

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
~~200, RUE DORCHESTER SUD, 7e~~
QUÉBEC, (QUÉBEC)
~~G1K 5Z1~~

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

PROJET D'AUTOROUTE 30
ENTRE VALLEYFIELD ET BROSSARD

ETAT DU DOSSIER

CANQ
TR
GE
PR
154

Ministère des Transports
Avril 1984

468 927

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
~~200, RUE DORCHESTER SUD, 7e~~
QUÉBEC, (QUÉBEC)
G1K 5Z1

TABLE DES MATIERES

	page
1. INTRODUCTION.....	1
2. RAPPEL DES FAITS SAILLANTS.....	1
2.1 Etat des travaux et coûts du projet.....	1
2.2 Positions des différents intervenants.....	2
2.3 Réévaluation globale du dossier.....	3
2.3.1 Raisons motivant la réévaluation.....	3
2.3.2 Conclusions et recommandations de l'étude d'opportunité.....	4
2.3.3 Suites à l'étude.....	5
3. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE.....	6
3.1 Nouvelles pressions locales.....	6
3.2 Difficultés d'arrêter une position formelle.....	7
3.2.1 Option de l'autoroute 30.....	7
3.2.2 Option du réaménagement de l'axe de la route 132.....	8
4. PROPOSITIONS.....	9
4.1 Mesures urgentes.....	9
4.2 Mesures à court terme et moyen terme.....	10
4.2.1 Secteur à l'est de Kahnawake.....	10
4.2.2 Secteur de Châteauguay - Kahnawake.....	11
4.2.3 Secteur entre Châteauguay et Melocheville.....	11
4.2.4 Secteur à l'ouest de Melocheville.....	12

CAUQ
IR
GE
PR
154

1. INTRODUCTION

Le présent document vise à faire le point sur le projet d'autoroute 30 entre Valleyfield et Brossard, en présentant d'abord les faits saillants qui ont marqué l'évolution du dossier jusqu'à ce jour. Il sera fait état ensuite de la situation actuelle du dossier, en dégagant les principaux éléments de problématique du projet, à l'aide d'un bilan des avantages et inconvénients rattachés aux grandes options de développement qui pourraient être envisagées dans ce secteur. Ceci conduira finalement à proposer des actions concrètes que le Ministère pourrait entreprendre pour orienter correctement les différents éléments rattachés à la bonne marche de ce dossier.

2. RAPPEL DES FAITS SAILLANTS

Les faits saillants qui ont marqué l'évolution du dossier peuvent être regroupés sous trois volets principaux.

2.1 Etat des travaux et coûts du projet

Le projet d'autoroute 30 qui a été conçu dans les années 60 se caractérise par les éléments suivants:

- 1- le tracé initial a été modifié (voir figure A en annexe) à cause des obstacles rencontrés:
 - . pour la traversée du canal de Beauharnois (exigence d'une hauteur libre de 38 mètres et coût de l'ordre de 40 M \$);
 - . pour le passage dans la réserve indienne de Kahnawake (refus du Conseil de bande);
 - . pour la protection des terres agricoles (objections de l'Union des Producteurs agricoles);
- 2- le nouveau tracé a été accepté par l'ensemble des municipalités concernées, par voie de résolutions municipales;
- 3- le coût d'acquisition de l'ancien tracé (pour lequel le processus de rétrocession des terrains a débuté) a été de 20 M \$ et celui du nouveau tracé est à peu près équivalent soit 21,5 M \$; cependant, comme certains terrains déjà expropriés correspondent

à l'itinéraire de l'ancien tracé, les déboursés nécessaires pour compléter l'expropriation du nouveau tracé sont de 10,9 M \$; si l'on ajoute ce dernier montant au coût de construction de l'ensemble de l'autoroute entre Valleyfield et Brossard, le coût global de réalisation du projet serait de 165,9 M \$ pour une autoroute complète et de 66,5 M \$ pour une chaussée d'autoroute;

- 4- les études d'impact sur l'environnement ne sont complétées que partiellement et ne touchent qu'une partie du projet;
- 5- une chaussée est complétée sur une distance de 9 km entre Valleyfield et Saint-Timothée (nouveau tracé) ainsi qu'entre Léry et Kahnawake (au nord de Châteauguay) sur une distance de 3 km (ancien tracé); sur ce dernier tronçon, les ponts et ponceaux ont été doublés.

