

A-30 – Rappel des faits

Le parachèvement de l'autoroute 30 est divisé en deux parties :

- Partie Est : tronçon d'environ 13 km, au sud des secteurs urbanisés de Candiac, de Delson et de Saint-Constant, réalisé en mode conventionnel par le ministère des Transports du Québec (305 M\$, mise en service en 2010 au sud et 2011 pour Jean-Leman);



- Partie Ouest : tronçon de 35 km entre les villes de Châteauguay et de Vaudreuil-Dorion auquel s'ajoute une section de 7 km qui reliera Salaberry-de-Valleyfield et qui sera numérotée 530. La partie Ouest est prévue en PPP (conception, construction, financement, exploitation, entretien et réhabilitation) et avec péage sur le pont du fleuve Saint-Laurent (envergure de plus de 1 G\$, mise en service en 2012).

Pour nous joindre

Bureau de projet de l'autoroute 30, bureau 13.10
500, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : 514 873-0234 Télécopieur : 514 864-2155
Courriel : bureauprojeta30@mtq.gouv.qc.ca
Site Internet : www.autoroute30.qc.ca



Acquisitions (au 1^{er} novembre 2007)

Partie Est, au sud de Candiac, de Delson et de Saint-Constant :

- 33 dossiers réglés sur un total de 71, soit 46 %;
- 42 % de la superficie du territoire appartient au MTQ.

Partie Ouest, de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion :

- 222 dossiers réglés sur un total de 242, soit 92 %;
- 96 % de la superficie du territoire appartient au MTQ.

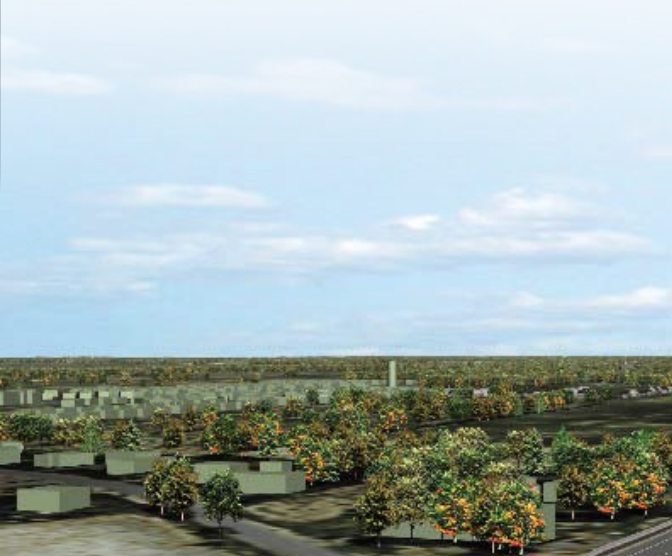
Travaux réalisés

Partie Est, au sud de Candiac, de Delson et de Saint-Constant (incluant le tronçon Jean-Leman) :

- Travaux du pont de la bretelle H (échangeur 15/30) : 1,5 M\$.
- Travaux préparatoires de l'échangeur 15/30 : 1,2 M\$.
- Travaux de construction de l'échangeur 15/30 : 16,6 M\$.

Partie Ouest, de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion :

- Chemin de la Haute-Rivière, phase 1 (6 M\$) terminée. Ces travaux consistaient essentiellement en la construction des remblais d'approche du pont d'étagement projeté. Phase 2 (6 M\$) : les travaux ont repris depuis quelques semaines.



Travaux 2007-2008

Partie Est, au sud de Candiac, de Delson et de Saint-Constant (incluant le tronçon Jean-Leman) :

- Activités connexes (honoraires professionnels, déplacements des services publics, activités immobilières): 18,8 M\$.
- Construction de l'échangeur 15/30 : total de 19 M\$ dont 12 M\$ en 2007-2008.
- Secteur des haldes de Lafarge Ciments : 3,2 M\$ en 2007-2008.
- Pont temporaire de déviation du CP : 4,1 M\$ en 2007-2008.
- Au total, ce sont plus de 45 M\$ qui ont été investis à ce jour sur la partie Est.

Partie Ouest, de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion :

- Activités connexes (honoraires professionnels, déplacements des services publics, activités immobilières): 15,8 M\$.
- Haute-Rivière, phases 1 et 2 : 6,1 M\$ en 2007-2008-2009.
- Route 236, phase 1 et boucle CSX : 6,7 M\$.
- Déboisement : 0,8 M\$.
- Au total, ce sont plus de 81 M\$ qui ont été investis à ce jour sur la partie Ouest.

