



*Groupe en Recherche Urbaine -
Hochelaga/Maisonnette (GRU-HM)*
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel (514) 899-5314, Fax.(514) 899-9226
Courriel: gruhm@sympatico.ca,
Site Web: www.gruhm.org

Montréal le 5 *septembre* 2005

Bureau de audiences publiques sur l'environnement,
Monsieur François Lafond, président,
Édifice Lomer-Gouin, 30e étage
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10.
Québec, Qc, G1R 6A6
Courriel: autoroute30@bape.gouv.qc.ca

Objet: Questions au sujet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et le boulevard Jean Léman à Candiac et à St. Philippe.

Monsieur le Président,

Après lecture du document DA5 parmi les documents déposés par le promoteur, nous avons les questions suivantes auxquelles nous aimerions avoir des précisions.

1- Définition des types de déplacements: À la page 6 du document, le promoteur définit trois types de déplacements, soit trafic local, trafic régional et trafic de transit. Par contre, en lisant les documents antérieurs, on trouve que l'application des définitions est complètement différente :

1- Trafic de transit ; Permettez-moi de vous faire remarquer qu'aux pages 6 et 7 d'un autre document du promoteur, aussi intitulé DA-5 et utilisé comme référence dans la préparation du rapport d'enquête et d'audiences publiques du BAPE # 164 de 2002, le chiffre cité pour le grand transit de 11 300 véhicules par jour en 2016 réfère au grand transit pan canadien puisqu'on avait seulement compilé des simulations de débit en provenance des autoroutes A-20 et A-40 vers l'Ontario. (Copie en annexe).

Il est bien plausible que ce chiffre augmente à 12 800 pour l'année 2021 et donc, le grand Transit, cité dans le présent document, semble référer seulement au lien est-ouest entre l'Ontario (point à l'ouest de l'échangeur A-20 à Dorion) et le Sud-Est du Québec (point à l'est ou au sud de l'échangeur A-15 à Candiac).

2- Trafic Régional ; semble couvrir tous les autres liens traversant le territoire entre la fin de l'A-30 à Sainte Catherine et l'A-15 à Candiac.

Donc, nous aimerions savoir la distribution du trafic, soit en nombre vers le pont Mercier et en nombre vers l'A-30 direction Ouest, autant en 2003

qu'en 2021 en tenant compte à ce qui est décrit au point 2 ci-dessous. En 2003, on cite 12 700 véhicules par jour et en 2021, un chiffre global 34 500. (32 100 + 2 400).

- 3- Trafic local ; Nous comprenons bien que ce trafic consiste surtout du trafic dont l'origine ou la destination se trouve dans le secteur d'étude. Ces chiffres, étant uniforme de varient en varient, auraient peu d'impacte sur l'option choisie.

Enfin, avec toutes ces contradictions de définitions et d'applications, **pourrait-on demander au promoteur d'apporter des correctifs aux définitions de transit** afin d'éliminer la confusion sur les types de déplacements qui semble avoir régné pendant toute la période de questions aux audiences?

- 2- **Transit Régional via la R-132:** En audience, nous avons demandé des précisions d'expliquer l'augmentation du trafic de 50% de 45 000 à 68 500 (50%) en 2021 dans un cas de Statu quo puisque les augmentations étaient minimales entre l'année de référence 1996 et 2003 (42 500 à 45 000). Le tableau à la page 10 du document DA-5 confirme cette faible augmentation entre 1998 et 2003. On nous a montré un graphique expliquant que la projection était basée sur une tendance à partir de 1982. En autant que ce graphique n'est pas montré dans les documents disponibles, nous vous demandons bien de le ressortir afin que vous puissiez remarquer que les grandes augmentations dans la courbe, soit en 1990 et 1996, concordent avec des ajouts majeurs à l'infrastructure, Bref, en 1990 l'A-30 autour de Kahnawake et en 1996 le lien de l'A-30 entre l'A-10 et l'A-15 furent ouvertes à la circulation.

