



La voie de **L'AVENIR**

Le parachèvement de l'autoroute 30 devient une réalité. La Montérégie en bénéficiera, le Québec aussi, de même que le Canada, tant cette voie, en liant entre elles les principales autoroutes de l'est du pays, jouera un rôle de catalyseur économique de première importance. Entretemps, d'énormes défis attendent ses constructeurs.

LA PRESSE

UN LIEN ESSENTIEL AU RÉSEAU AUTOROUTIER PROVINCIAL

La Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent (CRÉ) juge primordiale le parachèvement de l'autoroute 30 pour le développement régional de l'ensemble de son territoire, composé des MRC Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois-Salaberry, Haut-Saint-Laurent, Jardins-de-Napierville et Roussillon.

D'est en ouest, le parachèvement de l'A-30 comporte son lot d'avantages, tant pour la fluidité de la circulation régionale que pour l'accessibilité de nos entreprises aux marchés américains et ontariens. Il s'agit sans contredit du projet le plus porteur depuis très longtemps dans la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent.

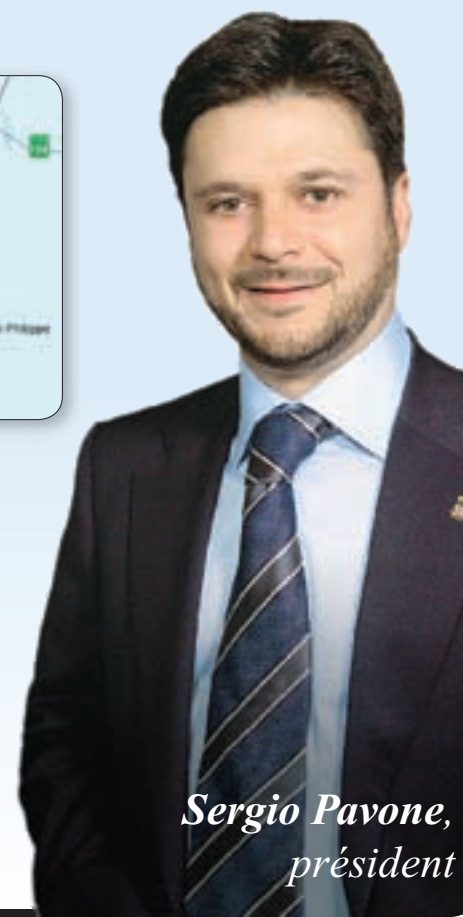
La CRÉ applaudit également l'avancée actuelle des travaux sur le tronçon est, qui, en plus de fournir une route additionnelle entre Sainte-Catherine et Candiac, permettra entre autres de désengorger la route 132. Pour la région toute entière, les échéanciers prévus ne peuvent plus être repoussés.

FINI L'ATTENTE, ENFIN, ON FINIT LA TRENTE!



À propos de la Conférence régionale des élus Vallée-du-Haut-Saint-Laurent

La CRÉ Vallée-du-Haut-Saint-Laurent constitue l'interlocuteur privilégié du gouvernement du Québec en matière de développement régional. Elle a comme mandat principal d'encourager le développement régional, de favoriser la concertation des partenaires régionaux et de donner, le cas échéant, des avis au gouvernement.



Conseil Exécutif de la CRÉ

Michel Kandyba, vice-président

Michel Lavoie, vice-président

Yves Daoust, trésorier

Alain Castagner, secrétaire

Marie-Louise Kerneis, administratrice

Michel Charbonneau, administrateur

Sergio Pavone,
président



Comité d'action régional
pour l'autoroute 30

Enfin!

Un gigantesque chantier rythmera pendant quatre ans la vie quotidienne en Montérégie Ouest avec le parachèvement de l'autoroute 30 et la construction de deux immenses ponts qui franchiront audacieusement la Voie maritime ainsi que le fleuve Saint-Laurent.

Des décennies après l'inauguration de son premier tronçon, l'A-30 reliera directement Sorel à Vaudreuil-Dorion, tout en permettant au trafic de transit de contourner le cœur congestionné de la région métropolitaine. De plus, cette voie rapide jouera un rôle majeur dans le développement économique de la Montérégie, ainsi que du Québec.

Cet énorme investissement de plus de 1,3 milliard\$ pose des défis technologiques de premier ordre en fonction des obstacles à franchir, des normes contemporaines à observer, du respect de l'environnement et du rôle dévolu à cette voie de circulation pour la sécurité publique. De 30 000 à 45 000 véhicules l'emprunteront quotidiennement, selon les dernières estimations. L'utilisation de la formule du PPP (Partenariat public-privé) pour sa partie Ouest, devrait en faire l'une des autoroutes les plus performantes du Québec.

Le travail est bien amorcé, plus de 130 millions\$ ont été investis à ce jour dans les tâches préparatoires pour l'ensemble du projet, ainsi que dans la construction de la partie Est en mode conventionnel par le ministère des Transports du Québec. La partie Ouest fait également l'objet de travaux préparatoires qui vont permettre de faciliter l'accès au grand chantier. Pour la partie Ouest, trois consortiums travaillent présentement à peaufiner leurs propositions respectives qu'ils déposeront le 26 mars 2008 pour l'aspect technique et le 7 mai 2008 pour l'aspect financier. C'est au mois de juin 2008 que sera dévoilé le nom du consortium retenu. Les travaux devraient s'échelonner sur quatre ans.

Actuellement (voir la carte en pages 8 et 9), l'autoroute 30 commence à Sorel, arrête à Candiac, reprend à Saint-Constant et se termine à Châteauguay. Finalement, elle reprend de nouveau à Saint-Timothée pour finir à Valleyfield, mais ce tronçon amélioré deviendra l'autoroute 530. Quarante ans d'histoire expliquent ce parcours hachuré. Pour contrer l'étalement urbain, les nouvelles parties de l'autoroute 30 ne seront pas reliées directement au réseau local, seulement aux grandes voies de circulation.

