

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**

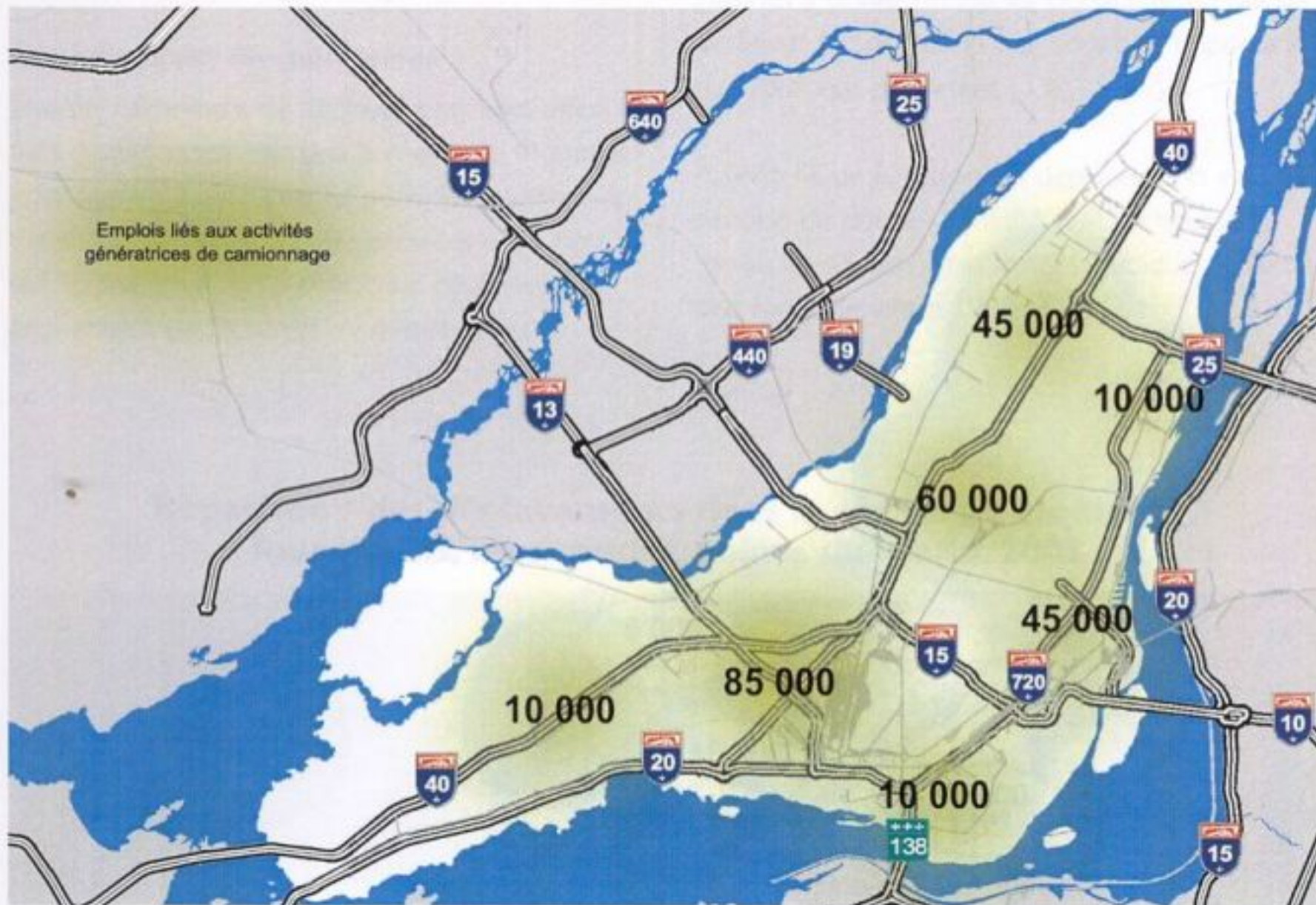
4344 Bourbonnière, MtL, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



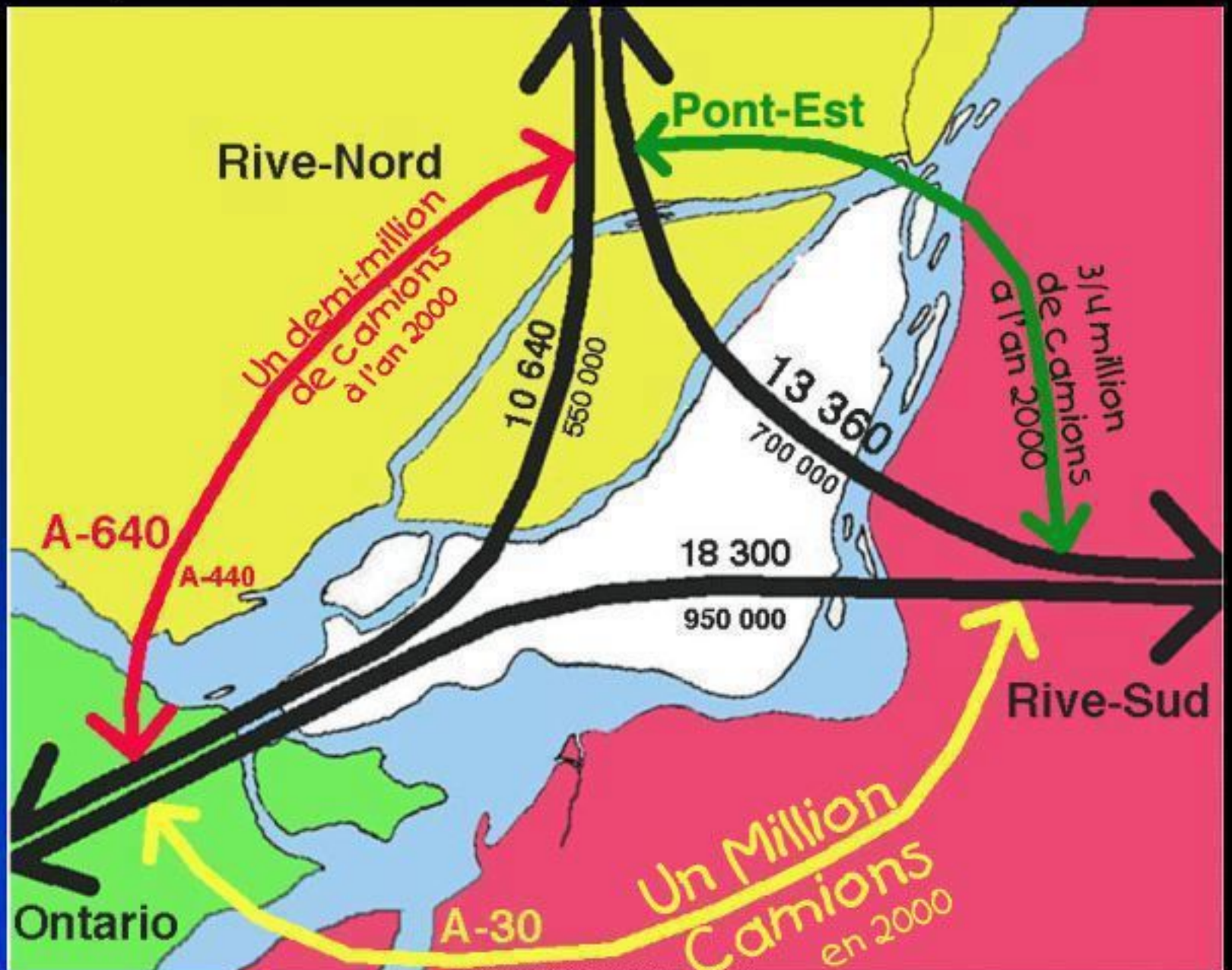
Analyse du transport des marchandises dans le cadre du Portrait et Diagnostic du Plan de Transport de Montréal

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

Principales zones génératrices de camionnage



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



7/10/04

noctelaga-waisoniueve

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.



Chapitre 5

- **Analyse des déplacements entre Montréal et la Rive-Sud**
- **Volet Exportation et Livraison**

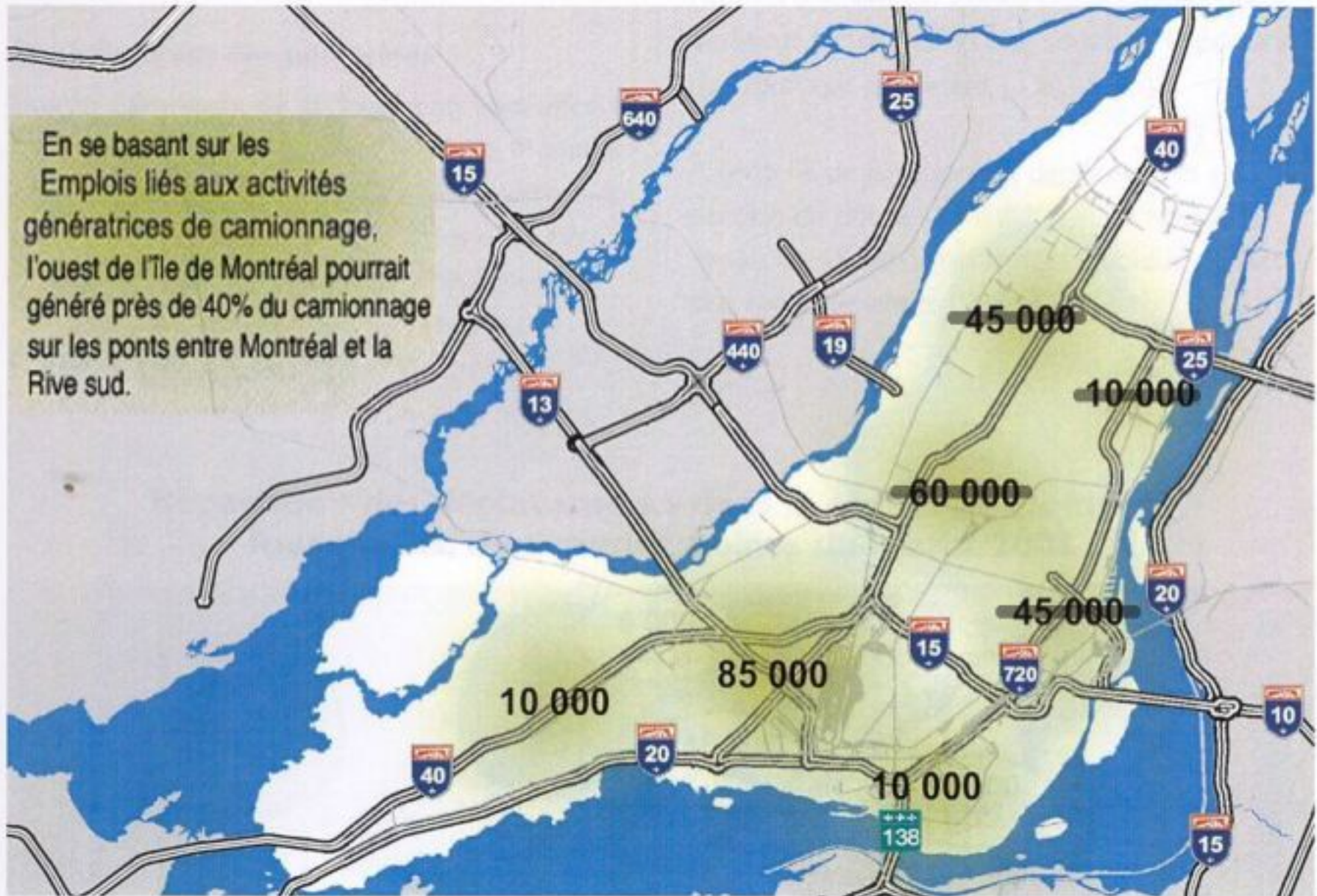
Impacts Économiques;

Localisation des pôles économiques ainsi que les générateurs de camionnage dans la CMM.



