

Échangeur Turcot

Chapitre 11

Analyse de l'impact marginal de l'autoroute 30 sur Turcot

Montréal le 27 juillet 2008

Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Cél (514) 668-1781
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Objet : FW: 090528FWPhC Québec - Impact Autoroute 30 Turcot
Date : Jeudi 28 mai 2009 20:12
De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
À : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Conversation : 090528FWPhC Québec - Impact Autoroute 30 Turcot

Chapitre 11: L'impact marginale de l'autoroute 30 sur Turcot

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Thu, 28 May 2009 07:55:14 -0400
À : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, Jason Prince-1 <jason.prince@mcgill.ca>, Jochen Jaeger <jjaeger@alcor.concordia.ca>
Cc : Francis Lapierre <lapierre_francis@yahoo.ca>, Peter McQueen <mcqueenp@videotron.ca>, Sophie Thiébaud <sophiegthiebaut@gmail.com>, Jody Negley <jody.negley@gmail.com>, Richard Bergeron <richardbergeron@projetmontreal.org>, Jean Décarie <jeandecarie@videotron.ca>, Daniel Breton <ndjnb@videotron.ca>, 'Craig Sauve' <octogram@hotmail.com>, Louis Drouin <ldrouin@santepub-mtl.qc.ca>, Normand King <nking@santepub-mtl.qc.ca>
Conversation : 090528FW Québec - Impact Autoroute 30 Turcot
Objet : 090528FW Québec - Impact Autoroute 30 Turcot

Bonjour,

Je vous envoie copie de nos analyses et observations relatif à l'effet A-30 sur Turcot.

J'inclus les copies des cartes de DA-16 et 31.

- 1-DA-16 indique bien le peu d'impact que l'A-30 a sur le circuit pont Champlain/Turcot, le pont qu'on doit prendre pour traverser Turcot et aller vers l'ouest dans un circuit logique sans l'A-30. Des 6 700 traversant le canal de Beauharnois (deux sens), seulement 230 (2 sens) proviennent du circuit Champlain/Turcot. **On parle bien du circuit entre A (20/30) Dorion et B(10/30) Brossard.**

2. 2-DA-31 indique bien le gros pôle économique du West Island générant 40% du trafic traversant les ponts entre MTL et Rive Sud, donc le circuit A-13/Mercier/132(30) devient un circuit intéressant au circuit Turcot/ Champlain pour la desserte de ce grand générateur économique vers le marché lucratif de la Montérégie/ Estrie et du Nord Est des États Unis.
3. 2-DA-31 (suite) Si le pont de l'A-30 était mis entre Repentigny et Varennes (en pointillé sur la carte) au lieu de Dorion/Ste-Timothée dans l'ouest, on aurait eu une véritable ceinture autour de Montréal au lieu de se retrouver avec seulement un languette de projet. Bref, cette approche aurait aussi éliminé le besoin du pont de l'A-25 comme l'avais bien compris Roger Nicolet dans son analyse de lien sur le fleuve en 2003.

Pierre B.

D'autres observations de l'A-30 sur l'étalement Urbain.

Regardant bien la carte 1 que je vous ai envoyée précédemment on remarque une diminution significative d'environ 900 véhicules sur le pont Mercier, (4 fois plus que le circuit Champlain/Turcot qui était supposé être la raison du projet.

En effet, ce trafic en provenance de la rive sud du lac St Louis (Châteauguay etc) allant vers le Ouest Island passeront dorénavant par le nouveau pont Dorion Ste Timothée. Cela me confirme bien le phénomène d'étalement urbain autour du lac St Louis à partir du West Island tout en minimisant l'effet attendu sur le trafic passant dans la ville centre de Montréal.

Je crois qu'on doit reprendre des cours de géographie urbaine pour comprendre l'erreur propagé par la promotion de ce projet.

De plus je le sais que les détails n'intéresse pas les philosophes de transport mais il faut commencer à regarder les chose correctement pour mieux comprendre leur juste valeurs. Excusez les nombreux courriels à ce sujet mais ici je crois qu'on est vraiment dirigé vers une véritable fausse piste.

Pierre B.

