

Réseau de Transit Urbain Analyse de l'autoroute 30 Tronçon St-Constant/Candiac

Conférence: Pierre Brisset

Mémoire présenté devant le BAPE le 28 septembre

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

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

4344 Bourbonnière, MtL, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Analyse du transport des marchandises dans le cadre du Portrait et Diagnostic du Plan de Transport de Montréal

**Présentation devant la commission permanente
du conseil du transport,
la gestion des infrastructures et l'environnement
jeudi le 1er septembre 2004**

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.



On doit voir l'île de Montréal comme un gros navire océanique.



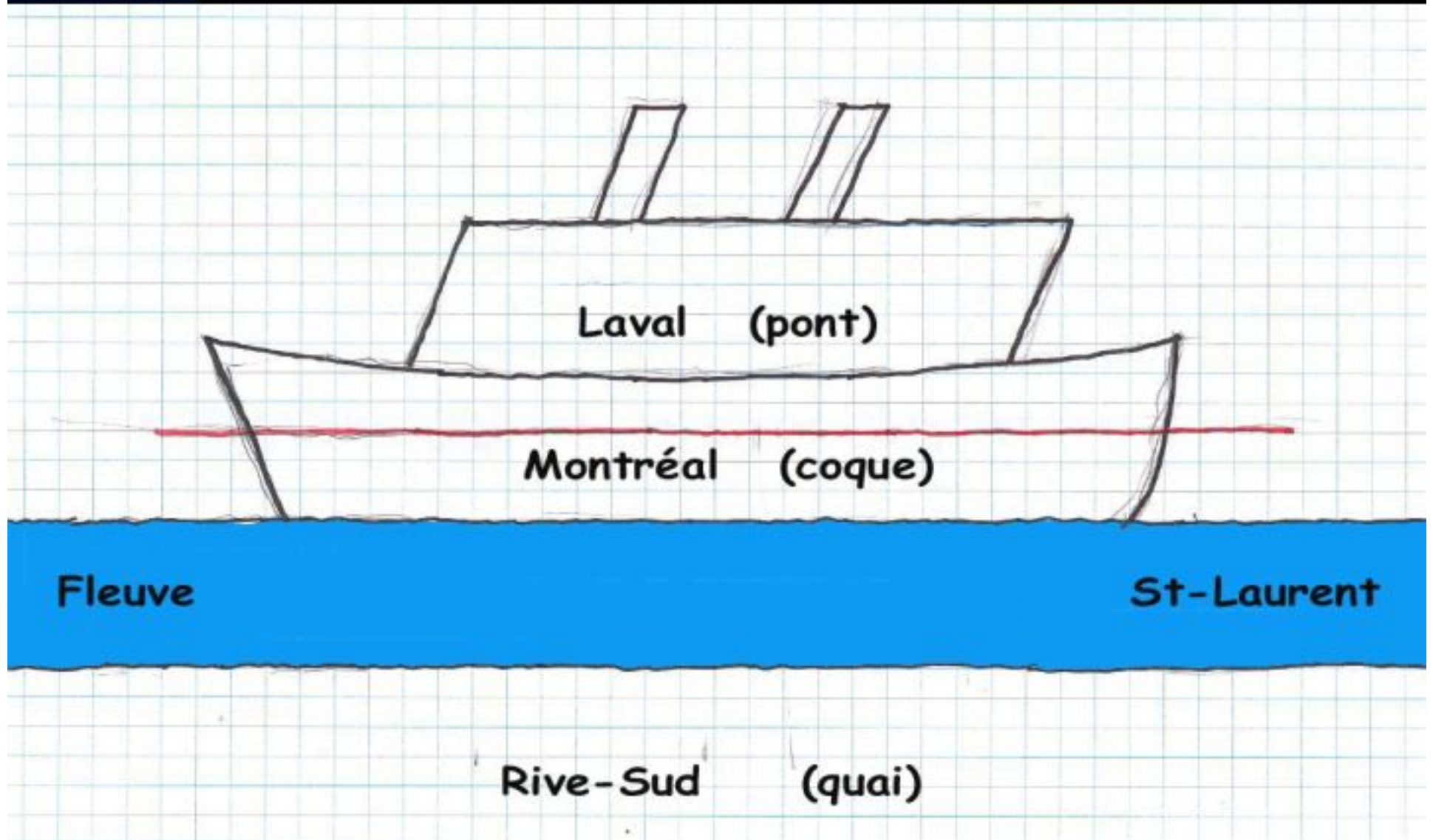
On doit voir l'île de Montréal comme un gros navire océanique.



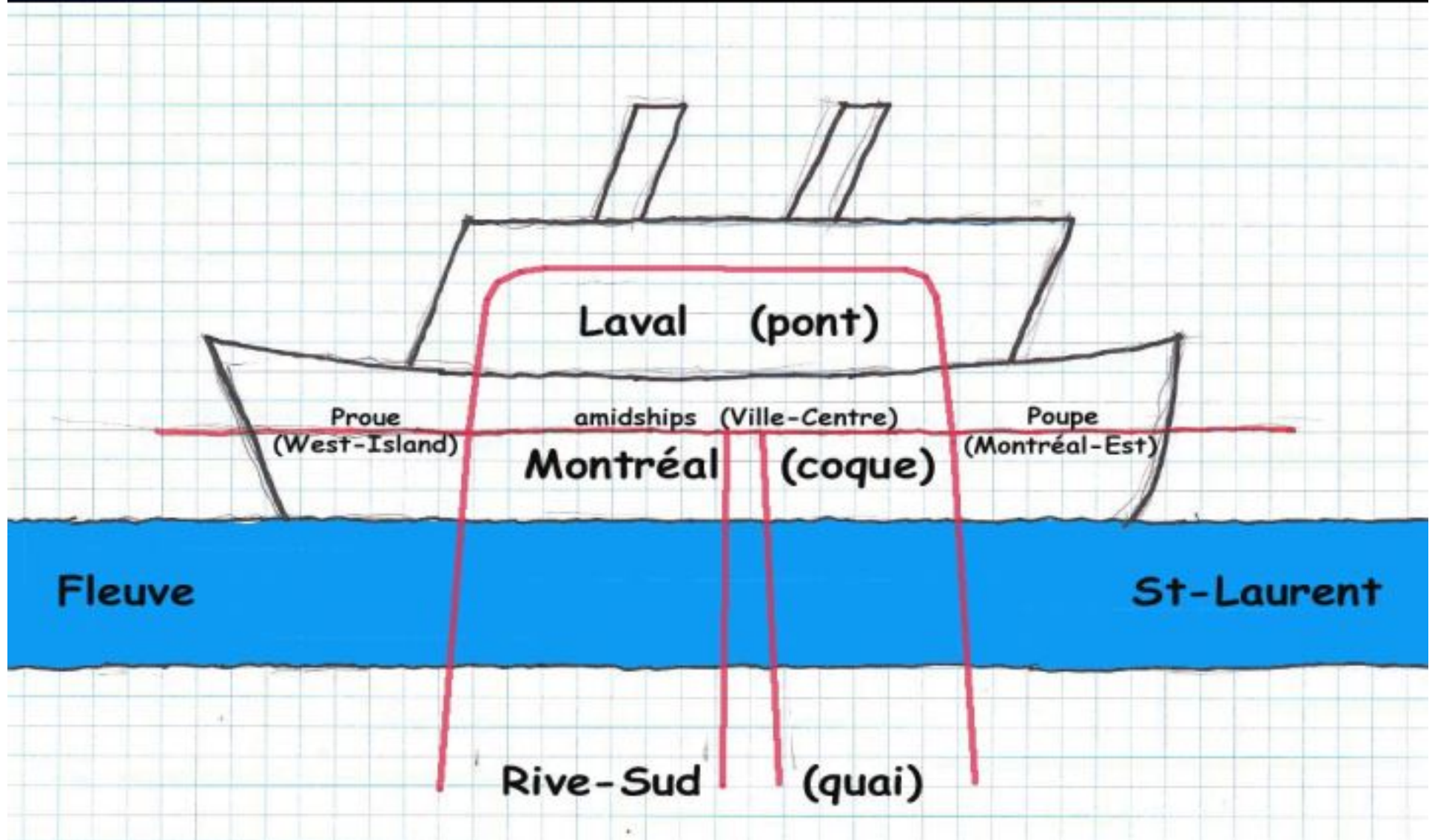
Donc les ponts entre Montréal et la rive sud serait comme des passerelles pour donner accès au navire en question



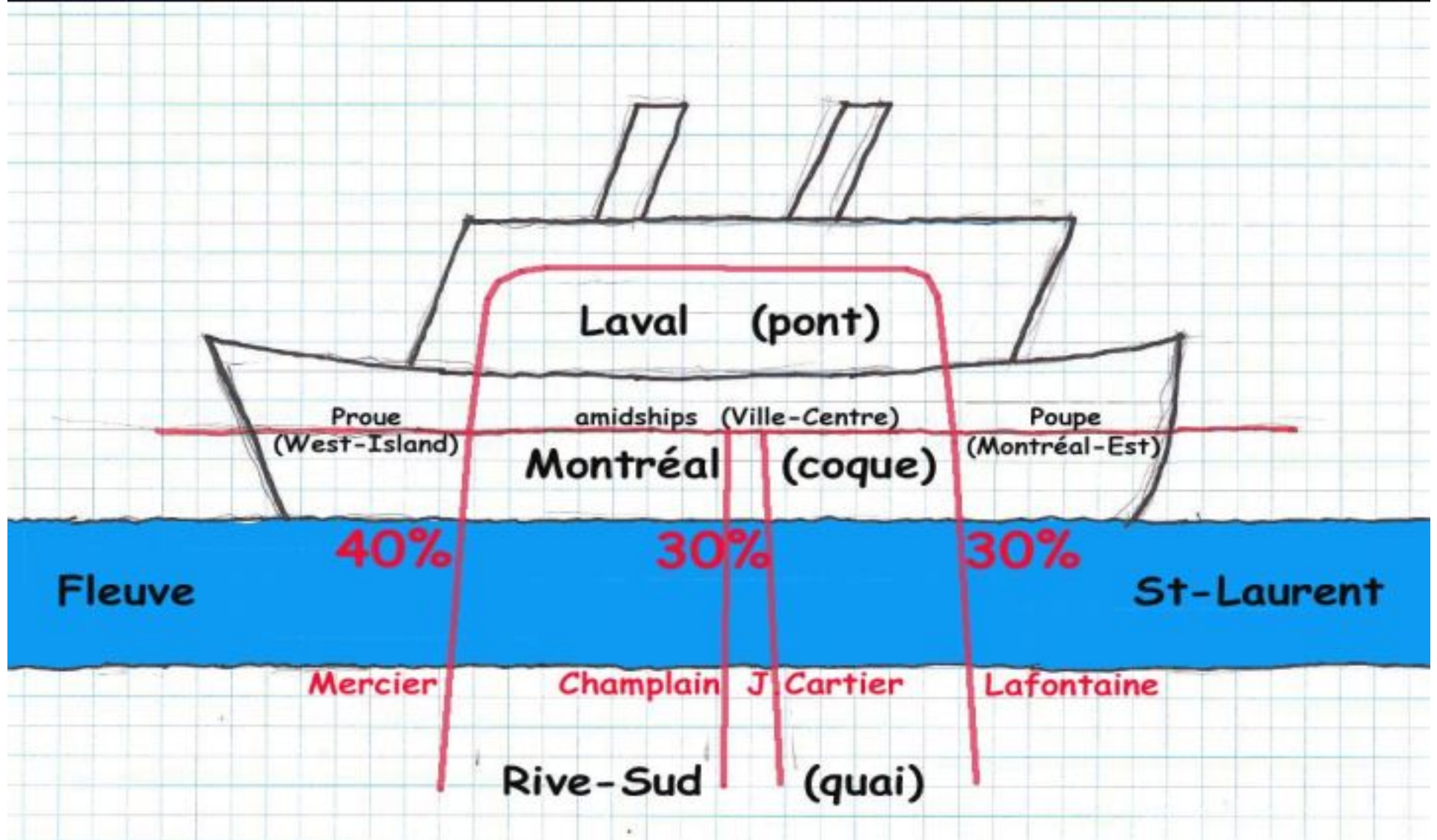
L'île de Montréal comme un gros navire océanique.



