

RAPPORT D'ÉTUDE

**PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT
AUTOROUTE 30
TRONCON DE L'AUTOROUTE 15 À LA
RÉSERVE DE KAHNAWAKE**

CANQ
TR
CE
PR
144

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AVR 11 1995
TRANSPORTS QUÉBEC



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

**PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT
AUTOROUTE 30
TRONCON DE L'AUTOROUTE 15 À LA
RÉSERVE DE KAHNAWAKE**

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AVR 11 1995
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
GÉ
PR
144

457356

Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

Service de l'environnement
Service des tracés et projets de Montréal

PROPOSITION D'AMENAGEMENT AUTOROUTE 30

TRONCON DE L'AUTOROUTE 15 A LA
RESERVE DE KAHNAWAKE

Avril 1985

TABLE DES MATIERES

LISTE DES FIGURES

ii

1.	INTRODUCTION	1
2.	CIRCULATION	3
3.	DESCRIPTION DU MILIEU ET IDENTIFICATION DES PROBLEMES D'AMENAGEMENT RENCONTRES	8
4.	CONCEPT DE CONTOURNEMENT AU SUD DES AGGLOMERATIONS: PROBLEMES LIES A LA DESSERTE ET A L'ACCES	10
5.	PROJET DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC: AVANTAGES ET MESURES D'INSERTION	12

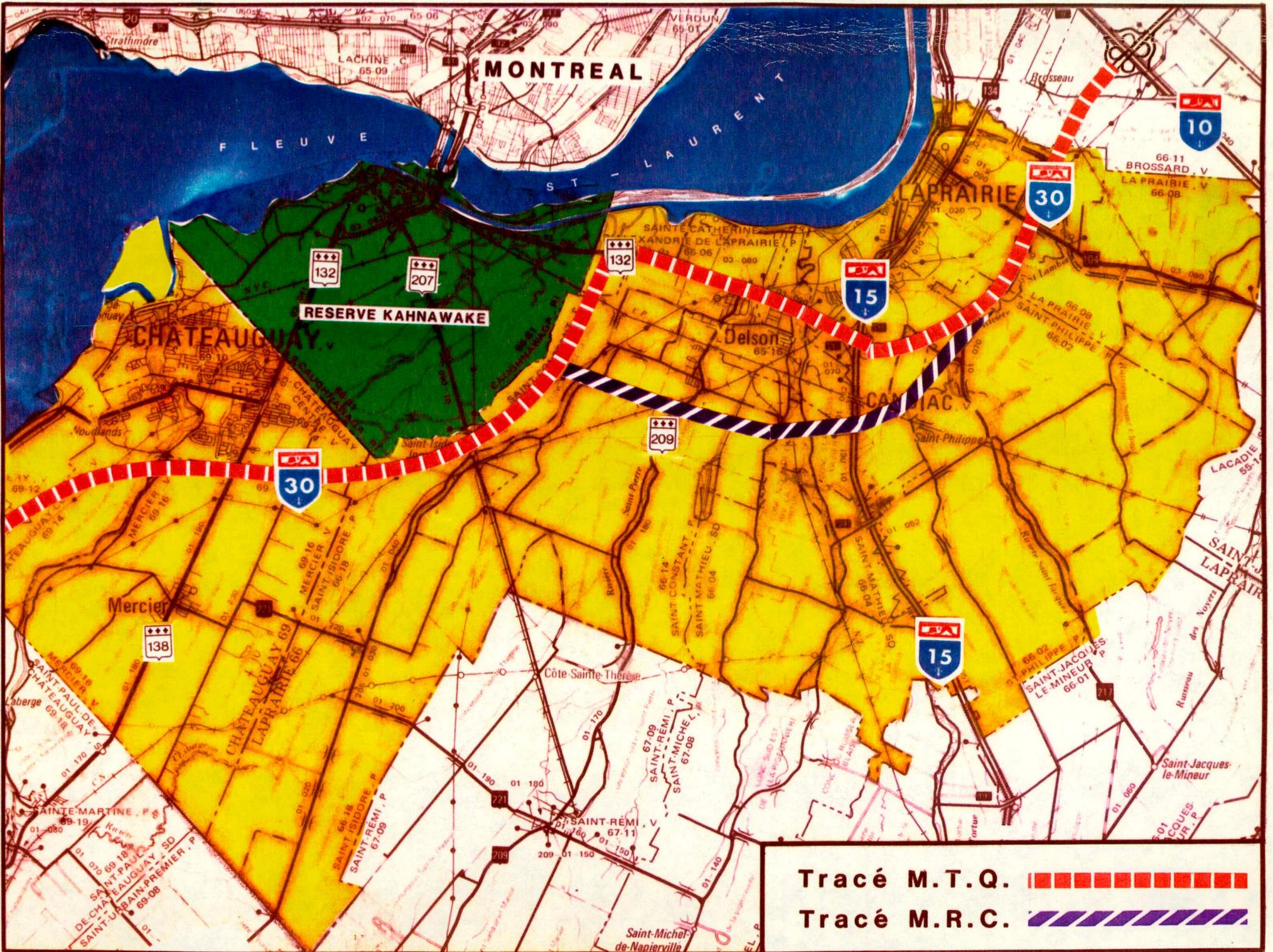
LISTE DES FIGURES

PLAN DE LOCALISATION	2
FIGURE A : Heures de pointe du matin	5
FIGURE B : DJMA: Affectation - Assignation	7
FIGURE 1 : Carrefour à niveau: Vu d'une artère transversale	13
FIGURE 2 : Accessibilité aux commerces	15
FIGURE 3 : Trajet à parcourir	16
FIGURE 4 : Aménagement pour l'amélioration de la qualité du milieu	17

1 INTRODUCTION

Dans le cadre de la préparation de son schéma d'aménagement préliminaire, la municipalité régionale de comté de Roussillon remet en cause le tracé prévu par le ministère des Transports du Québec pour la future autoroute 30 entre l'autoroute 15 et la réserve de Kahnawake bien que les terrains nécessaires pour la réalisation de ce projet soient acquis depuis 1968. Comme alternative, le schéma préliminaire propose un corridor situé au sud des agglomérations de Delson et St-Constant dans la zone agricole (voir plan de localisation).