De nombreuses consultations de toutes sortes ont été faites pour mener à terme cette vaste entreprise. Le ministère des Transports du Québec a veillé à tenir informé tous ses partenaires dans ce projet ambitieux et d'une importance incalculable pour l'avenir de toute une région et aussi du Québec.

Partie Est

La partie Est, réalisée en mode conventionnel à un coût estimé de 305 millions\$, part de Candiac et se rend à Saint-Constant sur une distance de 13 km. Les travaux devraient être terminés en 2010. À ce jour, 50% des dossiers d'expropriation ont été réglés. Le tout nouvel échangeur faisant le lien entre la 15 et la 30 à la hauteur de Candiac-Delson est quant à lui pratiquement terminé.

Partie Ouest

La partie Ouest avec ses quatre ponts, un tunnel, un échangeur complexe (20, 30, 540) et de nombreux viaducs coûtera plus de 1 milliard\$. Le gouvernement du Canada s'est engagé à contribuer financièrement à ce projet de construction car il fait partie de ses priorités en matière d'infrastructure d'intérêt national.

De Châteauguay à la jonction de l'autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion, la distance s'établit à 35 km. Le tronçon de la A-530, reliant la A-30 à Valleyfield, fait pour sa part 7 km. Le gouvernement est déjà propriétaire de 98% de la superficie nécessaire.

Le pont de 3 km au-dessus du canal de Beauharnois et de la Voie maritime du Saint-Laurent représente l'ouvrage le plus spectaculaire avec sa travée centrale à 38,5 mètres au-dessus de l'eau (126 pieds). Il constitue un défi de construction à cause de multiples contraintes. Le pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent constitue pour sa part un ouvrage plus classique de 2,5 km à quelques mètres au-dessus de l'eau seulement puisqu'il n'y a pas de navigation importante dans ce secteur. Sur la rive nord, un court tunnel permettra de passer sous le canal de Soulanges. Un échangeur complexe, au coût estimé à lui seul à plus de 100 millions\$, liera finalement l'A-30 à l'A-20, ainsi qu'à la 540.

Un investissement
de 1,3 milliard\$

Le pont au-dessus du canal de Beauharnois et de la Voie maritime du Saint-Laurent constituera la partie la plus spectaculaire de l'autoroute 30.



Des avantages indéniables

Le parachèvement de l'autoroute 30 comprend de nombreux avantages de nature économique, mais aussi des avantages de nature environnementale et de sécurité publique. Ce nouvel actif ne profitera pas seulement à la Montérégie, mais aussi à l'ensemble du Québec.

L'A-30 complétée engendrera une plus grande fluidité de la circulation en permettant à tout le trafic de transit de contourner la région métropolitaine et de ne pas encombrer les axes routiers locaux, particulièrement la 132. « Une meilleure fluidité, selon nos calculs, réduira les gaz à effets de serre de 1,6%, indique Paul-André Fournier, directeur du Bureau de projet de l'autoroute 30, sans compter les autres polluants. » Juste en économie de temps et de carburant pour les usagers, on parle d'une économie annuelle de l'ordre de 200 millions\$!

Pour le Québec, la Montérégie Ouest occupe une position stratégique pour les échanges entre les États-Unis, l'Ontario et les Maritimes. Quelque 6000 camions, empruntant tous les jours le pont Champlain ou l'autoroute métropolitaine et contribuant à leur congestion, pourront choisir d'utiliser l'A-30.

Une étude gouvernementale montre qu'en 1996, le tiers des emplois de la région métropolitaine de Montréal se trouvait à moins de 2 km d'un carrefour autoroutier. Le développement économique constaté à Laval et dans les Basses Laurentides, des régions bien pourvues en voies rapides, en est un exemple frappant, de même que l'activité engendrée dans le voisinage de la por-

tion actuelle de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 20. Le Quartier 10-30, à l'intersection de deux autoroutes à Bros-sard, en est la plus récente démonstration.

En Montérégie Ouest, l'absence d'un lien autoroutier efficace a pu contribuer à limiter l'expansion des entreprises locales et le renouvellement des entreprises manufacturières traditionnelles. Selon le ministre québécois Jean-Marc Fournier, député de Châteauguay, d'anciens pôles économiques comme Beauhar-nois et Valleyfield pourraient retrouver une nouvelle vigueur avec l'A-30 à proximité, tout comme la MRC de Roussillon avec la ville de Châteauguay en tête. Il a même été calculé que sur une période de 30 ans, la nouvelle voie de contournement pourrait générer des investissements de l'ordre de 8 milliards\$ dans les parcs industriels actuels à raison de 450 nouveaux emplois par année, en se basant sur les taux d'utilisation des parcs indus-triels de l'est de la Montérégie, mieux desservis par le réseau autoroutier. Seulement pour l'industrie du camionnage, le secteur peut devenir une pla-que tournante avec plusieurs centres de transbordement.

Paul-André Fournier, directeur
Bureau de projet
de l'autoroute 30



UNE PRIORITÉ GOUVERNEMENTALE

« Le réseau routier constitue la colonne vertébrale d'une région. Pour moi, le parachèvement de l'autoroute 30 représente une priorité gouvernementale. Cela fait long-temps qu'on en parle et je suis très fière d'être associée à la réalisation de cette voie stratégique qui deviendra la voie de contournement sud de la région montréalaise. Ce projet de 1,3 milliard\$ intègre les autoroutes 10, 15, 20 et 40; il permet d'assurer la fluidité et la sécurité de la circulation en séparant le transit local et régional du transit national et international.

En complétant la partie Ouest en partenariat public-privé, cela nous permet de financer rapidement la réalisation de l'infrastructure. De plus, les risques de dépassement des coûts et de non respect de l'échéancier deviennent la res-ponsabilité du partenaire privé.

Le Bureau de projet de l'autoroute 30 constitue pour sa part une nouveauté. Cette nouvelle manière de faire permet de développer une belle expertise avec une mé-thode plus complète, plus rigoureuse et une équipe publi-que-privée totalement dédiée à ce projet très complexe. Il s'agit d'une expérience concluante qui pourra servir à d'autres projets.

