

# Chapitre 3

- **Analyse des données du promoteur afin d'évaluer la pertinence du présent projet du lien Jean Léman prévu sur l'A-30, projet MTQ**

# Répartition du trafic

Types* de déplacements	Année référence 2003	Statu quo 2021	A-30 Sud 2021	Route 132 2021
Grand transit	3 300	4 600	12 800	0
Transit régional	12 700	19 500	32 100	2 400
Trafic local	29 000	44 400	4 300	45 200
Total	45 000	68 500	49 200	47 600

\* **Trafic local** : les échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les municipalités suivantes : Châteauguay, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac et La Prairie.

**Trafic régional** : les échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les MRC de Roussillon, Champlain et l'île de Montréal.

**Trafic de grand transit** : les échanges dont l'origine et/ou la destination se localisent en dehors des MRC Roussillon, Champlain et l'île de Montréal.

## 2.2 LE TRANSIT

Le ministère des Transports a réalisé deux enquêtes O-D : l'une sur l'autoroute 20 à l'été 2000 et l'autre à l'été 2001 sur l'autoroute 40. Cet exercice permet entre autre de quantifier le trafic de transit qui pourrait bien emprunter l'autoroute 30 si celle-ci était déjà construite, et qui délaierait ainsi le réseau de l'île de Montréal.

	Taux annuel de croissance	DJME** 2000	DJME** 2016	DJME*** 2021
A-20	2,73%	3 300	5 100	
A-40 *	2,50%	4 300	6 200	
		<b>7 600</b>	<b>11 300</b>	<b>12 800</b>

\* Hypothèse : le trafic de transit a évolué de la même ampleur que sur l'autoroute 20.

\*\* Débit journalier moyen de l'été.

Le trafic de transit serait encore plus important en 2016 comparativement aux anciennes prévisions issues de l'étude de Roche et qui s'établissent à 8 500 déplacements journaliers. Les nouvelles estimations pour 2016 s'élèvent à 11 300 véhicules par jour dont 4 700 seront des camions. Ces véhicules de transit, en empruntant l'autoroute 30, ne seront plus obligés de parcourir le réseau de l'île de Montréal. **Il est plausible que ce chiffre atteigne 12 800 véhicules en 2021.**

CARTE 5

UTILISATION DU RÉSEAU  
ROUTIER PAR LE  
CAMIONNAGE  
(entre 6 h et 19 h)

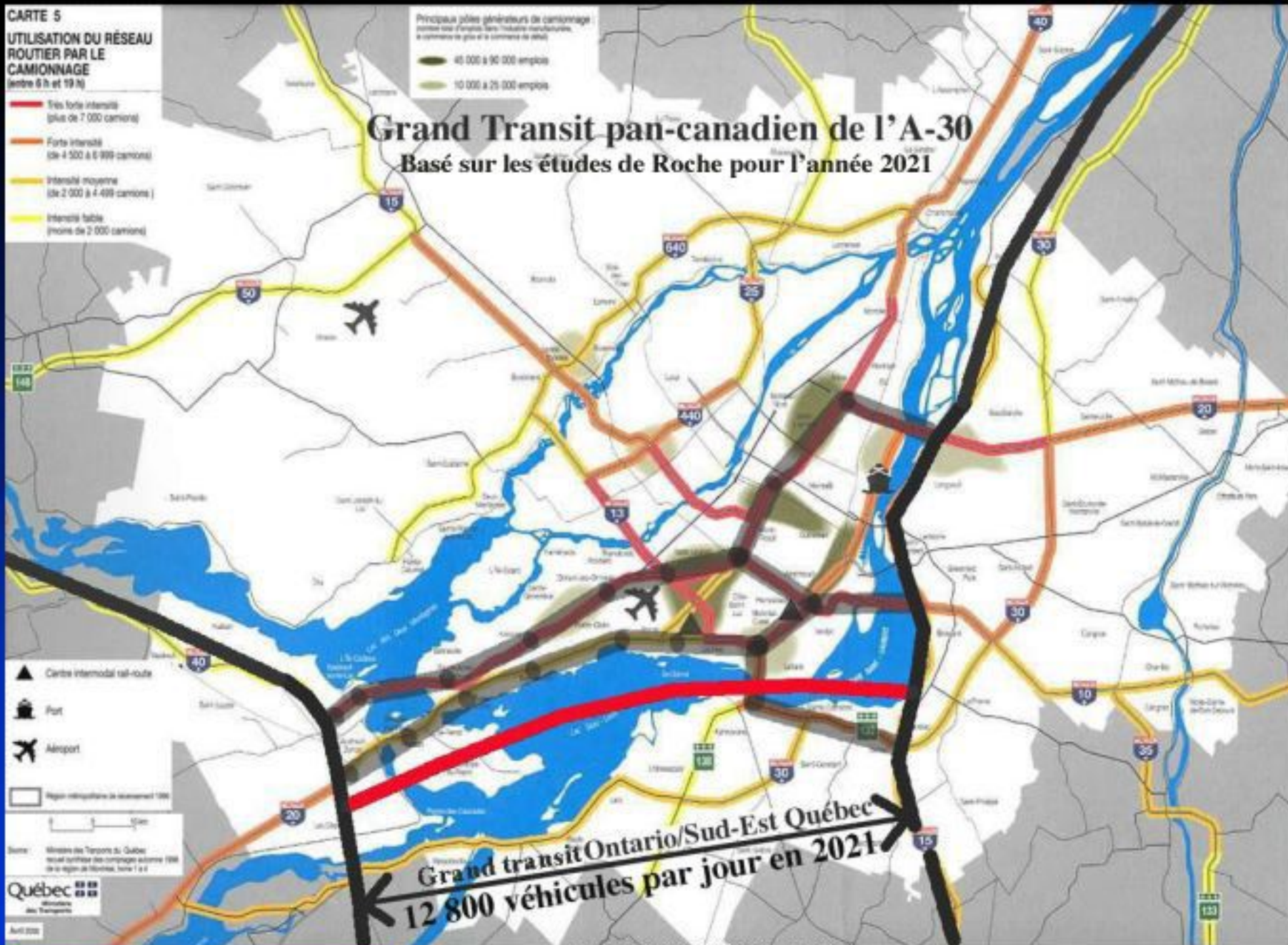
- Très forte intensité (plus de 7 000 camions)
- Forte intensité (de 4 500 à 6 999 camions)
- Intensité moyenne (de 2 000 à 4 499 camions)
- Intensité faible (moins de 2 000 camions)

Principaux pôles générateurs de camionnage  
(nombre total d'emplois dans l'industrie manufacturière,  
le commerce de gros et le commerce de détail)

- 40 000 à 90 000 emplois
- 10 000 à 20 000 emplois

# Grand Transit pan-canadien de l'A-30

Basé sur les études de Roche pour l'année 2021



# Répartition du trafic

Définitions basées sur la définition du grand Transit dans l'étude de Roche

Types* de déplacements	Année référence 2003	Statu quo 2021	A-30 Sud 2021	Route 132 2021
Grand transit	3 300	4 600	12 800	0
Transit régional	12 700	19 500	32 100	2 400
Trafic local	29 000	44 400	4 300	45 200
Total	45 000	68 500	49 200	47 600

**Trafic de grand transit** : les échanges dont l'origine et/ou la destination se localisent ~~en dehors~~ ~~des MRC Roussillon, Champlain et Île de Montréal~~ en Ontario et le sud est du Québec.

**Trafic régional** : les échanges dont l'origine et la destination se localisent ~~dans les MRC de~~ ~~Roussillon, Champlain et Île de Montréal~~ à l'extérieur des quatre villes (Tous les autres transits)

\* **Trafic local** : les échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les municipalités suivantes : ~~Châteauguay~~, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac ~~et La Prairie~~.

Il est difficile de comprendre comment le transit régional serait presque triplé en 2021!!