Principales zones génératrices de camionnage

En se basant sur les Emplois liés aux activités génératrices de camionnage, l'ouest de l'île de Montréal pourrait générer près de 40% du camionnage sur les ponts entre Montréal et la Rive sud.



Chapitre 5.1

- **Grands axes de transit accommodés par le pont Mercier: (Réf; Commission Nicolet)**

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.



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.

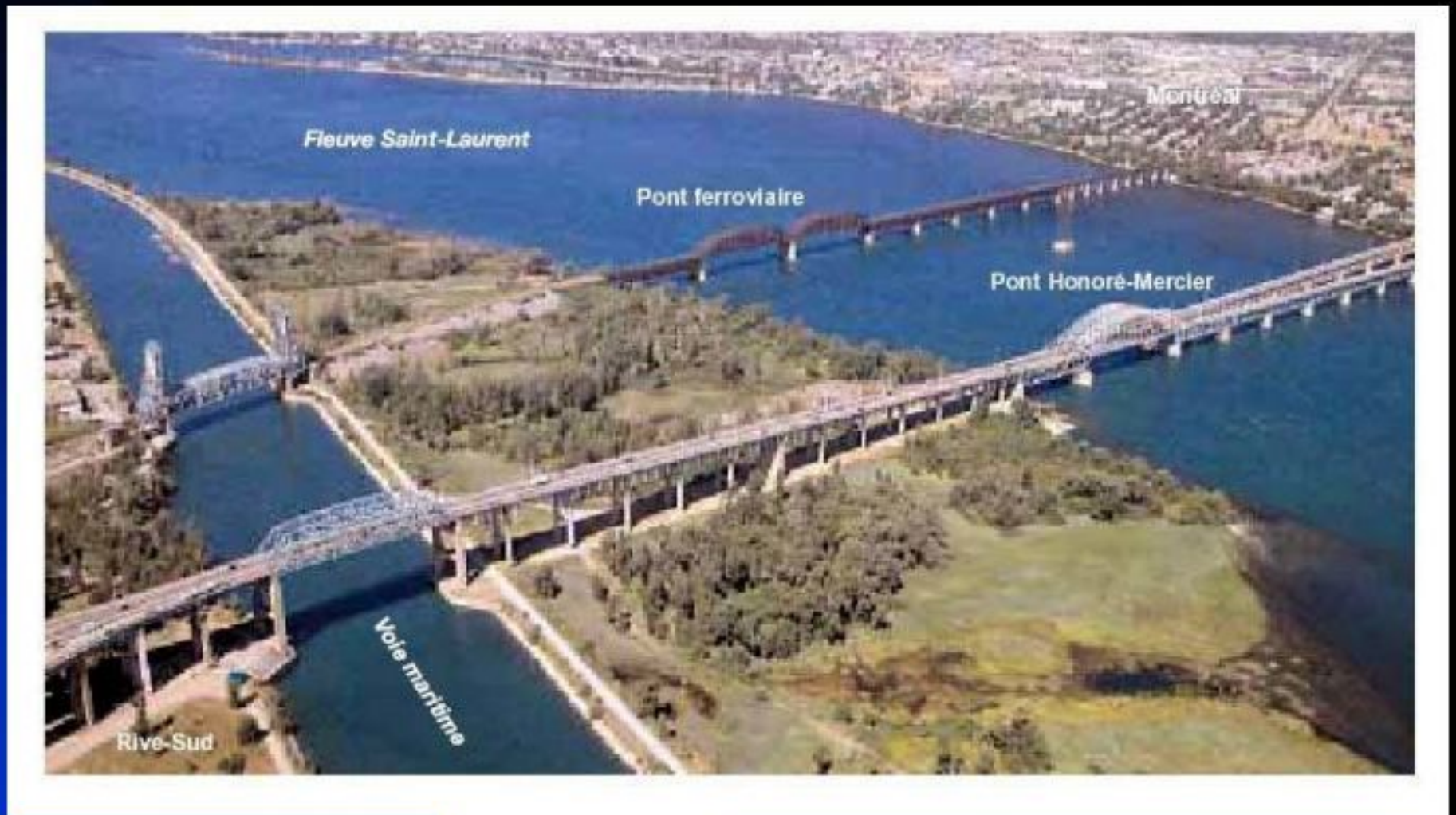
	2000 Statu Quo	2000 A-30	2000 A-30 et Nicolet	2020 Statu Quo	2020 A-30	2020 A-30 et Nicolet
A-30 Ouest Grand Transit	0,0 M	1,0 M (+1,0 M)	1,0 M	0,0 M	1,6 M (+1,6 M)	1,6 M
Pont Mercier	2,0 M	2,0 M	5,0 M (+ 3.0 M)	3,2 M	3,2 M	8,0 M (+4,8 M)
Pont Champlain	4,5 M	4,0 M (-0,5 M)	2,5 M (-1,5 M)	7,2 M	6,4 M (-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

Bref, en 2020, si les tendances se maintiennent (Comme le dit Bernard Derome de Radio-Can.), il y aura 20 millions de camions, ou 55 000 camions par jour, qui essayeront de franchir le fleuve entre Montréal et la rive sud, surtout si la politique urbaine déciderait de mettre les centres de distribution à l'extérieur de l'île.

Donc, si en 2000, 5 millions (40%) des 12 millions et demi de camions pouvait utiliser le pont Mercier annuellement pour attendre la Rive-Sud, en 2020 ce pont pourrait voir 8 millions de camions annuellement soit 40% des 20 millions de camions cherchant à combler ce lien.

Prenez bien note que les 2 millions de camions utilisant l'A-30 en 2020 comprends aussi 400 000 camions induits par les industries locales au long de cette nouvelle infrastructure.

Aménagement du pont Mercier;

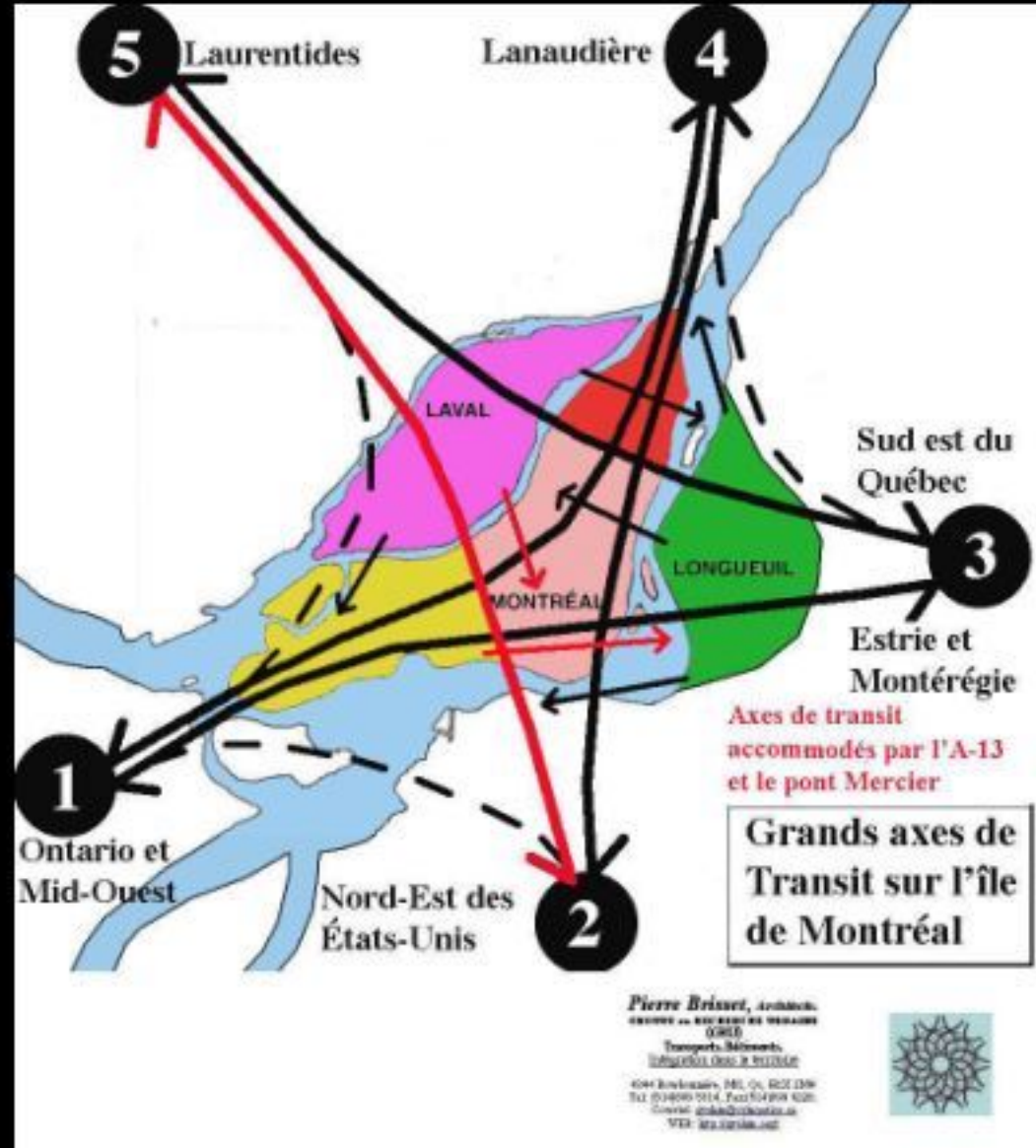


-Aménagement du pont Mercier;