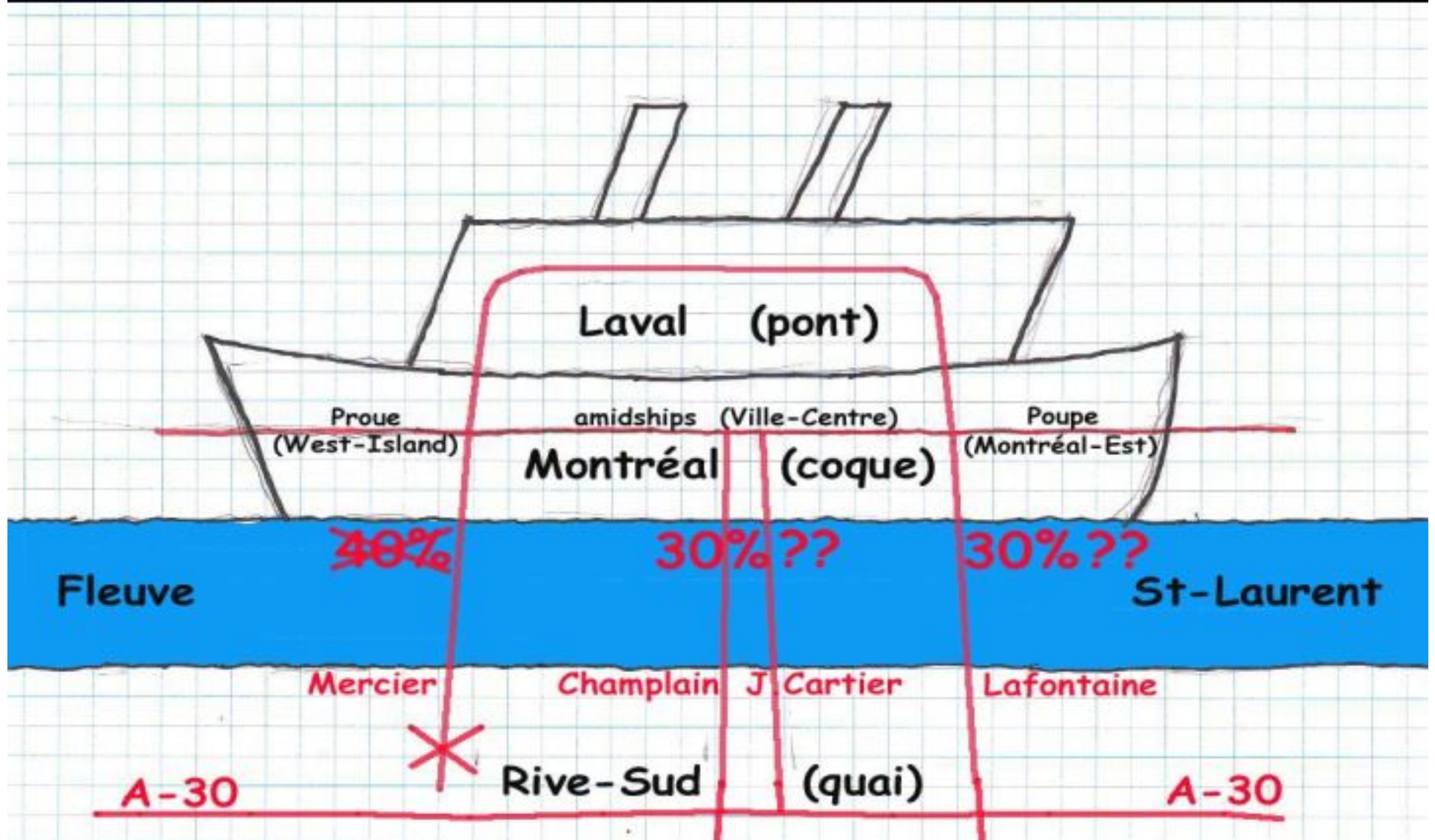
Donc les ponts entre Montréal et la rive sud serait comme des passerelles pour donner accès au navire en question.



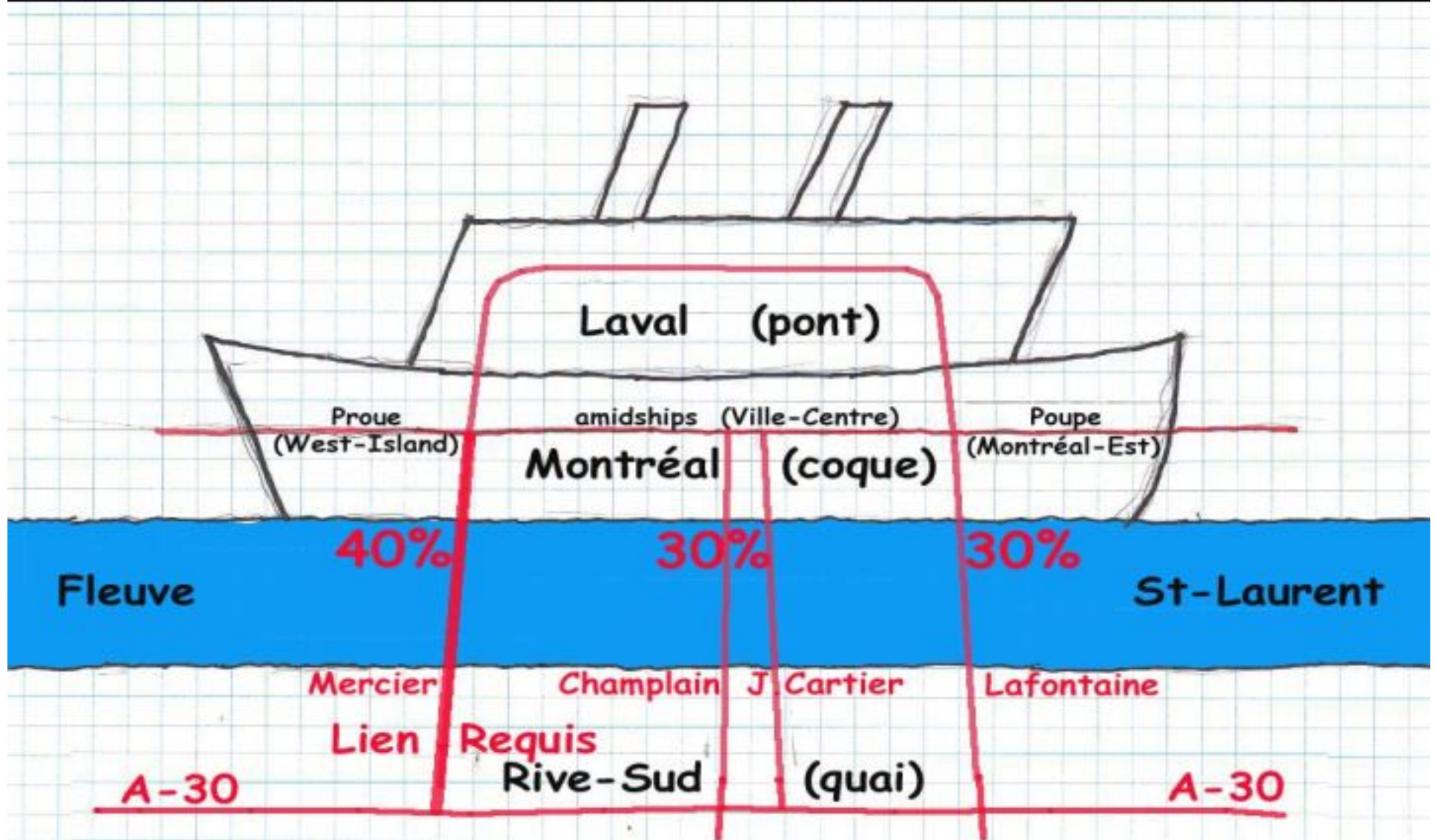
Si en 2000, 40% des camions provenaient d'un point à l'ouest du pont Mercier, ces camions pouvaient utiliser le pont pour attendre la Rive-Sud.



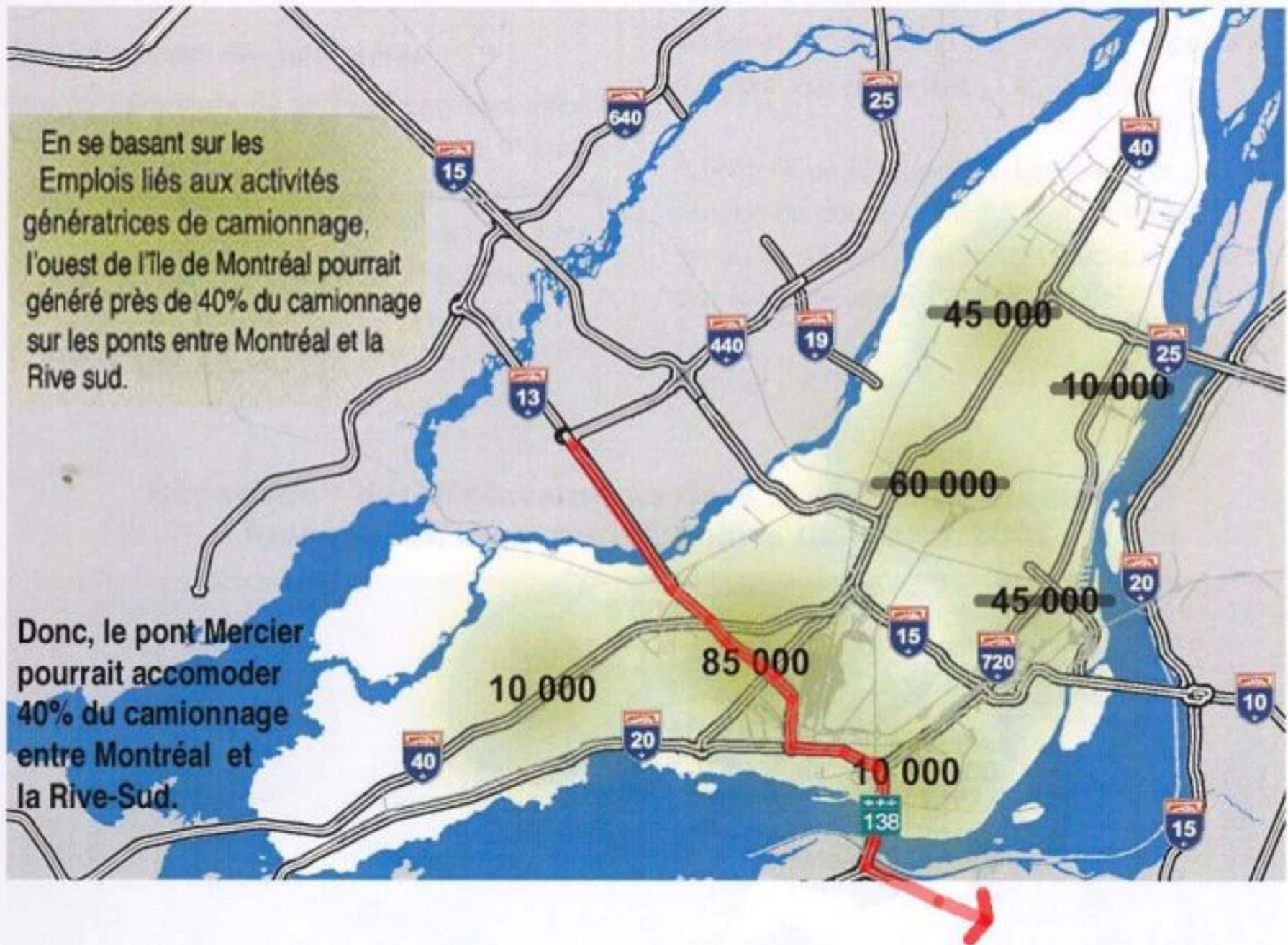
Certaines municipalités de la rive sud ne veulent pas que le pont Mercier soit relié directement à l'autoroute 30.