2.2 Positions des différents intervenants

Le projet a fait l'objet, au cours des dernières années, de nombreuses discussions et polémiques de la part des principaux intervenants dans le dossier. Voici par ordre chronologique les positions qui ont marqué l'évolution du dossier à partir du milieu des années 1970, au moment où le Conseil des ministres a confié au ministère des Transports et au ministère des Affaires municipales le mandat de préparer un plan global de transport pour la région de Montréal, jusqu'à la réévaluation globale du projet au sein du Ministère au début des années 1980.

- 1977: Le Comité des transports de la région de Montréal

(C.T.R.M.)⁽¹⁾ recommande de compléter à court terme l'autoroute 30 jusqu'à l'A-10 et à long terme seulement le tronçon situé entre l'A-10 et l'A-15; par ailleurs, le comité n'estime pas avoir à se prononcer sur le prolongement de cette autoroute entre Châteauguay et Valleyfield, qu'il juge à caractère régional; pour sa part le ministère des Affaires municipales⁽²⁾ précise que sous peine d'ouvrir de vastes terrains à la pénétration urbaine, il serait tout à fait inopportun de prolonger l'autoroute 30 vers Valleyfield.

- 1978: Le ministre délégué à l'Aménagement

déclare qu'il n'y aurait pas d'autoroute 30 dans le secteur sud-ouest de Montréal suite à la politique gouvernementale de mettre l'accent sur l'extension du réseau de transport en commun⁽³⁾;

- 1979: Le ministre des Transports recommande:

- 1^o de reporter à moyen et long terme la construction du tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 et la réserve du Kahnawake(4);
- 2^o la construction à court terme d'une première chaussée de l'autoroute 30 entre Valleyfield et Montréal, en précisant que les travaux seront entrepris sur les sections pour lesquelles les plans et devis existants n'entrent pas en conflit avec l'option d'aménagement du territoire(5).

- 1981: Au cours du mois de février, les représentants de 24 municipalités de la Rive-sud, de Longueuil à Valleyfield, de l'Association du camionnage du Québec et de l'Association des commissaires industriels se rencontrent à Châteauguay et adoptent une résolution pour demander au ministre des Transports de tout mettre en oeuvre pour la réalisation de l'autoroute;

un peu plus tard, le Premier ministre s'engage à faire construire dans la région de Valleyfield "une chaussée à deux voies dans une emprise d'autoroute sur une distance de 41 km" (communiqué de presse no. 5, 30 mars 1981);

2.3 Réévaluation globale du dossier

D'autre part, le Service des études du ministère des Transports recevait au début du mois de janvier 1983, le mandat de réaliser une étude d'opportunité de l'ensemble du projet d'autoroute 30 au sud de Montréal(6).

2.3.1 Raisons motivant la réévaluation du projet

Le besoin d'évaluer globalement l'opportunité du projet était relié aux principaux aspects suivants:

- l'apparition d'un contexte économique difficile qui forçait le Ministère à être de plus en plus sélectif dans ses investissements;
- l'apparition de nouvelles priorités dans le domaine des transports, visant à favoriser le transport en commun et l'amélioration du réseau routier existant au lieu de nouvelles infrastructures;
- l'émergence de politiques gouvernementales visant, entre autres, la consolidation du tissu urbain, la revitalisation des centres-villes et la conservation de l'énergie;
- le ralentissement généralisé de la croissance des déplacements en automobile;

- le développement d'itinéraires concurrents: ainsi, au moment où l'on concevait le projet d'autoroute 30 sur la rive sud de Montréal, se développait sur la rive opposée un vaste réseau d'axes autoroutiers (A-20, A-540, A-40);
- les modifications majeures au projet autoroutier initial qui est passé d'une autoroute de type radial, destinée à faciliter la circulation péri-urbaine vers Montréal, à une autoroute de type périphérique, à cause du contournement de Kahnawake principalement;
- la nécessité d'évaluer des alternatives au projet d'autoroute; depuis la conception de l'autoroute 30, jusqu'à la mise en chantier de certains tronçons, la négociation du tracé avec les municipalités concernées n'a jamais été réalisée en tenant compte des alternatives possibles, comme le réaménagement de la route 132 ou l'amélioration du transport en commun; d'ailleurs, le règlement 3734-80 relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (directives du ministre de l'Environnement en date du mois de septembre 1982) oblige entre autres le ministère des Transports à justifier le projet et à étudier les options alternatives; de même, la Commission de protection du territoire agricole assujettit le Ministère à l'évaluation d'au moins une option au projet.