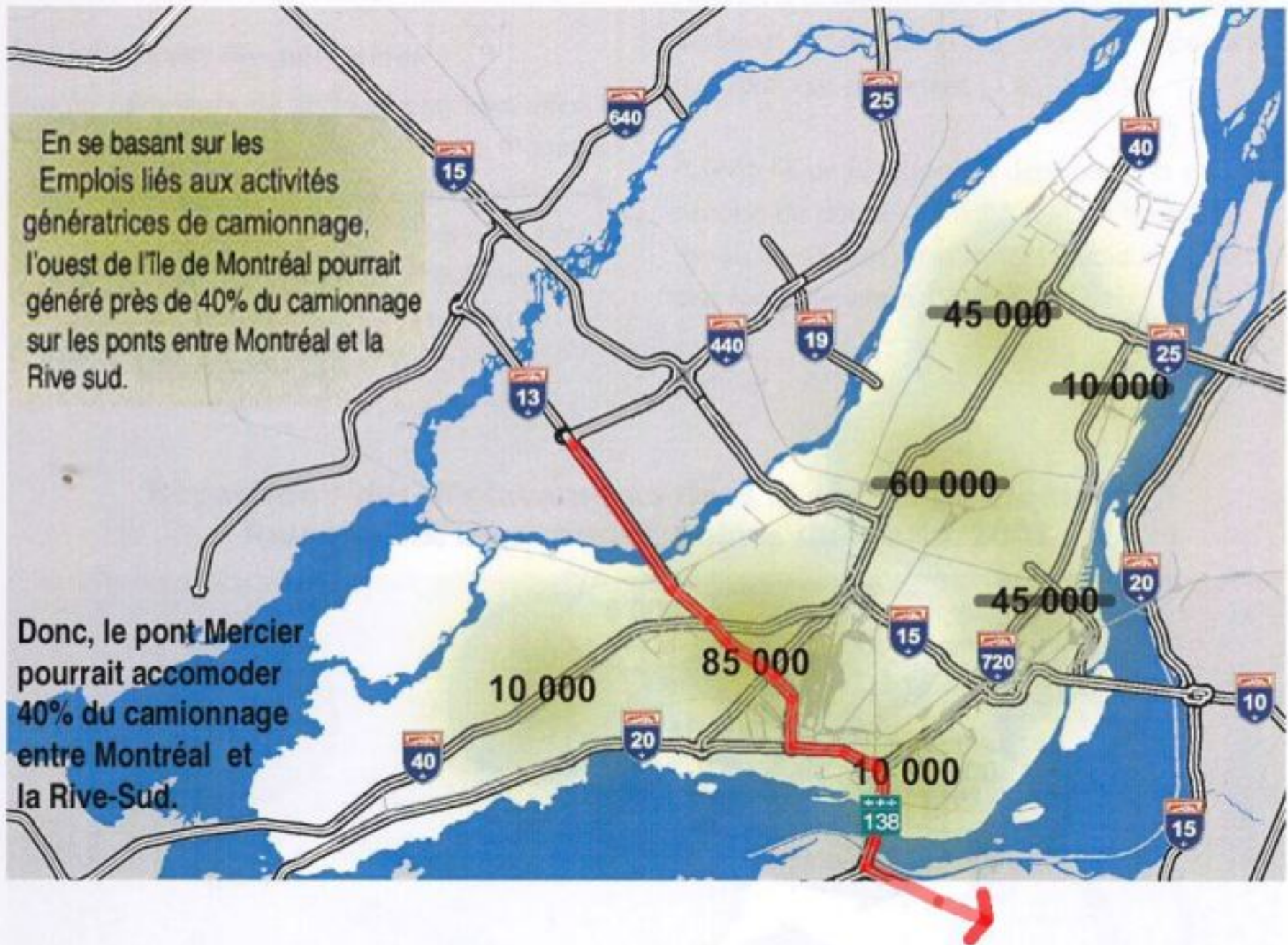
-À part du liens de grand transit accommodés par l'élargissement du pont, plusieurs liens intra-CMM de livraison seraient aussi bien desservis.

- Selon les conclusions du rapport de la Commission Nicolet, une voie réservée exclusivement au camionnage aiderait grandement à des enclaver le « West-Island » vers le marché américain ainsi que celui de la Montérégie.

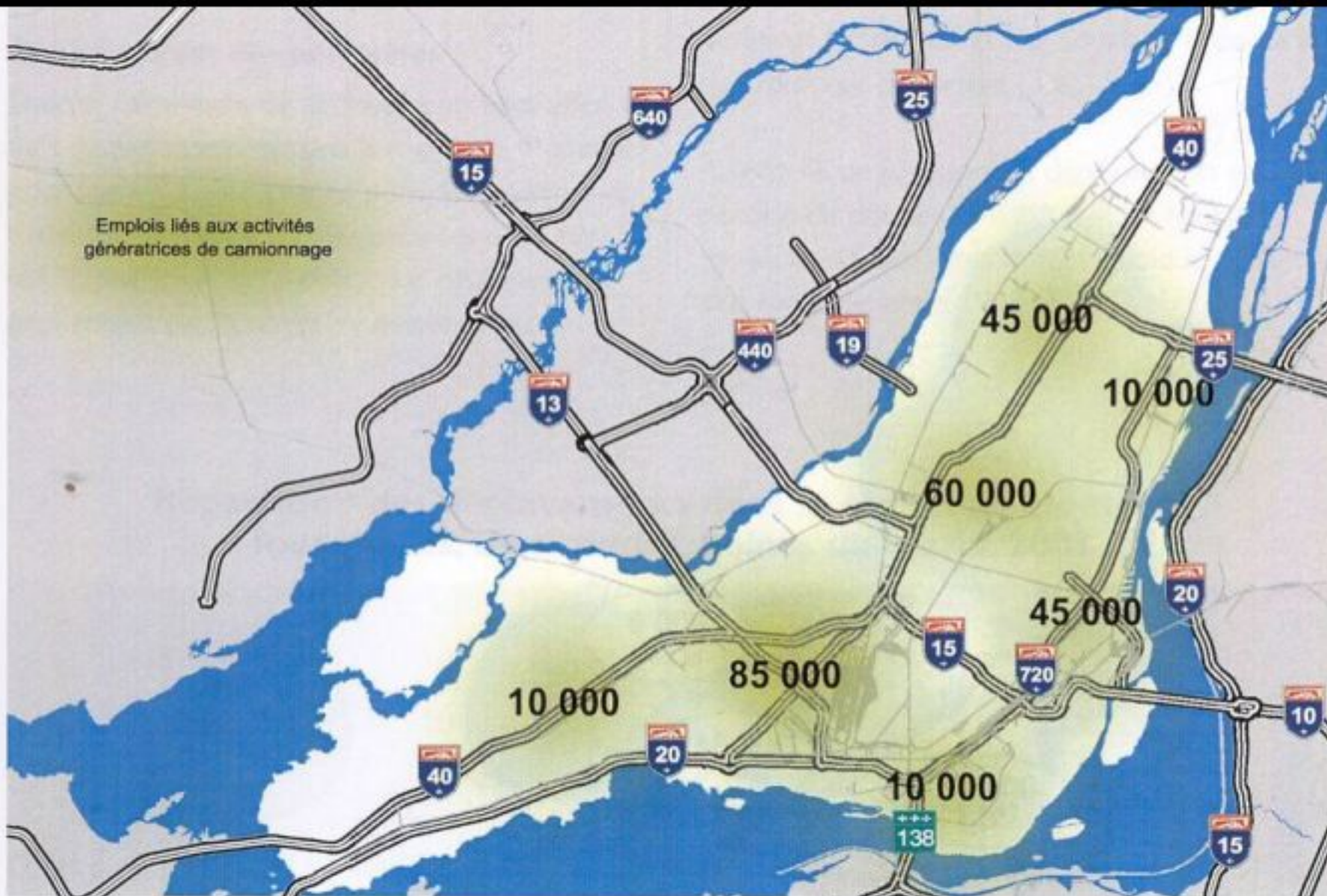
- Présentement 2 000 000 de camions utilisent le pont annuellement.



Principales zones génératrices de camionnage



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



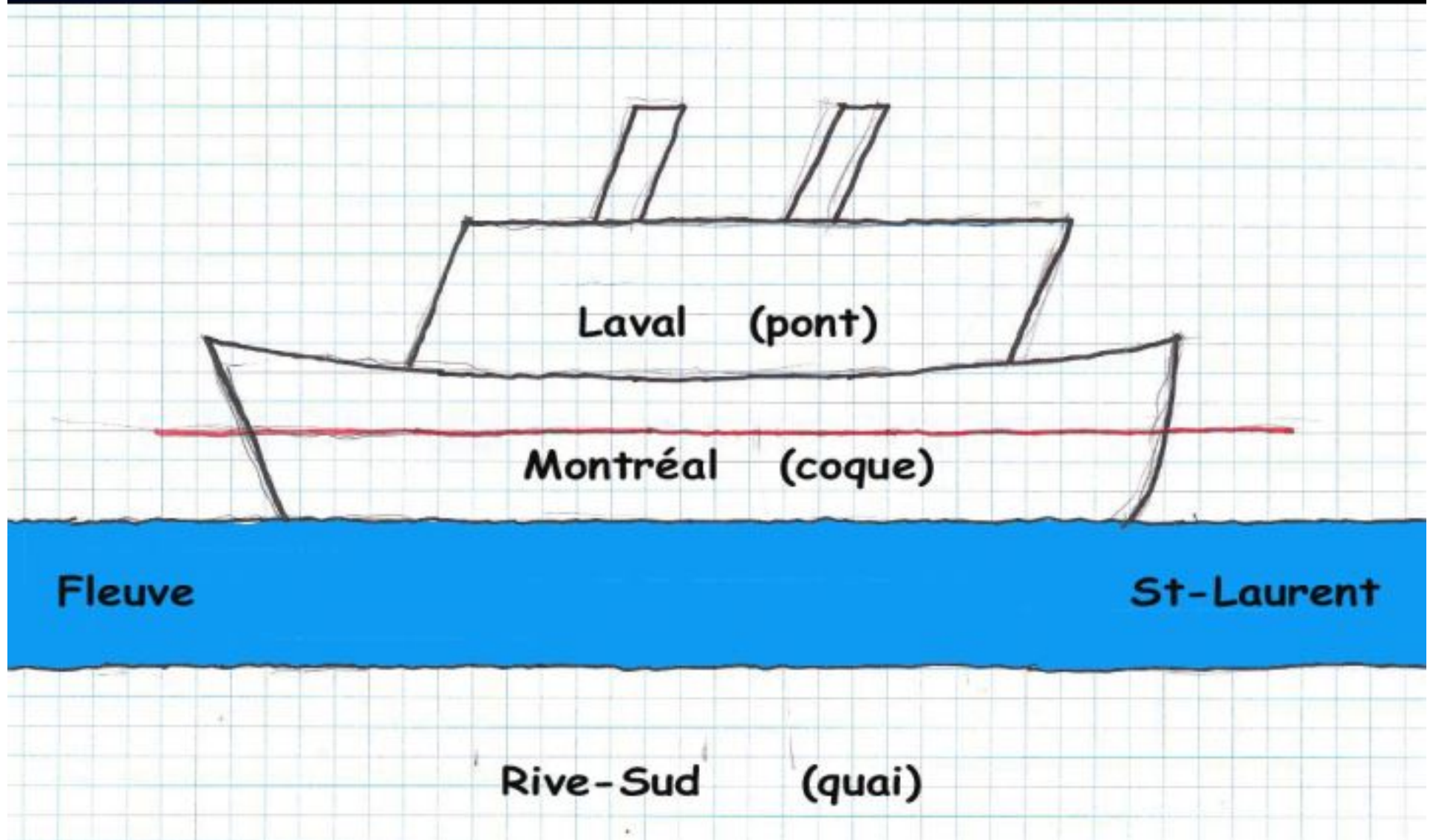
On doit voir l'île de Montréal comme un gros navire océanique.