Pour que le circuit au pont Mercier fonctionne, un lien direct doit être prévu avec l'autoroute 30 sur la rive sud.



Principales zones génératrices de camionnage



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**

0- Définition du terme

Grand Transit

basée sur le document DA-28
déposé par le promoteur et le
document DA-5 du rapport du
BAPE # 164

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	
		7 600	11 300	12 800

* 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

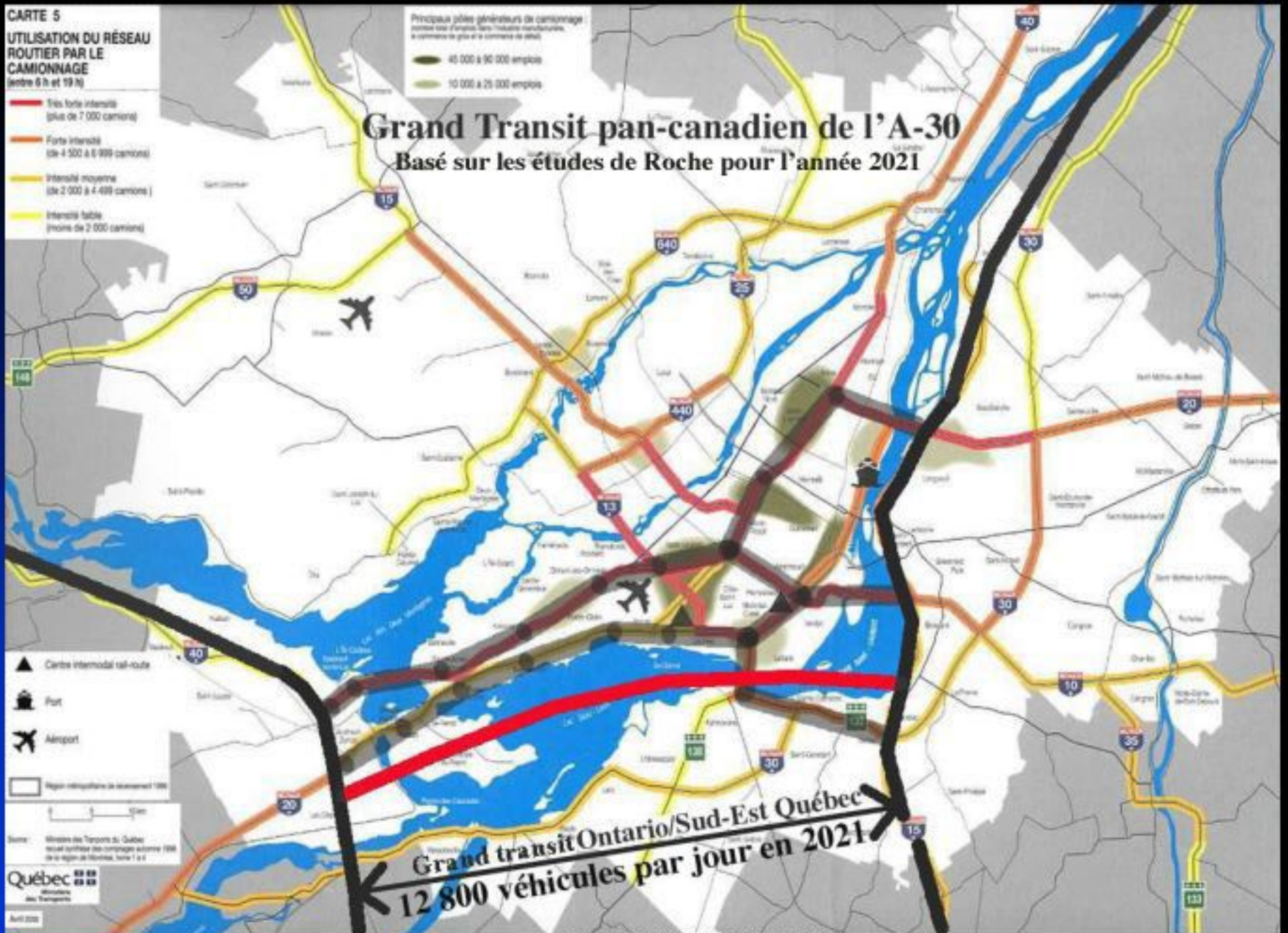
**UTILISATION DU RÉSEAU
ROUTIER PAR LE
CAMIONNAGE
(entre 6 h et 19 h)**

- 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



Grand transit Ontario/Sud-Est Québec
12 800 véhicules par jour en 2021

Document DA28 déposé par le promoteur et révisé.

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 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 ou la destination se localisent dans les municipalités suivantes : ~~Châteauguay~~, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac ~~et La Prairie~~.

GRUHM



1- Répartition du trafic basée sur le document DA-29

Document DA-29 du promoteur; page 1 de 3

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

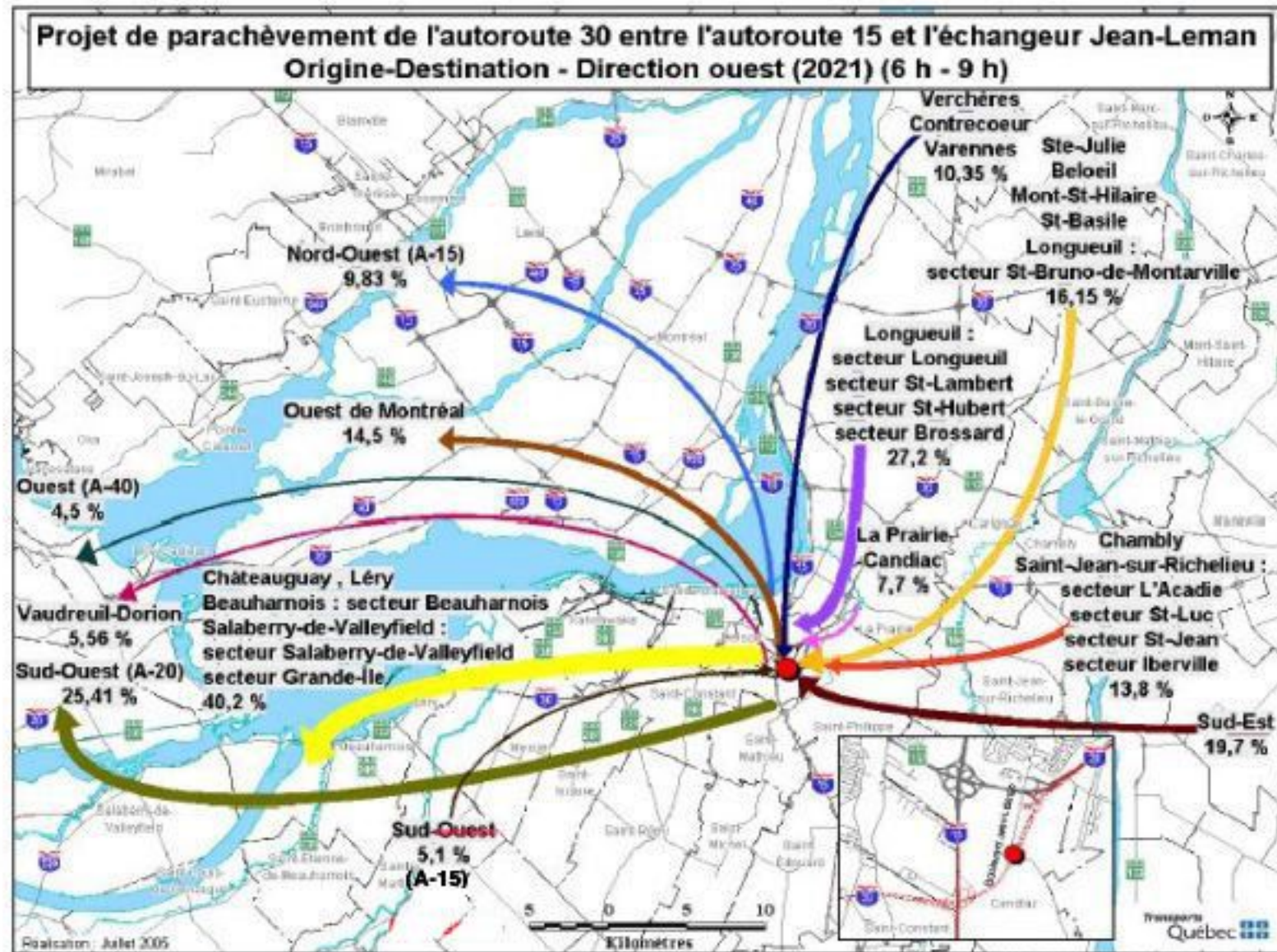
Type de trafic	Direction est	Direction ouest	Moyenne	Débits vpj.
Local	10,5 %	14 %	12,5 %	2 100
Régional	10,5 %	17 %	12,5 %	2 100
Grand transit	79 %	69 %	75 %	12 800