2.3.2 Conclusions et recommandations de l'étude d'opportunité

L'étude d'opportunité du projet d'autoroute 30 effectuée par le Service des études du ministère des Transports au cours des premiers mois de l'année 1983, a démontré d'abord que la vocation d'ensemble que pourrait revêtir un axe est-ouest continu sur la rive sud-ouest de Montréal ne ressort pas des échanges et des déplacements qui s'expriment à l'intérieur du territoire; les véhicules qui traversent entièrement la région constituent une petite fraction de la circulation qu'on peut observer en divers points du réseau routier.

D'autre part, il est apparu clairement à l'analyse que l'accès à l'Ile de Montréal par le pont Mercier est le point névralgique de cet axe; de part et d'autre de ce point, la circulation décroît régulièrement pour augmenter vers l'est à l'approche de l'autoroute 10, et vers l'ouest à cause de l'attraction de Valleyfield, cette dernière agglomération se trouvant déjà bien reliée à Montréal par les itinéraires des autoroutes 20, 540 et 40 sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

Finalement, l'analyse comparative, par l'approche multicritères des différents itinéraires routiers alternatifs entre Valleyfield et Brossard a amené à suggérer une stratégie globale, dont les

actions majeures, concentrées dans le secteur compris entre Saint-Timothée et le pont Mercier, favorisaient, plutôt que la construction d'une chaussée d'autoroute, l'option du réaménagement à quatre voies de la route 132, en passant par l'emprise de la voie ferrée de Conrail à l'intérieur de la ville de Beauharnois et en empruntant l'ancienne route no. 3 au nord de Châteauguay et son prolongement à l'intérieur de la réserve de Kahnawake; comme la réalisation du dernier tronçon (Châteauguay - Kahnawake) restait fortement dépendante des résultats de négociations avec la communauté amérindienne, il fallait considérer, pour ce secteur particulier, certaines variantes optionnelles dont l'élargissement du boulevard Châteauguay et la protection du corridor prévu pour l'autoroute 30 en contournement de Kahnawake.

Le coût de réalisation des travaux préconisés à l'intérieur de cette stratégie d'intervention était à peu près équivalent à l'option de construction d'une chaussée d'autoroute avec intersections à niveau, soit environ 50 M \$.

2.3.3 Suites à l'étude :

Cette étude d'opportunité a été ensuite transmise, au cours du mois de mai 1983, aux autorités supérieures du Ministère pour considérations. Le ministre, monsieur Michel Clair, a pris connaissance de l'étude et a demandé aux responsables du dossier de lui préciser les résultats de l'évaluation dans le cadre d'une réunion organisée spécifiquement à cet effet.

Le Ministre a ensuite demandé que l'étude soit présentée et expliquée à messieurs Roland Dusseault et Laurent Lavigne, respectivement députés de Châteauguay et de Beauharnois. A la suite de deux rencontres d'information sur le sujet, les deux députés ont demandé certaines précisions, notamment sur la possibilité d'intégrer à la stratégie proposée dans l'étude d'opportunité, l'itinéraire de l'autoroute 30. Cette demande spécifique a fait l'objet d'une évaluation complémentaire qui a été transmise le 16 janvier 1984 à monsieur Jean-Pierre Gauvreault, attaché politique au cabinet du ministre. Récemment, monsieur Roland Dusseault a fait parvenir au nouveau ministre des Transports, monsieur Jacques Léonard, une lettre (en date du 22 mars 1984) dans laquelle il fait part de son intérêt, ainsi que celui de son collègue de Beauharnois, pour les options suggérées dans l'étude d'opportunité. Par contre, il est d'avis qu'il est impossible de prolonger l'autoroute à l'intérieur du territoire de Kahnawake et suggère de privilégier le prolongement du boulevard Châteauguay jusqu'à Sainte-Catherine en contournement de la réserve.

3. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

La situation actuelle du dossier se caractérise d'une part par l'apparition de nouvelles pressions locales qui ont des incidences directes et indirectes sur le projet d'autoroute 30 et d'autre part, par les difficultés dans le contexte, d'arrêter une position formelle sur la priorité à accorder au projet autoroutier par rapport à l'option du réaménagement du réseau routier existant.

3.1 Nouvelles pressions locales

Suite à une entente intervenue il y a un peu plus de deux ans avec la Corporation municipale de Mercier, la ville avait entrepris de protéger temporairement l'intégrité du corridor autoroutier, à l'intérieur des limites de la municipalité, par le biais d'un règlement de zonage à des fins publiques. Or, suite aux représentations de certains propriétaires, la corporation municipale n'a pu maintenir ce type de zonage. Le conseil municipal a donc procédé tout récemment à l'amendement du zonage de façon à autoriser, sur les terrains situés dans le tracé autoroutier, des affectations d'utilisation résidentielle et commerciale; la ville ne peut donc plus refuser de permis de construction dans ce secteur, notamment à un propriétaire qui aurait, semble-t-il, déjà entrepris certains travaux dans l'emprise de l'autoroute au point d'intersection avec la route 138.

