



Historique

C'est au début des années 1960 qu'est né le projet de construction d'une autoroute reliant les municipalités industrielles de la rive sud du Saint-Laurent, entre les villes de Valleyfield et de Bécancour. D'abord désignée comme la « route 3 », elle deviendra officiellement « l'autoroute de l'Acier » en 1977. Voici les principales étapes de la réalisation de l'autoroute 30 :

1968 – Ouverture à la circulation d'un pont entre Sorel et Tracy et d'un tronçon de 6,9 km, entre la route 116 et l'autoroute 20 à Saint-Bruno.

Entre 1970 et 1982 – Ouverture d'un tronçon de 9,2 km d'autoroute contournant la ville de Salaberry-de-Valleyfield et allant jusqu'à la municipalité de Saint-Timothée.

1982 – Achèvement d'un tronçon de 4,8 km entre Saint-Hubert et l'autoroute 10 pour relier les villes de Tracy et de Brossard.

1977 à 1985 – Moratoire sur les nouveaux projets de routes au Québec. Aucun ajout de tronçon à l'autoroute 30.



1990 – Un tronçon est ouvert à la circulation sur une seule chaussée, entre Châteauguay et Sainte-Catherine.

1996 – Un tronçon de 11,5 km reliant Brossard et Candiac est ouvert à la circulation.

Octobre 2005 – Début des travaux de la partie Est avec la construction d'une bretelle de l'échangeur 15/30 à Candiac.

25 septembre 2008 – Signature de l'entente de partenariat public-privé avec Nouvelle Autoroute 30, s.e.n.c. pour la construction de la partie Ouest, de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay.



Printemps 2009 – Début des travaux pour la construction en PPP de la partie Ouest de l'autoroute 30.

Automne 2009 – Début des travaux du tronçon Jean-Leman. Ceux-ci s'échelonnent jusqu'à l'automne 2011.

Novembre 2010 – Inauguration et ouverture à la circulation de la partie Est de l'autoroute 30.



Autoroute 30, partie Est – Fiche technique

Localisation

Entre l'autoroute 30 actuelle à Saint-Constant (échangeur 30/730) et l'échangeur du boulevard Jean-Leman, à Candiac.

Mode de construction : conventionnel par le ministère des Transports du Québec.

Partie Est	Tronçon Jean-Leman (en construction)
8,8 km d'autoroute à 4 voies	3,4 km d'autoroute à 4 voies
12 ponts d'étagement	5 ponts d'étagement
5 ponts sur rivières	1 pont ferroviaire
1 pont ferroviaire	Ouverture à la circulation : automne 2011
2 échangeurs	

Investissement (incluant le tronçon Jean-Leman)

De l'ordre de 340 M\$

Retombées économiques

Partie Est

- Création de 2 600 emplois directs pour le parachèvement de la partie Est de l'autoroute 30.
- Amélioration de la fluidité de la circulation sur la route 132 et de la sécurité sur le réseau.



L'autoroute 30 en chiffres

- L'autoroute 30 apportera une contribution significative à l'économie québécoise, en plus de permettre le contournement de l'île de Montréal de façon fluide et sécuritaire.
- Cette nouvelle infrastructure générera 18 900 emplois directs et indirects pour la durée des travaux de construction de l'ensemble du projet. L'autoroute 30 favorisera aussi la création de près de 450 emplois supplémentaires par année dans les parcs industriels de l'ouest de la Montérégie.
- La valeur économique des gains de temps de déplacement pour la région de Montréal s'élève à un montant annuel d'environ 200 M\$.
- Économies de temps de déplacements d'environ 40 000 véhicules-heure dans la grande région de Montréal.
- Pour un vaste bassin de population de l'ouest de la Montérégie, la distance moyenne par rapport au réseau autoroutier existant passera de 18 km à 8 km.
- Réduction d'accidents de l'ordre de 18 % sur les routes 132 et 201.
- Réduction d'environ 1 % des gaz à effet de serre (GES) et des autres polluants dans la grande région de Montréal.
- Réduction annuelle de 25M\$ des frais directs d'utilisation des véhicules tels que l'essence.