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

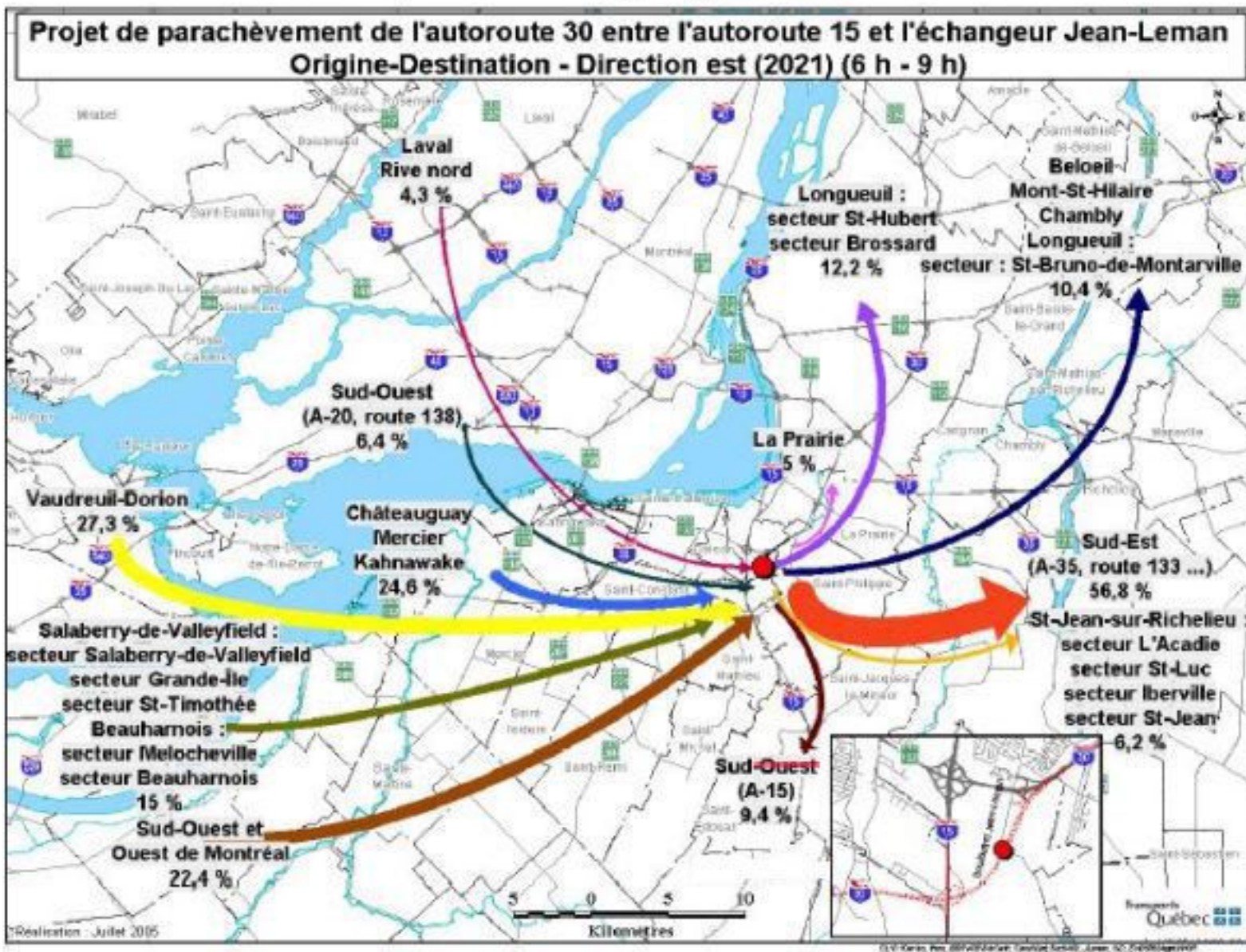


GRUHM

Document DA29 du promoteur; page 2 de 3



Document DA29 du promoteur; page 3 de 3



Document DA29 du promoteur page 1 de 3

Révisé selon les pourcentages indiqués aux cartes, pages 2 et 3 de 3

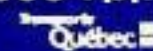
Origine – Destination du trafic sur le tronçon Ouest de l'A-15 (2021 – 6 h à 9 h)

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%	28,5%	13 500
Régional (A-30)	39,6%	40,2%	40,0%	19 000
Grand transit Et Vaudreuil/Dorion	27,3%	35,5%	31,5%	14 800*

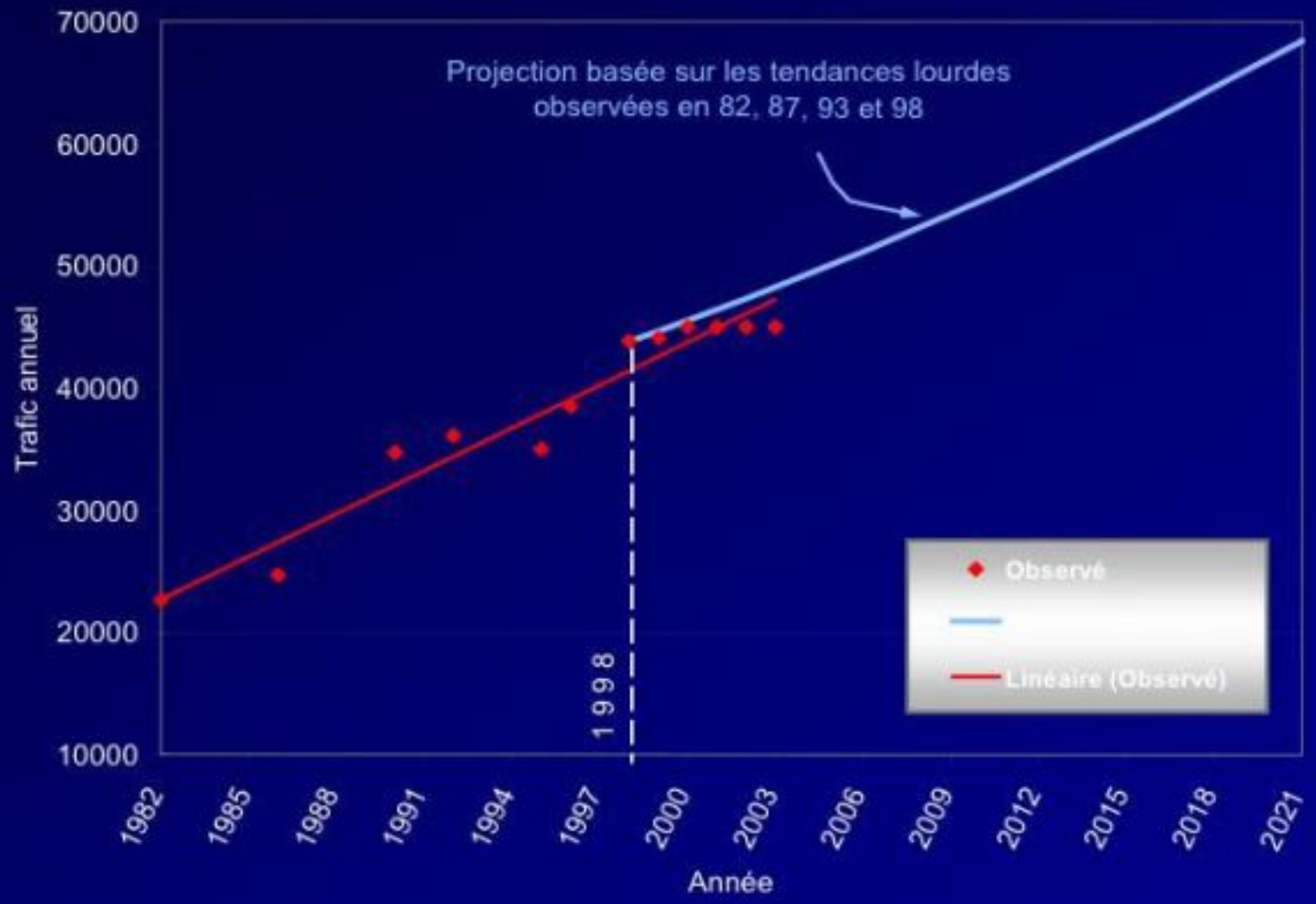
Total déplacements tronçon Ouest d'A-15 47 300 vpi.

* 2 000 des 14 800 dans le grand transit sont de type transit régional destiné à Vaudreuil-Dorion