Par ailleurs, le 14 février dernier, le greffier de la cité de Beauharnois a adressé au ministre des Transports une copie d'une résolution municipale (no 84-67), adoptée le 7 février 1984, faisant du programme de revitalisation du centre-ville la première priorité du Conseil et demandant entre autres, pour ce projet, une concertation entre la ville et certains ministères dont le ministère des Transports. Or, ce projet de revitalisation du centre-ville pourrait avoir une incidence majeure sur les options de développement du réseau routier de Beauharnois.

3.2 Difficultés d'arrêter une position formelle

Dans le contexte actuel, il apparaît difficile d'accorder catégoriquement la priorité à l'option de construction d'une chaussée d'autoroute par rapport à celle privilégiant le renforcement du réseau existant, notamment de la route 132.

3.2.1 Option de l'autoroute 30

1. Aspects positifs

Dans le cas de l'autoroute 30, les attentes des édiles municipaux sont grandes, d'autant plus qu'il y a déjà eu entente sur le tracé et que le gouvernement, le Premier ministre entre autres, s'est déjà engagé à ce sujet. Par ailleurs, il est bien certain que ce nouvel axe routier permettrait de répondre à certains besoins de circulation en améliorant entre autres, la fluidité de la circulation interrégionale, occasionnerait moins de nuisances aux populations riveraines et se prêterait à un bon contrôle des accès.

2. Aspects négatifs

Par contre, le tracé autoroutier se situe en marge des pôles d'activités et des axes d'échanges; ainsi, cet itinéraire n'apporte pas de solution aux problèmes majeurs de circulation dans l'axe du pont Mercier. De plus, il ne réduirait que de six minutes, dans le cas d'une autoroute complète, le temps de déplacement entre le centre de Valleyfield et celui de Montréal par rapport à l'itinéraire actuel par l'autoroute 20.

De même, ce type d'infrastructure pourrait favoriser à priori les pressions pour des développements, engendrer un éparpillement du tissu urbain et serait en principe incompatible avec la politique de revitalisation des centres-villes.

Par ailleurs, le tracé autoroutier, bien qu'il ait été établi en accord avec les corporations municipales concernées et de façon à minimiser les impacts sur le milieu, se situe presque totalement en territoire agricole à fort potentiel; ainsi la zone de Valleyfield occupe le premier rang au Québec pour la culture maraîchère, avec près de 40% de la production provinciale. Cet aspect est d'autant plus important que le ministère des Transports

devrait, avant de procéder à l'expropriation du corridor autoroutier, obtenir un certificat d'autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole et procéder à une étude d'impact sur l'environnement (selon le décret 3734-80) pour obtenir un certificat d'autorisation du Conseil des ministres et un permis de construction du ministère de l'Environnement.

Finalement, la construction de l'autoroute ne réglerait pas tous les problèmes de sécurité sur la route 132 où il faudrait quand même procéder à certains réaménagements ponctuels et continuer l'entretien.

3.2.2 Option du réaménagement de l'axe de la route 132

1. Aspects positifs

Cette option a d'abord l'avantage de mieux s'intégrer aux pôles d'activités des noyaux urbains et de la frange urbanisée riveraine. Elle favorise, par conséquent, à la fois la circulation intrarégionale et locale qui représente la très grande majorité des déplacements dans ce secteur. Par ailleurs, elle est à priori conforme à l'ensemble des politiques gouvernementales qui visent notamment:

- à favoriser la consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel et la revitalisation des centres-villes;
- à correspondre aux principaux circuits de transport en commun et contribuer ainsi à améliorer l'efficacité du service;
- à privilégier l'utilisation maximale des infrastructures et équipements existants et éviter ainsi les doubléments inutiles; ainsi, une grande partie des travaux peut être exécutés à l'intérieur des emprises existantes;
- à éviter de compromettre l'intégrité du territoire agricole; la totalité de l'itinéraire se situe à l'extérieur du territoire zoné à des fins agricoles.

Finalement, les intervenants locaux et régionaux de diverses régions du Québec semblent de plus en plus préoccupés par la nécessité de renforcer les secteurs commerciaux en place et d'améliorer les réseaux routiers existants; cette situation se présente notamment à Rimouski et dans la Beauce, où les responsables locaux et régionaux favorisent maintenant plutôt le réaménagement des routes existantes (route 132 et route 173) au lieu des projets autoroutiers (A-20 et A-73).