Gaetan,

Je le dit encore et encore, l'autoroute 30 n'est pas une voie de contournement de Montréal mais une voie d'évitement qui pourra accommoder 3 à 5% du trafic commercial traversant la ville centre!!!

Comment les grands parc industriels de l'ouest de Montréal, Laval ou Mirabel (Laurentides) enfin l'axe économique du Québec, peut profiter de cette fabuleuse autoroute de contournement conçu à relier l'Ontario au Maritime comme si le Québec n'existait pas.

En passant, le PIB de la grande région de Montréal excède celui des quatre provinces maritimes combinés. Apprenons un peu notre géographie social et économique du Québec avant de s'élancer à des propositions qui ne réponds pas aux besoins de notre population.

Aussi, c'est bon de consulter une carte pour comprendre la configuration de notre pays du Québec. En effet, l'axe économique du Québec doit traverser l'île de Montréal dans l'ouest du Québec.

Enfin, la vrai voie de contournement pour contourner le gros trafic commercial du centre de Montréal est de relier l'autoroute 13 à la 30 via le Pont Mercier, qui sont déjà là dans leur presque totalité. au lieu d'investir un milliard et demi \$ sur une languette d'une voie d'évitement.

En effet, l'A-30 ne sera que là pour encourager l'étalement urbain avec son extension visé directement sur l'Axe de l'A-40 du "West Island".

Un autre Vaudreuil/Hudson à Ste Timothée et Beauharnois, ou encore profiter aux vacanciers d'Ottawa de se rendre plus rapidement à leur chalets de loisirs dans les états de la Nouvelle Angleterre.

Par contre, le lien A-13/Mercier/30 accommoderait jusqu'à 40% du trafic commercial cherchant à traverser et quitter l'île de Montréal au lieu de les envoyer à traverser le centre-ville, dont Turcot et Notre Dame. (5 millions de 12, 5 millions de camions en 2000 soit 14 000 camions par jour ou 8 millions sur 20 millions en 2020 soit 22 000 camions par jour.

Il me semblait que ce point était bien compris lors de mes nombreuses présentations mais hélas, on adore tomber dans les légendes urbaines pour se sentir bien sécurisé.

Évitons de tomber aveuglement dans les pièges de castor.

Pierre B.

Le 27/05/09 23:14, « Legault Gaétan » <gagazou@sympatico.ca> a écrit :

Suite au discours de M. André Lavallée devant le CREM à leur assemblé annuel mardi soir, j'ai discuté avec Bruno Bisson un bon moment. Il soulevait les contradictions dans les discours du MTQ au sujet de l'impact de Turcot et de la 30. Il faut trouver une façon de démontrer que l'augmentation de la capacité de Turcot est inutile car elle se fera sur l'autoroute 30 qui sert de voie de contournement.

Gaétan

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>

Date : Fri, 20 Mar 2009 11:49:26 -0400

À : Alain Dubé <alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca>, "Jacques Gagnon," <Jacques.Gagnon@mtq.gouv.qc.ca>

Cc : Philippe Côté <philippecoté@cooptel.qc.ca>

Conversation : 090320 Analyse de camionnage MTL

Objet : 090320 Analyse de camionnage MTL

Bonjour M. Dubé,

Il nous fait plaisir de vous remettre une synthèse de nos analyses relative aux circuits priorisés dans le réseau de camionnage dans la grande région de Montréal que nous avons faites dans le cadre des enquêtes faite par la commissions Nicolet relatif aux lien entre Montréal et la Rive-Sud en début des années 2000.

1. (Diapo-1) Basée sur l'information recueilli de l'enquête origine destination de camionnage faite par le MTQ et Transport Canada, nous avons établis le nombre de camions qui cherchent à éviter l'île de Montréal pour aller

à d'autres destinations au Québec. Bien que les nombres paraissent assez importants, on doit les lire dans le contexte de tous les déplacements dans le secteur.