GRUHM

Transport  
Québec 

## Origine – Destination du trafic sur le tronçon Jean-Leman (2021 – 6 h à 9 h)

Type de trafic	Direction est	Direction ouest
Local	10,5 %	14 %
Régional	10,5 %	17 %
Grand transit	79 %	69 %

## Erreur # 1

Origine – Destination du trafic sur le tronçon Jean-Léman (2021 – 6 h à 9 h)

**Définition du Grand Transit établis à 12 800 dans l'étude de Roche**

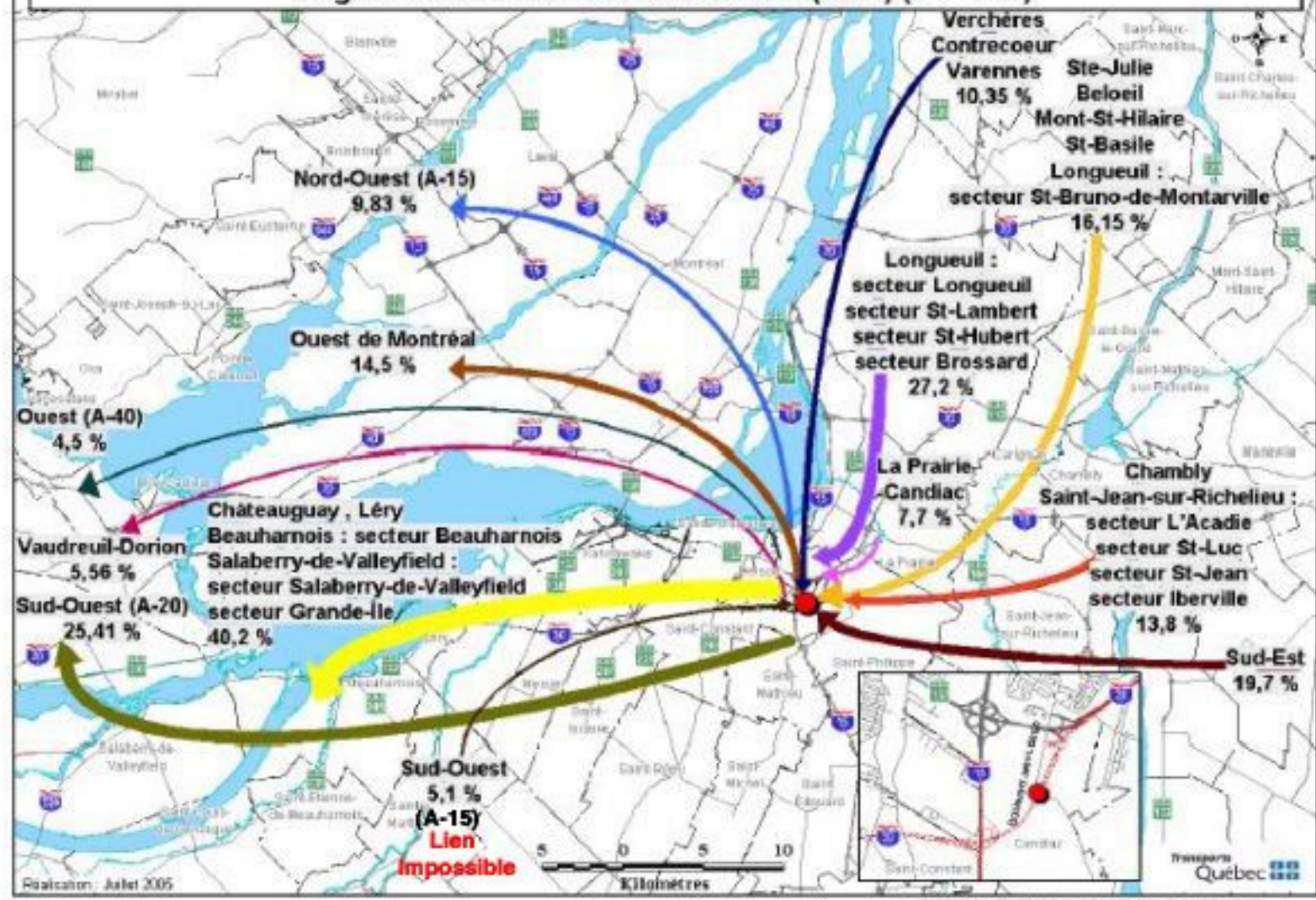
Type de trafic	Direction est	Direction ouest	Moyenne	Débits vpj.
Local	10,5 %	14 %	<b>12,5 %</b>	<b>2 100</b>
Régional	10,5 %	17 %	<b>12,5 %</b>	<b>2 100</b>
Grand transit	79 %	69 %	<b>75 %</b>	<b>12 800</b>

**Total déplacements tronçon Jean Léman 17 000 vpj.  
Loin du chiffre cité de 28 700 vpj.**



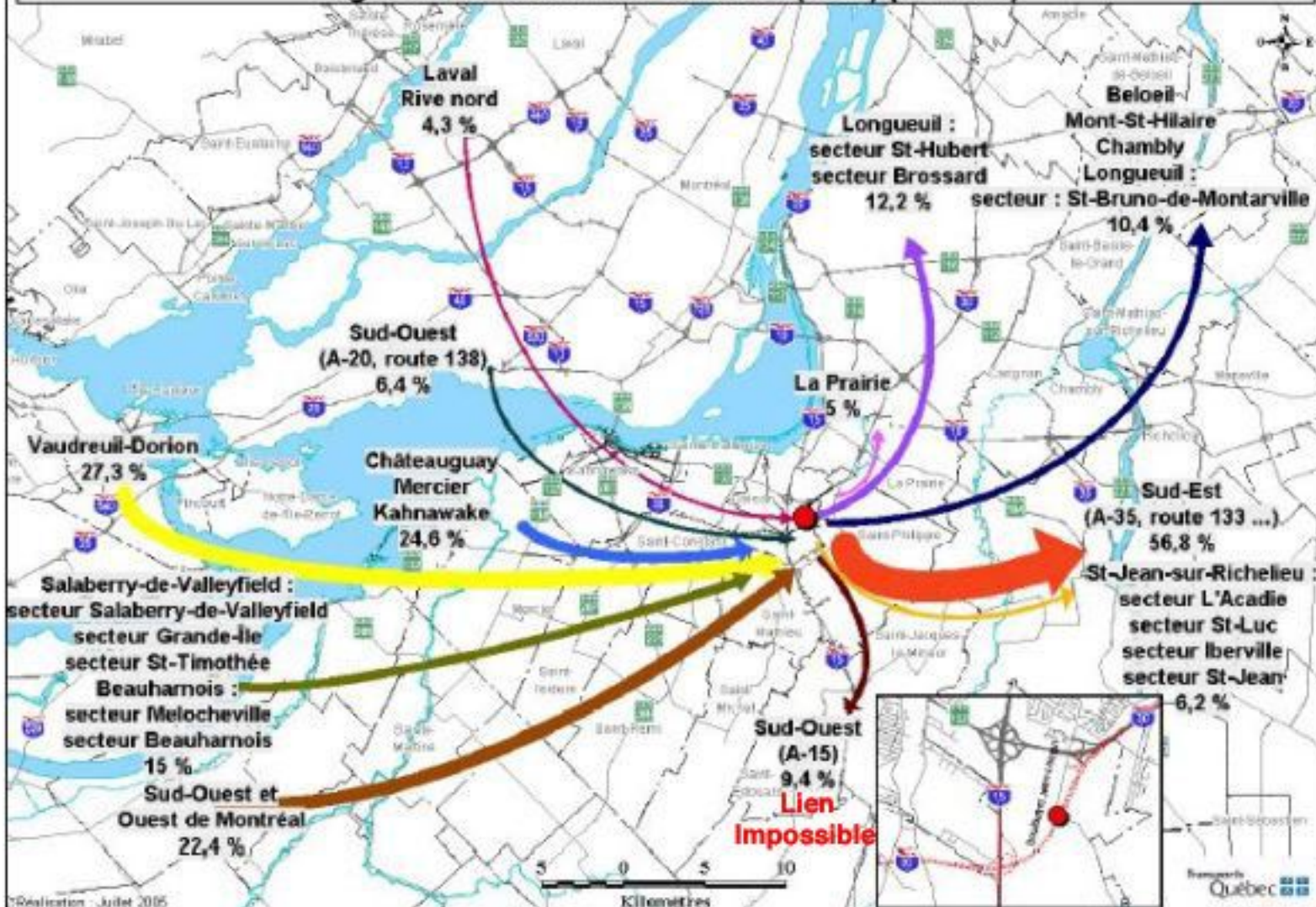
GRUHM

**Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman**  
**Origine-Destination - Direction ouest (2021) (6 h - 9 h)**





**Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman**  
**Origine-Destination - Direction est (2021) (6 h - 9 h)**



# Pas de lien entre le tronçon Jean Léman et l'A-15 Sud!!



00:\Projets\2001\Chantier\Projets\A-30A\_30\_2004A\_30\_Site\_Catherine\_Candiac\A30\_DOMA\A30ect\A15J\_Leman\JMA2021\_0404.WOR

## Ajustement # 1

### Origine – Destination du trafic sur le tronçon Jean-Léman (2021 – 6 h à 9 h)

Déplacements vers l'Ouest basé sur les cartes Origine-Destination (Trafic local exclus).

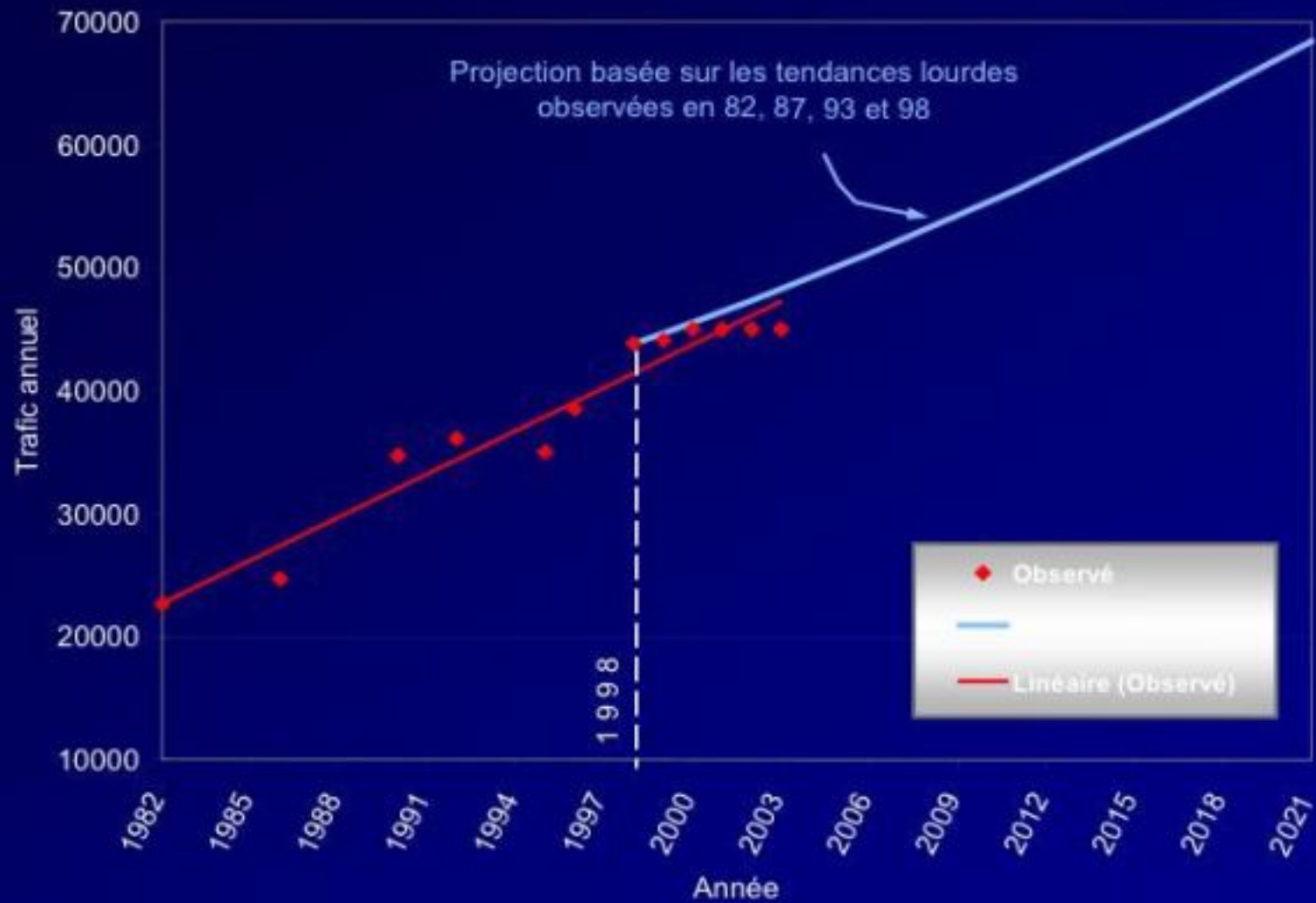
Type de trafic	Direction est	Direction ouest	Moyenne	Débits vpi.
Régional (Mercier)	33,1%	24,3%	28,7%	8 250
Régional (A-30)	39,6%	40,2%	39,9%	11 450
Grand transit Et Vaudreuil/Dorion	27,3%	35,5%	31,4%	9 000

**Total déplacements tronçon Jean Léman 28 700 vpi.**

Ce tableau ne tiens pas compte de la sortie R-132 à l'échangeur Jean- Léman pour accéder le pont Mercier via le nouveau boulevard urbain (route-132)