La nouvelle voie de contournement signifie aussi un gain appréciable en ce qui concer-ne la sécurité publique. Pour leur part, les communautés lo-cales jouiront d'une plus gran-de tranquillité avec un réseau moins congestionné. »

Julie Boulet
Ministre des Transports



CHANTIERS CANADA: PLUS FORT, SÉCURITAIRE ET MEILLEUR

« Je suis fier que mon gouvernement soit partenaire du gou-vernement du Québec pour le parachèvement de la partie Ouest de l'autoroute 30. Ce projet constitue une priorité pour le gouvernement du Canada. Il s'inscrit parfaitement dans notre programme d'infrastructure, Chantiers Canada, qui vise à rendre notre économie plus concurrentielle. Cette voie de contournement donnera un meilleur accès aux marchés ontarien, américain et des Maritimes, tout en contribuant au développement économique régional de la Montérégie. Ce projet contribuera également à diminuer la gestion routière au bénéfice des riverains.

Depuis l'élection du gouvernement de Stephen Harper en janvier 2006, le gouvernement du Canada, dans l'esprit du fédéralisme d'ouverture, a livré de vrais résultats pour le Québec.

Lawrence Cannon
ministre des Transports,
de l'Infrastructure
et des Collectivités



CHANTIERS CANADA

Plus fort, sécuritaire et meilleur

AUTOROUTE 30: DU RÊVE À LA RÉALITÉ!

Chantiers Canada est le plan d'infrastructure historique et sans précédent de 33 milliards de dollars du gouvernement du Canada.

Dans le cadre de Chantiers Canada, le gouvernement du Canada travaille en partenariat avec d'autres ordres de gouvernement et le secteur privé afin de mettre en place une infrastructure moderne qui permettra d'offrir aux Canadiens :

- une économie plus forte
- un environnement plus sain
- des collectivités plus prospères

Chantiers Canada donne des résultats positifs pour le Québec par l'entremise de projets comme le parachèvement de l'autoroute 30.

Le Canada est fier d'être un partenaire financier dans la réalisation du projet de l'autoroute 30. Ensemble, nous pouvons rendre nos routes plus sécuritaires.



POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS
SUR CHANTIERS CANADA, VISITEZ LE

www.chantierscanada.gc.ca
ou composez le

1 800 0-Canada (1-800-622-6232)



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Canada

À l'épreuve des tremblements de terre

Sur le plan de la sécurité publique, l'autoroute 30 jouera un rôle crucial comme voie d'évacuation en cas de séisme notamment. Les quatre ponts de la nouvelle partie seront construits pour résister à un tremblement de terre majeur, selon les plus récentes normes canadiennes à ce sujet.

«Un pont comme celui traversant la Voie maritime et le canal de Beauharnois ne reposera pas sur le roc, explique Pierre Seutin, chargé de projet au Bureau de projet de l'autoroute 30, mais sera plutôt ancré profondément dans ce roc» conformément aux normes les plus exigeantes. En conséquence, ces ponts pourront résister à des séismes de grande magnitude, ce qui leur permettrait alors de servir d'accès pour des secours externes ou à l'évacuation des populations sinistrées, le cas échéant. De plus, les ponts seront construits pour une durée de vie utile d'au moins 100 ans, selon les exigences du ministère des Transports.

Comme voie de contournement efficace de la région métropolitaine, l'A-30 permettra le transport des matières dangereuses. C'est ce qui explique le choix d'un pont, et non d'un tunnel, pour traverser la Voie maritime. Les usagers de la 132 à la hauteur de l'actuel tunnel de Melocheville, à Beauharnois, savent tous les inconvénients que cause le passage d'un camion de matières dangereuses; la circula-

tion est complètement arrêtée dans les deux directions le temps du passage du véhicule en cause, une procédure sécuritaire, mais laborieuse.

Par contre, il y aura un tunnel pour la traversée du canal de Soulanges. Sa courte longueur (environ 60 mètres) et des approches en tranchée ouverte autorisent le passage de matières dangereuses, sans restriction.

UNE VÉRITABLE COLONNE VERTÉBRALE

«L'autoroute 30 n'est pas qu'une réponse régionale à notre déficit en infrastructures routières, elle est aussi une réponse pour l'ensemble du Québec en raccordant les autoroutes 10, 15 et 20. À l'ère du «Just in time», les entrepôts roulent sur les routes dans les camions. Les gens de Montréal ont compris que pour brasser encore plus d'affaires, leur ville devait être décongestionnée. Et la Montérégie pourra prendre un nouvel envol économique, elle sera à moyen terme la région qui se développera le plus à cause de cette véritable colonne vertébrale. D'anciens centres industriels comme Beauharnois et Valleyfield pourraient rejaillir grâce à la proximité de l'autoroute et connaître une nouvelle ère de développement économique.

Le péage unique, appliqué au seul passage du pont enjambant le fleuve Saint-Laurent, maximisera l'achalandage sur

la nouvelle infrastructure. Il touchera principalement le trafic de transit et non la circulation régionale. Cela permettra principalement aux citoyens de la Montérégie d'utiliser gratuitement l'autoroute entre Châteauguay et Valleyfield. Pour sa part, le gouvernement du Québec aura toujours son mot à dire quant au montant du péage.»

Jean-Marc Fournier
Député de Châteauguay
Leader parlementaire
du gouvernement
Ministre du Revenu et ministre
responsable
de la Réforme parlementaire
Ministre responsable
de la Montérégie



Un seul péage !

De quatre prévus à l'origine, il n'y aura qu'un seul péage pour la partie Ouest de l'A-30. Il sera situé au passage sur le pont du fleuve Saint-Laurent. Pour sa part, la partie Est sera exemptée de toute perception. Cette décision découle d'une recherche d'équilibre entre une utilisation maximale de l'A-30 comme voie de contournement et un objectif de financement de type usager-payeur. Le péage concernera seulement les usagers qui auront à traverser le fleuve, notamment le trafic en transit. Le trafic régional de la Rive-Sud se fera sans frais entre Châteauguay et Valleyfield. Il y aura toujours un itinéraire alternatif gratuit.