2. (Diapo-2) Un analyse faite par la société des pont fédéraux nous indiquait qu'en 2000, il y avait 13,5 millions de camions qui ont traversée les 4 ponts entre Montréal et la rive sud.
3. (Diapo-3) Basée sur les nombre emplois par secteur qui aurait une relation directe avec le nombre de camions qui circulent nos route (soit un camion par emploi) , on remarque bien que 40% du camionnage qui cherche à se rendre sur la rive sud pourrait venir der l'Ouest de Montréal soit 105 000 sur 265 000 unités.
4. (Diapo-4) Donc des 13,5 millions de camions cherchant faire la traverse du fleuve seulement un million aurait pu être accommodé par le mise en service de l'A-30 avant 2000, soit un demi million par grand axe. On remarque q'une modification de configuration au pont Mercier aurait pu bien aider à soulager les deux autres grands axes, soit LHL ou Champlain et ce, autant en 2000 qu'en 2020, tel que conclu dans le rapport final de la commission Nicolet.
5. (Diapo-5) C'est pour ces raisons que nous préconisons de valoriser l'Axe A-13 via le pont Mercier pour soulager l'A-15 traversant Mpntréal qui est bien alimenté par les parcs industriels de Ville St Laurent et de l'ouest de la région montréalaise. Par contre, deux bémols existent toujours, soit le non raccordement du pont Mercier à l'A-30 sur la rive sud (Diapo-3) et l'état des structures du pont Mercier.
6. (Plan Mercier) En autant que le gouvernement insiste à aménager l'A-30 dans les terres agricoles au lieu de l'Axe de la R-132 (Voir diapo-3) il sera plus difficile à faire ce raccordement. Par contre, pour la situation au pont Percier, voici l'approche qui peut être utilisé pour la réfection de ce pont tout en y aménageant une structure réservé au camionnage. Puisque la travée "A" au dessus du fleuve doit être reconstruite, nous proposons la construction d'une troisième travée "C" en aval des deux autre structures entre la voie maritime et Ville Lasalle. Ensuite la travée "A" pourrait être reconstruite au complet et, une fois les travaux terminés, la travée centrale "B" pourrait être désigné au camionnage et TC dans le sens du trafic de pointe. Tout cette approche fut bien présenté devant l'Honorable Marc yvan Côté en 1987 et les recommandation de principe incluses dans le rapport de la commission Nicolet.