En effet, en se référant à ce graphique, le volume de trafic semble avoir augmenté d'environ 10 000 véhicules par jour d'un coup en 1996 sur la R-132. Remarquez bien que ce lien de l'A-30 entre l'A-10 et l'A-15 a permis le parachèvement d'une voie de contournement dans l'axe nord-sud (pan québécois) en permettant aux automobilistes provenant de la région des Laurentides, l'ouest de Laval ainsi que l'ouest de Montréal, une alternative intéressante au parcours Décarie/Métropolitain et le pont Champlain.

Bref, en permettant de passer par l'A-13 et le pont Mercier afin de rejoindre l'A-10 et l'A-20 via la route 132 et ce nouveau lien A-30, ce lien devient efficace pour ces régions voulant accéder le sud-est du Québec et les États-Unis.

Pourrait-on valider l'augmentation de l'achalandage sur le pont Mercier et l'autoroute 13 en 1996, afin de nous permettre de confirmer que ce gain en

achalandage constituerait la majeure partie des 12 700 véhicules identifiés dans le transit régional en 2003 ?

Donc, en utilisant les projections d'augmentation du MTQ de 50%, ce nombre pourrait-il augmenter à près de vingt mille véhicules par jour en 2021 avec tous les travaux d'améliorations routier prévus dans la région ?

3- **Comparaison de distances à parcourir et de temps de parcours** pour la circulation en provenance du pont Mercier pour rejoindre l'A-30 à l'échangeur Jean Léman.

1- Comparaison de distances à parcourir : Sur la carte de l'annexe A on remarque que le parcours en provenance du pont Mercier pour rejoindre l'A-30 à l'échangeur Jean Léman est de 9,3 kilomètres via la R-132 et 16,1 kilomètres via le tracé sud de l'A-30, une augmentation de près de 7 kilomètres.

2- Comparaison de temps de parcours : Sur les cartes 4 et 5 de l'annexe D, nous remarquons que la vitesse requise pour parcourir la distance de 12,2 km. en 7 minutes serait de 105 km/hr en moyenne entre les points A et B de l'autoroute 30 qui serait largement en excès de la vitesse permise de 100 km/hr maximum (90 km/hr moyenne). Donc le temps respectable qui doit être alloué pour franchir cette distance devrait plutôt lire 8 minutes.

De plus, à cause des divers conflits sur le lien de 3,9 km entre l'A-30 et la R-132 (feu de circulation et virages à 90deg à l'intersection de la R-132 ainsi que des bretelles à basses vitesses dans l'échangeur A-30) le temps alloué pour franchir ce tronçon devrait plutôt lire 5 minutes.

Donc les temps de parcours sur les deux trajets pour le lien provenance du pont Mercier pour rejoindre l'A-30 à l'échangeur Jean Léman seraient équivalents en 2021, soit entre 12 et 15 minutes que ce soit par la R-132 ou par l'A-30.

Avec les deux observations précitées avec les prévisions de 2021, quel serait l'avantage pour le transit régional cherchant à passer par le pont Mercier de passer par le lien Jean Léman et le tracé sud de l'A-30 en priori de la R-132??

4- **Volet Camionnage :**

1- Sur la carte 4 de l'annexe D du promoteur l'achalandage de 9 900 camions en provenance de l'Ouest (et indiqué comme 10 200 sur la carte 2 de la même

annexe) semblent tout prendre le lien Jean Léman sans aucune sortie pour prendre l'A-15. **Est exacte ?**

Pourtant, en audience, nous avons bien compris que beaucoup de camions en provenance de l'Ouest avaient affaire à prendre l'A-15 à cet endroit, soit pour aller vers le Sud aux Etats-Unis ou vers le Nord, vers La Prairie et Longueuil.

2- Sur la carte # 1 de l'annexe B, nous remarquons qu'il y a une grande baisse au niveau de l'achalandage du camionnage de l'Est en Ouest sur la route 132, soit de 5 900 à 2 500 ou une perte de 3 400 camions sur le parcours.

Nous comprenons que 1 500 puisse quitter la R-132 pour prendre l'A-30 vers Châteauguay et 200 vers St Constant par l'échangeur St Régis, mais, qu'arrive-t'il de la balance des plus de 2 000 camions qui semblent quitter la R-132 dans le secteur, surtout si une partie de ces camions sont en provenance du côté du pont Mercier sur l'A-132?

Ont-ils tous comme destination, une destination à caractère local dans les quatre municipalités à l'étude ?