La perception se fera selon un mode «mixte». Les usagers, surtout ceux qui franchissent le pont sur une base régulière, auront avantage à avoir un compte client chez le partenaire (le consortium responsable de l'autoroute) et équiper leur véhicule d'une balise électronique leur permettant de passer sans délai au point de perception. Le montant du péage sera débité automatiquement de leur compte client.

Les autres usagers, surtout occasionnels, devront payer par carte bancaire. Le paiement se fera sur place dans des voies de péage équipées d'appareils conçus spécialement pour ce genre de transaction, minimisant ainsi le temps d'attente.

Pour le coût du passage, des discussions devront avoir lieu entre le gouvernement du Québec et le partenaire privé. Le ministère des Transports s'inspirera des pratiques ayant cours ailleurs dans le monde, afin de maintenir un équilibre entre les revenus et l'achalandage de l'infrastructure.

UNE PORTE D'ENTRÉE STRATÉGIQUE

«Avec l'autoroute 30 complétée, la MRC de Roussillon ne sera plus jamais la même, elle ne sera plus considérée comme la fin de la route. Elle sera désormais un carrefour majeur et une porte d'entrée stratégique des Amériques pour le Québec et la région métropolitaine, compte tenu du libre-échange. Dans le cadre de ces travaux, la MRC a un rôle important à jouer avec le gouvernement du Québec. Nous travaillons tant au niveau technique qu'au niveau de la vision du réseau routier, et nous avons aussi dû adapter notre schéma d'aménagement et de développement. Par exemple, au plan régional, nous sommes très heureux que le MTQ ait donné suite à nos discussions afin de favoriser la gratuité des transports en Montérégie. Aucun péage n'est

donc prévu dans le territoire de la MRC. La nouvelle autoroute engagera aussi la transformation de la route 132 en véritable boulevard urbain, que nous voulons très sécuritaire et convivial. Ainsi, avec la 30 complétée et une nouvelle 132, nous allons améliorer la qualité de vie de nos citoyens tout en développant de nouveaux et stimulants projets d'investissements.»

Jocelyne Bates
Préfète de la MRC



Centre de santé et de services sociaux du Suroît

LA 30

NOUS RAPPROCHE

Pour la Vie

Un accès rapide à des soins hospitaliers de qualité à Salaberry-de-Valleyfield

FINI L'ATTENTE, ENFIN ON FINIT LA 30!



La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) est heureuse de constater l'avancement des travaux du prolongement de l'autoroute 30 et continue d'appuyer toute démarche visant une réalisation rapide de cette infrastructure essentielle au développement économique de la grande région de Montréal. Des étapes significatives ont déjà été franchies depuis 1999, date à laquelle la CCIRS en a fait un enjeu majeur, et nous permettent aujourd'hui d'être confiant pour l'avenir.

La CCIRS, porte parole incontournable du milieu économique de la Rive-Sud de Montréal, représente plus de 1 800 gens d'affaires des villes de Brossard, Boucherville, Calixa-Lavallée, Longueuil, Saint-Amable, Sainte-Julie, Saint-Lambert et Verchères. Leader proactif, elle s'implique activement dans de nombreux dossiers prioritaires pour l'essor économique de la région : le prolongement de l'autoroute 30, la fluidité du transport sur le territoire, le système léger sur rail (SLR) dans l'axe du pont Champlain, le développement de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert-Longueuil (DASH-L) et la pénurie de main-d'oeuvre.

www.ccirs.qc.ca

Michel Labbé, président

LES PRINCIPAUX DÉFIS DU PARACHÈVEMENT DE L'A-30

L'ÉCHANGEUR 20-30-540

LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DES AUTOROUTES 20 ET 540 REPRÉSENTE SANS AUCUN DOUTE L'UN DES DÉFIS MAJEURS DU PARACHÈVEMENT. IL SERA COMPLÈTEMENT REVU AFIN D'Y INTÉGRER L'AUTOROUTE 30 ET DE PERMETTRE LES MOUVEMENTS DE CIRCULATION DANS TOUTES LES DIRECTIONS.

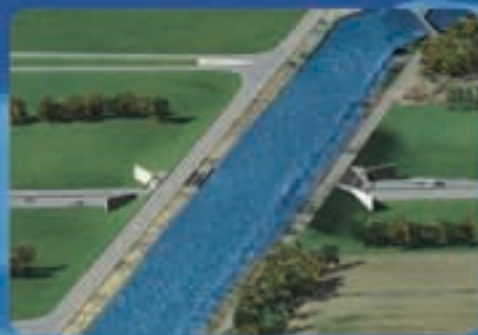
LA GÉOMÉTRIE FINALE DE L'ÉCHANGEUR, COMME CELLE DE TOUTS LES OUVRAGES DE LA PARTIE OUEST, SERA DÉTERMINÉE PAR LE PARTENAIRE PRIVÉ.



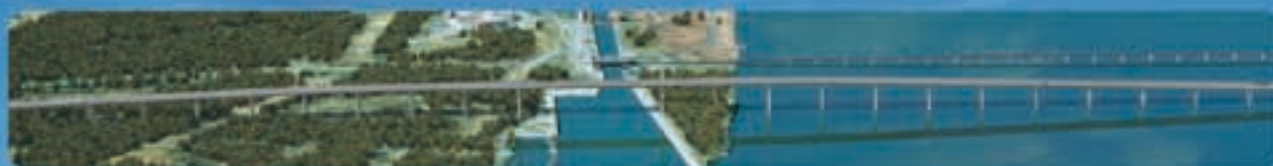
LE CANAL DE SOULANGES : UN TUNNEL COURT

LE CONCEPT RETENU EST UN GRAND DÉFI D'INGÉNIERIE ET UNE PREMIÈRE EN AMÉRIQUE DU NORD : D'UNE PART, UN PASSAGE EN TRANCÉE COUVERTE AVEC UN TUNNEL COURT D'ENVIRON 60 M DE LONG POUR FAIRE PASSER L'AUTOROUTE 30 SOUS LE CANAL DE SOULANGES, PRÉSERVANT AINSI LE CARACTÈRE HISTORIQUE DE CET OUVRAGE ET, D'AUTRE PART, UN VIADUC DE 12 M DE LARGE POUR LA ROUTE 338.