Ce document résulte d'une réflexion sur l'opportunité de réaliser le projet selon l'une ou l'autre des options, réflexion basée sur les données disponibles et les prévisions au chapitre de la circulation, sur les caractéristiques du milieu et les problématiques d'aménagement actuel et futur.



2 CIRCULATION

2.1 ETAT ACTUEL DE LA CIRCULATION

Le tronçon de la route 132 entre la Réserve Kahnawake et l'autoroute 15 comporte actuellement une chaussée de quatre voies de circulation séparées par une voie centrale servant de refuge pour les mouvements de virage à gauche (VVG2S). Aux carrefours les plus importants, une bande centrale en béton fut récemment ajoutée afin de mieux canaliser la circulation et permettre l'installation de feux lumineux. D'une longueur de 7,5 km, ce tronçon de route permet, outre l'accès à des propriétés riveraines (8 industries, 18 commerces, 17 résidences et un aréna) les échanges avec 30 rues locales dont seulement 5 traversent la route 132.

Le débit journalier moyen annuel de la circulation sur ce tronçon a augmenté de 50% depuis 1972 pour atteindre selon les endroits quelque 20 500 à 23 000 véhicules en 1979. Bien qu'à cause de la crise économique, ce débit ait diminué en 1982, il s'est, depuis, sensiblement rétabli au même niveau qu'en 1979.

Une analyse des recensements de la circulation effectués aux principaux carrefours de la route 132 au cours des années 1979 à 1984 permet d'identifier trois types importants d'utilisateurs définis comme suit:

Trafic de transit:

Le trafic provenant de l'extérieur de la région et se destinant à l'extérieur de celle-ci, la région étant celle située entre Ville Ste-Catherine et l'échangeur A-15 et route 132.

Trafic d'échange interne - externe:

Le trafic provenant de l'extérieur de la région et qui s'y destine ainsi que celui qui origine de la région et se destinant à l'extérieur de la région.

Trafic strictement local:

Le trafic qui origine de la région et qui s'y destine.

La figure A (page suivante) montre l'importance des mouvements d'échange aux intersections durant les deux heures de pointe du matin.

Aux 1 550 véhicules arrivant de l'autoroute 15 (85% proviennent du nord-est et 20% sont des véhicules lourds), 1 300 véhicules s'y ajoutent tandis que 600 véhicules quittent la route 132. Dans l'autre direction, comparativement aux 1 500 véhicules venant de l'ouest de Ville Ste-Catherine (plus de 80% proviennent du pont Mercier), 900 entrent sur la route 132 tandis qu'un nombre sensiblement égal la quittent.

Les 2 200 véhicules qui entrent sur la route 132 et les 1 500 qui la quittent occasionnent, sans aucun doute, d'importants mouvements de virage.

A tous ces mouvements aux intersections importantes, il faut ajouter ceux générés par les industries et commerces riverains qui ne furent pas recensés.

L'absence d'une grille de rues parallèles à la route 132 oblige le trafic local à emprunter cette artère pour effectuer la plupart des parcours est-ouest.

2.2 PREVISION DE LA CIRCULATION

Dans le rapport préliminaire portant sur le schéma d'aménagement de la MRC Roussillon, deux hypothèses de développement sont avancées. L'hypothèse forte porterait la population de 92 850 habitants en 1981 à 119 850 habitants en 1991 tandis que dans l'hypothèse faible la population augmenterait à 106 150 habitants. Ces chiffres représentent respectivement des augmentations de 29% et 14% pour une période de 10 ans.

Pour les fins de nos calculs, un taux annuel d'augmentation de 2% de la circulation routière a été retenu pour les dix prochaines années.

Pont Mercier

Laprairie

Châteauguay

U.S.A.