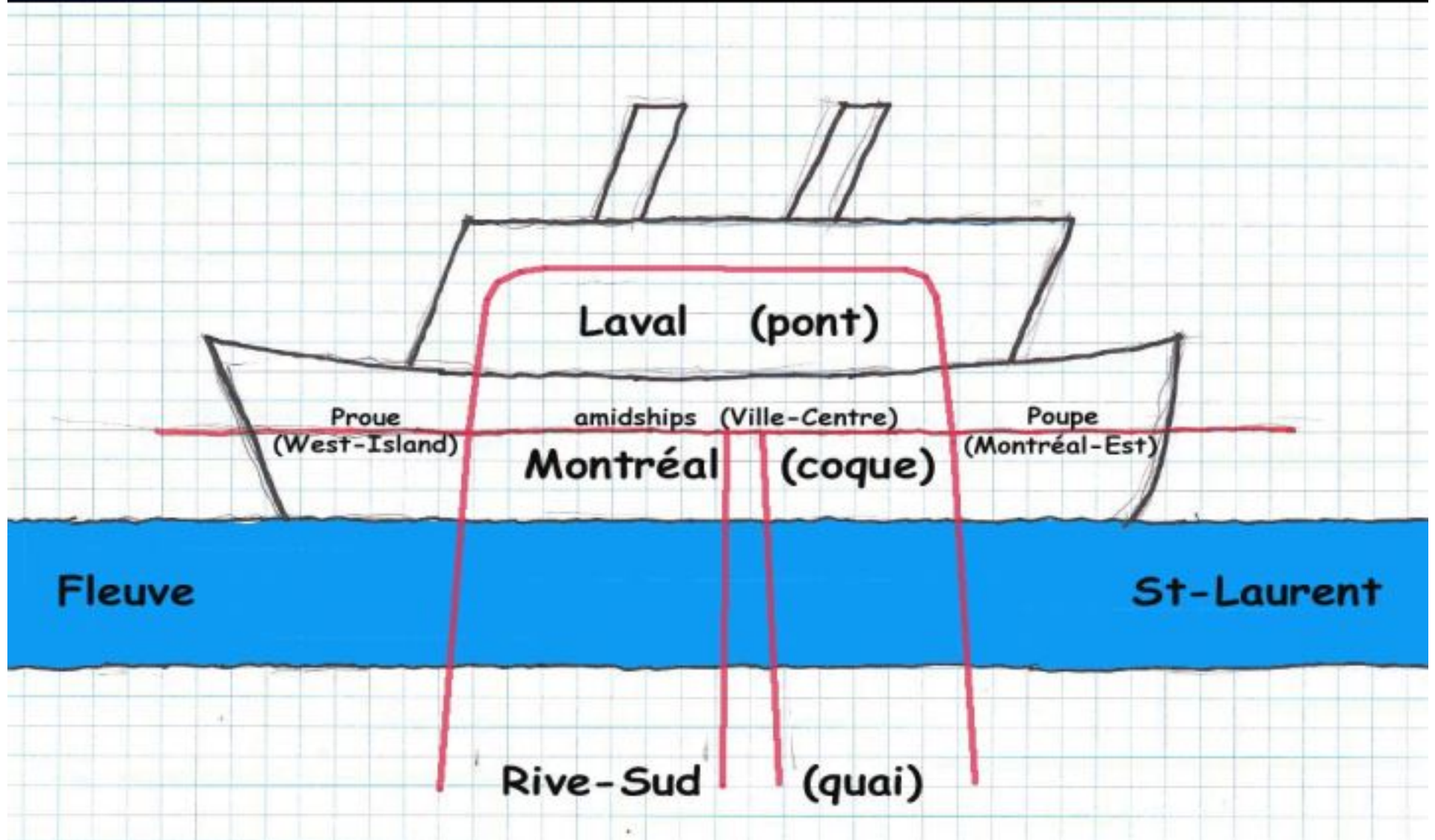
Donc les ponts entre Montréal et la rive sud serait comme des passerelles pour donner accès au navire en question



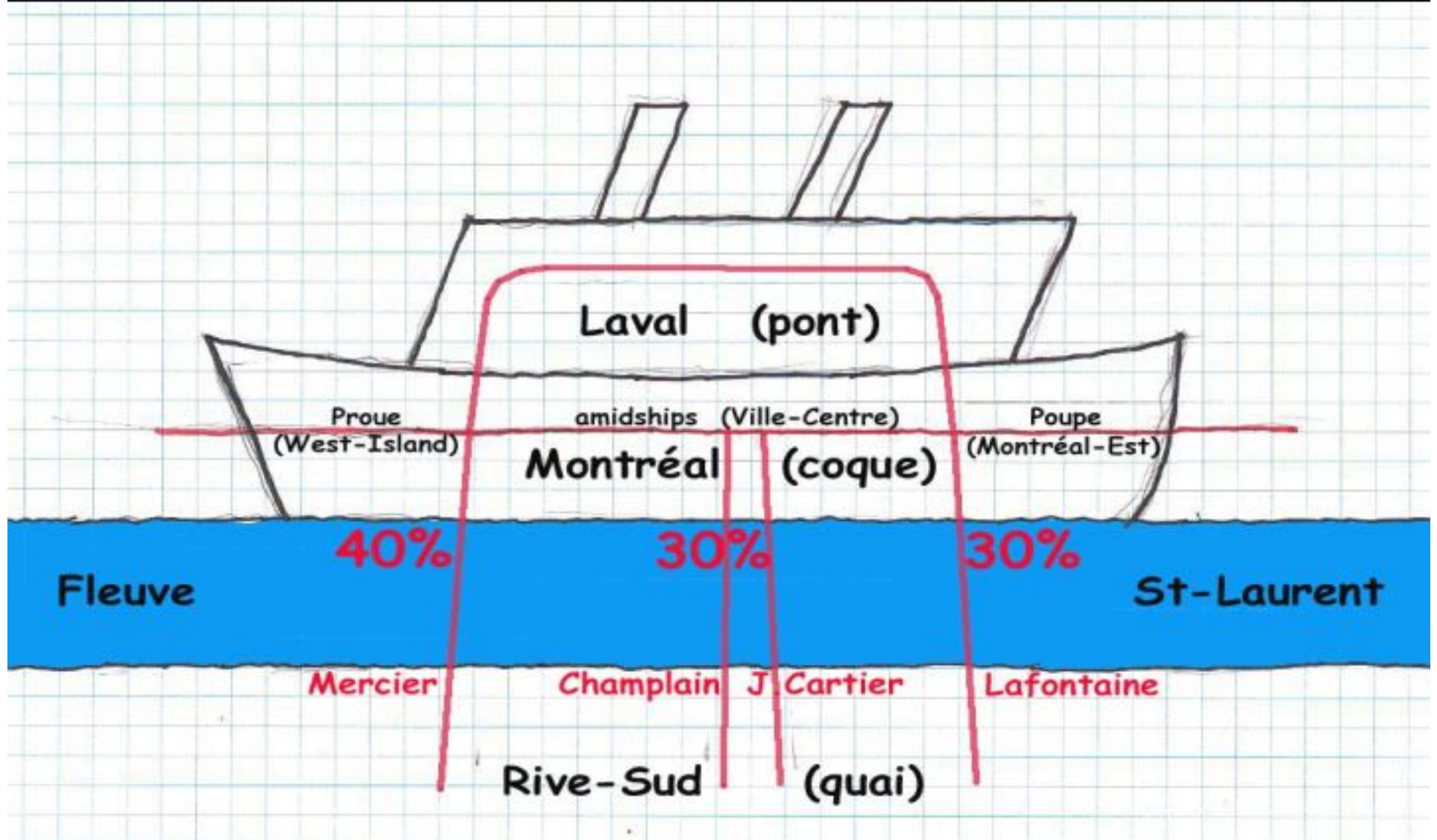
L'île de Montréal comme un gros navire océanique.



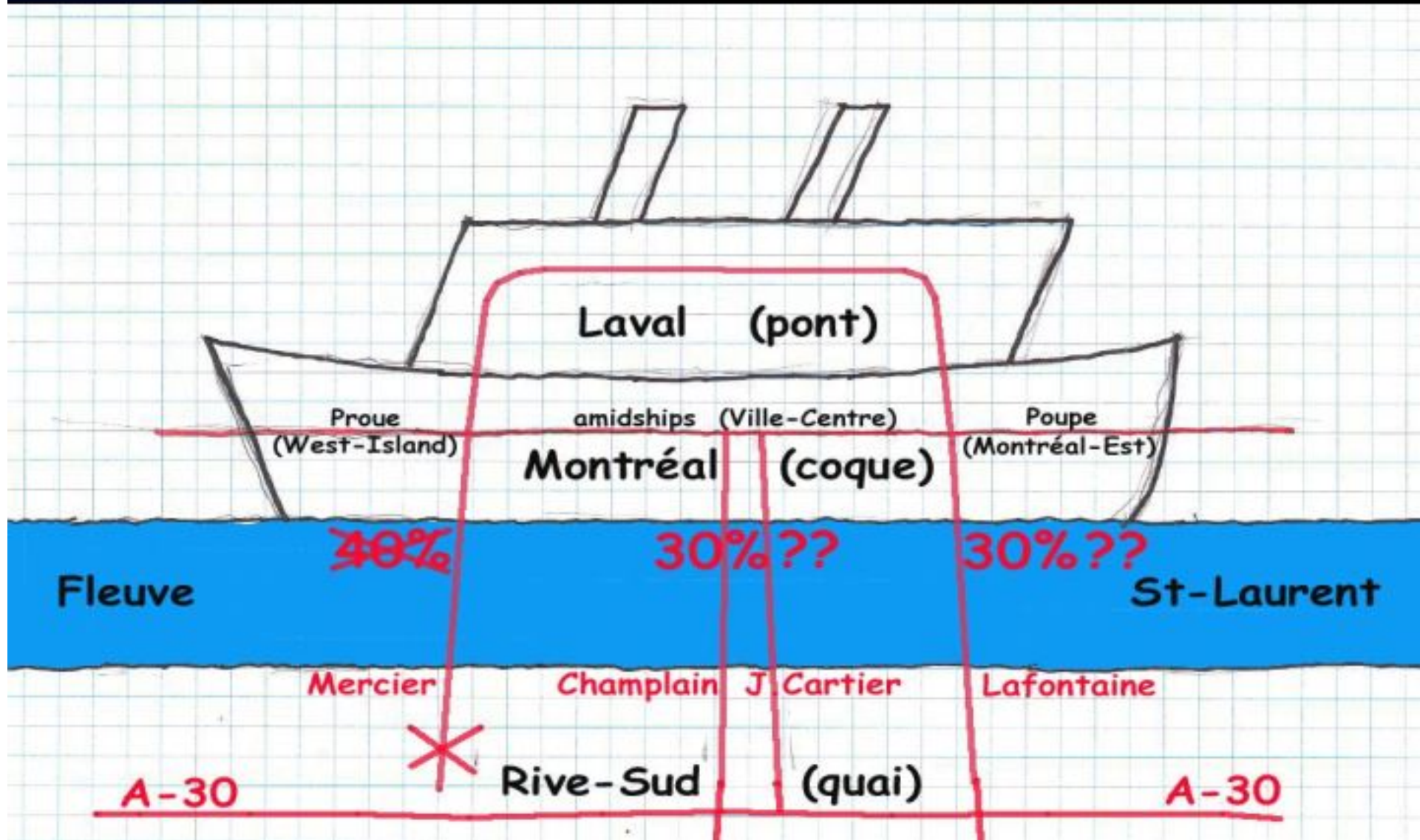
Donc les ponts entre Montréal et la rive sud serait comme des passerelles pour donner accès au navire en question.