GRUHM

2- Concept du trafic dévié du
pont Champlain
à partir du document DA-39

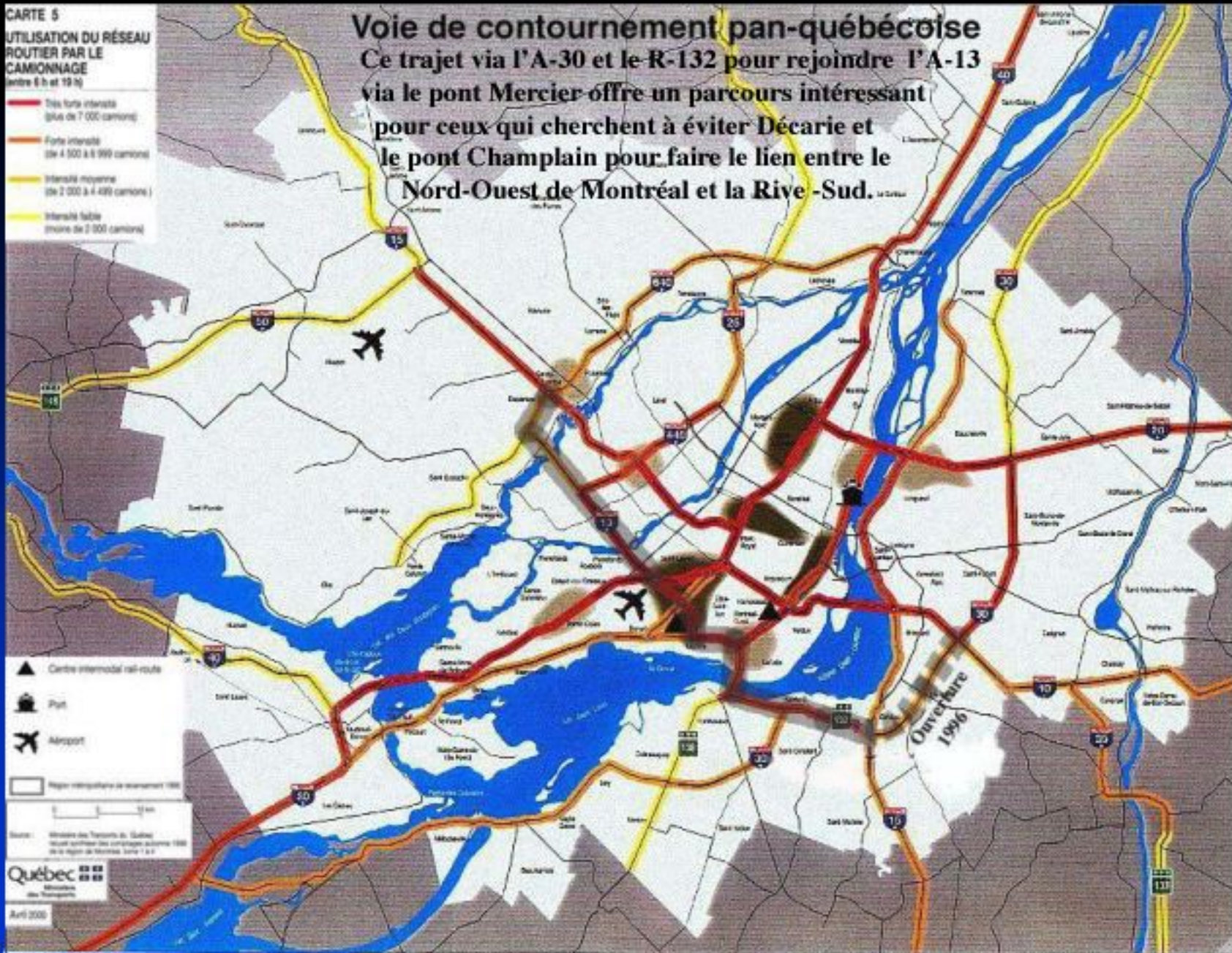


CARTE 5

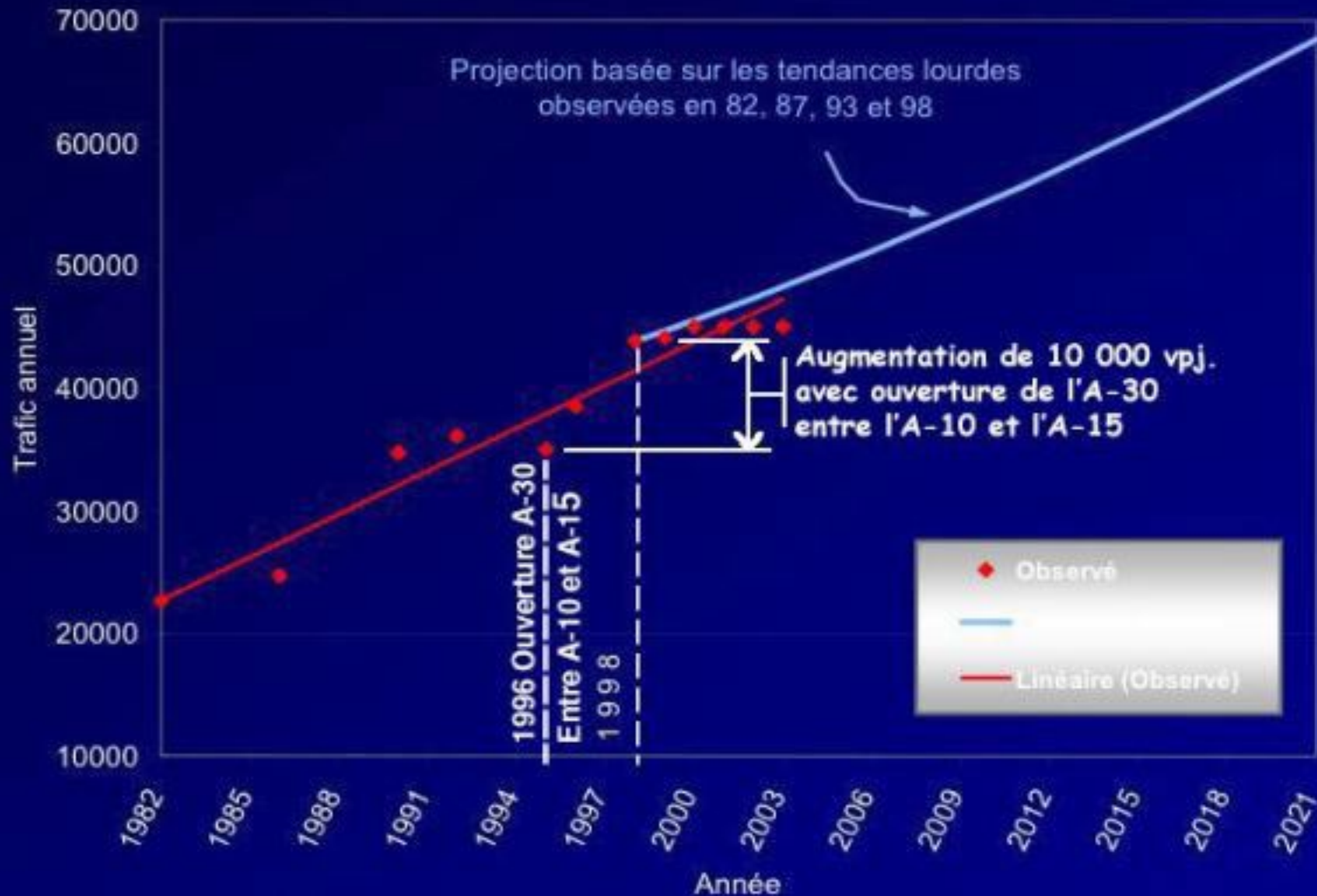
UTILISATION DU RÉSEAU
ROUTIER PAR LE
CAMIONNAGE
(entre 6 h et 19 h)

- 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.



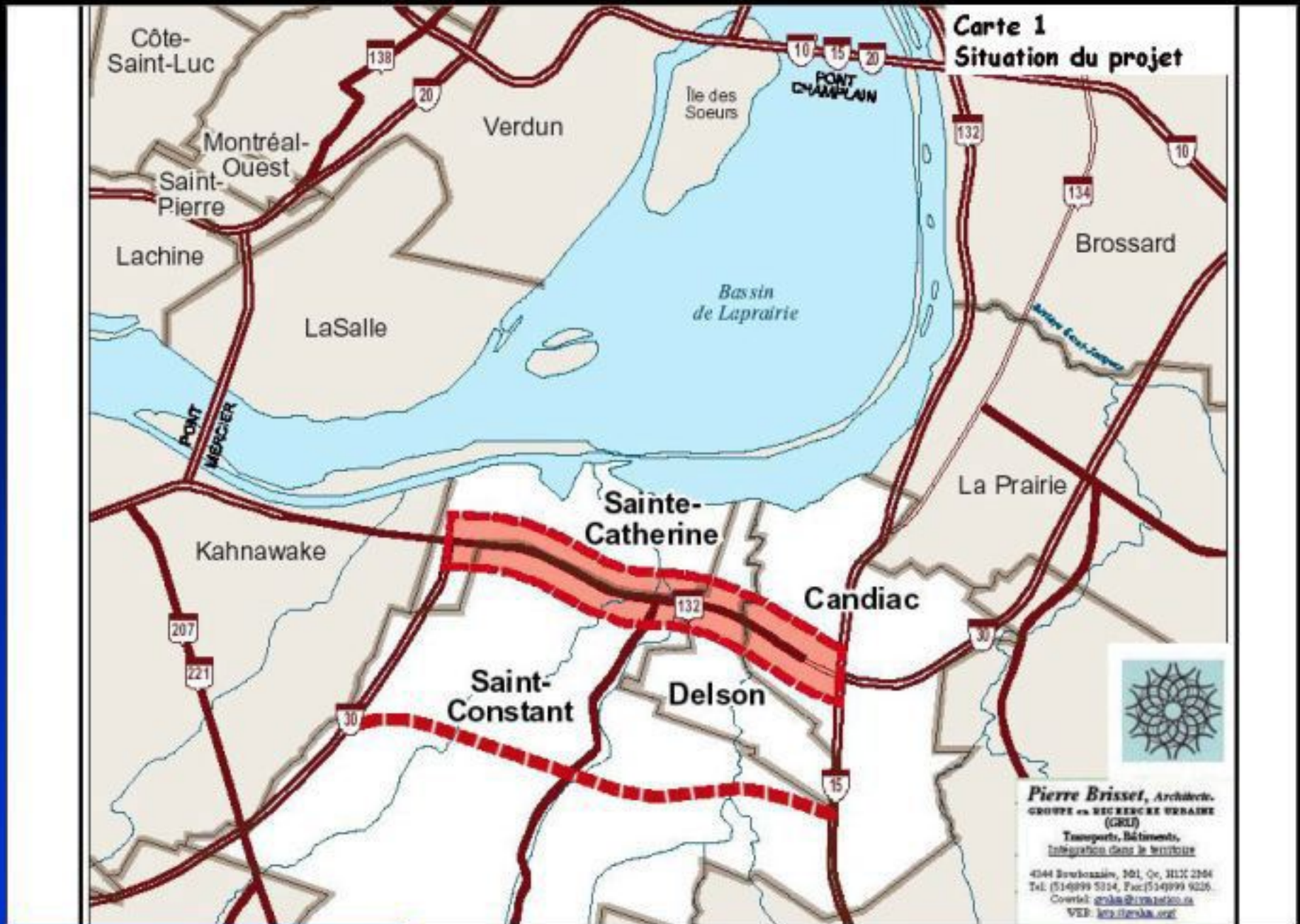
Erreur # 2



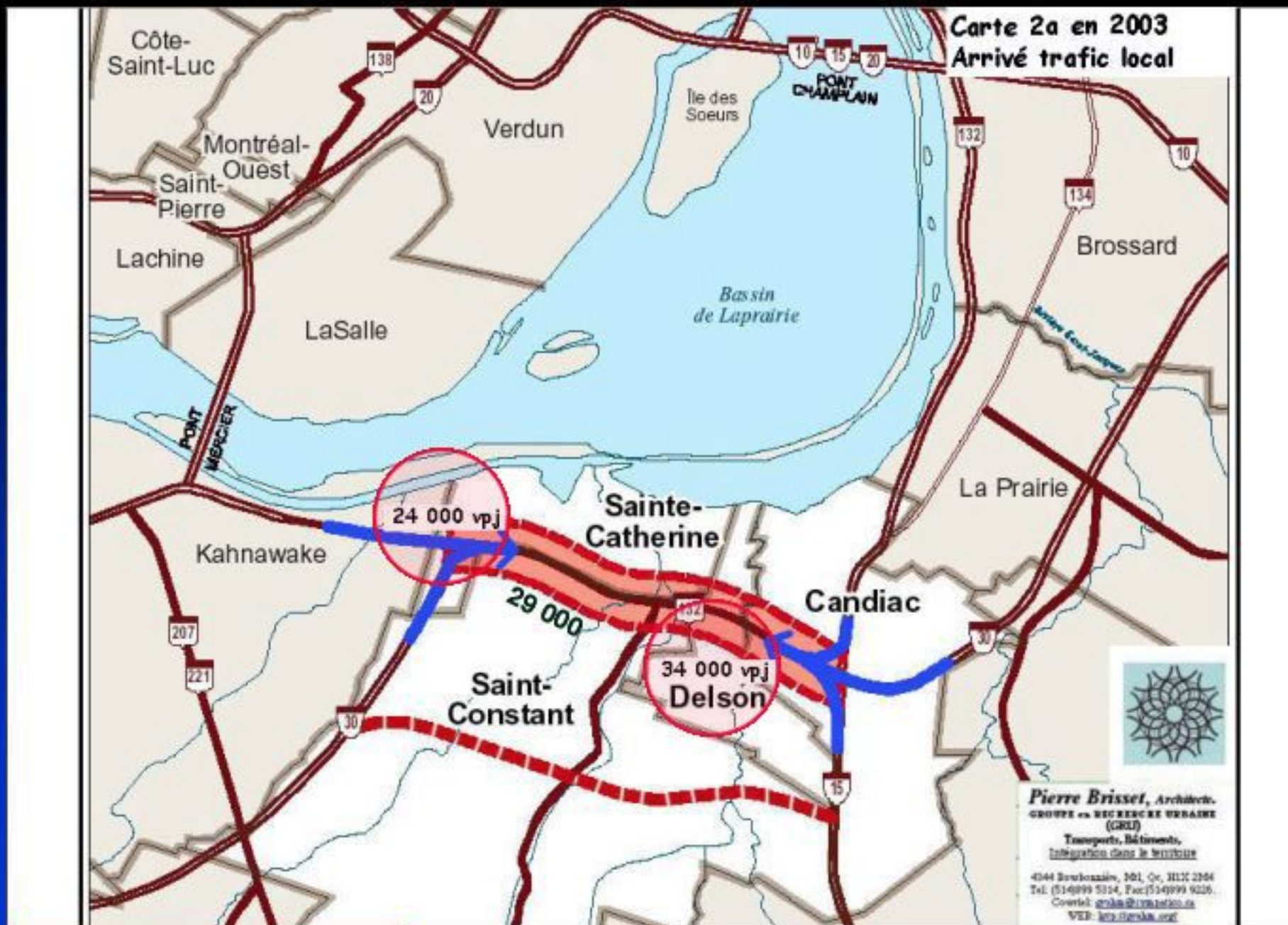
Il est raisonnable de croire que cette ajout de 10 000 véhicules par jour consiste surtout du trafic utilisant ce parcours pour éviter Décarie et le pont Champlain.

4a- Analyse des projections
relatif au développement
démographique

Analyse du secteur affecté.