2. Aspects négatifs

Cette option présente comme principal inconvénient d'être sujette, pour certains secteurs, aux aléas des négociations avec:

- le Conseil de bande de Kahnawake qui, en principe, se dit en désaccord avec tout projet qui empièterait sur leurs terres;
- la compagnie ferroviaire Conrail.

Dans le cas de Conrail, la problématique est concentrée essentiellement à l'intérieure du tronçon ferroviaire traversant la réserve de Kahnawake; ailleurs, les aménagements envisagés pourraient être effectués sans compromettre l'intégrité de la ligne ferroviaire, en déplaçant quelque peu certains tronçons vers le sud (à Beauharnois notamment).

Par ailleurs, cette option nécessiterait des études plus détaillées au niveau du site et des échanges accrues avec les municipalités locales et les M.R.C. concernées pour assurer, dans les limites légales actuelles, un meilleur contrôle des usages riveraines, de façon à ne pas compromettre la capacité et la sécurité des nouveaux aménagements. Comme ces aménagements correspondent principalement aux zones urbanisées, ils sont susceptibles d'accroître certaines nuisances (bruit, pollution de l'air, etc.) auprès des populations concernées, d'exiger davantage de mesures de mitigation et de présenter certains problèmes de sécurité pour les piétons. Finalement, cet axe demeure multifonctionnel.

4. PROPOSITIONS

Dans le contexte actuel et compte tenu de l'ensemble des éléments présentés ci-dessus, il serait souhaitable que le Ministère prenne immédiatement des mesures considérées comme urgentes pour ne pas compromettre l'intégrité de l'emprise autoroutière à Mercier et que d'autre part, il soumette, dans les meilleurs délais aux instances locales concernées, les différentes options qui ont été évaluées jusqu'ici avec leurs avantages et inconvénients.

4.1 Mesures urgentes

Il importe d'aviser la corporation municipale de Mercier que le ministère des Transports entend entamer, dès maintenant, les procédures nécessaires à une réserve pour fins publiques sur certains terrains compris dans l'emprise autoroutière, notamment au point

d'intersection avec le boulevard Saint-Jean-Baptiste (route 138). Selon les dispositions générales de la Loi de l'expropriation, la réserve prohibe, pendant une période de deux ans (renouvelable pour deux autres années) toute construction, amélioration ou addition sur l'immeuble qui en fait l'objet, sauf les réparations.

4.2 Mesures à court terme et moyen terme

Il apparaît essentiel que le Ministère d'une part, pose certains gestes concrets sur le territoire pour répondre aux besoins les plus pressants en termes de circulation et que d'autre part, il implique, dans les meilleurs délais, les M.R.C. et les municipalités locales concernées dans un processus de sélection définitive des options en cause, notamment dans le choix des priorités à accorder à la réalisation des tronçons autoroutiers par rapport au réaménagement de l'axe de la route 132. Voici de façon schématique comment se présentent, selon les secteurs et par zones homogènes, les principales caractéristiques de ces mesures (voir figure B en annexe).

4.2.1 Secteur à l'est de Kahnawake

Les infrastructures principales existantes dans ce secteur apparaissent suffisantes pour encore plusieurs années. Toutefois, dans un souci de planification à long terme, il serait nécessaire de prendre à court terme, les mesures suivantes:

- zone 1: . conserver les terrains déjà expropriés dans l'emprise de l'A-30 entre l'A-10 et l'A-15;
 - . procéder au réaménagement à deux voies entre le point d'intersection de l'A-30 et les limites des comtés de Laprairie et de Saint-Jean.
- zone 2: . compléter le dossier d'expropriation entre l'A-15 et la limite ouest de Sainte-Catherine; outre le cas de C.K.V.L., le montant à verser pour régler les quelques dossiers en suspens est de l'ordre de 0,5 M \$;

- . remettre à jour le plan de géométrie d'ensemble de ce tronçon de façon à pouvoir informer adéquatement les municipalités concernées des implications de leurs projets de développement futurs sur l'intégrité de l'emprise;
- . évaluer globalement le projet de contournement de Saint-Constant en fonction des améliorations déjà entreprises sur la route 209 à l'intérieur de la ville et des projets routiers locaux.