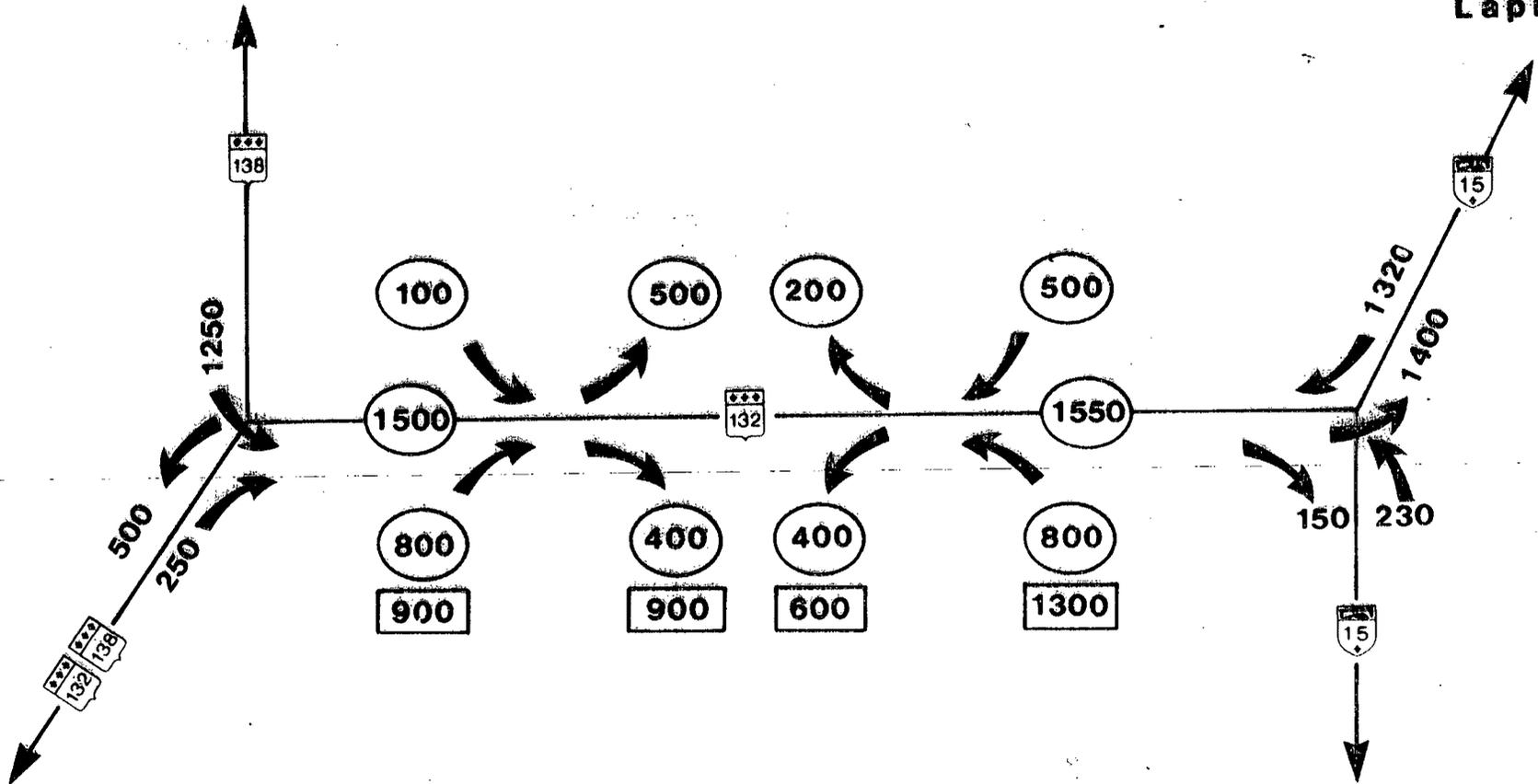


Figure "A"

Heures de pointe du matin
7h.a 9h.
Recensements 1978-1984

2.2.1 MAINTIEN DE L'AXE DE LA ROUTE 132

En supposant que le trafic soit affecté uniquement sur l'axe actuel de la route 132 durant les dix prochaines années, le débit journalier moyen annuel passerait à quelques 28 000 véhicules en 1994.

2.2.2 AUTOROUTE 30 SITUÉE AU SUD (PROPOSITION MRC)

Avant de présenter les résultats d'affectation sur une autoroute située au sud des agglomérations de St-Constant et Delson, il faut souligner que présentement, selon les recensements mentionnés plus haut (voir figure A), le trafic provenant de Châteauguay et passant tout droit aux approches du pont Mercier pour se diriger vers l'est, est relativement faible. On constate aussi que le trafic venant de la région sud (A-15 sud) et se dirigeant vers l'ouest n'est pas important.

Ajoutons à ces constatations que le nouvel itinéraire autoroutier pour les échanges entre le pont Mercier et le secteur nord-est serait allongé de plus de six kilomètres. Cette distance, sensiblement doublée par rapport à l'axe de la route 132, aurait certainement un effet dissuasif sur l'automobiliste.

Ainsi, selon une hypothèse vraisemblable d'affectation sommaire de la circulation pour l'année 1994, tel que montré sur la figure B, seulement 4 000 à 5 000 véhicules utiliseraient cette nouvelle autoroute.

Ces résultats d'affectation ne devraient être utilisés que comme indicateurs avec les réserves habituelles car les données de base proviennent de recensements et non d'une enquête d'origine-destination.

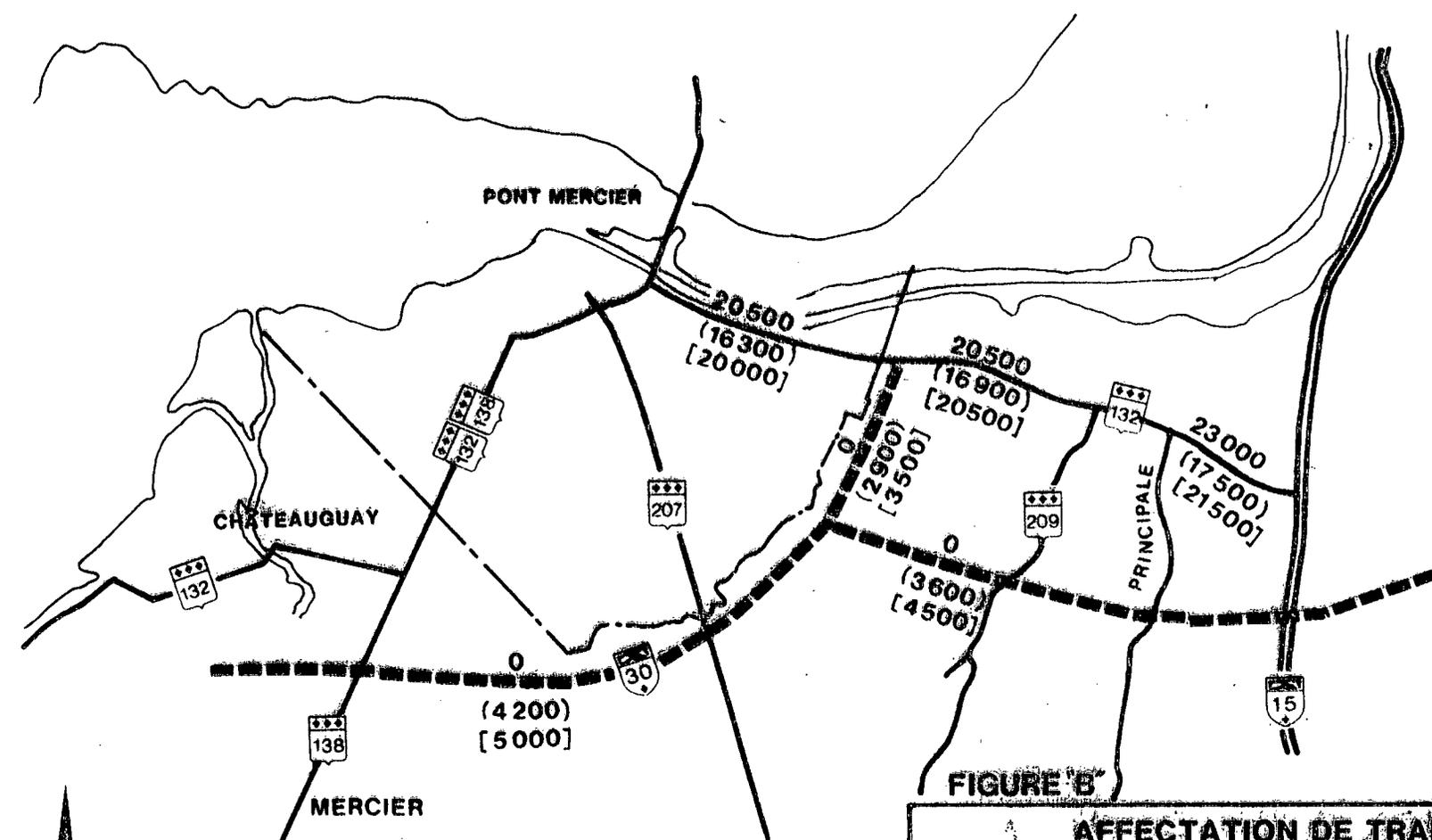


FIGURE 'B'