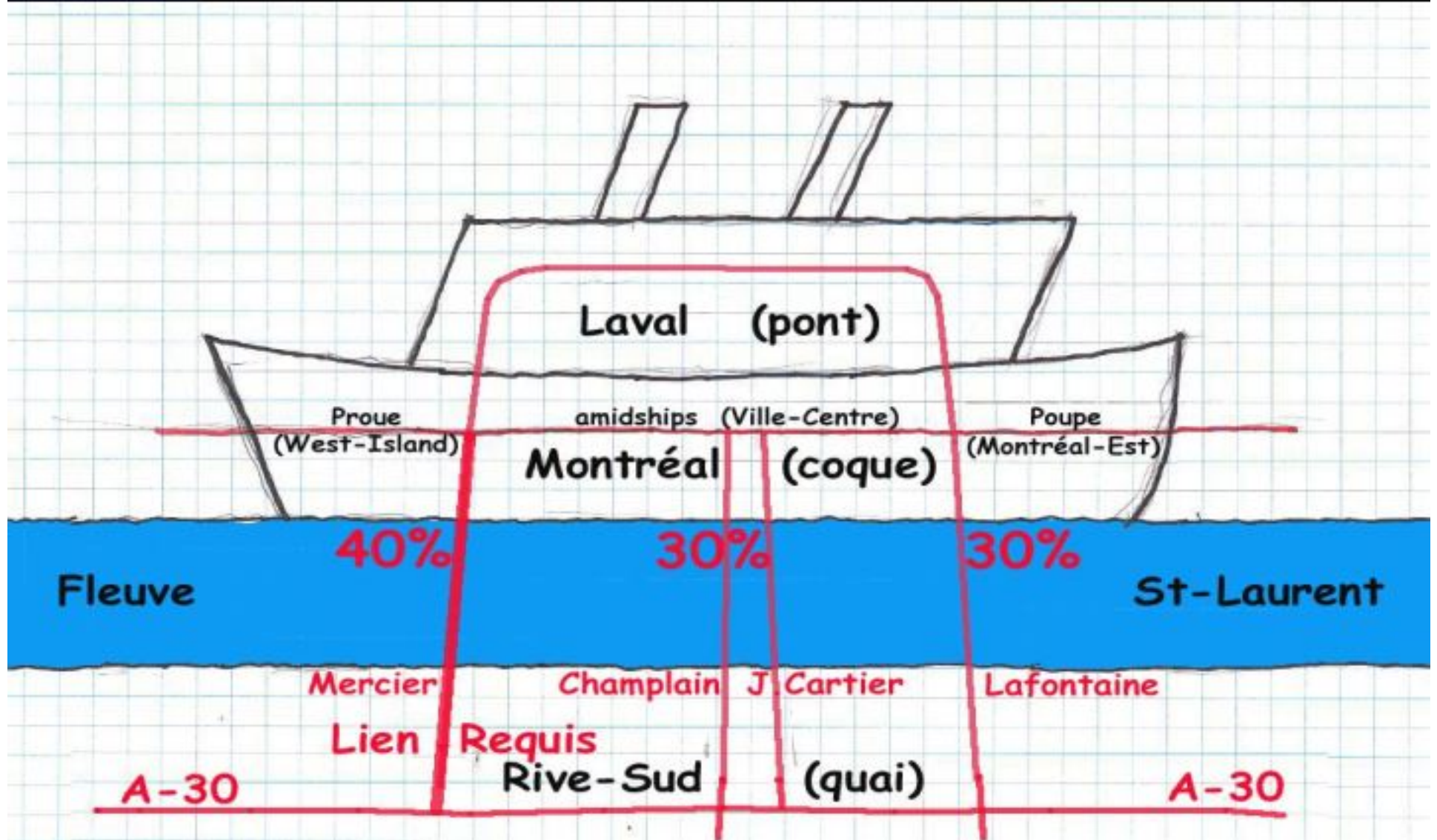
Si en 2000, 40% des camions provenaient d'un point à l'ouest du pont Mercier, ces camions pouvaient utiliser le pont pour attendre la Rive-Sud.



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.



Chapitre 2

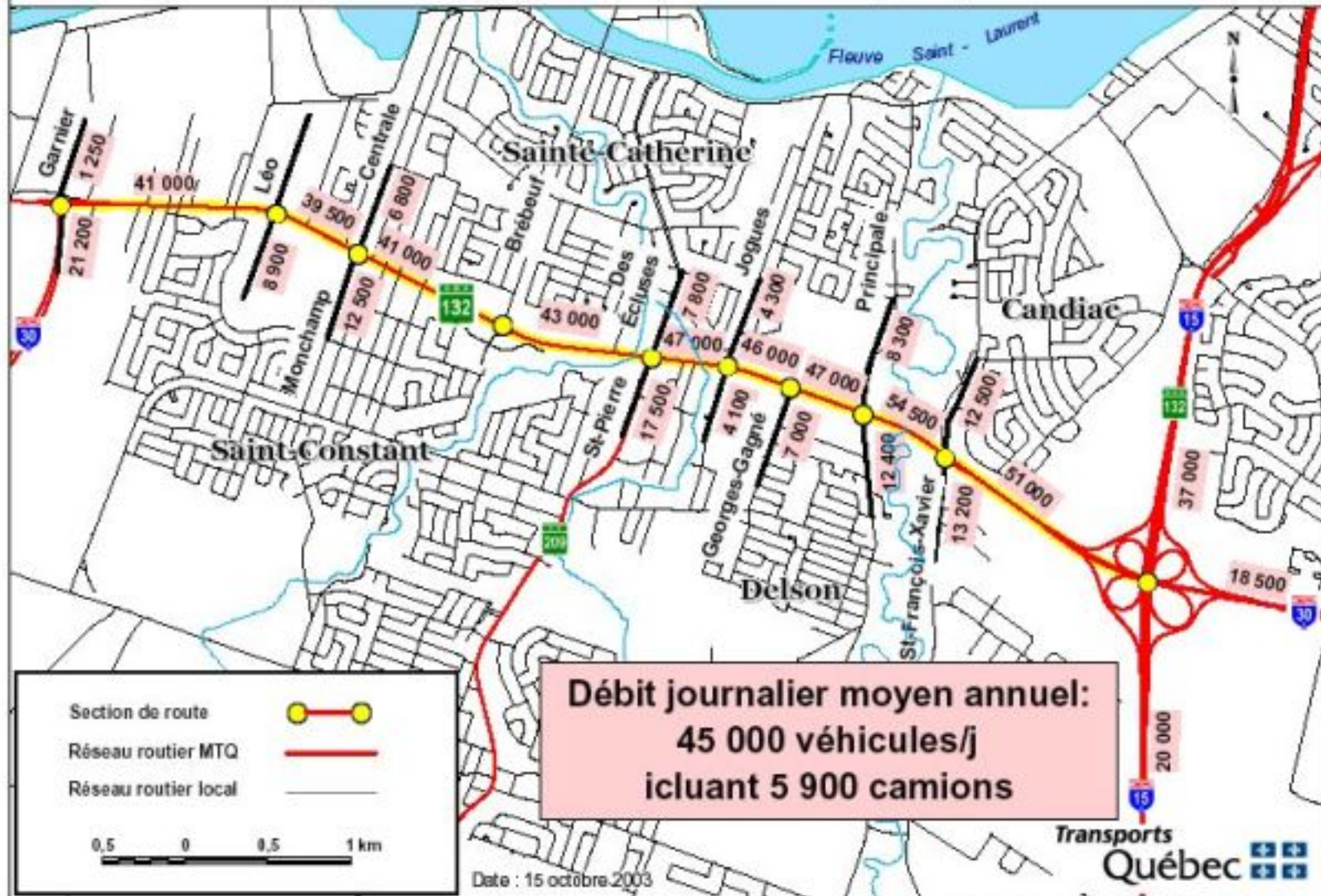
- **Analyse du trafic de transit et du camionnage prévu sur l'A-30, projet MTQ**

Objectif de l'analyse;