Partenariat public-privé (PPP)

- Appel de qualification lancé le 8 novembre 2006 et clos le 17 janvier 2007.
- Annonce des candidats qualifiés invités à l'appel de propositions le 16 février 2007.
- Appel de propositions lancé le 20 juin 2007.
- Choix d'un consortium prévu à l'été 2008.
- Signature avec le partenaire privé prévue pour septembre 2008.





Parachèvement de l'autoroute



Partie Est, faisons le point.

Novembre 2007

Historique

Le Ministère possède l'emprise de l'A-30 sur la 132 (tracé nord) depuis le début des années 1960. Le projet qui a été soumis au BAPE en 2002, en fonction de cette emprise, était alors prévu en dépression sur toute sa longueur, sauf à l'intersection de la route 209, ce qui impliquait des stations de pompage dans un secteur où les rivières connaissent des crues importantes.

Le concept initial de l'A-30 sur la route 132 (tracé nord) prévoyait quatre voies rapides (2 + 2) en plus des voies de desserte en surface. Or, le secteur s'est développé de façon importante et il faudrait aujourd'hui revoir non seulement le concept pour en faire une autoroute à six voies (3 + 3), mais aussi le fonctionnement des dessertes de surface, compte tenu des commerces majeurs qui se sont établis en périphérie.

Lors des audiences publiques, la majorité des résidents et des commerçants se sont opposés à ce tracé, en raison de son impact sur le milieu humain. Le BAPE a donc recommandé au ministre de l'Environnement de réaliser l'A-30 sur le tracé sud. Voici quelques-uns des avantages mentionnés par le BAPE en faveur du tracé sud :

- l'impact réduit du chantier sur la gestion de la circulation sur la route 132;
- l'impact réduit sur les activités commerciales et les résidents de la route 132;
- l'ajout d'un axe routier alternatif en cas de fermeture de l'un ou l'autre des deux axes;
- en matière d'urbanisme, la présence d'une autoroute à fort débit et à circulation rapide entraîne des impacts, visuels et sonores, au cœur de la trame urbaine des quatre villes touchées;
- l'éloignement des territoires urbanisés des matières dangereuses en transit.

En 2003, le gouvernement a donc adopté le décret 482-2004 modifiant le décret précédent et autorisant la construction de l'A-30 au sud, en conformité avec la recommandation du BAPE.

Deux jugements (Cour supérieure et Cour d'appel) rendus sur le banc ont entériné le processus du gouvernement dans le choix de son tracé et ont écarté une éventuelle reprise du processus de consultation.

La comparaison des coûts

Le coût du tracé sud est actuellement évalué à 305 M\$ (en dollars de 2007), alors que le dernier coût connu du tracé nord était de 285 M\$ en travaux MTQ et de 15 M\$ en travaux sur le réseau municipal, pour un total de 300 M\$ (en dollars de 2003). Une variante qui limite le nombre d'échangeurs à deux (aux deux extrémités) a été estimée à 217 M\$ (en dollars de 2003) : elle serait cependant inutilisable pour les autorités locales, compte tenu de l'impact qu'elle aurait sur la circulation locale. De plus, ce montant n'inclut pas les expropriations déjà réalisées et celles à venir en fonction du nouveau tracé. Des délais seraient également requis pour effectuer tous les déplacements des services d'utilités publiques dans l'emprise (Bell, Vidéotron, Gaz Métro, Hydro-Québec, etc.). Le projet devrait également retourner au BAPE.

Les estimations disponibles des coûts des deux options ne sont pas assez différentes pour conclure à un écart assez significatif pour rejeter l'une des deux options.

Il est important de comprendre que ces coûts ne sont pas directement comparables : en effet, les coûts de l'A-30, tracé sud, sont relativement fermes, compte tenu du fait qu'ils proviennent d'un projet dont la majorité des plans et devis sont en stade avancé de production et que certains contrats sont déjà accordés. L'incertitude associée à ces coûts (excluant la partie Jean-Leman, pour laquelle l'avant-projet définitif n'est pas commencé) se situe actuellement autour de 10 %.