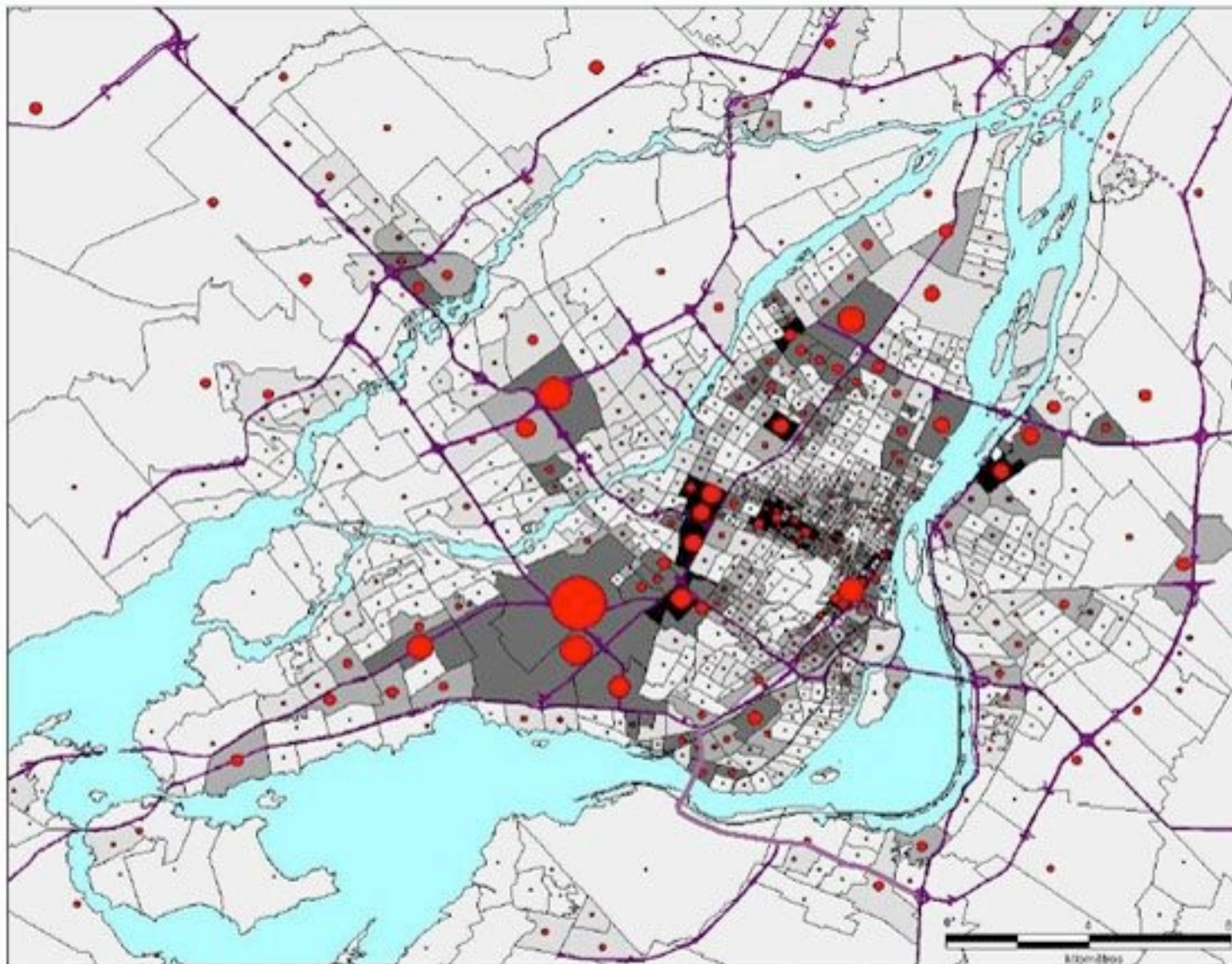
Au plaisir,

Pierre Brisset.

Impact de l'A-30 (PPAM 2016)



C317-1



Transports
Québec

Étude sur les générateurs de
transport de marchandises dans
la région de Montréal

Carte 3.2

Emploi et densité d'emploi
dans les principales industries
génératrices de transport de
marchandises, 2006

Densité d'emploi par SR (en ha²)



Emploi par SR



Source : Statistique Canada, DCAN2002.

