-Xavier, sur toute la longueur de la surélévation prévue, les chaussées

ont été rapprochées en vue de maintenir à 90 mètres, les besoins en matière d'emprise;

- à l'est du tracé, l'échangeur a été déplacé vers le nord en vue d'occuper principalement une zone industrielle, la partie agricole couverte par cet échangeur étant principalement en friche.

Préparé par : ORIGINAL SIGNÉ 2003-11-14  
Bernard McCann, urbaniste Date

Approuvé par : ORIGINAL SIGNÉ 2003-11-14  
Robert Dupont, ing. Date  
Chef du Service des inventaires et du Plan

/nb

## Annexes



## **Annexe A Mesures en vue de limiter l'espace requis**

---



# Mesures pour minimiser l'impact sur le territoire agricole

Kahnawake

Delson

Candiac

Saint-Constant

Saint-Mathieu

Transports  
Québec

Échangeur reconfiguré afin de minimiser l'espace requis

Longe les lignes de lot afin de minimiser l'impact

Déplacement vers le nord ayant pour effet de réduire la superficie du territoire isolé

Déplacement de l'échangeur en grande partie dans la zone blanche

Les chaussées ont été rapprochées en vue de conserver 90 mètres d'emprise