AFFECTATION DE TRAFIC

ROUTE 132 - AUTOROUTE 30

- 0000 D.J.M.A. ACTUEL
- ((0000)) AFFECTATION 1984
- [0000] ASSIGNATION 1994

3 DESCRIPTION DU MILIEU ET IDENTIFICATION DES PROBLEMES D'AMENAGEMENT RENCONTRES

3.1 L'UTILISATION DU SOL

L'utilisation du sol en bordure de la route 132 est principalement commerciale avec des intrusions, ici et là, des usages industriel, résidentiel et récréatif.

L'implantation des industries est assez bien contrôlée, les entreprises se retrouvant presque toutes à l'intérieur du Parc industriel de Côte St-Catherine, près de la réserve de Kahnawake et de celui de Delson.

C'est également dans cette même municipalité que l'usage résidentiel en bordure de la route est le plus abondant, des maisons s'entremêlant aux autres usages, certaines étant implantées à l'intérieur même du parc industriel.

L'aréna située à St-Constant constitue le seul équipement récréatif rencontré en bordure de la route.

Quant à la prédominance commerciale, elle rejoint les intentions exprimées tant dans les divers plans de zonage des municipalités riveraines (plan TL-85-122009) que dans le schéma d'aménagement préliminaire de la municipalité régionale de comté. Plus de la moitié des commerces relevés sont orientés vers les services aux usagers de la route (stations service, restaurants, hôtels, etc.), tandis que les autres, d'une façon générale, s'adressent à une clientèle dépassant les frontières municipales (vente automobile, pépinières, centre de rénovation, etc.).

Les types de commerces rencontrés profitent bien de la présence d'une circulation abondante. On les retrouve principalement dans deux secteurs soit celui situé entre la rue principale à Delson et l'aréna (côté nord et sud de la route) et celui délimité par les rues des Merisiers et Barbeau à Ste-Catherine (côté nord), ce qui laisse beaucoup d'espace disponible pour de nouvelles implantations.

3.2 LARGEUR DE L'EMPRISE ET PROBLEMATIQUE D'AMENAGEMENT

Tantôt du côté nord, tantôt du côté sud, les bâtiments se retrouvent implantés à une distance de la chaussée qui semble actuellement exagérée.

La largeur de l'emprise du ministère des Transports pour le futur projet autoroutier explique cette irrégularité au niveau de l'implantation des bâtiments, problème auquel il serait possible de remédier à court et moyen terme par la construction par étape de certains tronçons des voies de service tel que proposé plus loin (voir section 5.5).

3.3 QUALITE DU MILIEU

L'abondance de la circulation et particulièrement le nombre élevé de véhicules lourds contribuent à abaisser la qualité du milieu de vie, particulièrement pour les zones résidentielles rapprochées de la route.

Le climat sonore y est relativement élevé, les poussières sont abondantes et les déplacements locaux ne peuvent se faire entre le côté nord et le côté sud sans qu'il soit nécessaire de s'exposer aux dangers d'une circulation abondante de tout acabit. Devant une telle barrière, les déplacements à pied ou à bicyclette ne peuvent être faits en toute sécurité.

Ainsi, au niveau des zones commerciales, les avantages encourus, grâce aux facilités d'accès (grand nombre d'entrées directes) sont tempérés par le fait que certains mouvements de circulation (exemple: passage du nord au sud via la voie de virage centrale sur une courte distance) sont quelque peu hasardeux vu la présence de divers types de circulation (locale et régionale) qui s'entremêlent. Cet état de fait peut en effet constituer un facteur dissuasif pour une partie de la clientèle susceptible de fréquenter des commerces autres que ceux liés au service à l'auto.

Enfin, l'ensemble des conditions énumérées ci-haut contribue à faire de la route 132 un obstacle important (effet de barrière) aux échanges entre les secteurs nord et sud de l'agglomération.

Cette difficulté va à l'encontre d'un des objectifs du schéma qui est de: "favoriser l'accessibilité et la réduction des temps de déplacement entre les municipalités du secteur est et les municipalités du secteur ouest de la M.R.C.", (page 17 du schéma d'aménagement préliminaire).

4.3 RESEAU ROUTIER EXISTANT ET TRAME URBAINE INCOMPATIBLES AVEC LE CORRIDOR SUD

L'emplacement de l'autoroute au sud suppose l'augmentation de la circulation en direction sud, sur les collectrices actuelles qui seraient raccordées à l'autoroute.

Or actuellement la circulation sur ces collectrices (rue St-Pierre à St-Constant et rue Principale à Delson) augmente graduellement en direction nord et l'aménagement de ces liens ainsi que l'utilisation du sol en bordure sont fonction de cette circulation. Un renversement de cette situation ne pourrait être absorbé au niveau des parties plus anciennes des deux villes où l'espace y est beaucoup plus restreint et où il n'est pas possible d'envisager un élargissement sans affecter grandement le milieu bâti possédant une valeur patrimoniale.

5 PROJET DU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUEBEC: AVANTAGES
ET MESURES D'INSERTION

5.1 SECURITE ACCRUE

X Le concept autoroutier proposé permet la ségrégation des divers types de déplacement.