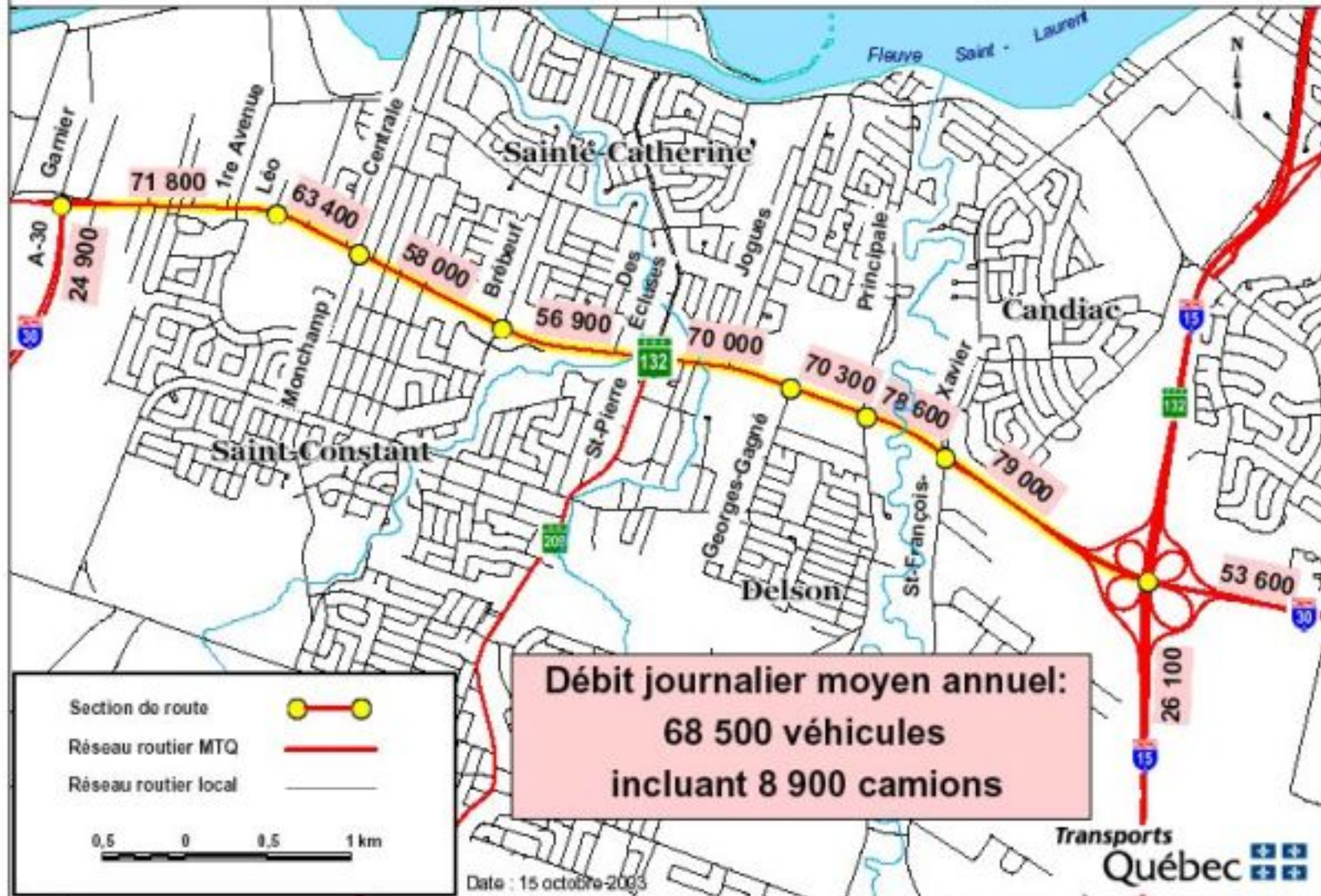
Considérant que l'objectif d'un projet d'autoroute est de réagir essentiellement à une condition particulière relatif à la fluidité de la circulation et que le rôle du MTQ, avec ses experts, est d'assurer l'intégrité dans ses démarches, voici les critères de nos analyses;

- **Option Nord;**
Pour démontrer l'intégrité de l'option à répondre aux grands objectifs de la fluidité de circulation.
- **Option sud;**
Pour démontre le degré de fragmentation de cette option en illustrant les démarches nécessaires pour la rendre d'un intégrité comparable à l'option nord relatif à la fluidité de circulation.

A-30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac - Débits estimés sur la route 132 (2003) -



**A-30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac
- Demande de 2021 sur la route 132 - Statu quo -**



A-30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac - Demande de 2021 sur la route 132 et sur l'autoroute 30 -

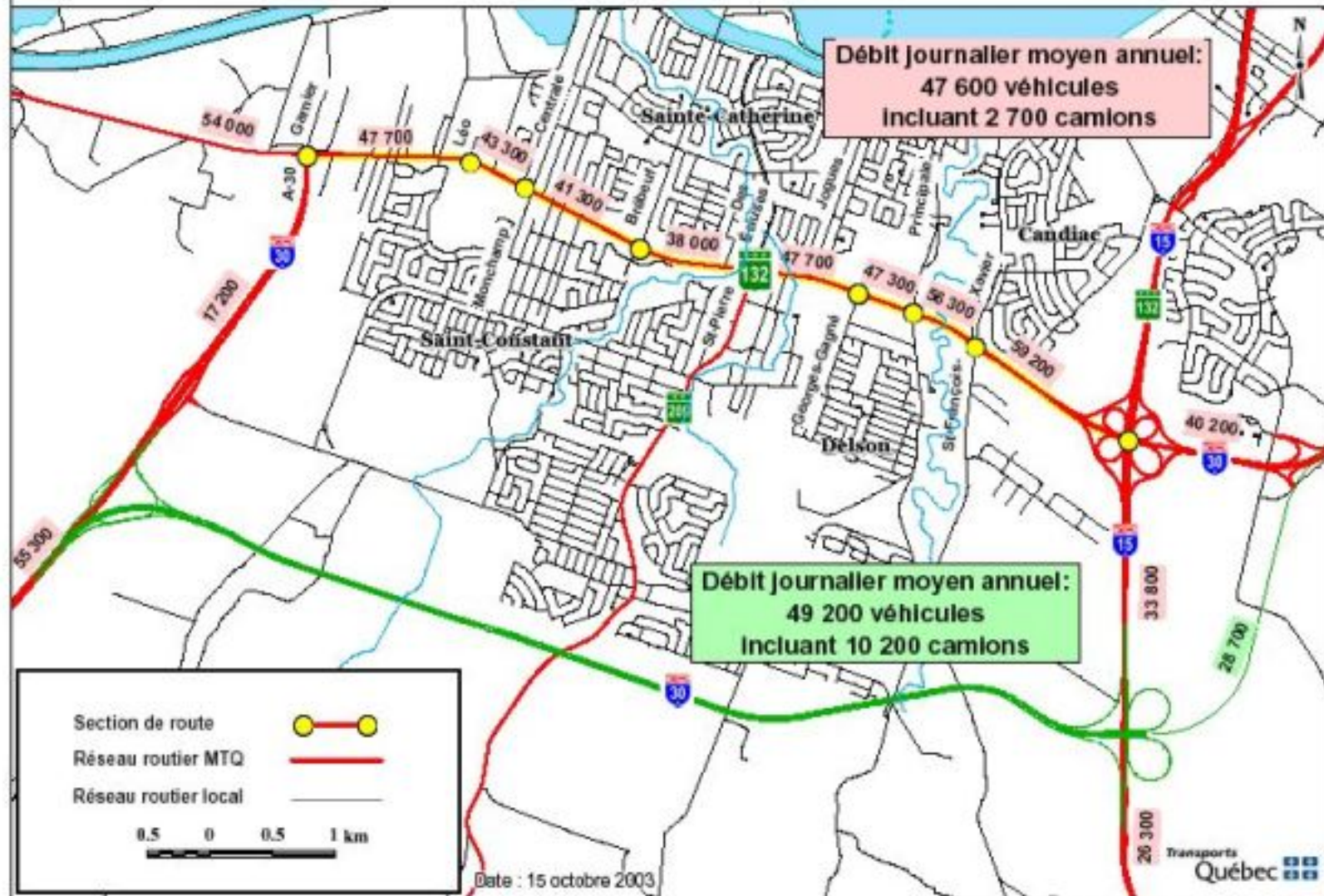


Tableau # 1

Types * de déplacements	Année de référence 2003	Statu quo 2021	A-30 sud 2021	Route 132 2021	Combiné 2021
Grand transit	3 300	4 600	12 800	0	12 800
Transit régional	12 700	19 500	32 100	2 400	34 500
Trafic local	29 000	44 400	4 300	45 200	49 500
Total	45 000	68 500	49 200	47 600	96 800

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

Tableau # 2

		Débit journalier moyen annuel		Débit annuel	
		Total	Camions	MTQ	GRU
Année 2003	Actuelle	45 000	5 900	2,15 M	2,0 M
Horizon 2021	Statu quo	68 500	8 900	3,25 M	3,2 M
	A-30	49 200	10 200	3,7 M	3,8 M
	Route 132	47 600	2 700	1,0 M	1,0 M
	Combiné	96 800	12 900	4,7 M	4,8 M

Option Tracé Nord (Extrait du document DA-5 du BAPE, février 2002)

Types ** de déplacements	Route 132			Autoroute 30		
	Année de référence 1996	Année 2000	Statu quo 2016	A-30* 2016 Total	Voies de service	Voies rapides
Grand transit	3 100	3 300	4 100		-	15 400
Transit régional	12 100	12 700	19 000		-	28 800
Trafic local	27 700	29 000	48 800		23 000	25 800
Total	42 900	45 000	71 900	93 000	23 000	70 000

Option Tracé Sud (Extrait du document DA-4 du BAPE, février 2002)

Types ** de déplacements	Route 132			A-30 au sud de la route 132	
	Année de référence 1996	Année 2000	Statu quo 2016	Corridor autoroutier 2016	Route 132 actuelle 2016
Grand transit	3 100	3 300	4 100	11 300	0
Transit régional	12 100	12 700	19 000	21 500	2 400
Trafic local	27 700	29 000	48 800	1 200	47 600
Total	42 900	45 000	71 900	34 000	50 000

* Ces chiffres constituent un maximum probable et ont été retenus pour des questions de conception.

** **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 (excluant le trafic local).

Grand transit : Les échanges dont l'origine et/ou la destination se localisent en dehors des MRC Roussillon, Champlain, île de Montréal, Laval et la Rive-Nord.

Quant au trafic en transit, une partie seulement du grand transit (11 300 sur 15 400) empruntera l'autoroute 30 si elle est construite dans le sud alors que le reste 4 100 va plutôt utiliser d'autres routes. **Faux, ces 4 100 véhicules en grand transit proviennent du Nord-Ouest du Québec via le pont Mercier et continueront d'utiliser la route 132 pour aller vers le Sud-Est du Québec ainsi que vers la Nouvelle Angleterre.**

Commentaires sur le trafic de transit en 2000 à 2003;

- **Grand Transit;**

Le grand transit ne se limite pas au transit pan-canadien (A-401/A-20) qui est Est-Ouest sur l'île de Montréal. Il y a aussi le grand transit pan-québécois (A-15/A-10) qui est Nord-Sud sur l'île de Montréal qui se fait présentement dans l'axe de l'A-13 et le pont Mercier pour contourner Montréal-Centre. Sur la rive sud, ce contournement doit partager l'emprise de l'A-30 afin de rejoindre l'A-15 vers le sud ou l'A-10 vers l'Est.

Donc le **3 300 vpj.** inscrit dans cette case réfère à ce grand transit qui passe par le pont Mercier qui devrait atteindre **4 100 à 4 600 vpj.** en 2021.

Le **11 300 à 12 800 vpj.** prévu avec l'ajout de l'A-30 entre Châteauguay et Dorion doit s'ajouter au total du trafic de grand transit utilisant l'autoroute.