4.2.2 Secteur de Châteauguay - Kahnawake

Ce secteur (zone 3) est sans aucun doute le plus problématique de tout le dossier. Il apparaît essentiel dès maintenant:

- 1- de protéger l'intégrité de la voie de contournement de Kahnawake dans l'axe de l'autoroute 30 en imposant une réserve sur les terrains non soumis aux prérogatives de la Loi sur le zonage agricole. Entretemps, il faut informer les municipalités concernées (Sainte-Catherine et Mercier surtout) et leur demander leur collaboration en ce sens;
- 2- d'informer, en tout premier lieu, les autorités gouvernementales des possibilités de l'axe à l'intérieur de la réserve de Kahnawake; il appert que ce dossier doit être abordé en fonction d'une politique globale d'échanges avec la communauté amérindienne et qu'en ce sens, ce cas dépasse les préoccupations du Contentieux du ministère des Transports;
- 3- d'évaluer plus à fond les termes d'une négociation éventuelle avec la compagnie Conrail pour l'acquisition de l'emprise ferroviaire entre Beauharnois et le pont Mercier;
- 4- d'évaluer, en collaboration avec la municipalité, le projet de réaménagement des boulevards d'Anjou (route 132) et Saint-Jean-Baptiste (route 138) à Châteauguay;
- 5- d'améliorer à très court terme les deux points d'intersections du boulevard Châteauguay au nord ouest de la ville et d'évaluer en même temps les possibilités d'élargissement à quatre voies de ce même boulevard.

4.2.3 Secteur entre Châteauguay et Melocheville

Ce secteur est divisé en deux zones:

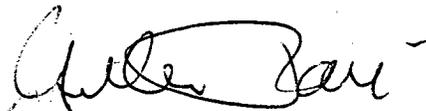
- zone 4: . soumettre aux instances municipales de Maple Grove et de Léry les options de réaménagement de la route 132 à quatre voies et de la construction d'une chaussée d'autoroute entre Beauharnois et Châteauguay;

- . évaluer, en collaboration avec les instances municipales, les options d'un boulevard urbain à l'intérieur de la ville dans l'emprise de Conrail et le projet de contournement dans l'axe projeté de l'A-30.
- zone 5: . procéder à très court terme, dans le contexte du projet de revitalisation du centre-ville de Beauharnois, à l'amélioration des points d'intersection de la route 132 et de la rue Ellice à l'entrée ouest de la ville;
- . évaluer, en collaboration avec les municipalités concernées, le contrôle des accès à la route 132 et l'utilisation de l'ancienne route no. 3 comme collectrice locale.

4.2.4 Secteur à l'ouest de Melocheville

Les interventions à prendre dans ce secteur sont relativement moins urgentes, sauf pour la zone 7 à Saint-Timothée où il faudrait procéder à court terme à un raccordement fonctionnel (au coût de 1,5 M \$) de l'autoroute 30 à la route 132, en bouclant le contournement du village. Quant aux actions à prendre dans la zone 6, (entre Melocheville et Saint-Timothée) elles sont de même nature que celles suggérées dans la zone 4 (entre Beauharnois et Châteauguay). Enfin, les interventions à effectuer à Valleyfield dans la zone 8 (entre la route 132) et l'autoroute 20 se résumeraient à une analyse de la situation sur la route 201 (boul. Monseigneur Langlois), de façon à identifier les mesures nécessaires pour protéger l'intégrité de cet axe routier.

Préparé par:



Gilles Paré, géographe-urbaniste
Division de la planification du
réseau routier

OUVRAGES CITES

- (1) QUEBEC, C.T.R.M. (1977): Besoins selon divers scénarios de transport et d'urbanisation: analyse. Ministère des Transports. Comité des transports de la région de Montréal, document 6.1.1, Montréal, 112 p.
- (2) QUEBEC, ministère des Affaires municipales (1977): L'urbanisation dans la conurbation montréalaise. Ministère des Affaires municipales, Montréal, 63 p.
- (3) LEBRUN, Jacqueline (1981): Le prolongement de l'autoroute 30. La revue municipale, Montréal, avril 1981, 59e année, no. 4, p. 6.
- (4) QUEBEC, ministère des Transports (1979): L'orientation des transports dans la région de Montréal. Mémoire du ministre des Transports au Comité ministériel permanent à l'aménagement (C.M.P.A.), Québec, août 1979, 9 p.
- (5) QUEBEC, ministère des Transports (1979): Plan de transport intégré de la région de Montréal, ministère des Transports, Montréal, 53 p.
- (6) QUEBEC, ministère des Transports (1983): Stratégies de développement du réseau routier de la rive sud-ouest de Montréal (entre Valleyfield et Brossard). Evaluation générale. Service des études, Québec, mai 1983, xix + 167 p.