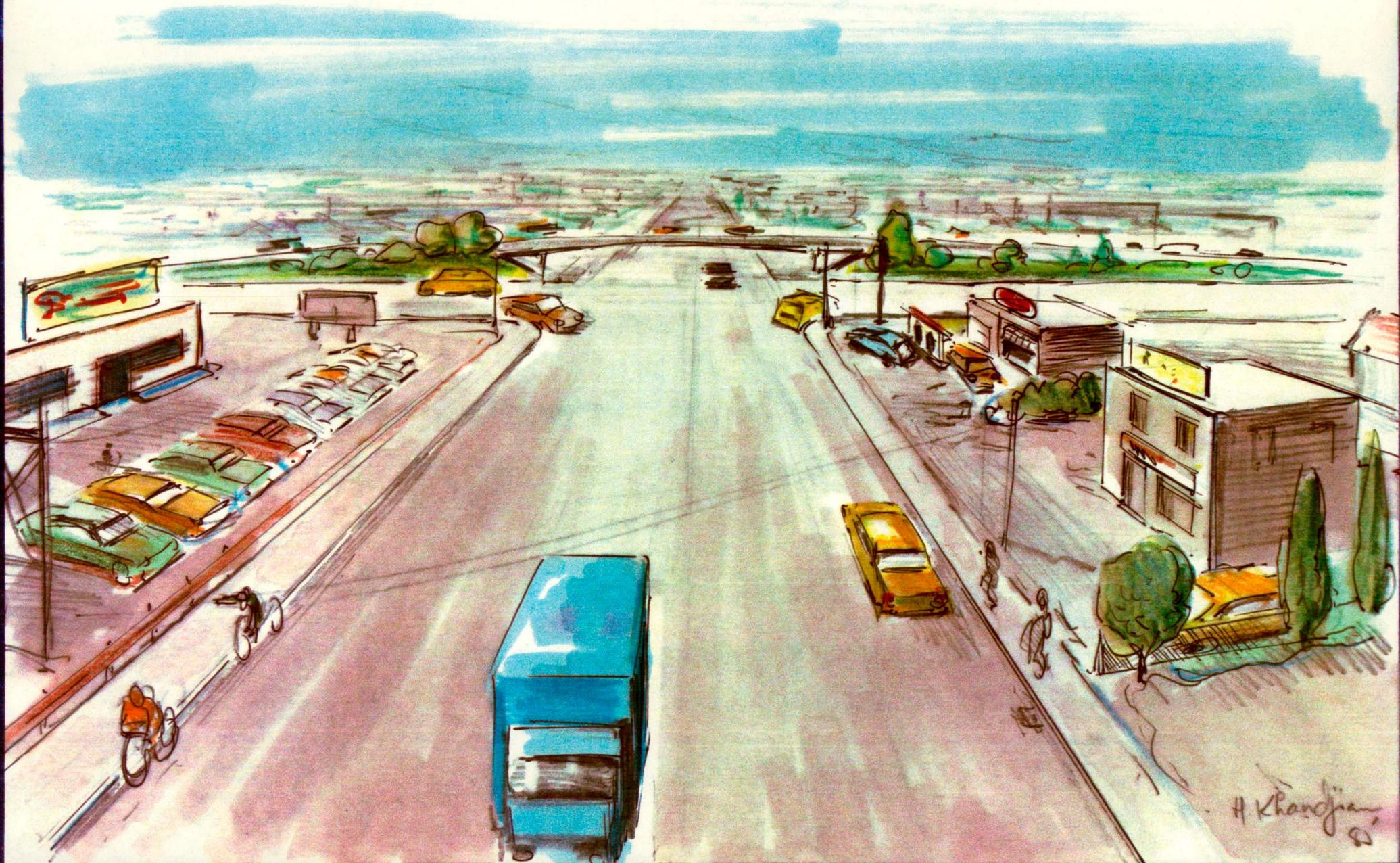
En effet, un déplacement de type local peut être effectué sans interférence avec les déplacements de plus longue distance, de façon à ce que l'un et l'autre se fassent d'une façon plus sécuritaire.

5.2 FACILITES D'ECHANGES ENTRE LES SECTEURS NORD ET SUD DE
L'AGGLOMERATION

Contrairement à une certaine opinion, l'autoroute, grâce à ses avantages sur le plan sécuritaire, facilitera les échanges entre les secteurs nord et sud de l'agglomération par rapport à la situation actuelle. En effet, l'automobiliste, le cycliste et même le piéton pourront franchir le couloir principal de circulation en toute sécurité par le biais de l'un ou l'autre des carrefours à niveau prévus pour relier le réseau local (figure 1). Les plans prévoient quatre passages sécuritaires localisés vis-à-vis les artères collectrices principales (rue Centrale à Côte Ste-Catherine, rue St-Pierre à Saint-Constant, rue Principale à Delson et chemin St-François-Xavier à Candiac) soit là où se font déjà la majorité des traversées.

Il est à noter que la distance la plus longue à parcourir pour traverser du nord au sud à partir de l'une ou l'autre des zones résidentielles riveraines devrait normalement être toujours inférieure à 1 kilomètre.

FIG. 1 : CARREFOUR A NIVEAU : VU D'UNE ARTERE TRANSVERSALE



H. Khondjian
85

En conséquence, on peut affirmer que s'il y avait effet de barrière, celui-ci ne pourrait être que d'ordre psychologique et finalement pratiquement comparable à la situation actuelle. De plus, il pourrait être fortement atténué grâce à l'utilisation d'aménagements paysagés intégrés (voir section 5.4).