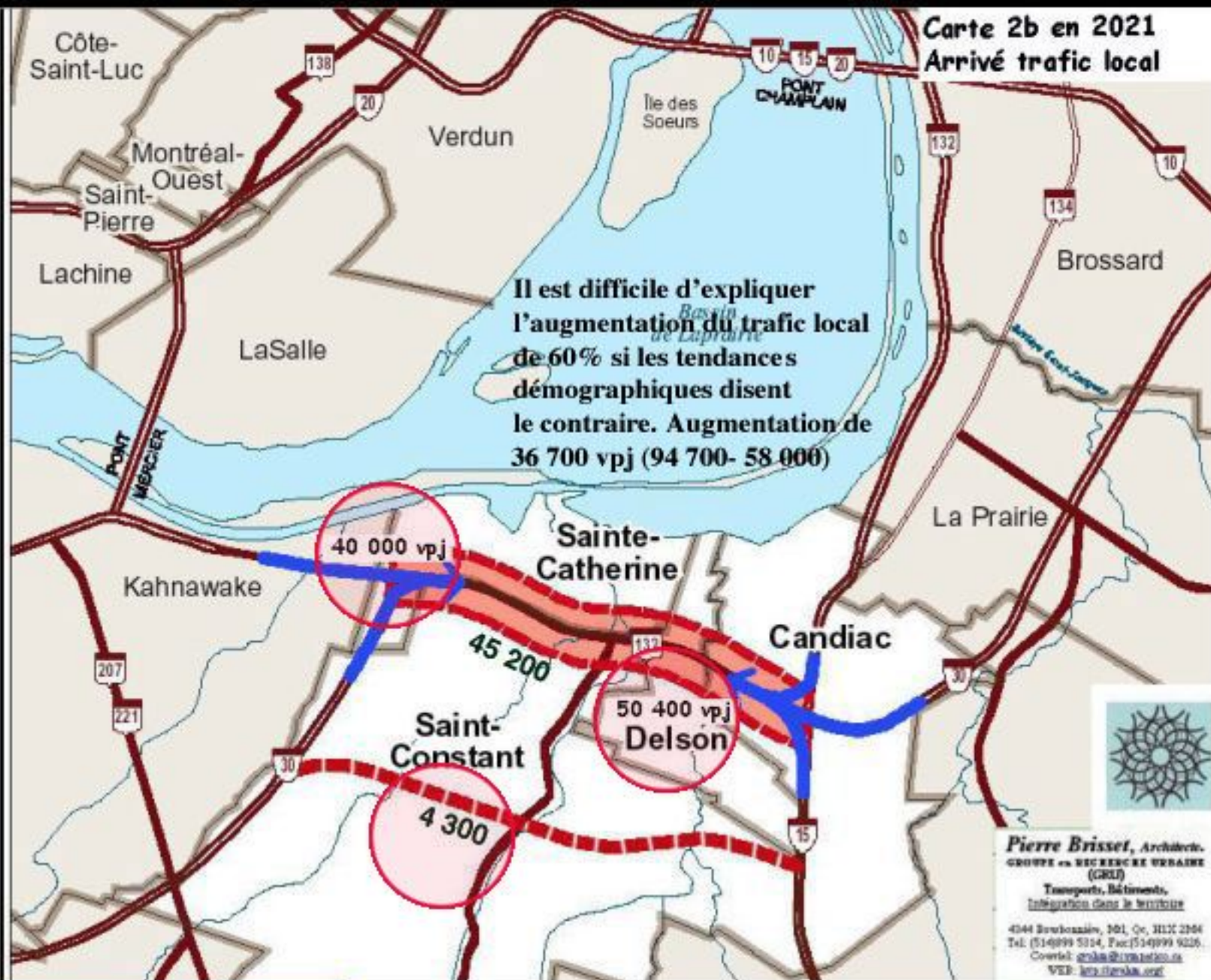


Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur les données du MTQ



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

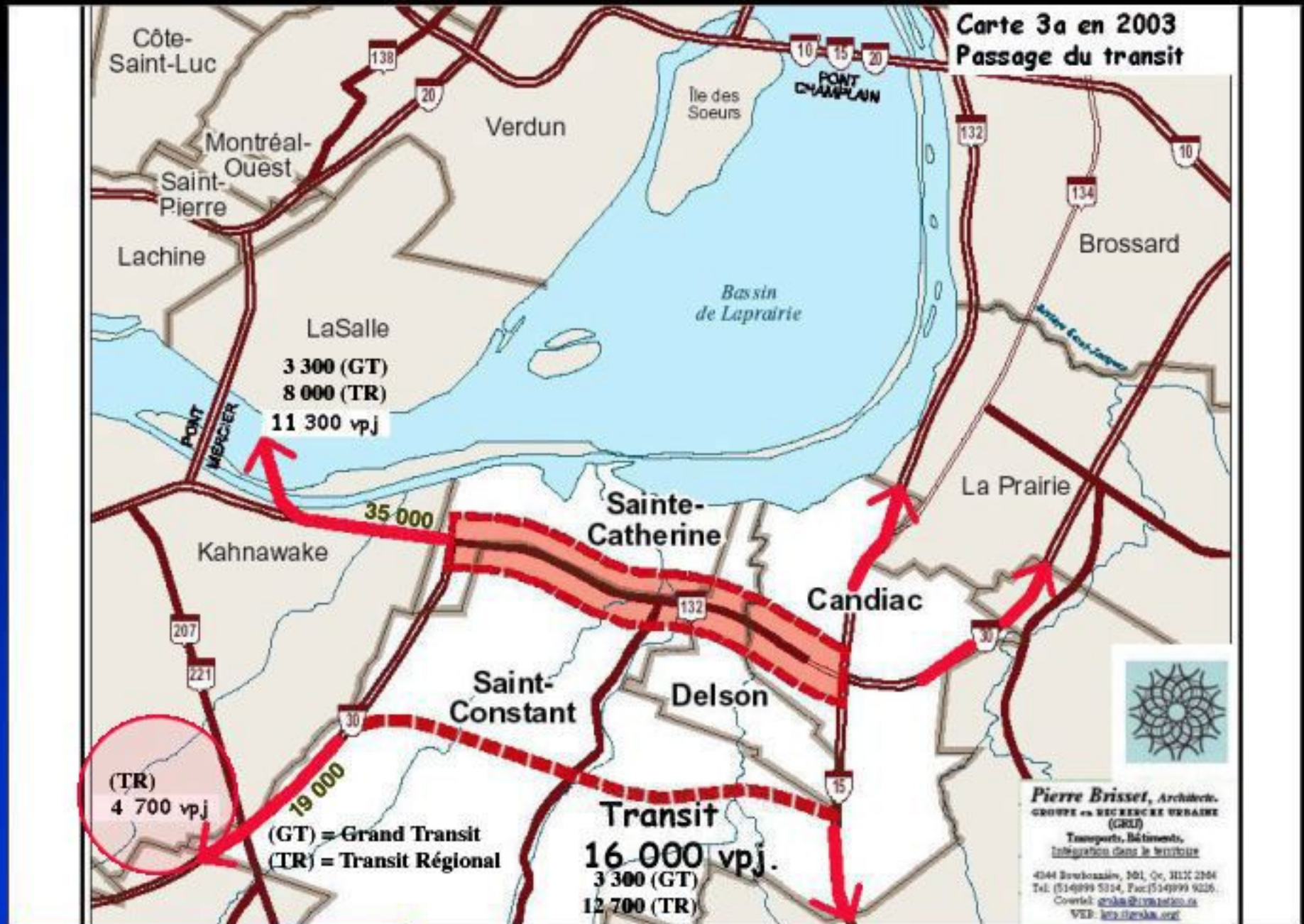
Carte 2b en 2021
Arrivé trafic local



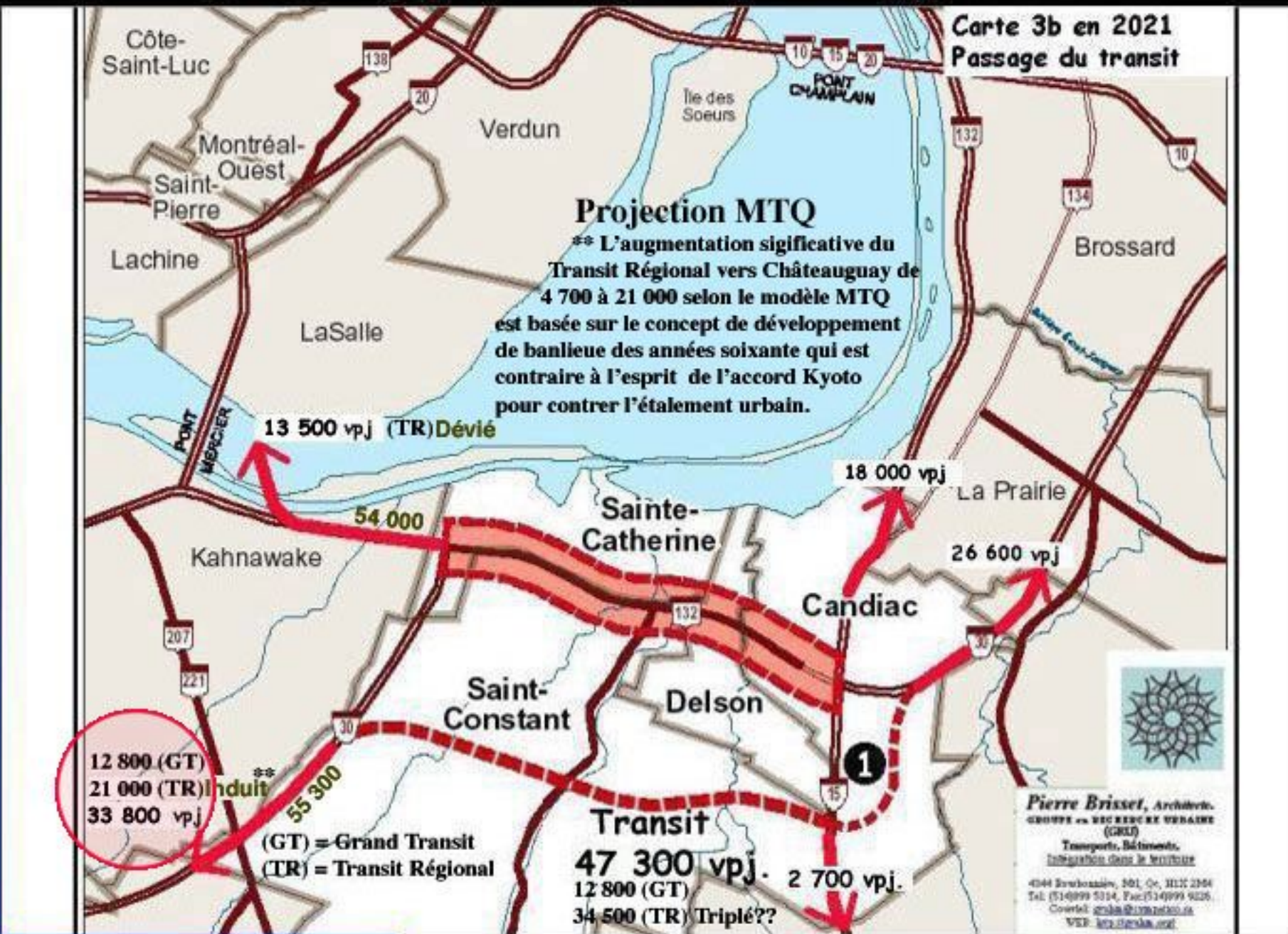
Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAIN (GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4044 Boulevard, 101, St. Hilaire 2004
Tel: (514) 999 5014, Fax: (514) 999 9206
Courriel: pbrisset@brisset.ca
WEB: www.brisset.ca