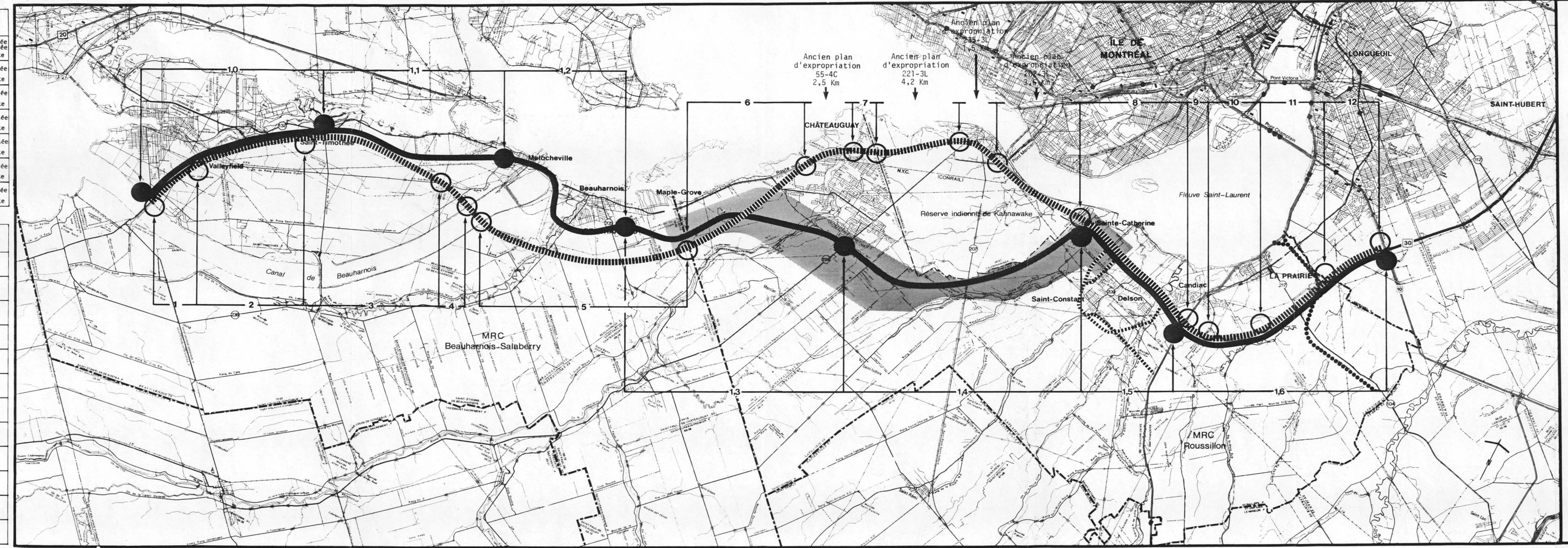
ANNEXE CARTOGRAPHIQUE

NOUVEAU TRACÉ

Tronçon	Secteur	Longueur km	Coût M\$			Type
			Exprop.	Constr.	Total	
1,0	0	9,1	2,9	4,5	7,4	1 chaussée complète
			2,9	14,3	17,2	
1,1	1	9,4	1,0	6,5	7,5	1 chaussée complète
			1,0	17,6	18,6	
1,2	2	7,6	2,4	15,2	17,6	1 chaussée complète
			2,4	28,4	30,8	
1,3	3	12,2	3,5	12,1	15,6	1 chaussée complète
			3,5	23,5	27,0	
1,4	4	12,2	1,3	8,6	9,9	1 chaussée complète
			1,3	24,5	25,8	
1,5	5	7,0	-	-	-	1 chaussée complète
			10,9	21,9	32,8	
1,6	6	11,5	2,4	11,1	13,5	chaussée complète
			2,4	24,7	27,1	

ANCIEN TRACÉ

Tronçon	Plan	Longueur km	Expropriation			Coût total
			Date	Payés	A payer	
1	82-3B	2,7	73-08-15	1,0	0,1	1,1
2	87-3B	5,1	73-08-24	1,5	0,3	1,8
3	97-3B	7,6	73-10-09	0,6	0,2	0,8
4	96-3B	1,5	73-09-07	0,1	0,1	0,2
5	85-3B	9,9	73-08-27	1,3	1,5	2,8
6	97-4C	7,1	73-08-27	1,6	0,6	2,2
7	85-4C	0,8	73-09-06	0,5	0,2	0,8
8	243-3L	7,0	71-10-18	6,1	4,8	10,9
	184-3L		68-10-28			
9	166-3L	1,1	66-02-14	0,2	0	0,2
10	168-3L	3,4	68-10-28	0,1	0	0,1
			71-09-03			
11	199-3L	3,9	68-10-28	0,6	0	0,6
12	182-3L	3,1	66-08-15	1,4	0,1	1,5