Bref, nous comprenons mal que le niveau d'achalandage de camions soit seulement 2 500 vers le Pont Mercier quand, par observation, le nombre de camions ne semble pas diminuer pour autant sur tout le parcours de la R-132 entre ce dernier pont et l'A-15.

En espérant des réponses promptes, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Pierre Brisset, Architecte et Directeur du GRU-HM.

cc. Paul-André Fournier directeur, MTQ



*Groupe en Recherche Urbaine -
Hochelaga/Maisonneuve (GRU-HM)*
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel (514) 899-5314, Fax.(514) 899-9226
Courriel: gruhm@sympatico.ca,
Site Web: www.gruhm.org

Montréal le 5 *septembre* 2005

Bureau des audiences publiques sur l'environnement,
Monsieur François Lafond, président,
Édifice Lomer-Gouin, 30e étage
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10.
Québec, Qc, G1R 6A6
Courriel: autoroute30@bape.gouv.qc.ca

Objet: Questions au sujet du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et le boulevard Jean Léman à Candiac et à St. Philippe.

Monsieur le Président,

Après une deuxième lecture du document DA5 parmi les documents déposés par le promoteur, nous avons d'autres questions auxquelles nous aimerions avoir des précisions. Permettez nous de vous remettre en lumière de nos observations lors des audiences.

Raison des augmentations de circulation sur la R-132: En audience, nous avons demandé des précisions d'expliquer l'augmentation du trafic de 50% de 45 000 à 68 500 (50%) en 2021 dans un cas de Statu quo puisque les augmentations étaient minimales entre l'année de référence 1996 et 2003 (42 500 à 45 000). On nous a montré un graphique expliquant que la projection était basée sur une tendance à partir de 1982. En autant que ce graphique n'est pas montré dans les documents disponibles, nous vous demandons bien de le ressortir afin que vous puissiez remarquer que les grandes augmentations dans la courbe, soit en 1990 et 1996, concordent avec des ajouts majeurs à l'infrastructure, Bref, en 1990 l'A-30 autour de Kahnawake et en 1996 le lien de l'A-30 entre l'A-10 et l'A-15 furent ouvertes à la circulation.

En effet, en se référant à ce graphique, le volume de trafic semble avoir augmenté d'environ 10 000 véhicules par jour d'un coup en 1996 sur la R-132 avec ce lien de l'A-30 entre l'A-10 et l'A-15.

Si le statu quo est maintenu, autant sur le tronçon Ouest que celui de l'Est, il devrait y avoir aucune augmentation significative car, comme on a pu l'observer en

audience, des augmentations arrivent seulement avec l'ajout d'infrastructures majeures

Par contre, ce qui nous inquiète dans les prévisions du promoteur est l'augmentation significative de l'apport au niveau du **trafic local** soit une augmentation de d'environ 50% d'ici 2021 (29 000 à 45 000 plus ou moins) peu importe le scénario retenu. Cette augmentation signifie une augmentation parallèle en ménages dans les quatre municipalités affectées pour justifier cette augmentation d'achalandage au niveau local. Cause célèbre d'un étalement urbain massif. Pourtant, selon les prévisions de Statistique Canada, on prévoit, en nulle part, une telle augmentation de populations en si court temps, surtout avec le vieillissement de la population.

De plus, en autant que l'augmentation de 3 300 à 12 800 du **grand transit** s'explique bien avec les multitudes d'études à ce sujet, (voir sommaire exécutif à la fin de ma lettre précédente), nous avons beaucoup de difficulté à saisir le triplement du **transit régional** (de 12 700 à 34 500). Une augmentation de 50% de l'apport du trafic de **transit régional** entre 2003 et 2021 (de 12 700 à 19 500) nous paraît normale avec les ajouts prévus aux infrastructures basées sur les tendances du passé. Peut-être le promoteur pourrait nous éclaircir, mais nous craignons un autre cas d'un étalement urbain massif en direction Châteauguay, Beauharnois et Valleyfield qui se ferait sous la bannière de développement économique.

En espérant des réponses promptes, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Pierre Brisset, Architecte et Directeur du GRU-HM.

cc. Paul-André Fournier directeur, MTQ