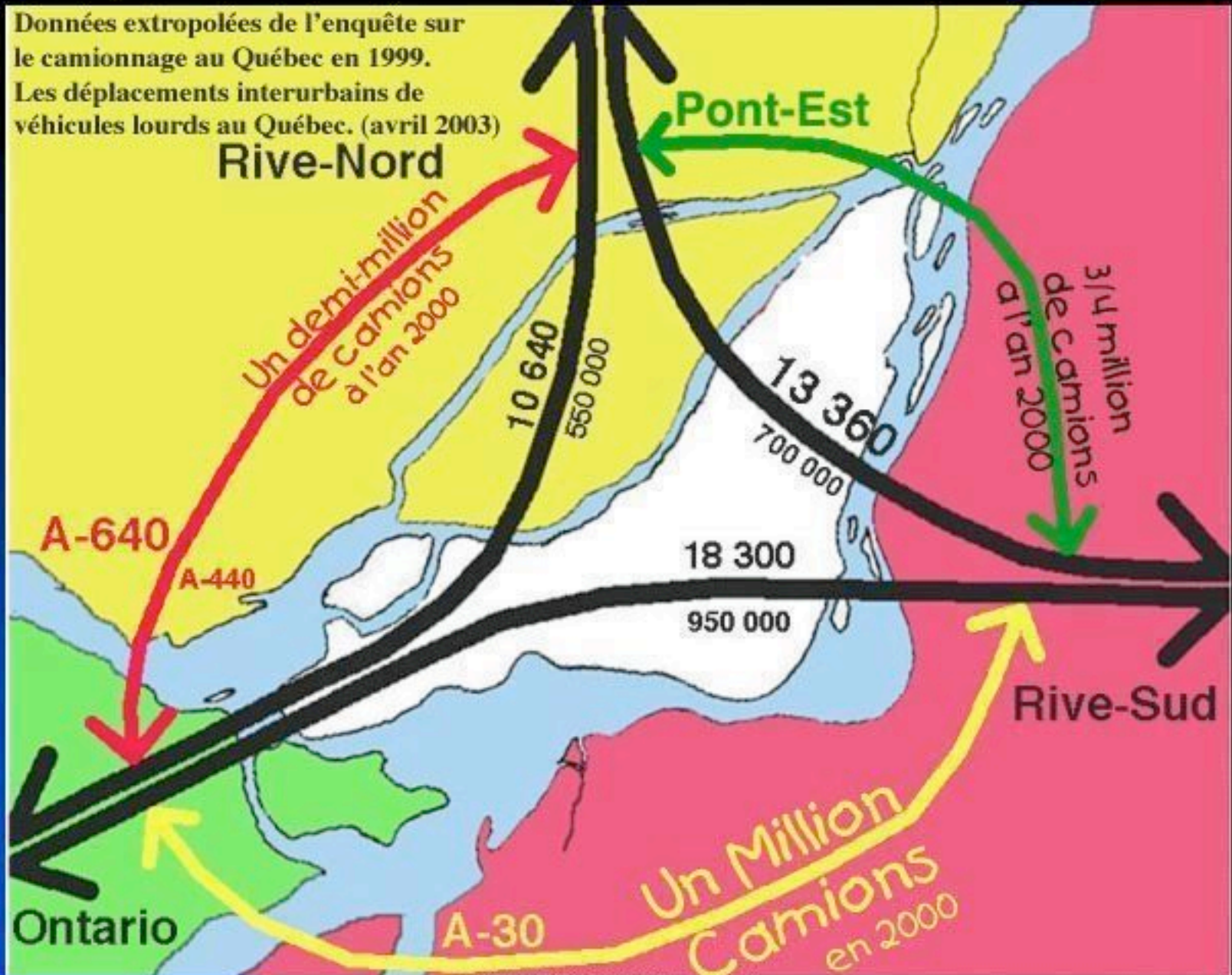


TECSULT | AECOM

0516022-RP-005-00 Janvier 2008

Source : MTQ, Étude sur les générateurs de transport des marchandises dans la région de Montréal, 2006, Rapport préliminaire, TecSult, 2008.

Carte indiquant les déviations des grands transits sur l'île de Montréal



7/10/04

noctelaga-waisonneuve

Répertoire de l'achalandage sur les ponts entre Montréal et la Rive-Sud en 2000:

Extrait du rapport de la Société des ponts Fédéraux avec correction au pont Mercier.

En 2000, il y avait 13,5 millions de camions qui ont franchi le fleuve entre Montréal et la Rive-sud.



Portrait du transport des marchandises (Prévisions MTQ 2020)