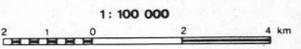


Source: Fond de carte du ministère des Transports du Québec

STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DE LA RIVE SUD-OUEST DE MONTRÉAL

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER: ÉTAT DE LA SITUATION

- AUTOROUTE 30
- Ancien tracé
- Nouveau tracé
- Corridor ayant fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement
- ROUTE 104 et 209
- Emprise expropriée
- Projet d'élargissement à quatre voies
- Contournement de Saint-Constant Options de traces étudiées
- LIMITE DU PLAN D'EXPROPRIATION

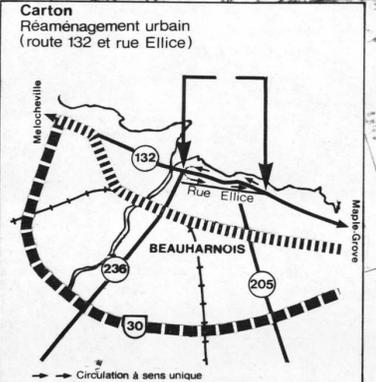
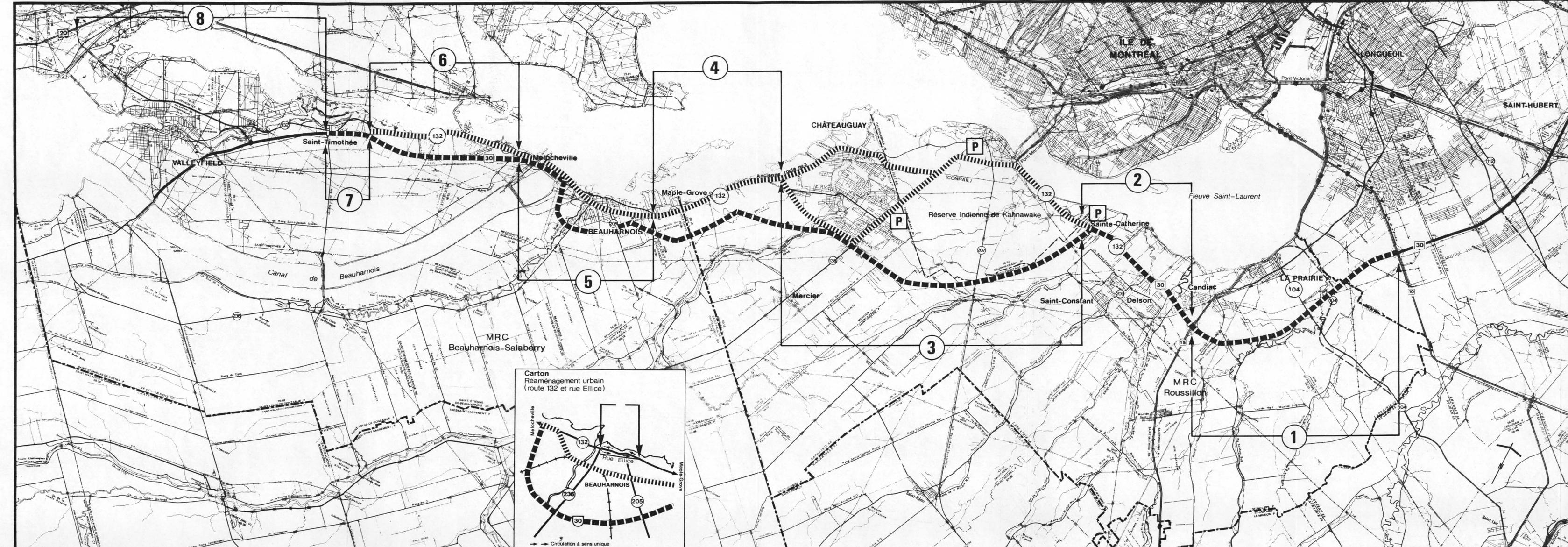


Date: Avril 1983

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DE LA RIVE SUD-OUEST DE MONTRÉAL

ZONES D'INTERVENTION



Source: Fond de carte du ministère des Transports du Québec

Date: Avril 84

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 013