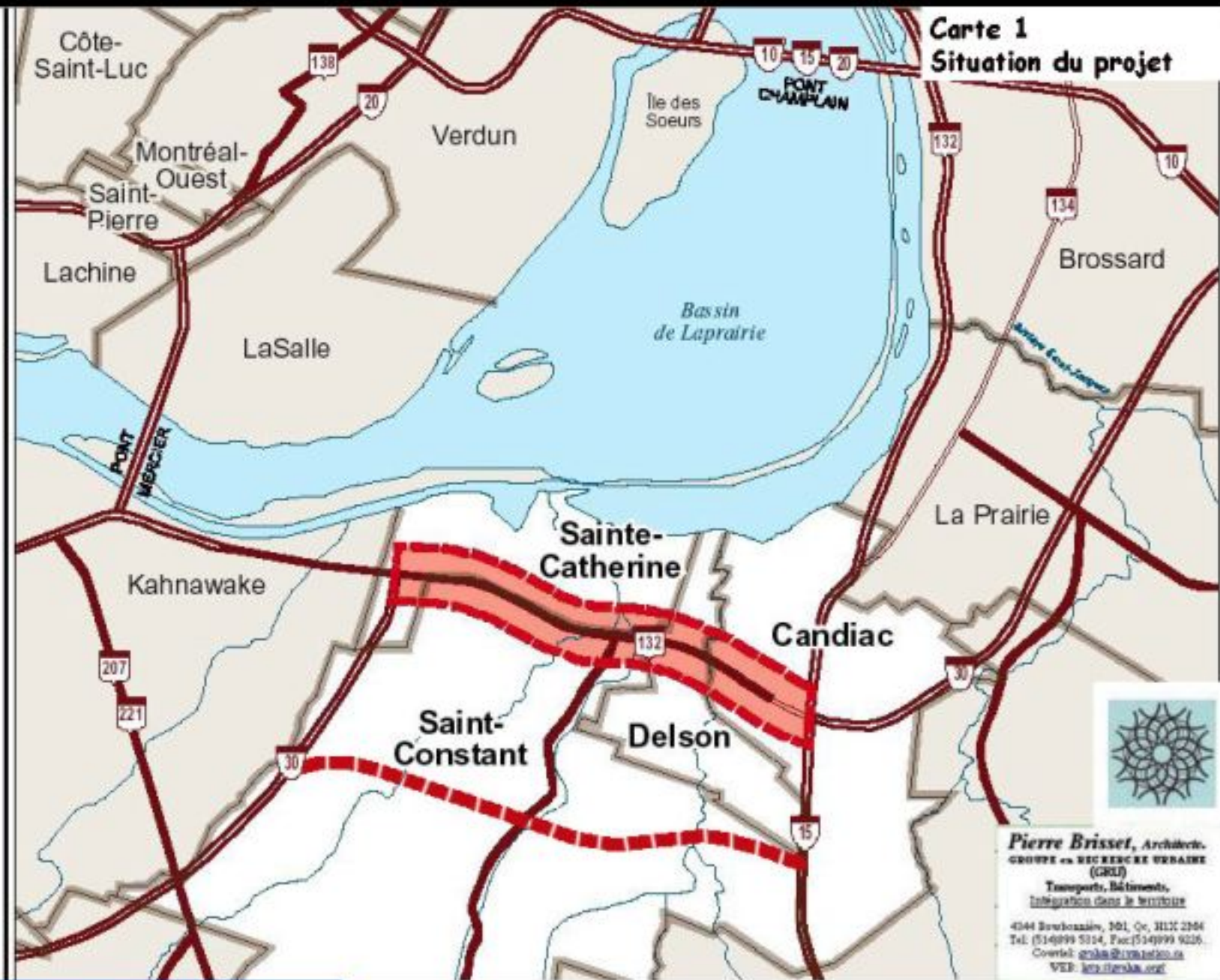
- **Transit Régional;**

En ce jour, le gros générateur du transit régional en provenance de l'ouest est le « West Island » via le pont Mercier. Mentionnons que ce secteur dans l'ouest de la ville, très prospère avec ses nouvelles industries, cherche à passer par ce corridor pour atteindre les marchés de la Rive-Sud et le Nord-est des Etats-Unis.

Donc, **10 000 vpj.** des 12 700 vpj inscrits dans cette case, réfère à ce transit régional qui passe par le pont Mercier. Ce chiffre devrait atteindre **16 000 vpj.** en 2021. (Facteur multiplicateur de 60% utilisé par le MTQ.)

Bref, en 2000 à 2003, l'A-30, en provenance de Châteauguay, ne représentait pas une grande source de trafic régional.

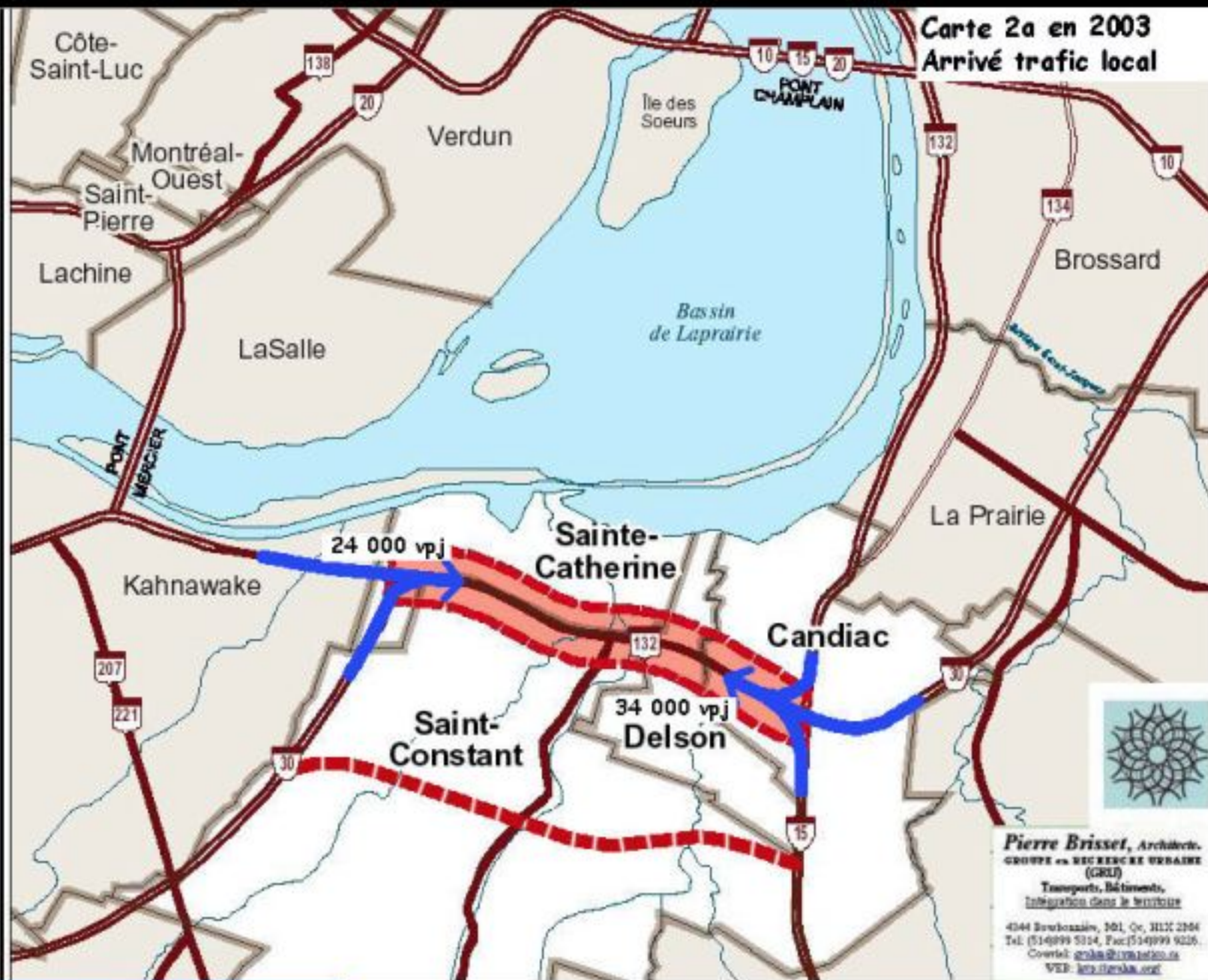
Carte 1 Situation du projet



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

4044 Boulevard, 101, St. Hilaire 2004
Tel: (514) 999 5014, Fax: (514) 999 9226
Courriel: gru@brisset.ca
WEB: www.brisset.ca

Carte 2a en 2003
Arrivé trafic local



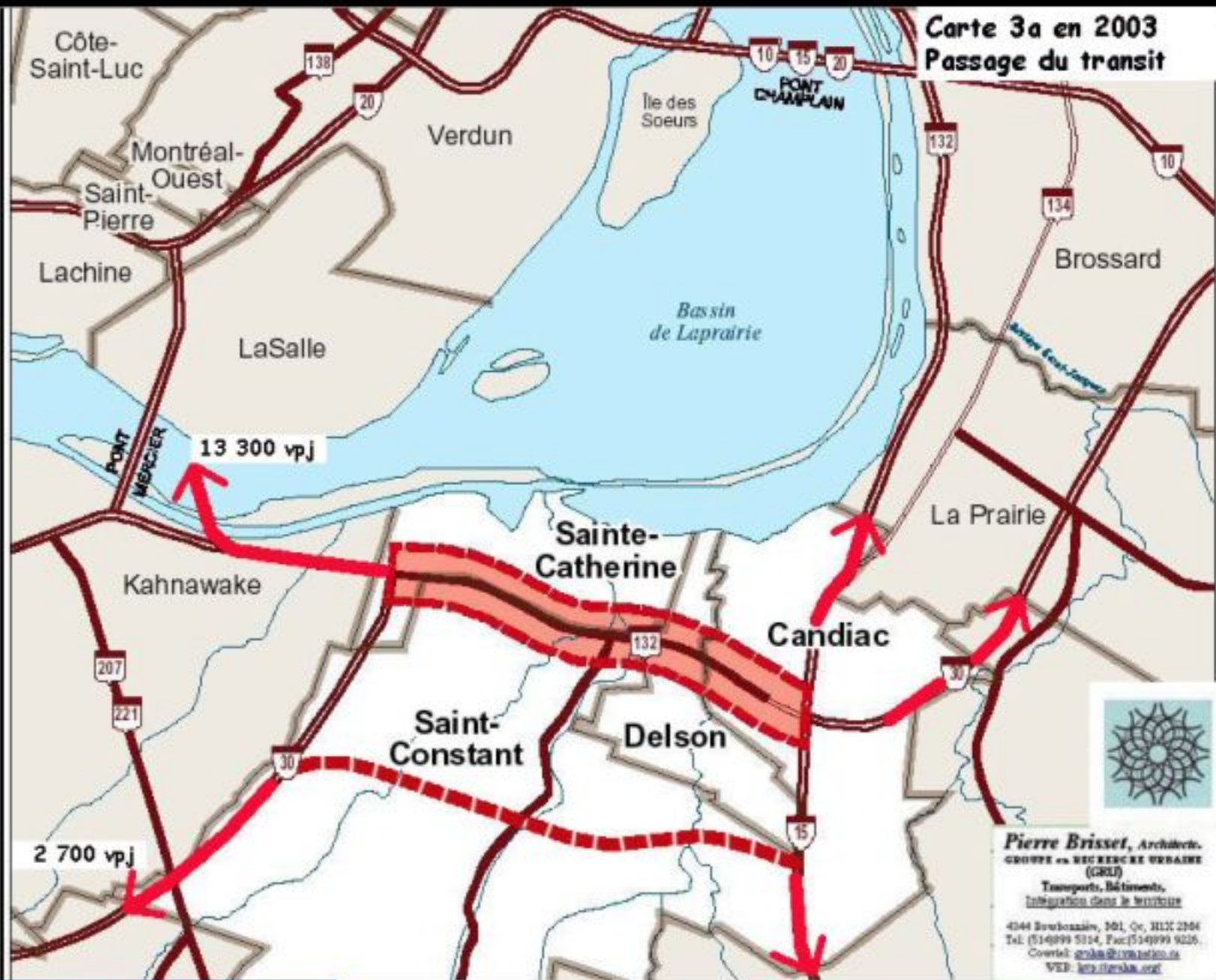
Pierre Brisset, Architecte
GROUPE DE RECHERCHE URBAINNE
(GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4044 Boulevard, 101, St. Hilaire 2004
Tel: (514) 999 5014, Fax: (514) 999 9206
Courriel: gru@brisset.com
WEB: www.brisset.com