5.3 MAINTIEN D'UNE BONNE ACCESSIBILITE AUX COMMERCES ET AUX PARCS INDUSTRIELS

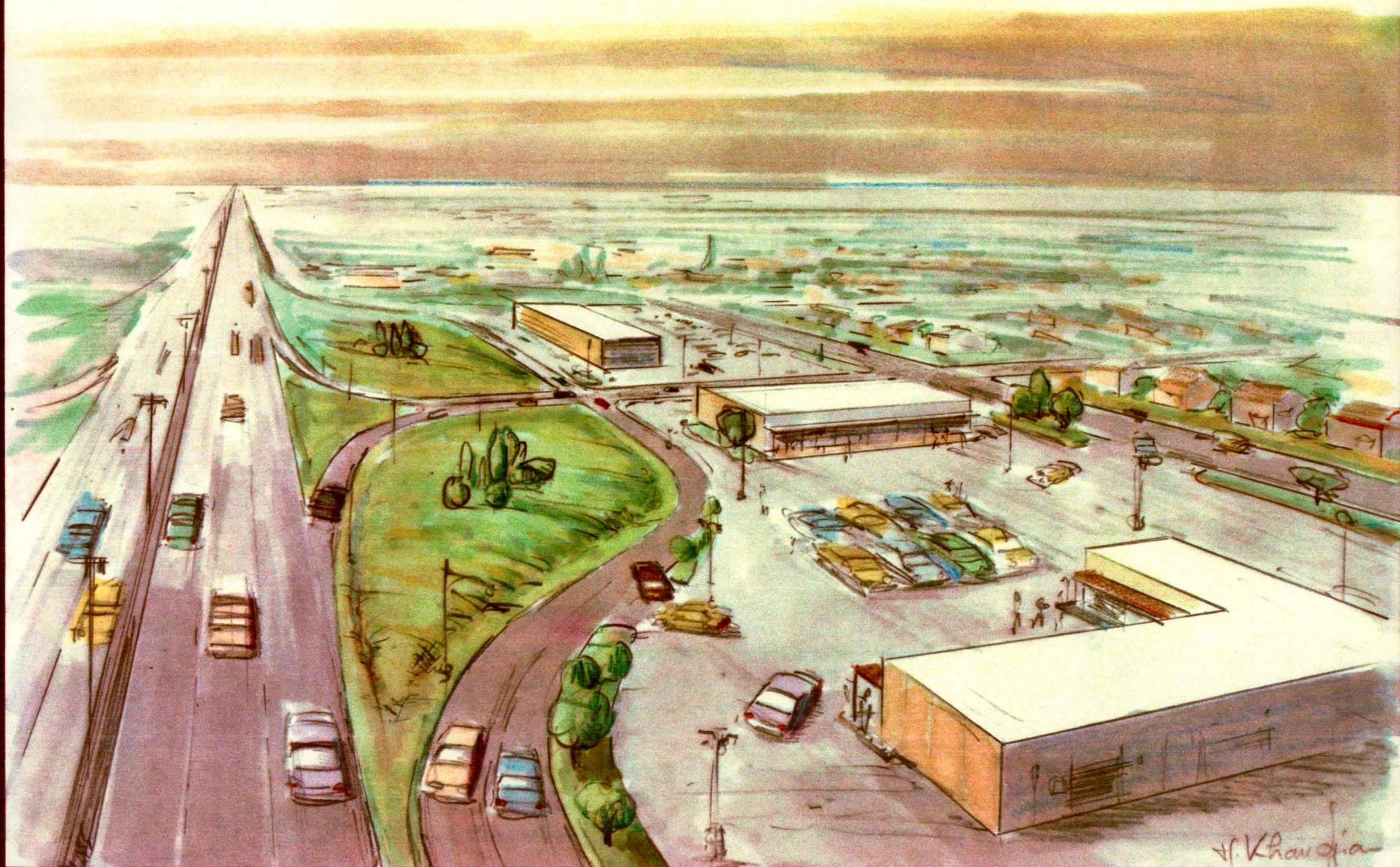
Grâce au nombre et au type d'échangeurs prévus, l'accessibilité aux commerces et aux divers parcs industriels sera très bonne (figure 2). En effet, sur les voies de service qui seront accessibles à partir de cinq endroits différents, il sera possible de circuler à double sens ce qui augmentera les facilités d'échanges par comparaison avec l'option d'un boulevard urbain où certains mouvements sont compliqués par la présence obligatoire d'une bande centrale (figure 3).

5.4 POSSIBILITES PLUS GRANDES POUR DIVERS AMENAGEMENTS VISANT L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE LA VIE

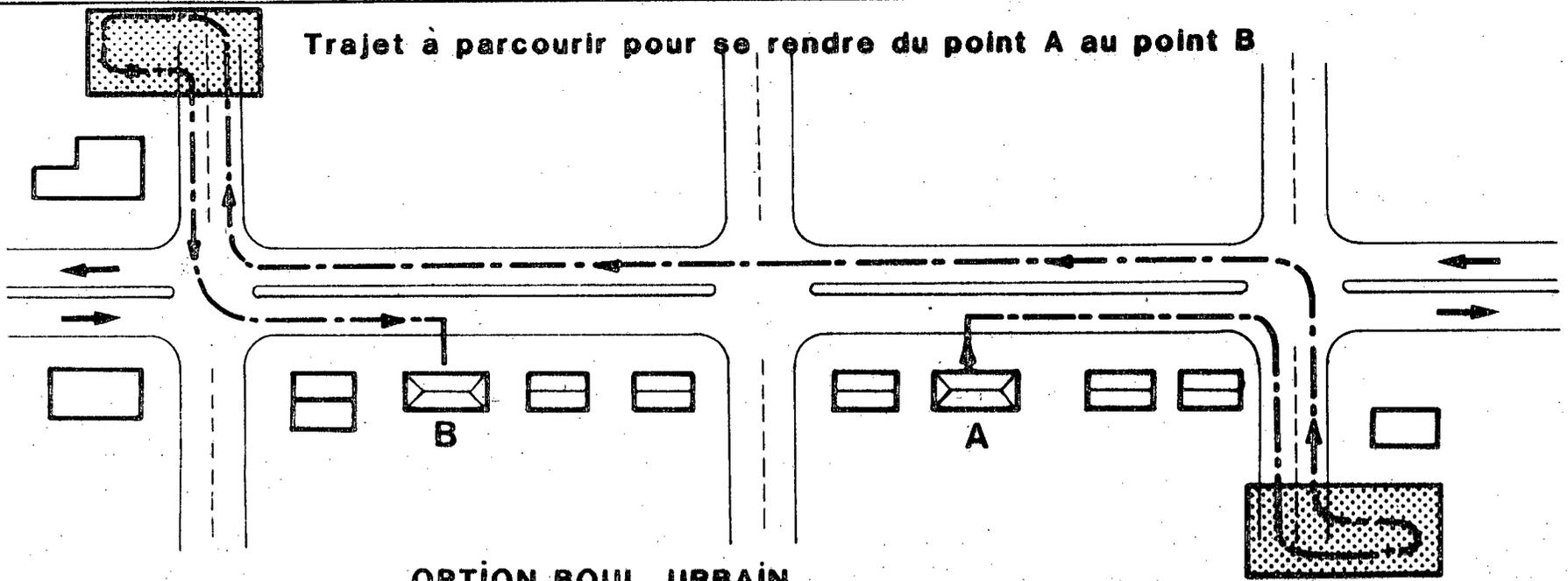
Grâce au contrôle des accès le long de la partie autoroutière du projet, soit la partie susceptible de générer le plus d'inconvénients sur l'environnement en raison de l'abondance de la circulation (bruit, poussière, paysage), il sera possible d'aménager des installations visant une protection contre le bruit (figure 4) et les poussières si les besoins vont en ce sens et de procéder à des aménagements paysagés.