EN GÉNÉRAL, LE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES EST INTERDIT DANS LES TUNNELS. MAIS LE CONCEPT DE TRANCÉE COUVERTE ET LA COURTE DISTANCE À PARCOURIR ASSURERONT UN PASSAGE SÉCURITAIRE DES VÉHICULES. AINSI, L'AUTOROUTE 30 POURRA JOUER PLEINEMENT SON RÔLE DE VOIE DE CONTOURNEMENT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE.



LES PONTS



LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 NÉCESSITERA LA CONSTRUCTION DE PLUSIEURS STRUCTURES, NOTAMMENT POUR MAINTENIR LES LIENS ROUTIERS EXISTANTS ET POUR RÉAMÉNER QUELQUES ÉCHANGEURS.

LA PARTIE OUEST COMPTE DEUX OUVRAGES MAJEURS, RÉPONDANT AUX NORMES SISMQUES LES PLUS SÈVÈRES :

- UN PONT TRAVERSANT LE CANAL DE BEAUBARNOIS (MAQUETTE CI-DESSUS) — PRÈS DE 2,5 KM ET PLUS DE 38 M DE DÉGAGEMENT;
- UN PONT ENJAMBANT LE FLEUVE SAINT-LAURENT — PRÈS DE 2 KM.

CES DEUX PONTS REPRÉSENTENT PLUS DE 40 % DES COÛTS DES TRAVAUX DE LA PARTIE OUEST ET FONT L'OBJET DE PLUSIEURS ENTENTES SUR CERTAINS CRITÈRES COMME LE DÉGAGEMENT OU LES PÉRIODES DE RÉALISATION. CES CRITÈRES DOIVENT ÊTRE NÉGOCIÉS AVEC LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET AVEC LA CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.

L'ÉCHANGEUR 30-138

UN ÉCHANGEUR AMÉNAGÉ À CHATEAUGUAY PERMETTRA DE FAIRE LE LIEN AVEC LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT, SOIT LES RUES SAINT-JEAN-BAPTISTE (ROUTE 138) ET SAINT-JOSEPH.

DES VOIES DE DESSERTE LOCALES SERONT ÉGALEMENT CONSTRUITES AFIN DE MAINTENIR DES LIENS RAPIDES ET EFFICACES, NOTAMMENT VERS LE CENTRE HOSPITALIER ANNA-LABERGE.



L'ÉCHANGEUR 15-30

EN COURS DE CONSTRUCTION DEPUIS OCTOBRE 2005, CET ÉCHANGEUR A DÉJÀ PRIS FORME DURANT L'ANNÉE 2007.

AFIN D'ÉVITER L'ÉTALEMENT URBAIN AU DÉTRIMENT DU TERRITOIRE AGRICOLE, AUCUN AUTRE ÉCHANGEUR DONNANT ACCÈS AU RÉSEAU LOCAL OU RÉGIONAL NE SERA CONSTRUIT. NÉANMOINS, TOUTS LES LIENS ROUTIERS EXISTANTS SERONT MAINTENUS GRÂCE À DES PONTS D'ÉTAGEMENT.



Une structure de fonctionnement unique

Pour planifier et superviser le parachèvement de l'autoroute 30, le ministère des Transports du Québec a mis sur pied une structure de fonctionnement unique au sein de la fonction publique québécoise : le Bureau de projet de l'autoroute 30.

Ce qui distingue le Bureau, c'est qu'il intègre du personnel du secteur privé au sein du personnel du ministère pour la durée du projet. « Des fonctionnaires et des gens du privé travaillent ensemble dans les mêmes bureaux et partagent la même plate-forme informatique, il s'agit vraiment d'une équipe intégrée, explique Paul-André Fournier, directeur du Bureau. Cette manière de faire, inspirée du bureau de projet du Big Dig de Boston, nous permet d'obtenir l'expertise et l'expérience recherchées pour un mandat limité dans le temps. »

...Du personnel du secteur privé au sein du personnel du ministère...

Ce mode de fonctionnement comble ponctuellement les besoins en personnel du ministère. Il facilite en plus une planification plus rigoureuse du projet, assorti d'un meilleur contrôle des coûts. Les méthodes de gestion utilisées par le Bureau de projet de l'Autoroute 30 s'apparentent à celles préconisées par le Project Management Institute, la référence en gestion de projet en Amérique du Nord. Le Bureau de projet de l'autoroute 30 est situé boulevard René-Lévesque Est, à Montréal.

Une section de l'autoroute, en terrain profondément argileux et imbibé d'eau, a nécessité l'installation de pieux enfoncés jusqu'au roc.

DE GRANDS CHANGEMENTS ATTENDUS

« Nous nous attendons à de grands changements avec l'arrivée de la nouvelle autoroute, notamment aux plans industriel et commercial. Pendant trop longtemps, notre région a été laissée pour compte, il était urgent d'avoir des artères principales modernes pour que circule le sang de notre vie économique. Un important promoteur n'attend que la réalisation de l'autoroute 30 pour implanter un vaste centre commercial. Avec une voie qui mène directement aux Maritimes, aux États-Unis et en Ontario, nous avons l'occasion d'accueillir des usines conçues pour un approvisionnement et une livraison efficace. L'autoroute va aussi renforcer notre rôle comme pôle de services, notamment avec le Centre hospitalier Anna-Laberge qui aura son propre accès à la nouvelle voie. La fluidité de la circulation nous permettra de respirer un peu mieux. »

