

# Jonction



## Un défi unique en Amérique du Nord

### Mot du directeur

*Plusieurs bonnes nouvelles concernant le parachèvement de l'A-30, tant pour la partie Est que pour la partie Ouest, sont survenues au cours de l'été.*

*Tout d'abord, on ne saurait passer sous silence l'obtention du décret gouvernemental qui fait du tronçon Jean-Leman de la partie Est un réel projet du MTQ. Le gouvernement du Québec a statué, par ce décret, que ce tronçon est effectivement essentiel afin d'atteindre les objectifs de fluidité et de sécurité de l'autoroute 30 comme voie de contournement de la région métropolitaine.*

*Ensuite, notons qu'une entente est intervenue entre le MTQ et la Régie intermunicipale du canal de Soulanges concernant la traversée de cette voie d'eau. La structure retenue sera une première du genre en Amérique du Nord et constituée, à l'instar des ponts à construire, un défi d'ingénierie à relever.*



**Paul-André Fournier**  
Directeur du Bureau de projet  
de l'autoroute 30

Le Bureau de projet de l'autoroute 30, en collaboration avec la Régie intermunicipale du canal de Soulanges, a relevé le défi de franchir cette voie d'eau sans nuire à la navigation future des bateaux.

Initialement, l'autoroute 30 devait passer au-dessus du canal de Soulanges. Ce pont autoroutier aurait cependant limité considérablement la réouverture du canal à la navigation, sans parler du défi de construction d'un pont imposant sur des argiles sensibles.

La solution retenue consiste plutôt à creuser un tunnel sous le canal de Soulanges.

Plusieurs concepts ont été discutés avec les membres de la Régie intermunicipale du canal de Soulanges. Grâce à la participation active du directeur général de la Régie, M. Albert Daoust, le concept retenu permettra le passage en toute sécurité de camions transportant des matières dangereuses sous le canal de Soulanges, en plus de mettre en valeur cet ouvrage historique.

En effet, pour des raisons de sécurité, le transport de matières dangereuses est généralement interdit dans les tunnels. Néanmoins, la courte distance à parcourir dans le tunnel du canal de Soulanges permettra d'assurer le passage sécuritaire des véhicules. Ainsi, l'autoroute 30 pourra jouer pleinement son rôle de voie de contournement de la région métropolitaine.

Le concept retenu consiste à aménager un passage sous le canal en tranchée couverte avec un tunnel court d'environ 60 mètres pour



Le canal de Soulanges

l'autoroute 30 et un viaduc de 12 mètres de large pour la route 338. Les ingénieurs poursuivent les études pour s'assurer de la faisabilité technique de la nouvelle solution proposée.

Le défi est de couper temporairement une section du canal sans inonder les environs, de construire des murs ancrés au roc pour permettre le passage de l'autoroute et de la route 338, et de rebâtir les digues d'argile de ce canal vieux de plus de 100 ans.

De plus, cette solution doit permettre le passage des navires sans restriction à l'approche de l'écluse voisine. Enfin, tous les ouvrages incluant les structures de soutien sous le canal doivent être conçus pour résister au gel intense dû à notre climat.

Cette tranchée couverte constitue un grand défi d'ingénierie – une première en Amérique du Nord – qui permettra à l'A-30 de franchir le canal de Soulanges en toute sécurité.

## Coup d'envoi pour le tronçon Jean-Leman

Le 14 juin dernier, le gouvernement du Québec donnait le coup d'envoi définitif au tronçon Jean-Leman de la partie Est en adoptant le décret n° 539-2006 qui permet d'entreprendre la réalisation des 3,4 km situés à l'est de l'autoroute 15 jusqu'à l'échangeur Jean-Leman, à Candiac.

Ce décret permet la réalisation du tronçon Jean-Leman de la partie Est. Également appelé « certificat d'autorisation de réalisation » (CAR), il contient l'autorisation de réalisation, tel que son nom l'indique, mais également des exigences que le ministère des Transports du Québec devra respecter tout au long de la conception et de la réalisation de ce segment de la partie Est. Ce décret fait suite au dépôt par Transports Québec d'un avis de projet (mai 2004) et d'une étude d'impact sur l'environnement (décembre 2004).

Rappelons que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avait confié au BAPE un mandat d'enquête et d'audience publique, qui s'est déroulé en 2005. Dans son rapport final, ce dernier avait recommandé le tracé proposé par le MTQ.

L'équipe de Transports Québec travaille maintenant à préciser le tracé. Suivront la production des plans et devis, le processus d'acquisition et finalement les travaux qui mèneront à l'ouverture à la circulation du tronçon Jean-Leman en 2009.



Le tronçon Jean-Leman de la partie Est

## Des préoccupations environnementales

Dans le cadre des études environnementales liées à la partie Ouest de l'autoroute 30, des inventaires visant les oiseaux ont été réalisés en 2005. Ils ont permis de mettre en évidence la présence d'une espèce à statut particulier, le Petit Blongios, dans un secteur de marais à proximité de la future autoroute. Considéré comme menacé par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, cet oiseau figure sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec. Des inventaires additionnels effectués en 2006 ont permis de repérer trois de ses congénères.

La population canadienne du Petit Blongios est estimée à moins de 1 000 couples et celle du Québec serait de l'ordre de 180 couples. Ce petit ardéidé est reconnu pour nicher surtout dans les marais d'eau douce avec quenouilles, les étangs et le long des cours d'eau à faible débit bordés de végétation dense (scirpes, carex, phragmites). Au Québec, la population de l'espèce serait en déclin principalement en raison de la perte d'habitats marécageux par l'assèchement et le remblayage.

Plusieurs mesures ont été élaborées afin de minimiser les impacts des travaux de construction sur cette espèce, notamment l'aménagement de zones d'exclusion de travaux à certains endroits et à certaines périodes. Une étude de faisabilité sera réalisée afin de déterminer la possibilité de bonifier les



Le Petit Blongios est une espèce qui sera protégée tout au long des travaux du parachèvement de l'autoroute 30.

Photo : Samuel Denault, 2005

habitats de cette espèce. Un suivi de l'utilisation du secteur sera également entrepris une fois l'autoroute construite.

Au cours des prochaines années, plusieurs autres espèces profiteront, comme le Petit Blongios, de la protection du MTQ. La mise en place de telles mesures témoigne de la préoccupation du MTQ de préserver les milieux écologiques traversés par les nouvelles infrastructures.

### Pour nous joindre

Bureau de projet de l'autoroute 30  
Bureau 13.10  
500, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Téléphone : 514 873-0234  
Télécopieur : 514 864-2155

Courriel : [bureaudeprojeta30@mtq.gouv.qc.ca](mailto:bureaudeprojeta30@mtq.gouv.qc.ca)  
Site Internet : [www.autoroute30.qc.ca](http://www.autoroute30.qc.ca)

Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN 1715-748X