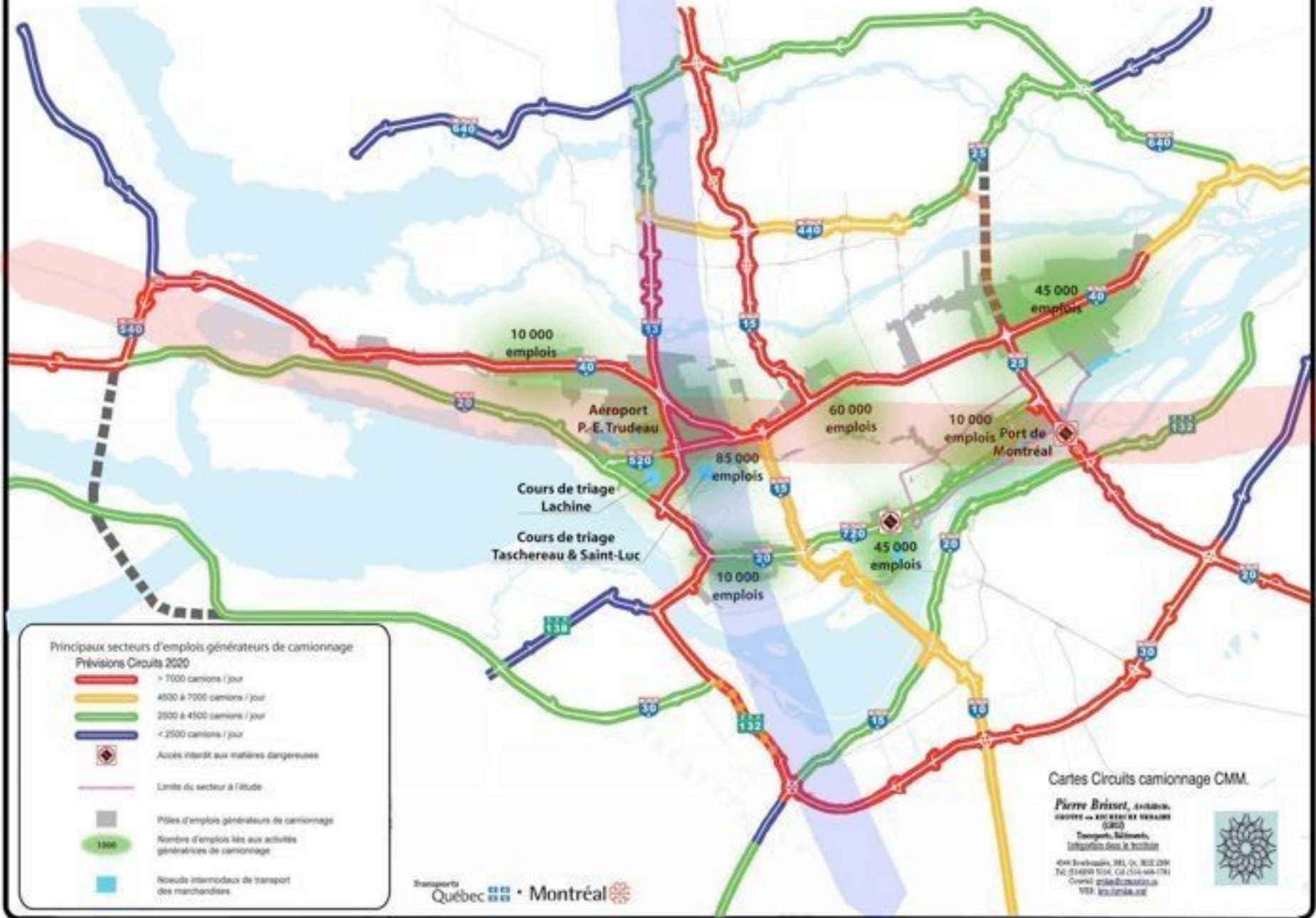
Option de répartir le camionnage vers le pont Mercier:

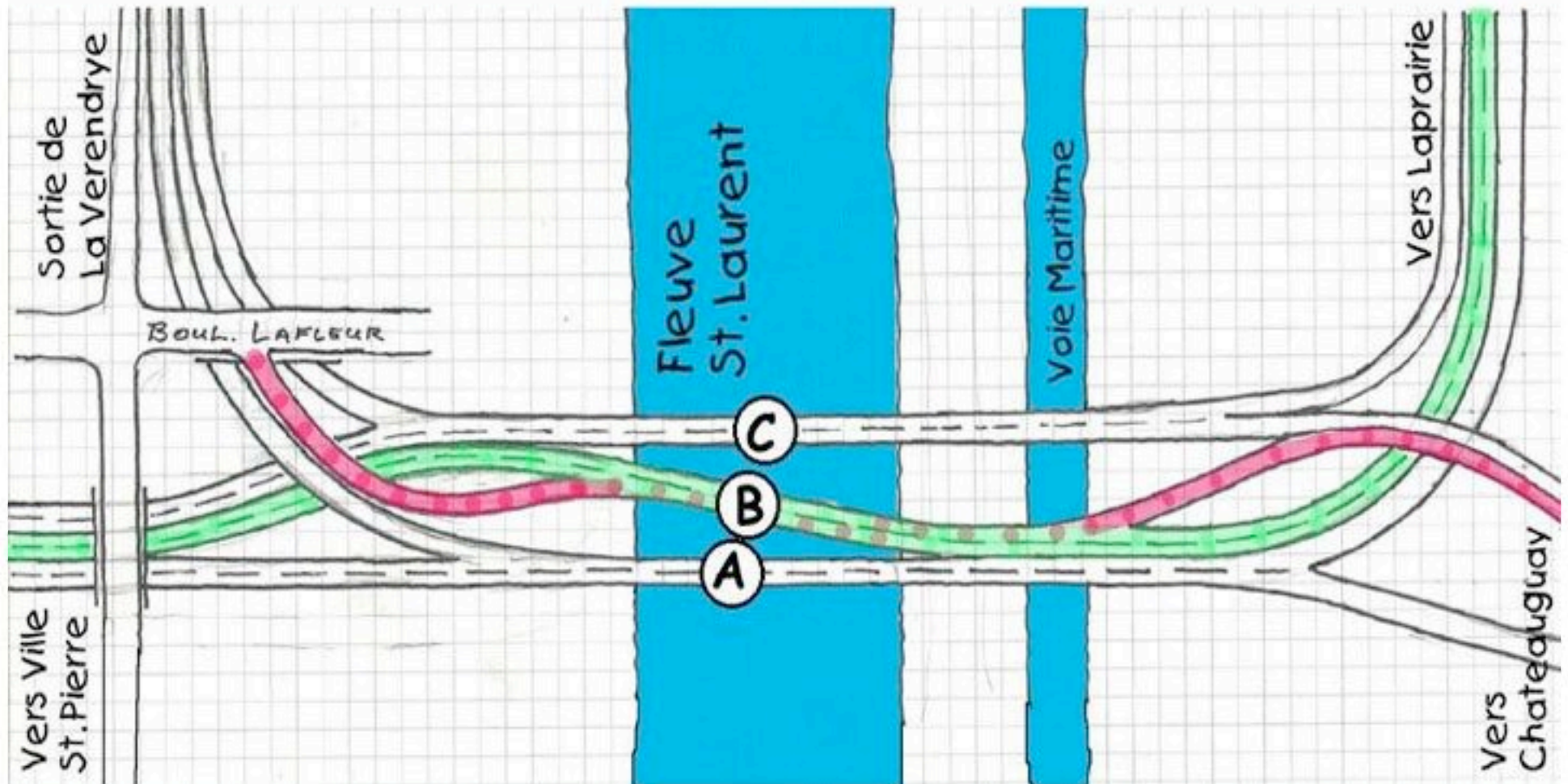
- En équilibrant le camionnage inter-rive vers le pont Mercier environ cinq millions de camions pourraient être enlevés en plus des liens entre Montréal et Longueuil en 2020.
- Les chiffres utilisés en 2000 sont projetés sur une indexation de 3 % annuellement ou 60% d'augmentation dans 16 à 20 ans. (Source MTQ.)

Tableau d'évaluation du degré d'achalandage par parcours de transit partagés entre l'autoroute-30 et les pont entre Montréal et la Rive Sud.

| | 2000 Statu Quo | 2000 A-30 | 2000 A-30 et Nicolet | 2020 Statu Quo | 2020 A-30 | 2020 A-30 et Nicolet |
|-----------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------------|
| A-30 Ouest Grand Transit | 0,0 M | 1,0 M (+1,0 M) | 1,0 M | 0,0 M | 1,6 M (+1,6 M) | 1,6 M |
| Pont Mercier | 2,0 M | 2,0 M | 5,0 M (+ 3,0 M) | 3,2 M | 3,2 M | 8,0 M (+4,8 M) |
| Pont Champlain | 4,5 M | 4,0 M (-0,5 M) | 2,5 M (-1,5 M) | 7,2 M | 6,4 M (-0,8 M) | 4,5 M (-1,9 M) |
| Pont Jacques Cartier | 1,5 M | 1,5 M | 1,5 M | 2,4 M | 2,4 M | 2,0 M (-0,4 M) |
| Tunnel Lafontaine | 5,5 M | 5,0 M (-0,5 M) | 3,5 M (-1,5 M) | 8,8 M | 8,0 M (-0,8 M) | 5,5 M (- 2,5 M) |
| Total | 13,5 M | 12,5 M | 12,5 M | 21,6 M | 20,0 M | 20,0 M |

Portrait du transport des marchandises (Prévisions GRUHM 2020)





Phase 1: Construire travée C à deux voies

Phase 2: Démolir et reconstruire travée A à 2 voies

Phase 3: Renforcer travée B pour transport de camions.

Merci!!

Pierre Brisset, Architecte.
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)**

**Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire**

4344 Bowbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Cél (514) 668-1781
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>