Sergio Pavone
Maire de Châteauguay



POUR ÊTRE PERFORMANT

« Comme le premier ministre Jean Charest nous l'a toujours dit, pour réussir une société doit se doter d'infrastructures et de moyens de communication performants. L'autoroute 30, que nous attendons depuis si longtemps, est une réponse à la problématique de congestion que nous connaissons. Ce sont des milliers de camions qui emprunteront cette voie de contournement, libérant d'autant Montréal de camions en transit. Le camionnage au Québec signifie 100 000 emplois, dont 40 000 emplois directs. Une circulation fluide devient un élément essentiel dans une économie axée de plus en plus sur le « juste à temps » où les inventaires, notamment dans le secteur manufacturier, sont gérés par les transports. Je souhaite de tout cœur que les travaux de la A-30 soient réalisés sans délais. »

Marc Cadieux
Président
Association du camionnage
du Québec



UNE FLUIDITÉ ESSENTIELLE

« Nous réclamons cette autoroute depuis des décennies. Pour ma part, comme nouvelle pdg de la Fédération en 2003, j'ai été sensibilisée au problème par un important commerçant de la région de Gatineau qui soulignait que ça n'avait aucun sens de s'approvisionner en traversant les méandres de la métropole. Pour lui, plus tôt l'autoroute 30 serait terminée, mieux ce serait pour les affaires. Cette anecdote m'a impressionnée, car elle souligne l'importance cruciale de ce lien routier pour la vitalité économique du Québec. La fluidité routière est essentielle pour nos échanges avec le marché américain, notamment. »

« Il est important de contourner Montréal pour libérer la ville de ses transports et du trafic inutiles. Cette autoroute sera un stimulant aux activités économiques, je n'ai aucune crainte pour l'économie montréalaise, tout au contraire ! Cette nouvelle voie améliorera la compétitivité du Québec par rapport à l'Est de l'Amérique du Nord. »

« Qu'il y ait un péage ne nous dérange pas dans la mesure où nous améliorons notre situation économique et que le tout fait une grande différence quant à notre capacité à faire des affaires de façon efficace et lucrative. »

Françoise Bertrand
Présidente-directrice générale
Fédération des chambres de
commerce du Québec



NOUS SERONS PRÊTS !

« Devant les travaux qui s'effectuent sur le terrain depuis plusieurs mois, on peut affirmer que le chantier de prolongement de l'autoroute 30 est bel et bien amorcé et désormais devenu réalité ! Voilà qui n'est pas trop tôt, en réponse aux décennies d'attente et de représentations effectuées par les élus et gens d'affaires de la région, de même que par le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, présidé par M. Jean-Noël Côté ! Voilà pourquoi la MRC s'est engagée, avec ses partenaires de développement, dans une démarche de planification et de diversification de son assise économique, de sorte à créer les conditions propices et être fin prête à l'arrivée prochaine de l'autoroute 30. Non seulement l'aboutissement de cette autoroute assurera aux entreprises de chez nous l'accessibilité dont elles ont besoin à une infrastructure performante et moderne de transport qui les reliera adéquatement aux grands marchés, mais cette voie rapide leur permettra du même élan d'atteindre le plein potentiel de leur compétitivité. J'irai même plus loin. Dans ce contexte, la 30 est essentielle au développement de la Montérégie, du grand Montréal et de l'ensemble du Québec. »

Yves Daoust
Préfet de la MRC de
Beauharnois-Salaberry
Maire de
Saint-Louis-de-Gonzague



La Table des préfets et élus de la Couronne Sud s'est donnée le mandat de mobiliser le monde municipal de la grande région métropolitaine de Montréal pour qu'on en finisse, une fois pour toute, avec la 30. Notre message est clair : les tergiversations sont inutiles, allons de l'avant dans ce dossier crucial pour l'avenir de notre région.

Depuis 1966, aucune infrastructure majeure n'a été construite sur la Couronne Sud de Montréal. Il est grand temps d'enfin modifier d'Est en Ouest notre réseau autoroutier. Tant pour Montréal que pour notre région, la construction d'une véritable voie rapide de contournement de la métropole permettra de désengorger les ponts, d'assurer un allègement des temps de déplacements de nos concitoyens et, par la même occasion, de permettre un accès fluide pour nos entreprises aux marchés nord-américains.

- Pour une infrastructure routière de qualité qui assurera la croissance de nos communautés
- Pour un investissement direct permettant l'accélération du développement de nos industries
- Pour un réseau routier plus performant, plus fluide
- Pour que nous puissions avancer

FINI L'ATTENTE, ENFIN ON FINIT LA 30 !





A-30, un partenariat public-privé

Le parachèvement de l'autoroute 30 se réalisera en partenariat public-privé, une façon de faire relativement nouvelle au Québec, mais appelée à être utilisée de plus en plus fréquemment dans les projets d'importance où elle est justifiée. À travers le monde, ce mode est très courant.

L'Agence des partenariats public-privé du Québec, créée en 2005, participe à l'élaboration de tous les projets en PPP du gouvernement. Dès que celui-ci statue sur la priorité d'un projet d'infrastructure (au moins d'une valeur de 40 millions \$) qui semble potentiellement réalisable en PPP, l'Agence s'attelle à la tâche.



Un PPP est beaucoup plus qu'une simple construction, c'est une «conception, construction, financement, exploitation, entretien et réhabilitation» sur une période de 30 à 35 ans. « Nous montons en premier lieu un dossier d'affaires, explique le président de l'Agence, Pierre Lefebvre, un dossier très élaboré, très documenté qui fait la comparaison entre le mode conventionnel et le mode PPP. Nous sommes des experts

Pierre Lefebvre, président Agence des partenariats public-privé du Québec

du processus, des experts financiers. Nous ne sommes surtout pas une machine à approuver des PPP. À deux occasions, nous avons émis un avis défavorable. »

Outre l'A-30, l'Agence participe à l'élaboration des projets des deux hôpitaux universitaires à Montréal, de la salle de l'Orchestre symphonique de Montréal, des haltes routières et d'un centre hospitalier de longue durée en Montérégie. Elle vient de terminer son mandat dans le projet de prolongement de l'autoroute 25, le contrat ayant été signé entre le gouvernement et le partenaire privé choisi.