GRUHM

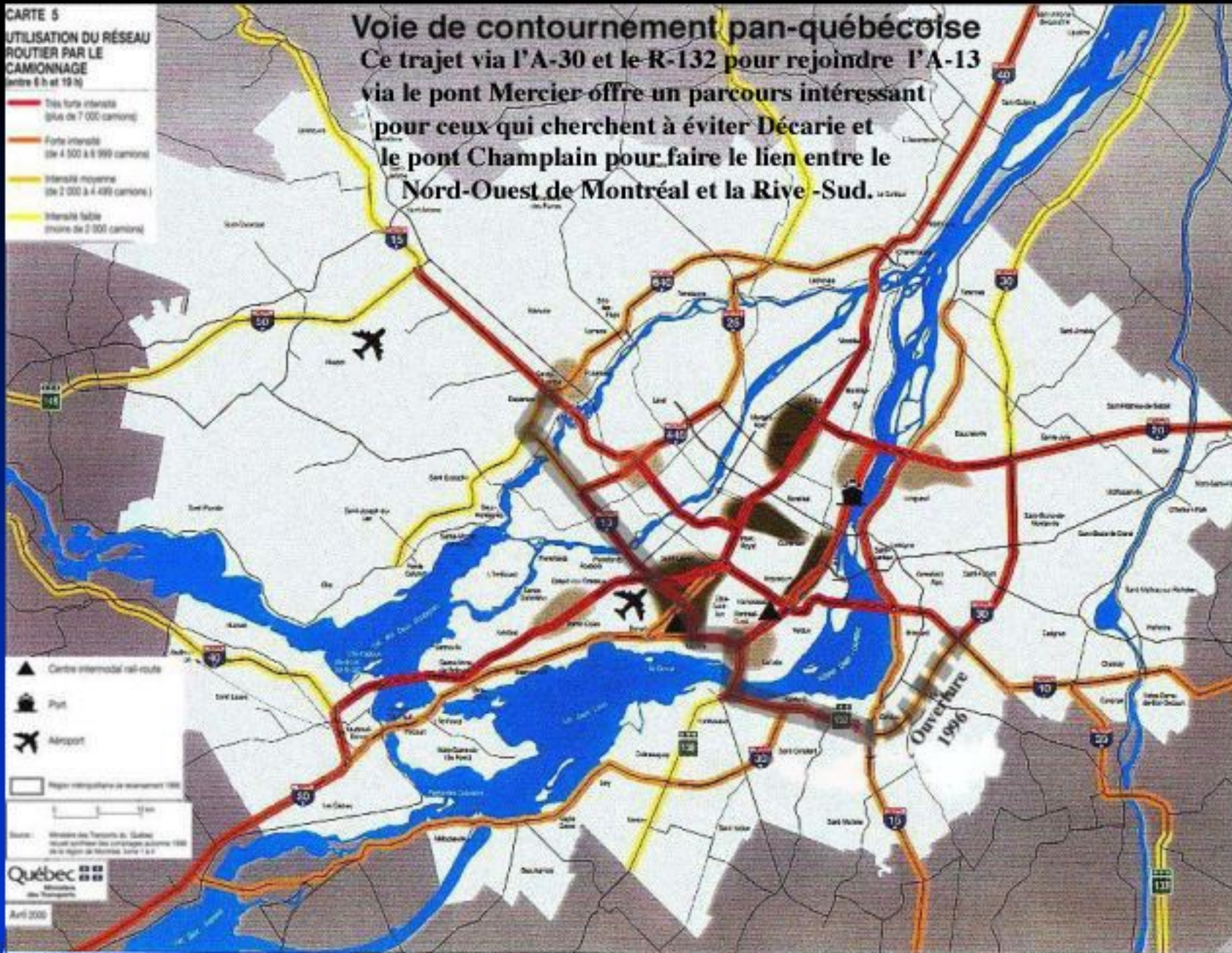


CARTE 5

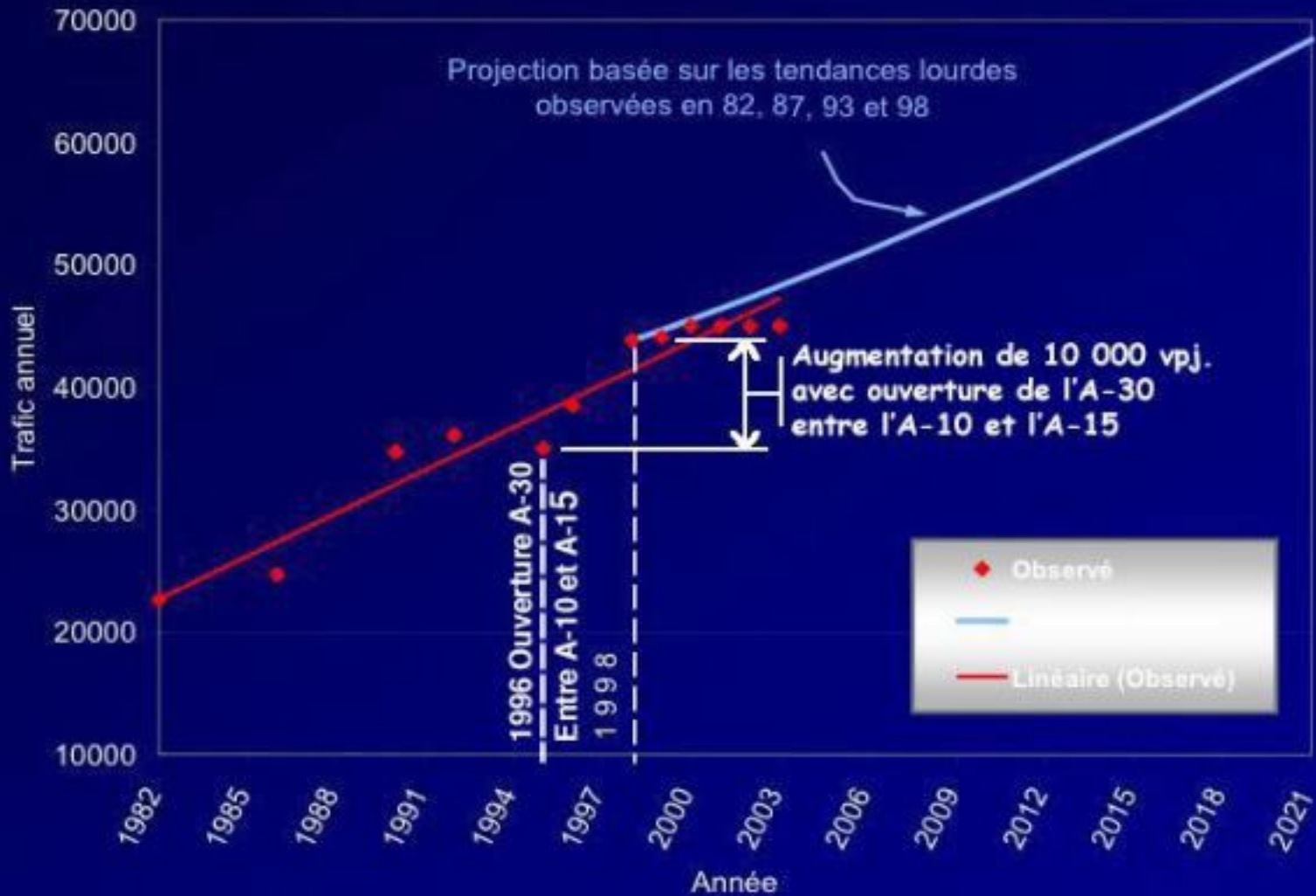
UTILISATION DU RÉSEAU  
ROUTIER PAR LE  
CAMIONNAGE  
(entre 6 h et 19 h)

- Très forte intensité  
(plus de 7 000 camions)
- Forte intensité  
(de 4 500 à 6 999 camions)
- Intensité moyenne  
(de 2 000 à 4 499 camions)
- Intensité faible  
(moins de 2 000 camions)

**Voie de contournement pan-québécoise**  
Ce trajet via l'A-30 et le R-132 pour rejoindre l'A-13  
via le pont Mercier offre un parcours intéressant  
pour ceux qui cherchent à éviter Décarie et  
le pont Champlain pour faire le lien entre le  
Nord-Ouest de Montréal et la Rive-Sud.



## Erreur # 2



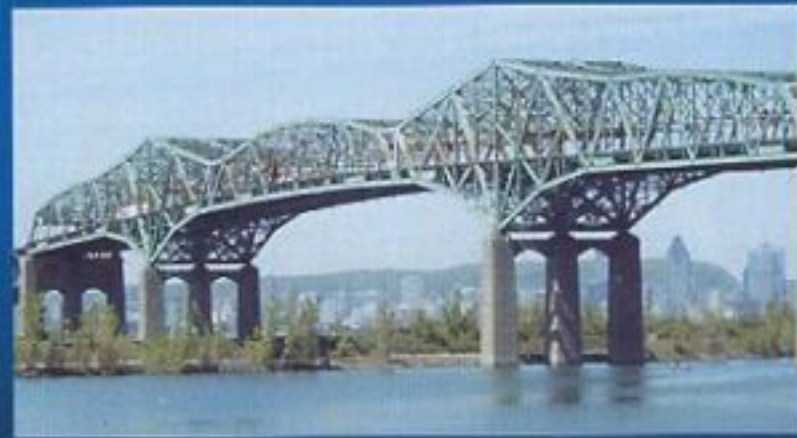
**Il est raisonnable de croire que cette ajout de 10 000 véhicules par jour consiste surtout du trafic utilisant ce parcours pour éviter Décarie et le pont Champlain.**

## **RÉDUCTION DU TRAFIC LOURD SUR LA MÉTROPOLITAINE**

- **15 000 CAMIONS EN TRANSIT PAR JOUR RECENCÉS SUR LA MÉTROPOLITAINE EN 1999**
- **3 100 CAMIONS EN TRANSIT PAR JOUR SERONT DÉVIÉS DU RÉSEAU DE L'ÎLE DE MONTRÉAL, DONT 89 % DE LA MÉTROPOLITAINE EN 2000-2001**
- **LE NOMBRE DE CAMIONS EN TRANSIT SUR LA MÉTROPOLITAINE SERA RÉDUIT DE 18 %.**

Sources : 1) Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, MTQ, 1999.  
2) Enquêtes routières sur les autoroutes 20 et 40 à Vaudreuil-Dorion, 2000 et 2001

- Une solution rapide s'impose afin de réduire le nombre de camions sur le pont Champlain, sinon, le remplacement du tablier sera requis à court terme.
- Ce tablier ayant été soudé et boulonné en place, son remplacement pourrait impliquer une fermeture complète du pont pendant plusieurs mois.
- Effet désastreux sur l'économie de la grande région de Montréal et du Québec.
- Il y a urgence d'agir, le prolongement de l'autoroute 30 doit être complété à court terme (d'ici 5 ans) afin d'y faire dévier plus de 2 millions de camions qui autrement empruntent les ponts de la Rive-Sud.