Il est à noter que les protections contre le bruit sont d'autant plus efficaces que le nombre d'ouvertures est réduit et deviennent tout à fait inutiles le long de routes à accès non contrôlés.

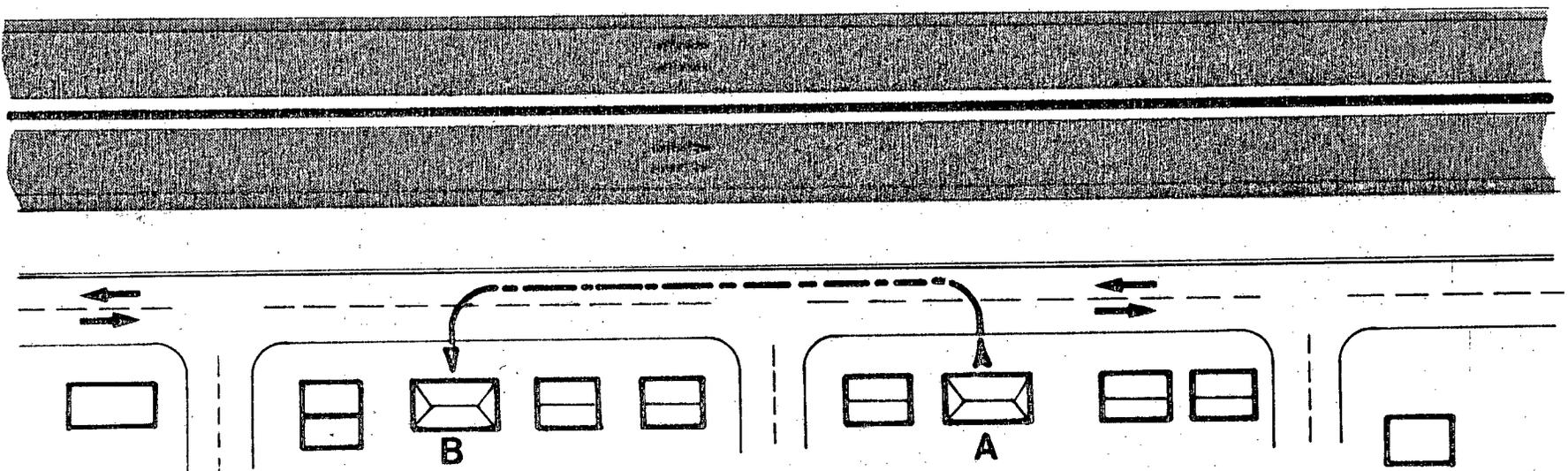
FIG. 2 ACCESSIBILITÉ AUX COMMERCES



Trajet à parcourir pour se rendre du point A au point B



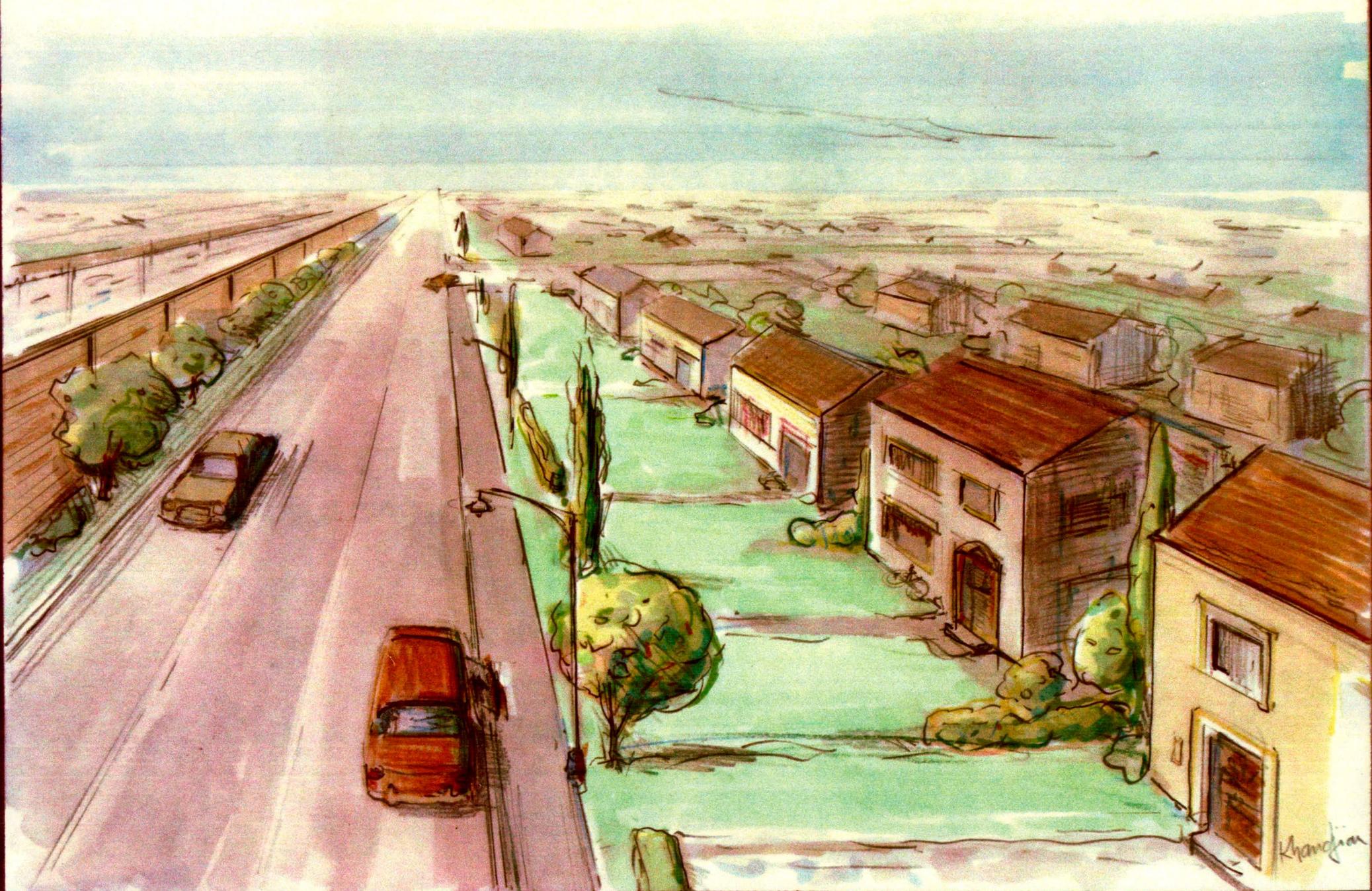
OPTION BOUL. URBAIN



OPTION AUTOROUTE AVEC VOIES DE SERVICE À DEUX SENS

Figure #3

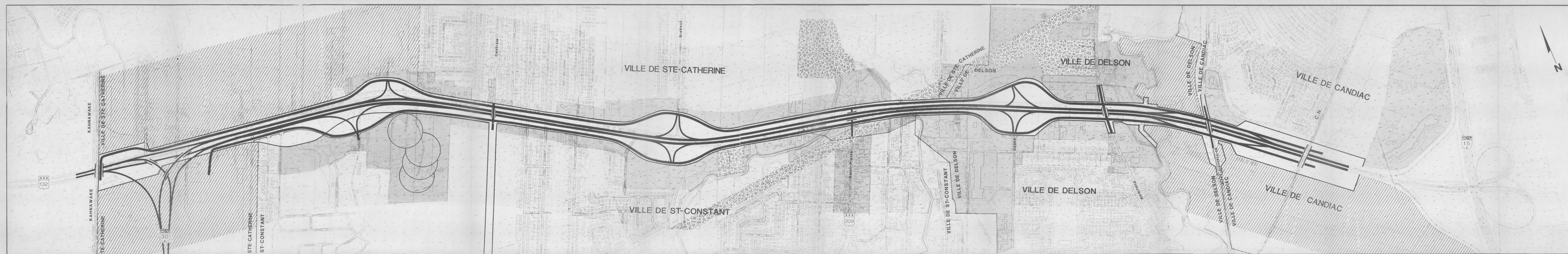
FIG 4: AMÉNAGEMENT POUR L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU MILIEU



5.5 IMPLANTATION PAR ETAPES POUR UNE ADAPTATION PROGRESSIVE AU CHANGEMENT

Malgré le fait que la route 132 actuelle n'est pas centrée et n'occupe pas, par conséquent, l'emplacement prévu pour la partie autoroutière du projet, il serait possible, tout de même, de procéder à la construction de certaines parties des voies de service (voir plan TL-85-122010) à court ou moyen terme suivant l'évolution des besoins.