Il est intéressant de savoir qu'une fois ce partenaire choisi, l'Agence confie à une firme comptable indépendante le calcul de la valeur ajoutée du PPP en comparaison du mode conventionnel. Ainsi, dans le cas de l'autoroute 25, le premier PPP à avoir fait tout le processus, la firme PricewaterhouseCoopers a déterminé que le gouvernement épargnera 226 millions \$ pendant les 35 ans du partenariat. Dans le rapport de l'analyse de la valeur ajoutée, rédigé par l'Agence conjointement avec le ministère des Transports, on y souligne: « ces économies importantes proviennent, notamment, d'une réalisation plus rapide, de méthodes de travail plus efficaces et d'une meilleure gestion des risques ».

De meilleures routes

« Un PPP, dit M. Lefebvre, permet de s'assurer de la durabilité d'un actif et aussi de savoir combien il va coûter à construire et à opérer sur une longue période. » Le partenaire a donc intérêt à réaliser une construction de qualité afin de diminuer ses coûts d'entretien. À la fin du contrat, il a l'obligation de remettre au gouvernement cet actif dans un bon état. De son côté, le gouvernement paie annuellement la somme indiquée au contrat.

Les autoroutes en PPP sont assurées d'être entretenues régulièrement afin de respecter les normes exigées par le MTQ. Le partenaire a l'obligation d'y voir, sinon il encourt de dures pénalités financières prévues au contrat.

D'ailleurs, tout est prévu au contrat. Pour ce faire, le gouvernement doit déterminer précisément ce qu'il veut, car tout doit être soigneusement préparé avant l'appel des propositions. La Grande-Bretagne a réalisé quelque 600 PPP à ce jour. « En mode conventionnel, signale M. Lefebvre, à peine 30 % des projets respectent leur budget; en PPP, c'est de 70 à 80 % ».

« En mode conventionnel, ajoute-t-il, tout est centré sur l'inauguration de la nouvelle infrastructure sans vraiment que l'on se préoccupe de son entretien pour les 30 prochaines années. Or, cet entretien représente approximativement le tiers du coût d'ensemble d'un projet. »

TROIS SOUMISSIONNAIRES

Trois consortiums se sont qualifiés pour élaborer chacun leur soumission pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de la partie Ouest de l'autoroute 30. Chaque groupe mettra tout son génie en œuvre pour trouver la meilleure solution aux multiples exigences déterminées précisément par le ministère des Transports du Québec.

Le 26 mars 2008, les consortiums présenteront le volet technique de leurs propositions respectives, suivies le 7 mai 2008 du volet financier. Le nom du consortium choisi sera annoncé au mois de juin 2008 et l'Entente de partenariat devrait être signée en septembre.

Infras-Québec A-30

- composé de :
- Macquarie Bank
 - Construction Kiewit
 - Parsons Overseas Company of Canada
 - Genivar
 - Miller Paving

Nouvelle Autoroute 30

- composé de :
- Acciona S.A.
 - Iridium Concesiones de Infraestructuras S.A.
 - Groupe Axor
 - Acciona Infraestructuras S.A.
 - Dragados S.A.
 - SICE
 - Arup Canada

SNC-Lavalin

- composé de :
- SNC-Lavalin
 - Pomerleau
 - EBC
 - Rizzani de Eccher
 - Buckland & Taylor
 - Tecsub
 - Dexia
 - Mainroad

ROUSSILLON PREND LA ROUTE DU DÉVELOPPEMENT !

La MRC de Roussillon sera enfin désenclavée et la porte au développement sera maintenant grande ouverte grâce au parachèvement de l'autoroute 30, dans le respect de nos règles de protection environnementale. Nos zones et parcs industriels existants bénéficieront désormais d'un axe routier majeur permettant aux entreprises et industries de faciliter leurs échanges avec l'ensemble métropolitain tout autant qu'avec la couronne sud. Quant aux zones blanches, elles s'épanouiront davantage dans ce contexte dynamique d'ouverture et d'opportunités.

La construction de l'autoroute 30 signifie également la revitalisation de la route 132, entre Candiac et Ste-Catherine, qui sera transformée en véritable boulevard urbain.



Le nouveau développement de cette artère commerciale sera, elle aussi, tout au bénéfice des gens de Roussillon.

La qualité de vie des résidants sera grandement améliorée. Le camionnage de transit ne se fera plus dans les zones habitées, la circulation sera nettement plus fluide et la sécurité du transport sera renforcée.

Après plus de trente ans de débats, des jugements positifs en cours supérieure et en cours d'appel, un rapport complet du BAPE, des dizaines de millions de dollars en investissement et un travail acharné des leaders de la région,

FINI L'ATTENTE, ENFIN, ON FINIT LA



Vue aérienne - Échangeur 15/30 en construction

La MRC de Roussillon, l'avenir en action!

- Augmentation de 14% de sa population depuis 10 ans, ce qui en fait , avec 150 000 h., la plus importante MRC du Québec;
- Augmentation de plus de 35% du nombre d'emplois depuis 1996, avoisinant maintenant les 40 000;
- Multiplication par deux de sa richesse foncière uniformisée au cours de la dernière décennie.



De multiples mesures pour protéger l'environnement

Tous les travaux de parachèvement de l'autoroute 30 se font dans un cadre très respectueux de l'environnement. De multiples mesures sont prises pour limiter l'impact des chantiers sur les terres agricoles, ainsi que sur la flore et la faune environnante.

Déjà, on sait que la fluidité de la circulation et la moindre consommation de carburant engendrées par la nouvelle voie de contournement diminueront les gaz à effet de serre de 1,6 %. Pendant la construction, les différents chantiers seront aussi assujettis aux normes en ce qui a trait à la poussière et au bruit.

Dans le tracé retenu par le BAPE pour la partie Est, le ministère des Transports a veillé à empiéter le moins possible sur les terres agricoles. Il a aussi pris soin que le tracé passe à la limite des zones blanche et verte, évitant autant que possible d'isoler des terres agricoles de l'ensemble zoné vert. De plus, le tracé tient compte de l'axe des terres agricoles, évitant ainsi la création de pointes de tarte, des superficies plus difficiles à exploiter par les agriculteurs. Dans certains cas, le ministère a dédommagé les expropriés agricoles avec des parcelles de terres achetées de propriétaires non-exploitants ou mises en vente sur le marché.