CARTE 5

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER PAR LE CAMIONNAGE (entre 6 h et 18 h)

- Très forte intensité (plus de 7 000 camions)
- Forte intensité (de 4 500 à 6 999 camions)
- Intensité moyenne (de 2 000 à 4 499 camions)
- Intensité faible (moins de 2 000 camions)

- Principaux pôles générateurs de camionnage (entre 6 h et 18 h) dans l'aire métropolitaine de Montréal (en nombre de jobs et à compter de 2001)
- 45 000 à 90 000 emplois
  - 10 000 à 25 000 emplois

# Grand Transit pan canadien de l'A-30 Camionnage de transit

Répartition des trajets sur l'île de Montréal soit via le pont Champlain ou via la Métropolitaine

Métropolitaine  
1 400 camions

Pont  
Champlain  
1 400 Camions

Grand transit 1 000 000 camions  
3 100 camions par jour en 2001

- Centre intermodal rail-route
- Port
- Aéroport
- Réseau métropolitain de transport 1991

Source: Ministère de Transport du Québec  
Statistiques des camions au Québec 1999  
de la région de Montréal, tome 1 et 2

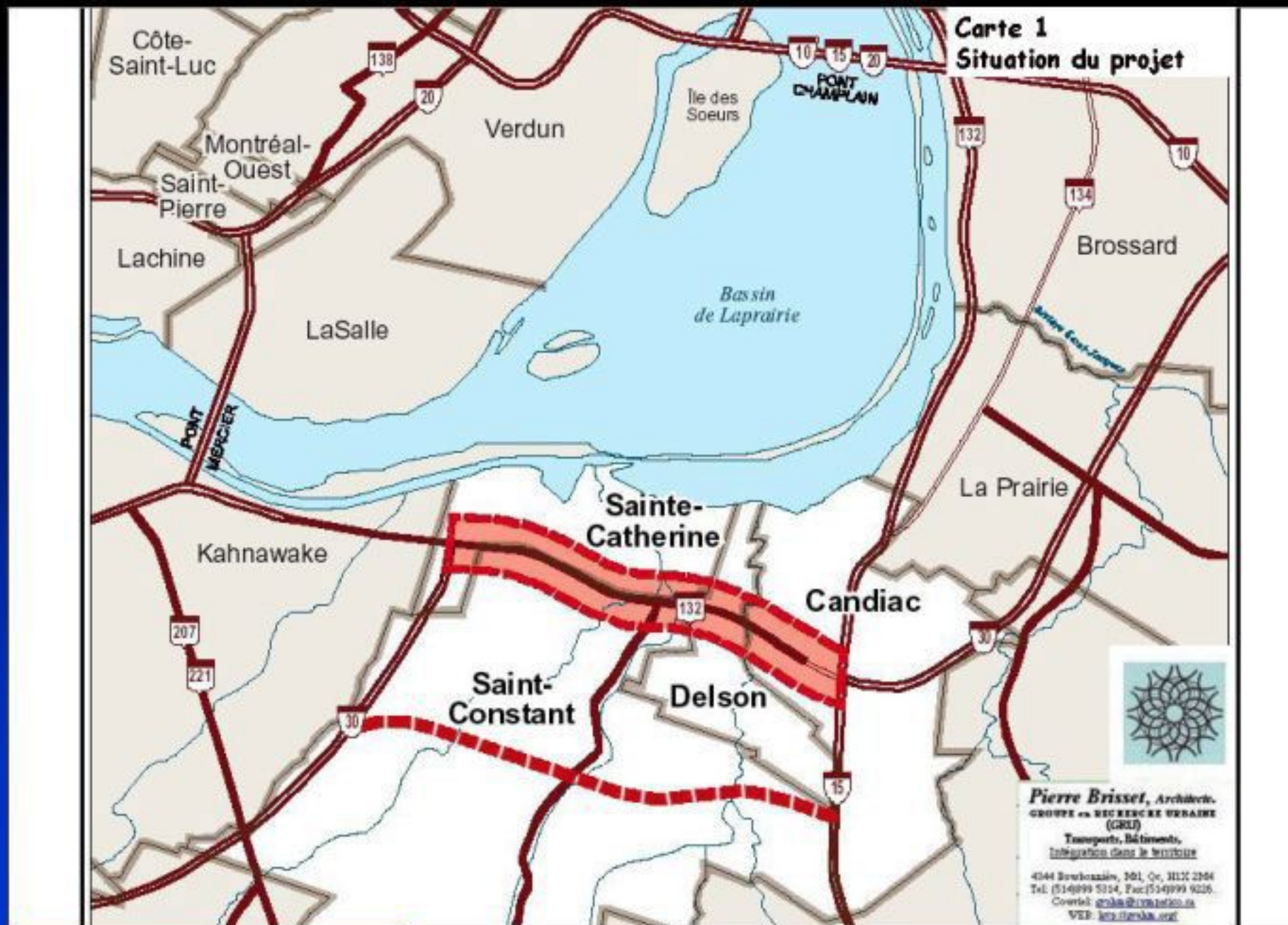
## ERREUR # 3

### RÉDUCTION DU TRAFIC LOURD SUR LA MÉTROPOLITAINE

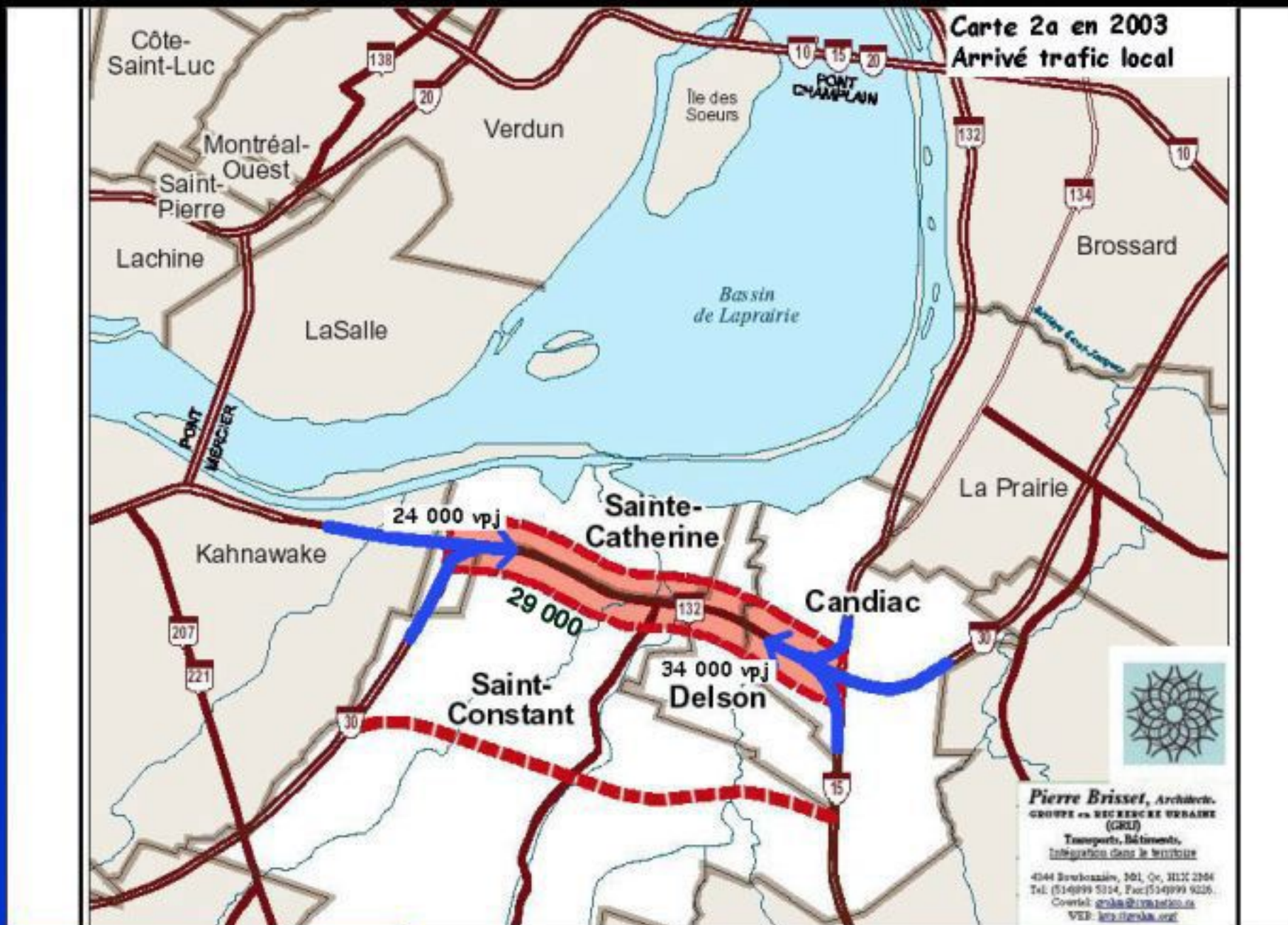
- 15 000 CAMIONS EN TRANSIT PAR JOUR RECENSÉS SUR LA MÉTROPOLITAINE EN 1999 (PARTIE "WEST-ISLAND")
- 3 100 CAMIONS EN TRANSIT PAR JOUR SERONT DÉVIÉS DU RÉSEAU DE L'ÎLE DE MONTRÉAL, DONT ~~89~~<sup>45</sup>% DE LA MÉTROPOLITAINE EN 2000-2001 ET 44% DU PONT CHAMPLAIN
- LE NOMBRE DE CAMIONS EN TRANSIT SUR LA MÉTROPOLITAINE SERA RÉDUIT DE ~~18~~<sup>9</sup>%.

Sources : 1) Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, MTQ, 1999.  
2) Enquêtes routières sur les autoroutes 20 et 40 à Vaudreuil-Dorion, 2000 et 2001

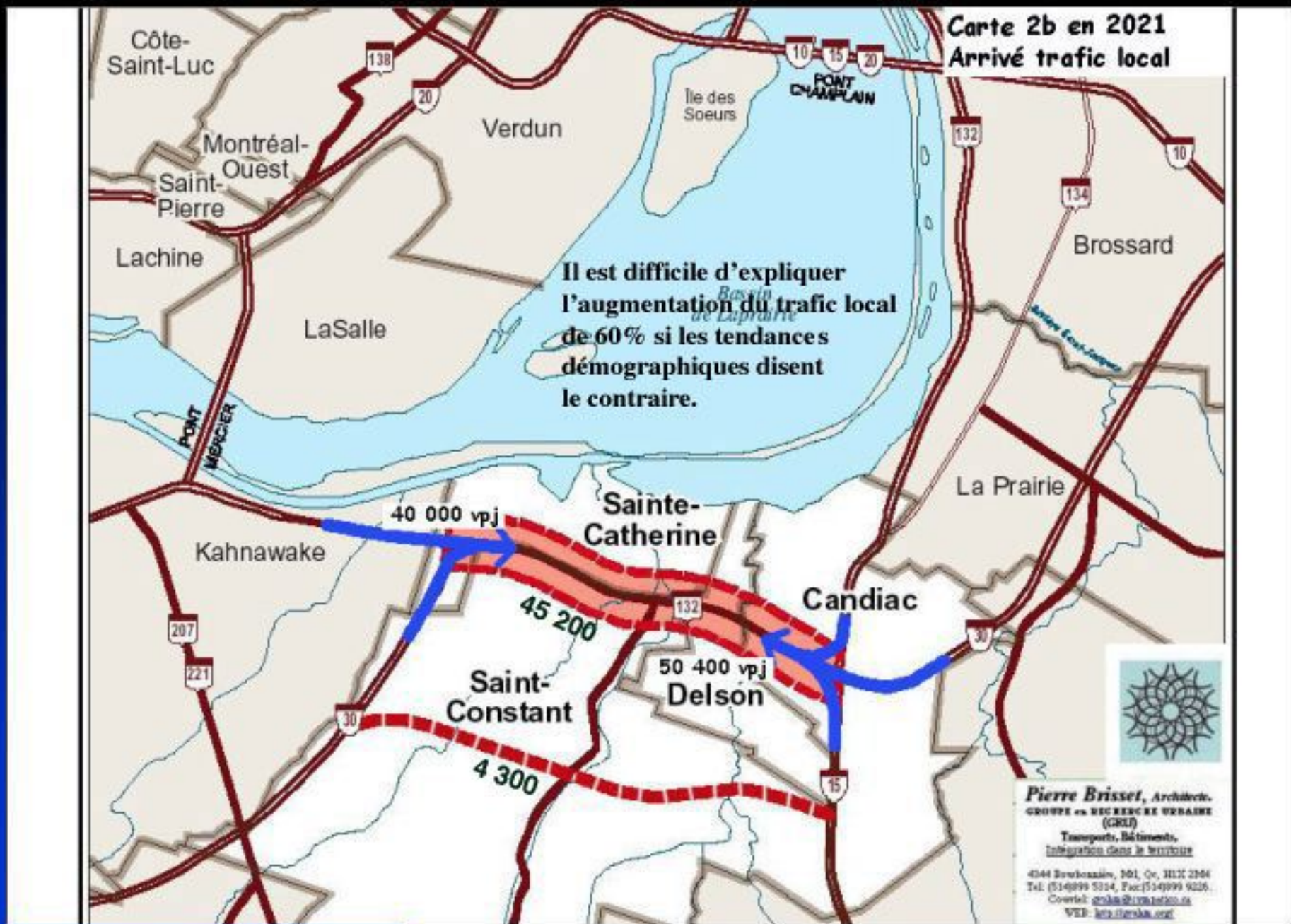
## Analyse du secteur affecté.