Cette implantation partielle du projet, en plus d'augmenter la sécurité sur la route 132 actuelle par le contrôle d'un certain nombre d'accès, permettrait de plus grandes facilités de développement pour les terrains riverains et une adaptation graduelle du milieu à la présence éventuelle de l'autoroute.



- LEGENDE :
-  ZONE INDUSTRIELLE
 -  ZONE COMMERCIALE
 -  ZONE PUBLIQUE
 -  ZONE RESIDENTIELLE

65 06 04	MODIFICATION BRETELLE RUE MAÇON	G. D.
A M J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
65 04 19	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

 **Gouvernement du Québec**

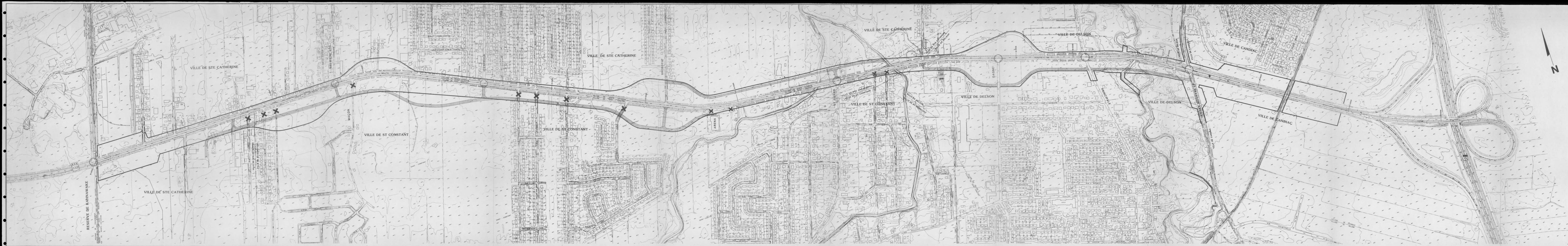
Ministère des Transports

SERVICE DES TRACÉS & PROJETS DE MONTREAL
DIVISION - TRACÉS

AUTOROUTE 30
ZONAGE

ECHELLE 1 : 5000
0 50m 250m

IDENTIFICATION TECHNIQUE
T L - 8 5 - 1 2 2 0 0 9



LEGENDE :

○ FEUX DE CIRCULATION

✕ ACCÈS À FERMER

▨ CH. DE SERVICE À CONSTRUIRE PHASE I

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports
 SERVICE DES TRACÉS & PROJETS
 DE MONTRÉAL
 DIVISION - TRACÉS

AUTOROUTE 30
 SECTIONS DES VOIES DE DESSERTE
 À RÉALISER À LA PHASE I

ÉCHELLE 1:5000
 0 50 250

IDENTIFICATION TECHNIQUE

T L - 85 - 1 2 2 0 1 0



MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 091 231