Par ailleurs, le parachèvement tient aussi en échec le phénomène de l'étalement urbain en limitant les échangeurs aux grandes voies de circulation seulement, limitant ainsi la pression de dézonage.

Flore et faune

En flore et en faune, des inventaires poussés ont été réalisés, notamment en ce qui concerne les espèces menacées ou vulnérables. Des talles d'ail des bois, par exemple, ont été démenagées hors emprise, afin d'en assurer la survie. Même chose pour la sanguinaire du Canada, une herbacée vivace au latex rouge sang. Si des spécimens de flore ne pouvaient être transplantés à cause de leurs grandes dimensions, de nouvelles plantations étaient faites dans des environnements similaires.

Les habitats de la rainette faux-grillon, la plus petite grenouille du Québec, sa taille variant de 2,1 à 3,7 cm, ont été protégés avec soin.

Des plans d'eau appelés à disparaître seront reconstruits ailleurs, comme au Centre écologique Fernand-Séguin, à Châteauguay. À cet endroit, le nouvel étang présentera les mêmes caractéristiques que l'ancien et sera de plus accessible au public.

Le petit blongios

Les inventaires effectués pour le compte du ministère des Transports ont aussi démontré la présence dans le grand marécage qui borde la rive nord du Saint-Laurent, tout près du futur pont de la A-30, du petit blongios, une espèce considérée comme menacée au Canada et vulnérable au Québec.

Ce petit échassier, plutôt rare au Québec (à peine 200 couples) et autrefois connu sous le nom de petit butor, affiche une présence très discrète. À la moindre menace, il demeure parfaitement immobile et se confond avec son environnement. Sa rareté provient de la disparition graduelle de ses habitats naturels, d'où l'intérêt à les sauvegarder.

Plusieurs mesures ont été élaborées pour minimiser les impacts des travaux de construction sur cette espèce, notamment l'aménagement de zones d'exclusion de travaux à certains endroits (joncs du marais par exemple) et à certaines périodes (comme en temps de nidification).

Les alevins

Les habitats du poisson bénéficient aussi d'une attention soutenue, particulièrement les fosses et les aires d'alevinage. Ainsi, à Châteauguay, par la force des choses, le ruisseau Barrette-Dorais longera l'autoroute sur moins d'un kilomètre à un niveau supérieur afin de préserver sa pente naturelle et sa vitesse d'écoulement des eaux. Cette protection requiert la construction d'un mur étanche et d'une digue, ce qui consti-

L'habitat du petit blongios, un minuscule échassier du Canada, sera soigneusement protégé.

tue une solution novatrice. De plus, des mesures seront prises pour éviter sa contamination par les sels de déglacage.

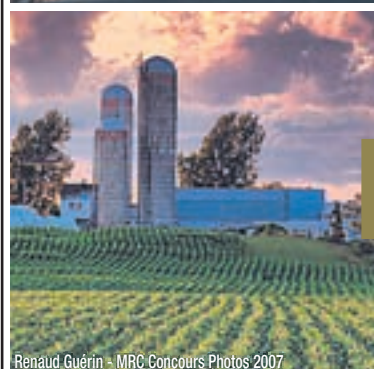
D'autre part, toute aire d'habitat du poisson appelée à être détruite par les travaux doit être compensée ailleurs avant sa destruction, même si le milieu naturel se recrée par après.

Le déboisement

Le déboisement que requièrent les travaux s'effectue aussi selon des conditions rigoureuses. Ils ne peuvent être réalisés que de la mi-août à la mi-avril pour éviter de nuire à la nidification et à l'élevage des oisillons.

Afin de contrer l'érosion des berges, une bande de 20 mètres au-delà de la ligne naturelle des hautes eaux est laissée en place ; elle contribue aussi à préserver la qualité de l'eau et les habitats du poisson.

Sur un grand site comme celui de l'échangeur Vaudreuil-Dorion, un surveillant spécialement dédié à cette tâche voit au respect des exigences environnementales du ministère auprès du sous-traitant.



FINI L'ATTENTE, ENFIN ON FINIT LA 30 !

Beauharnois-Salaberry

BONNES RAISONS DE S'Y INSTALLER !

Offre résidentielle importante et à prix concurrentiels

Avantages et services aux nouveaux résidents

Centres-villes dynamiques dotés de services publics et institutionnels complets

Centre hospitalier, collège, établissements scolaires bilingues, réseau de santé, services familiaux, bureaux gouvernementaux etc.

Qualité de vie distinctive

Plus de 80 km de réseau cyclable longeant principalement le Canal de Beauharnois, nombreux plans d'eau et marinas, dont la deuxième plus importante au Québec, services et accessibilité au centre-ville pour les plaisanciers, plage et espaces verts, activités culturelles multiples, richesse architecturale et patrimoniale etc.

Quiétude du milieu rural à proximité de l'effervescence urbaine

L'environnement champêtre et bucolique de la campagne à deux pas de la ferveur des centres-villes

Conditions économiques favorables et opportunités d'affaires

Présence d'un secteur industriel dynamique et générateur d'emplois, ainsi que d'une offre commerciale répondant aux besoins les plus variés

Situation géographique avantageuse

Accès rapide aux autoroutes 20, 30 et 40, proximité des grands marchés de Montréal, Toronto et New York, réseau ferroviaire développé et activités du seul port municipal au Canada



www.cld-beauharnois-salaberry.org



www.sadc-suroitsud.org
• DEC appuie financièrement la SADC du Suroit-Sud •



www.tourisme-suroit.qc.ca



www.mutuelle-attraction.com



www.ccrsv.com



www.cval.qc.ca



www.csvt.qc.ca

Parachèvement de l'autoroute



www.autoroute30.qc.ca

DÉVELOPPER

TRANSPORTER

OUVRIR
LES MARCHÉS