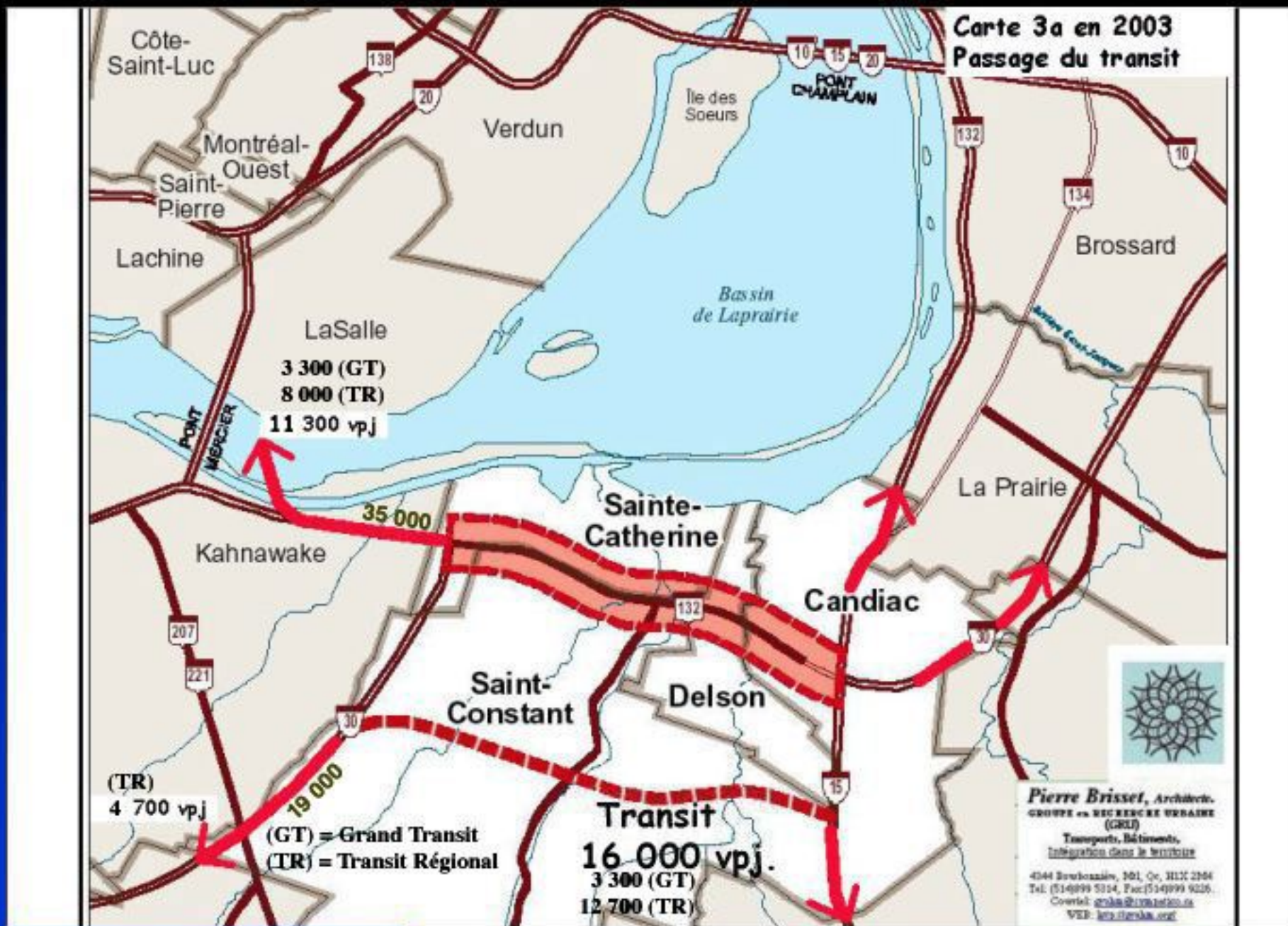
## Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur les données du MTQ



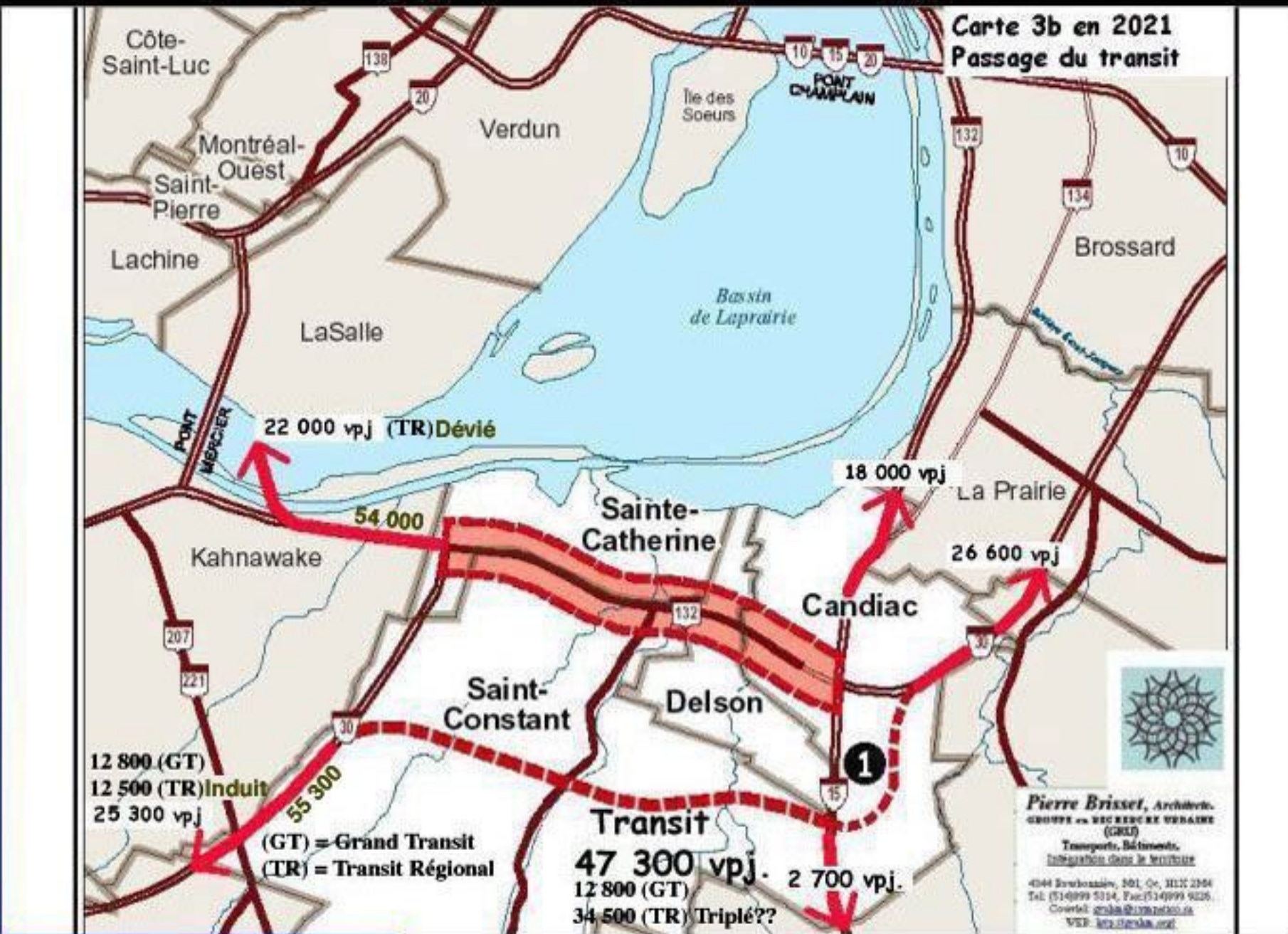
## Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur les données du MTQ



**Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur des extrapolations. (Chiffres MTQ)**



**Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur des extrapolations. (Chiffres MTO)**

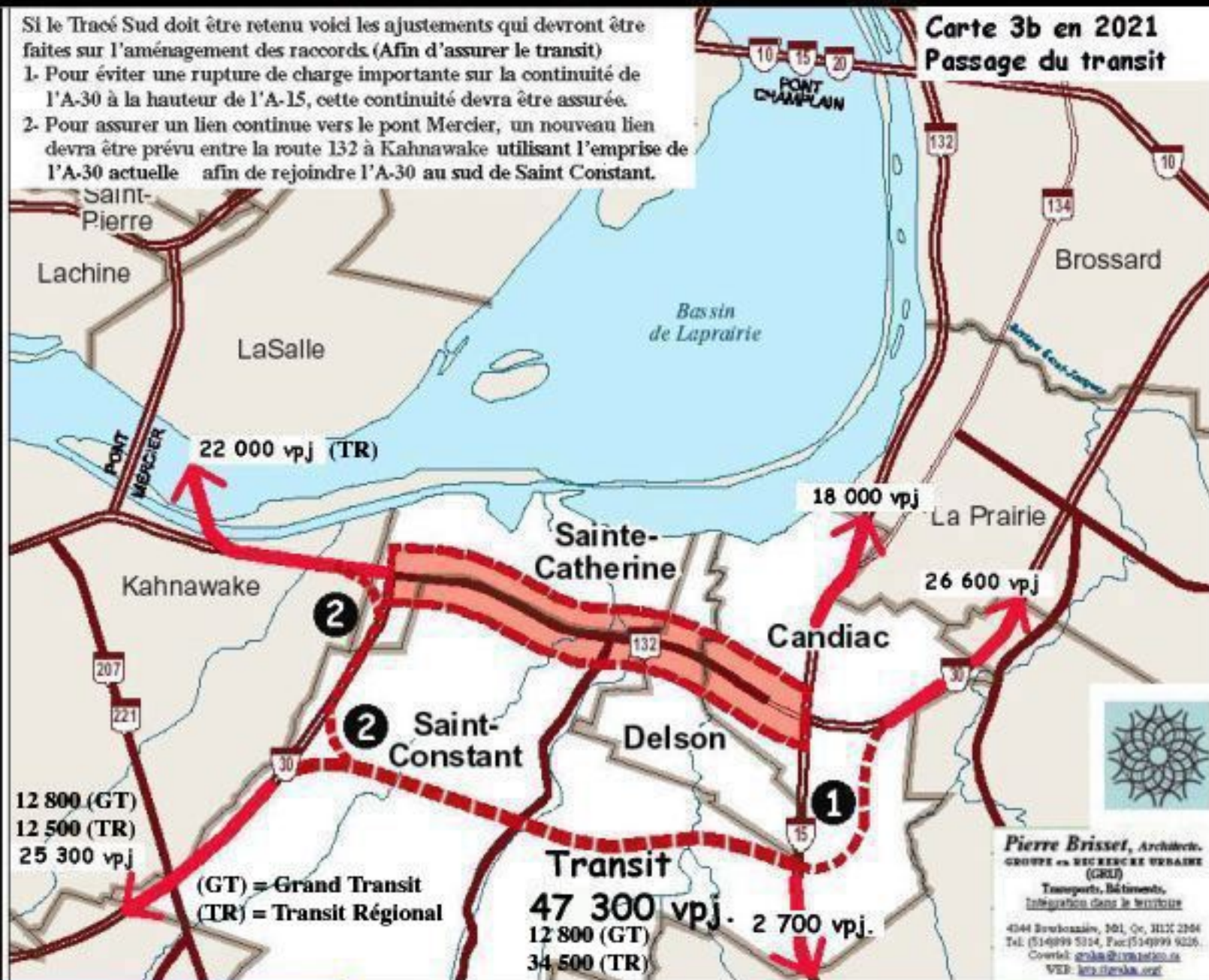


# Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur des extrapolations. (Chiffres MTQ)

Si le Traçé Sud doit être retenu voici les ajustements qui devront être faits sur l'aménagement des raccords (Afin d'assurer le transit)

- 1- Pour éviter une rupture de charge importante sur la continuité de l'A-30 à la hauteur de l'A-15, cette continuité devra être assurée.
- 2- Pour assurer un lien continu vers le pont Mercier, un nouveau lien devra être prévu entre la route 132 à Kahnawake utilisant l'emprise de l'A-30 actuelle afin de rejoindre l'A-30 au sud de Saint-Constant.

Carte 3b en 2021  
Passage du transit





## A-30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac Projection du temps de parcours en 2021



## **Erreur # 4**

Économie de distance parcourue :

48 millions de véhicules kilomètres par année égale à une variation de distance de 6 kilomètres pour 22 000 véhicules par jour (Faite la multiplication :  $6 \times 22\,000 \times 365 = 48$  millions)

Pourquoi dans le cas de l'A-25 c'est une

## **GROSSE ÉCONOMIE POUR TOUTE L'ANNÉE DE 50 MILLIONS DE VÉHICULE KILOMÈTRES**

et dans le cas de l'A-30 tracé sud Entre Candiac et St-Constant c'est considéré comme un ti' détour de 6 kilomètres!!!

**Pour la trafic en provenance ou destination du pont Mercier, à cause du manque de gain de temps significatif en passant par le tracé sud et l'augmentation significatif en kilométrage, ce trafic de Transit Régional restera sur la route 132.**

# Répartition du trafic

Simulation réaliste basée sur tendances actualisées

Types* de déplacements	Année référence 2003	Statu quo 2021	A-30 Sud 2021	Route 132 2021
Grand transit	3 300	4 600	12 800	0
Transit régional	12 700	19 500	<del>32 100</del> 12 500	<del>2 400</del> 22 000
Trafic local	29 000	44 400	4 300	45 200
Total	45 000	68 500	<del>49 200</del> 29 600	<del>47 600</del> 67 200

**Trafic de grand transit** : les échanges dont l'origine et/ou la destination se localisent ~~en dehors~~ ~~des MRC Roussillon, Champlain et Île de Montréal~~ en Ontario et le sud est du Québec.

**Trafic régional** : les échanges dont l'origine et la destination se localisent ~~dans les MRC de~~ ~~Roussillon, Champlain et Île de Montréal~~ à l'extérieur des quatre villes (Tous les autres transits)

\* **Trafic local** : les échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les municipalités suivantes : ~~Châteauguay~~, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac ~~et La Prairie~~.

Avec une réduction significative de l'A-30 tracé sud, le débit du tronçon Jean Léman devra être 17 100 au lieu de 28 700 vpj.

## Considérations

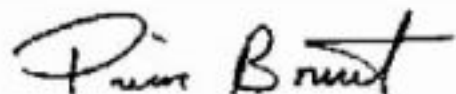
- 1- En considérant que la volonté du gouvernement, appuyé par le Ministère des Transports, vise l'implantation du tronçon Jean Léman de l'autoroute 30 pour rendre fonctionnel son choix du tracé sud;
- 2- En considérant que le projet tracé nord répondait à tous les critères de fonctionnement pour le raccordement de l'autoroute 30 partie Est tandis que l'option du tracé sud passé par décret n'était qu'un élément d'un projet fragmenté.
- 3- En considérant que l'essence même de tous projets autoroutiers est pour répondre aux grandes demande d'augmentation d'achalandages et qu'un projet ne peut être validé qu'en confirmant ces projections de demande de déplacements.
- 4- En considérant que la définition du terme transit à mal été fait et que selon les tableaux du promoteur indiquent seulement la moitié de l'achalandage prévue sur le lien Jean Léman de l'autoroute 30;
- 5- En considérant que l'axe pan québécois n'a pas été évalué dans l'élaboration des transits régionaux et que la possibilité d'une amélioration du raccordement au niveau du pont Mercier pour mieux desservir l'importation et l'exportation ayant origine ou destination au "West Island" existe dans le rapport de la Commission Nicolet;
- 6- En considérant que le grand transit au niveau du camionnage n'a pas été réparti correctement entre l'autoroute Métropolitaine et le pont Champlain;
- 7- En considérant que le lien Jean Léman ne prévoit pas de retour vers le pont Mercier à l'extrémité ouest du projet à l'étude et que cela entraînera des détours considérables pour les utilisateurs en transit du pont en question;

## Recommandations

Il est recommandé que :

1. L'analyse du tronçon Jean Léman de l'autoroute-30 soit mise de côté tant et aussi longtemps que l'analyse de l'ensemble de l'autoroute 30 partie Est entre Ste. Catherine et Candiac ne soit pas réévaluée dans son ensemble autant pour le tracé nord que pour le tracé sud.
2. L'analyse soit faite utilisant des chiffres d'achalandage d'actualité autant pour le transit régional passant par le pont Mercier que celui continuant vers l'Ouest via l'A-30.
- 3- L'évaluation de la projection de débits de circulation (autant au niveau du trafic local que le trafic régional) soit établie sur de vraies tendances de développement urbain durable en respectant les engagements des accords de Kyoto.

**Il semble que le gouvernement met une somme phénoménale pour accommoder les quelque 12 800 véhicules qui cherchent à éviter Montréal pour se rendre en Ontario. Pourrait-on faire quelque chose pour les 84 000 véhicules qui veulent rester ici au Québec, et ce tous les jours de l'année en 2021!!**



Pierre Brisset, Directeur GRUHM

# Merci!! Questions??

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

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

4344 Bowbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4  
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.  
Courriel: [gruhm@sympatico.ca](mailto:gruhm@sympatico.ca)  
WEB: <http://gruhm.org/>