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



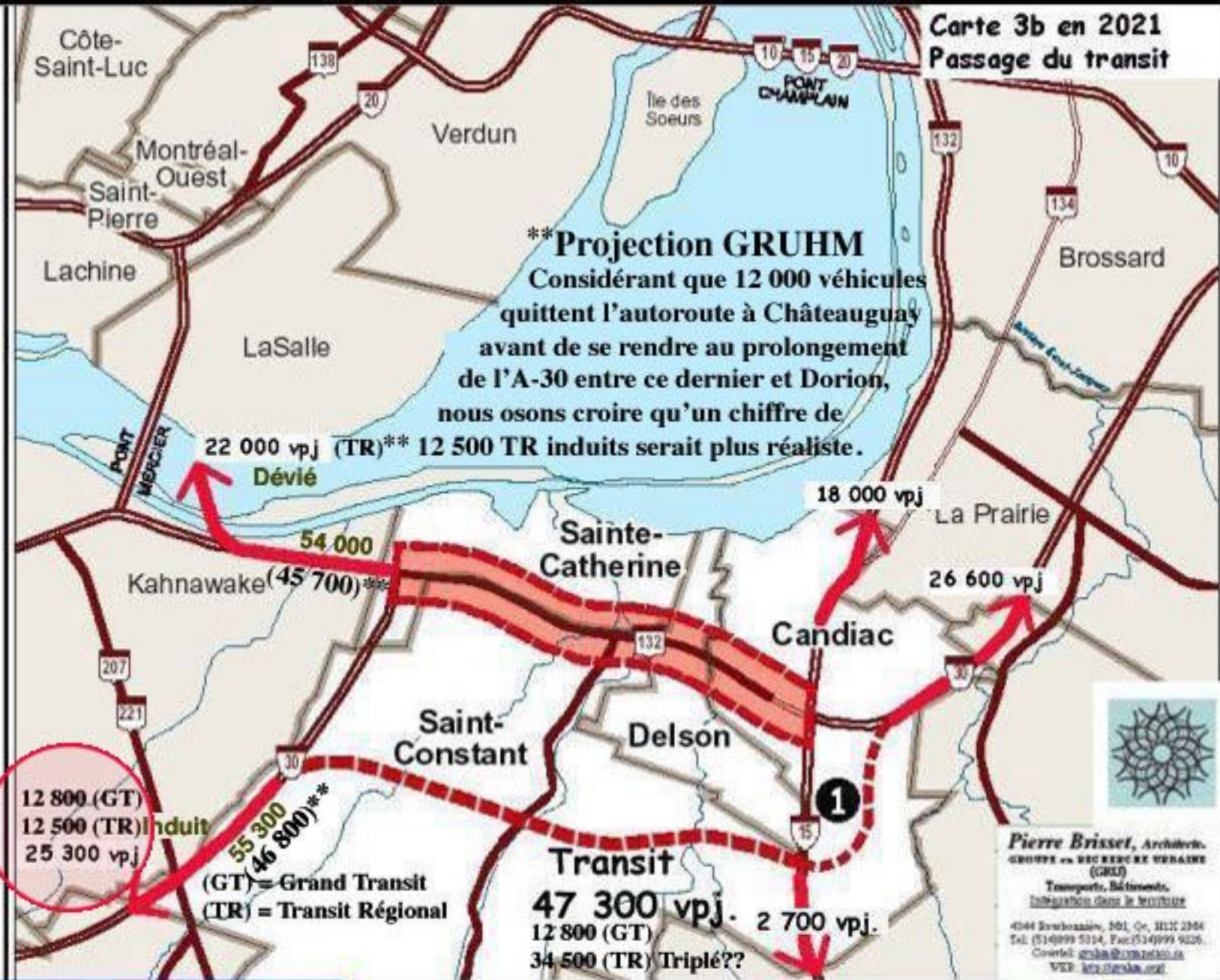
Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur des extrapolations. (Chiffres MTQ)



**53 000 déplacements par jour représentent
près de 20 millions de déplacements par année
à une moyenne de 25 kilomètres par
déplacements pour un total de plus d'un demi
milliard de véhicule kilomètres ajoutés.
(10 fois plus que le kilométrage que le MTQ
tente sauver avec le projet du pont de l'A-25).**

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

**Carte 3b en 2021
Passage du transit**



(GT) = Grand Transit
 (TR) = Transit Régional

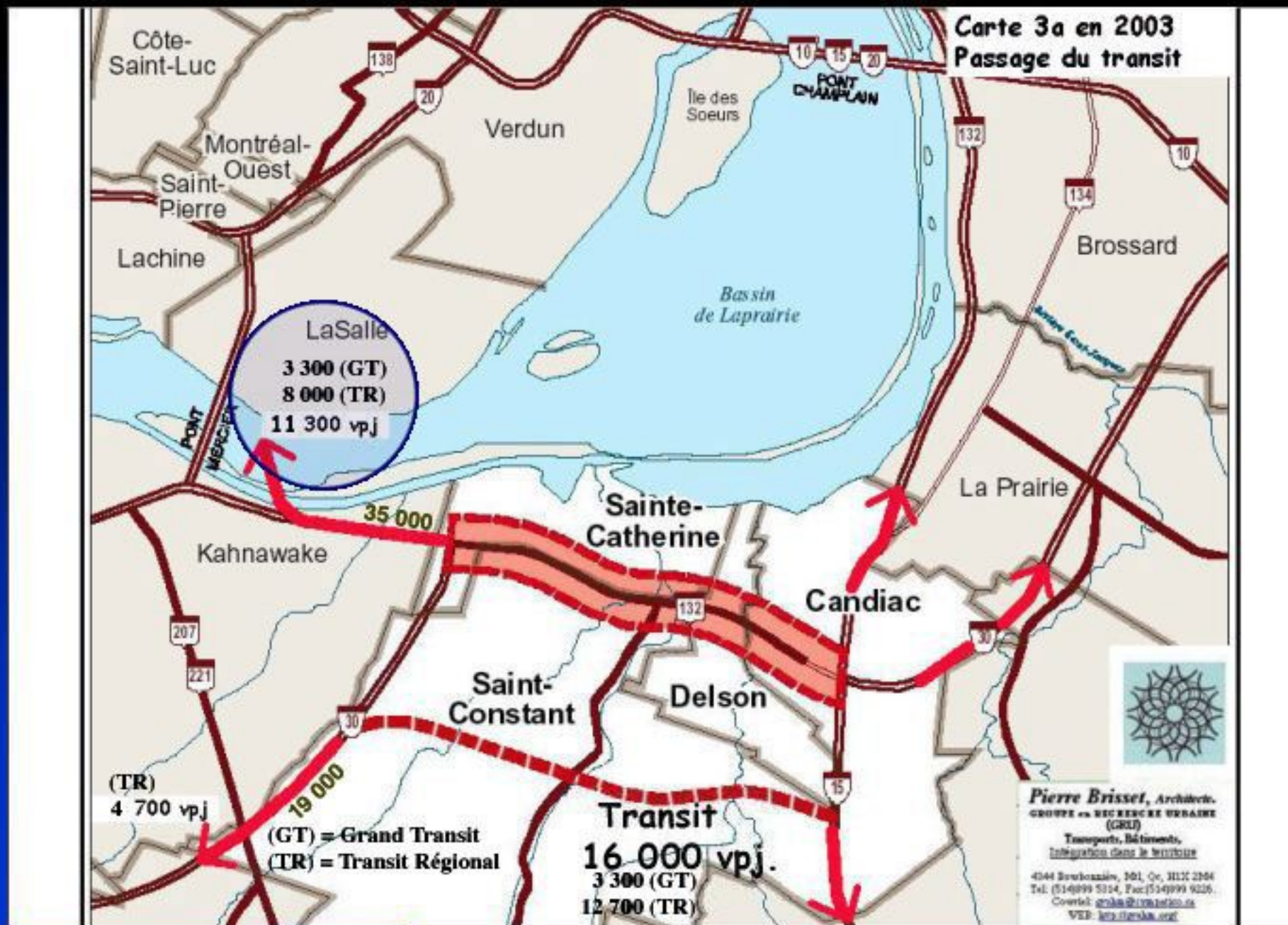


Pierre Brisset, Architecte.
 GROUPE DE RECHERCHE URBAIN (GRU)
 Transports, Bâtiments,
 Intégration dans le territoire

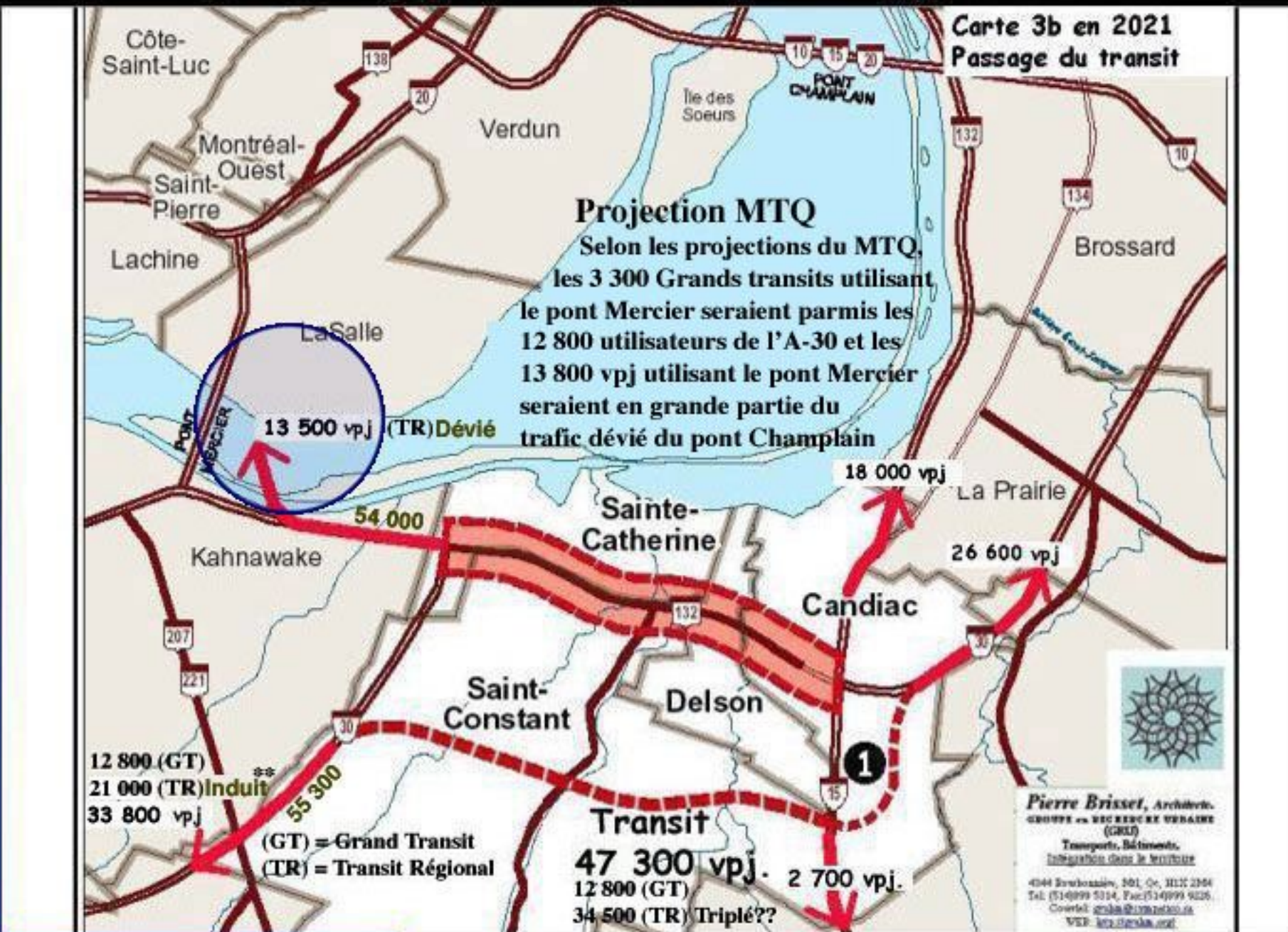
4044 Boulevard, 301, St. J. HLT 2004
 Tel: (514) 999-5014, Fax: (514) 999-9326
 Courriel: pbrisset@brisset.com
 WEB: www.brisset.com