En comparaison, les coûts de l'option nord découlent d'un avant-projet préliminaire (c'est le niveau d'avancement qui nous permet d'aller au BAPE) qui n'a pas fait l'objet d'optimisation, dont la fonctionnalité n'est pas assurée et qui n'intègre pas les mesures de compensation ou de mitigation environnementales. L'incertitude associée à ce coût est de l'ordre d'au moins 30 % (coût exprimé en dollars de 2003), qu'il faudrait actualiser en fonction du taux d'inflation spécifique à l'industrie de la construction pour pouvoir le comparer au coût du tracé sud.



Le rôle de l'A-30

Le tracé au sud de Candiac, de Delson et de Saint-Constant est celui qui correspond au rôle principal que le ministère des Transports entend donner à ce nouvel axe, soit de réaliser une véritable autoroute de contournement de Montréal qui sépare le transit régional et national de la circulation locale, assurant ainsi un lien fluide et sécuritaire.

Les attraits de l'autoroute 30 au sud sont la fluidité, la prévisibilité des temps de déplacement, le confort de l'usager relié au très petit nombre de conflits de circulation et la sécurité en raison d'une géométrie plus douce et plus prévisible (plus rurale), ce que le réseau supérieur de Montréal ne peut pas offrir.

La séparation des trafics de transit et de nature locale évitera de nuire au transit lorsque le pont Mercier est très congestionné, et évitera la présence des camions et d'automobiles en transit sur la route 132.

Pour des raisons de fluidité et de sécurité, on ne peut pas ouvrir l'A-30 Ouest en utilisant la 132, si l'A-30 Est n'est pas en service (on ne peut donc pas subir de retards dans la mise en service de la partie Est).

Le processus d'expropriation

Tous les décrets d'expropriation (3) ont été obtenus pour le tronçon sud et le processus juridique d'acquisition doit être achevé en 2008, et ce, pour tous les terrains requis.

Les discussions sont en cours avec Lafarge Ciments et se déroulent bien. Le MTQ a été autorisé à faire les travaux sur la halde et sur les terrains sis au nord de celle-ci. L'autorisation n'est pas un changement des titres des propriétés et ne concerne que la partie ouest de la propriété de Lafarge Ciments. En d'autres mots, Lafarge Ciments collabore avec le MTQ en permettant l'accès à une partie de sa propriété pour ne pas retarder indûment les travaux. Quant à Goodfellow, il y a eu des retards dans les démarches, mais le processus juridique est en cours et permettra l'acquisition des terrains au plus tard en 2008.



Environnement

Le tronçon sud et le tronçon Jean-Leman, qui constituent la partie Est, détiennent un décret pour l'utilisation à des fins autres que l'agriculture (nos 480-2004 et 538-2006 – disponible sur le site Internet www.autoroute30.qc.ca).

Le décret n° 482-2004 pour la partie Est interdit la construction de liens (échangeurs) avec le réseau local afin de diminuer les effets de l'étalement urbain et d'éviter le dézonage, ce qui impliquerait la perte de superficies agricoles.

Le MTQ, conformément à son engagement, a réduit au maximum l'emprise autoroutière requise pour le tracé de la partie Est afin d'empiéter le moins possible sur le territoire agricole. Il s'emploie à rétablir la situation des propriétaires touchés, lorsque c'est possible, en remembrant les propriétés touchées, en donnant accès ou en fournissant de nouvelles superficies de terres cultivables au propriétaire.

L'emprise de l'autoroute 30 utilise 99 hectares de terres agricoles pour le tracé sud et 22 hectares pour le tronçon Jean-Leman.

Kahnawake

Le processus de consultation entre le gouvernement du Québec et le Conseil des Mohawks de Kahnawake est en cours précisément pour le parachèvement de l'A-30 et les deux parties sont confiantes de s'entendre afin de permettre la réalisation de cette infrastructure dans les délais prévus.

Les investissements

Les investissements réalisés à ce jour dans la partie Est sont de l'ordre de 45 M\$. De plus, les travaux ont débuté en octobre 2005, à Candiac, par le pont d'étagement de la bretelle H (futur échangeur 15/30) maintenant terminé au coût de 1,5 M\$. Les travaux de cet échangeur sont aujourd'hui achevés. Par ailleurs, il est faux de mentionner que cet échangeur avait été prévu pour donner accès au réseau régional, il est conçu exclusivement pour l'intersection A-15 et A-30.