4b- Analyse des projections
relatif à la réserve de capacité
du pont Mercier

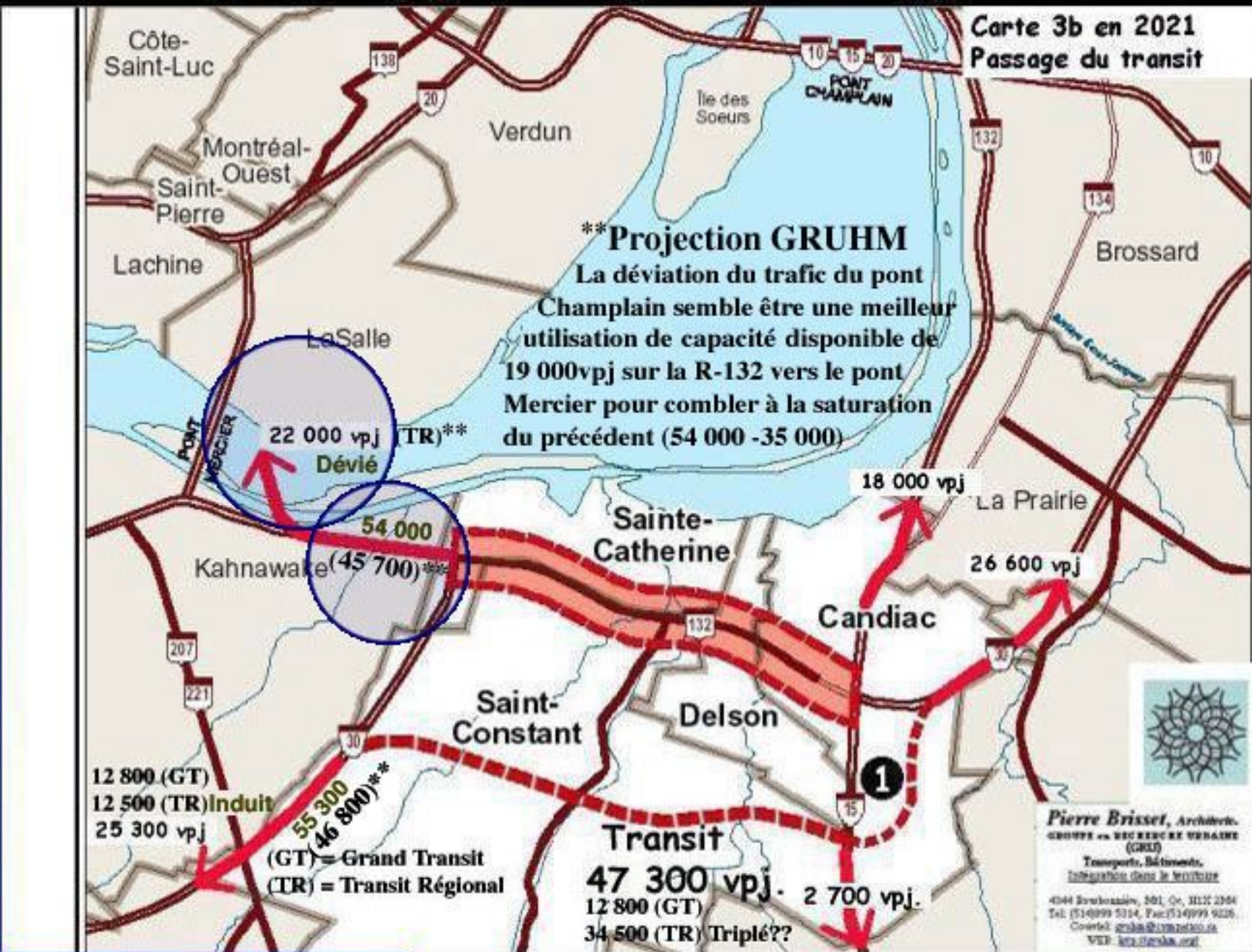
Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur des extrapolations. (Chiffres MTQ)



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



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

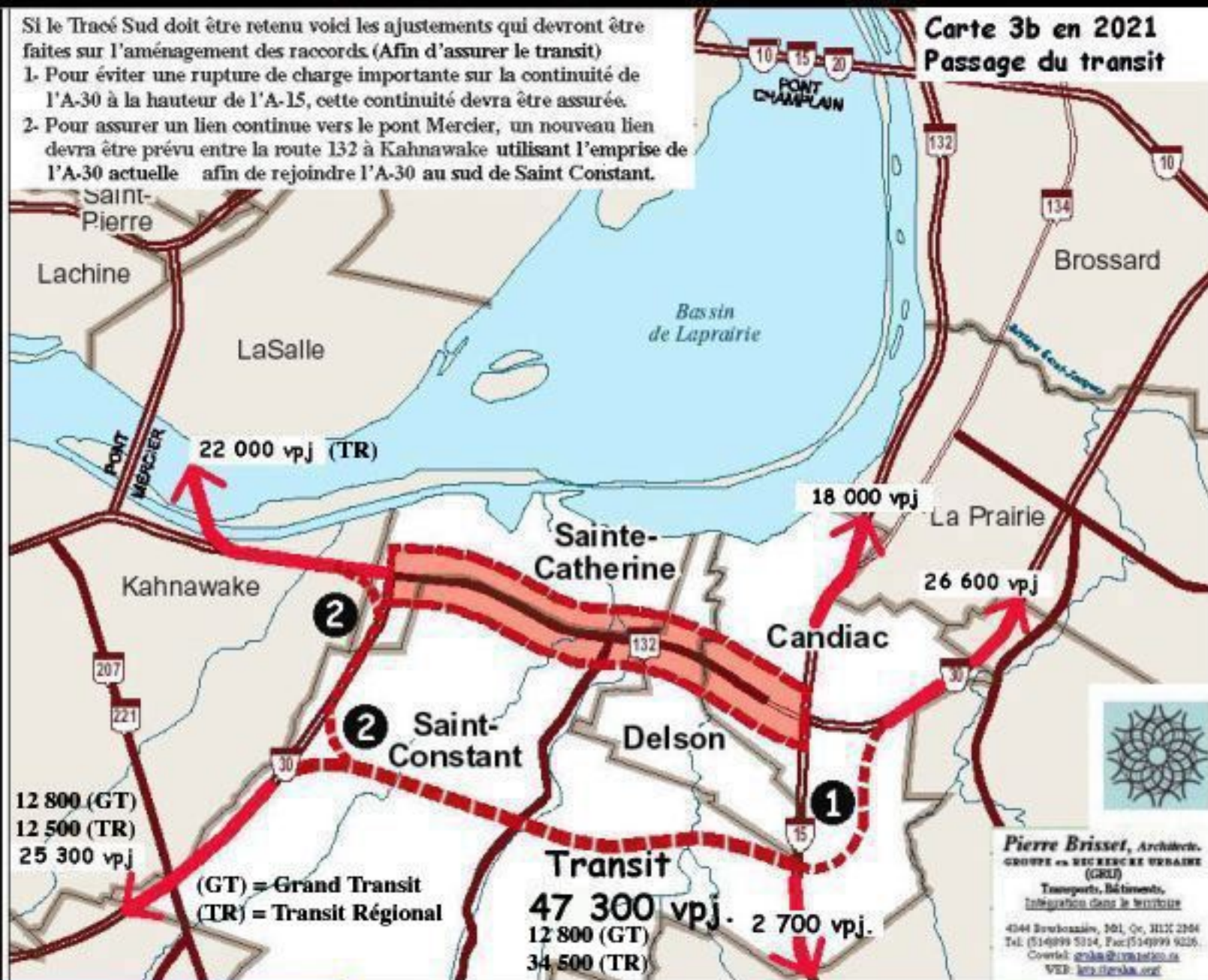


Analyse du secteur affecté. Projection du trafic basée sur des extrapolations. (Chiffres MTQ)

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

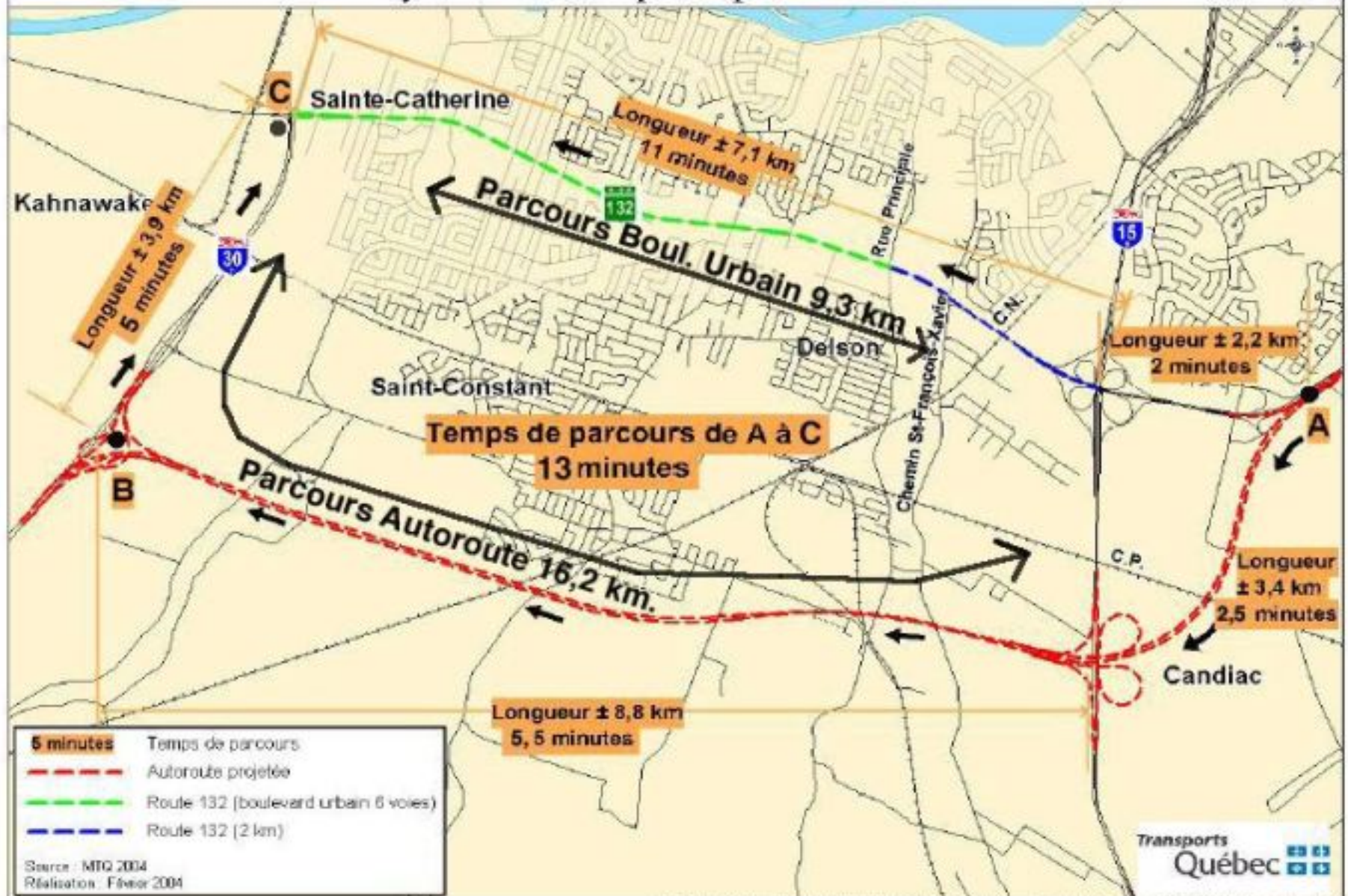
- 1- Pour éviter une rupture de charge importante sur la continuité de l'A-30 à la hauteur de l'A-15, cette continuité devra être assurée.
- 2- Pour assurer un lien continu vers le pont Mercier, un nouveau lien devra être prévu entre la route 132 à Kahnawake utilisant l'emprise de l'A-30 actuelle afin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

Carte 3b en 2021
Passage du transit



4c- Distances à parcourir et
temps de parcours
effet sur utilisation du tronçon
Jean Leman

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.

Document DA28 révisé

Répartition du trafic

Simulation réaliste basée sur tendances actualisées

Types* de déplacements	Année référence 2003	A-30 sur Route 132 2021	A-30 Sud 2021	Route 132 2021
Grand transit	3 300	12 800	12 800	0
Transit régional	12 700	34 500	32 100 12 500	2 400 22 000
Trafic local	29 000	32 700	4 300	45 200 28 400
Total	45 000	80 000	49 200 29 600	47 600 50 400

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 ou 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

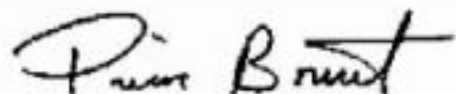
- 1- En considérant que la volonté du gouvernement, appuyé par le Ministère des Transports, vise l'implantation du tronçon Jean Léman de l'autoroute 30 pour rendre fonctionnel son choix du tracé sud;
- 2- En considérant que le projet tracé nord répondait à tous les critères de fonctionnement pour le 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
WEB: <http://gruhm.org/>