Carte 2b en 2021
Arrivé trafic local



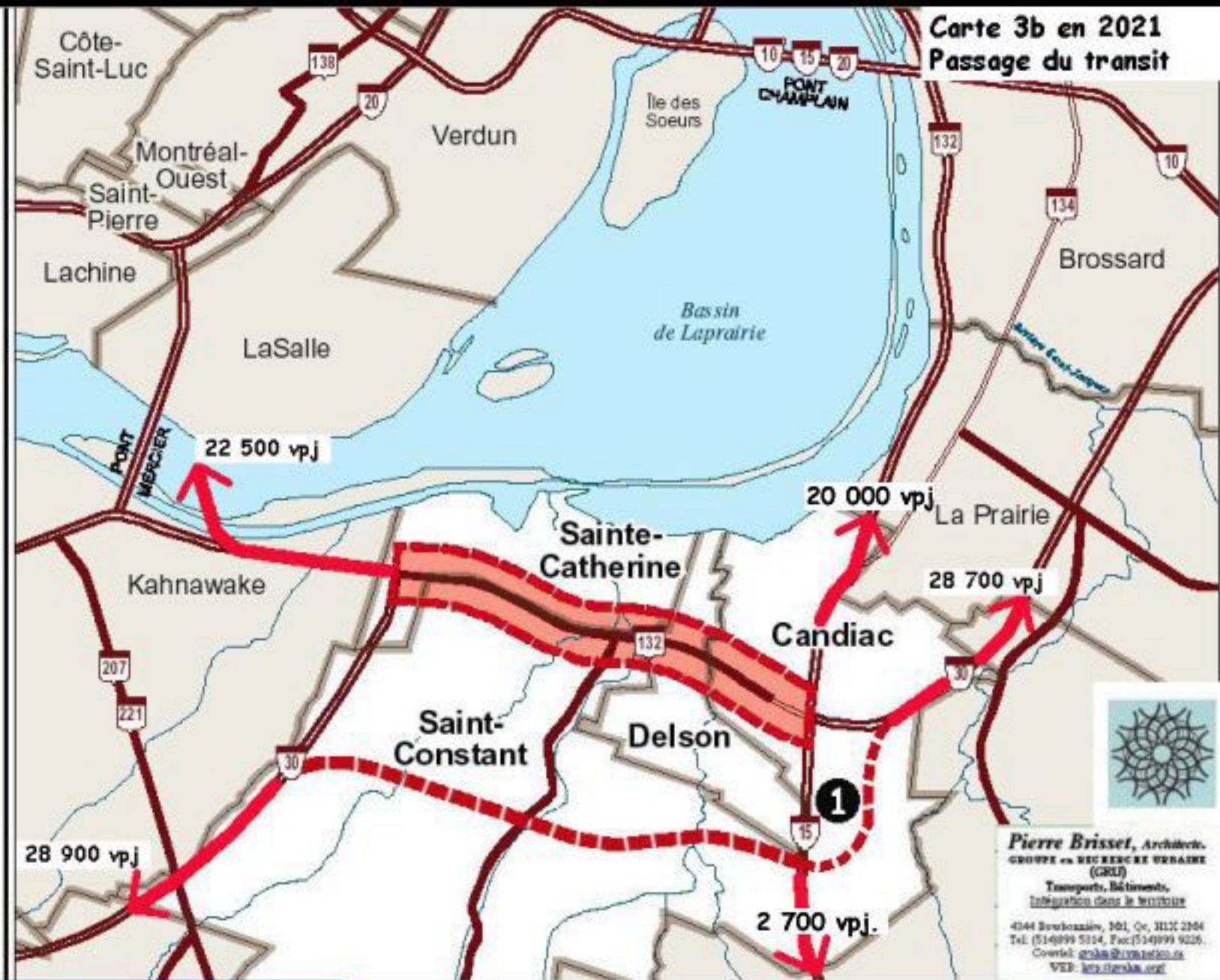
Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAIN (GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4044 Boulevard, 101, St. Hilaire 2004
Tel: (514) 999 5014, Fax: (514) 999 9206
Courriel: gru@brisset.ca
WEB: brisset.ca

Carte 3a en 2003
Passage du transit



Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAINNE
(GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4044 Boulevard, 101, St. Laurent
Tel: (514) 999 5014, Fax: (514) 999 9206
Courriel: gru@brisset.com
WEB: www.brisset.com

Carte 3b en 2021
Passage du transit

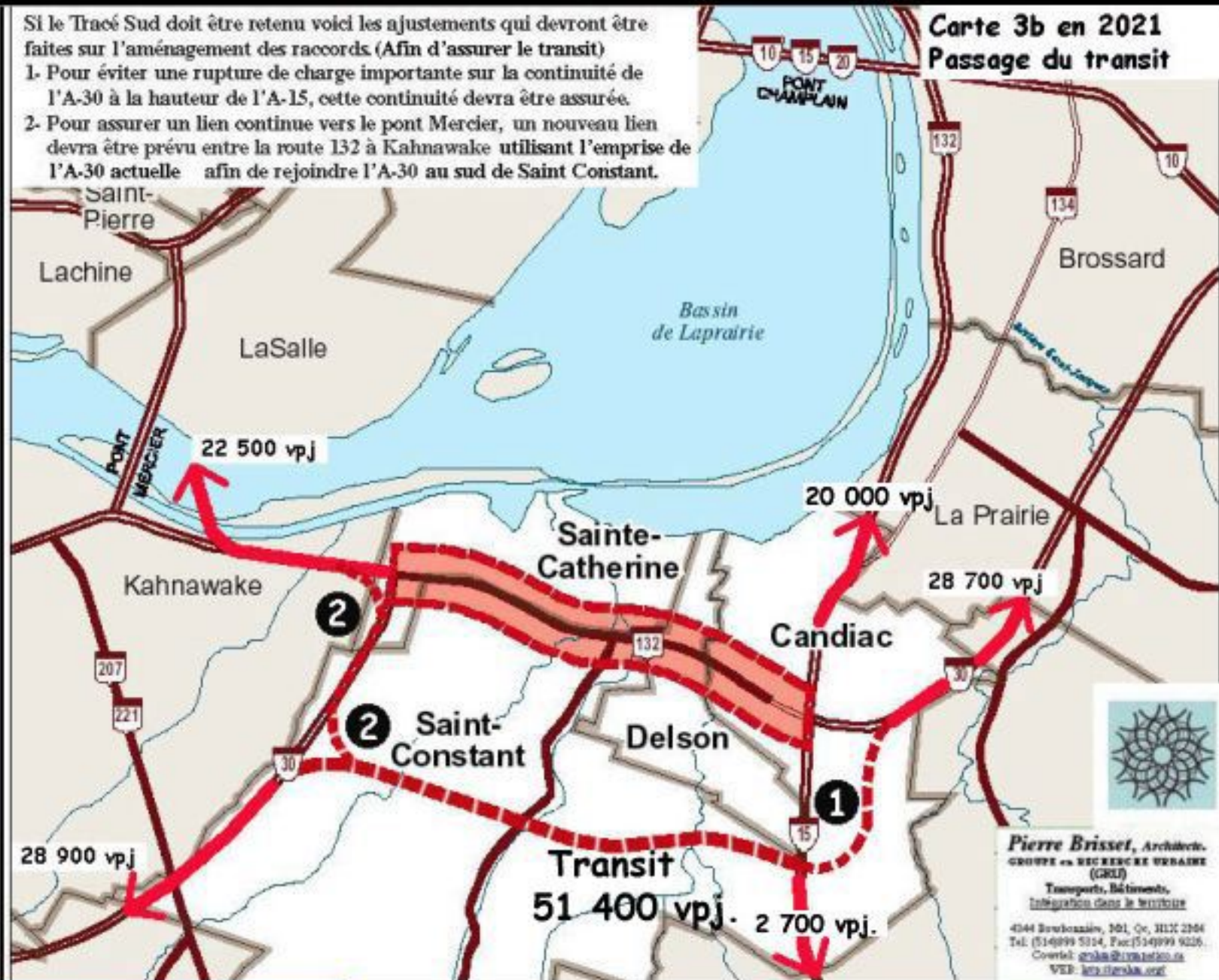


Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAIN (GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4044 Boulevard, 101, Qc, H1L 2M4
Tel: (514) 999 5314, Fax: (514) 999 9226
Courriel: gru@brissetco.ca
WEB: brissetco.com

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



Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE DE RECHERCHE URBAINE
(GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4044 Boulevard, 101, St. Laurent
Tel: (514) 999 5014, Fax: (514) 999 9206
Courriel: gruba@transit2000.ca
WEB: www.transit2000.ca

Tableau # 1

Types * de déplacements	Année de référence	Année de référence	Statu quo 2021	A-30 sud 2021	Route 132 2021	Combiné 2021
	1996	2003				
Grand transit	3 100	3 300	4 600	12 800	0	12 800
Transit régional	12 100	12 700	19 500 ****	32 100	2 400	34 500 ****
Trafic local	27 700	29 000	44 400	4 300	45 200	49 500
Total	42 900 **	45 000 ***	68 500	49 200	47 600	96 800

* *Trafic local* : les échanges dont l'origine ^{ou} 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. (excluant le trafic local)

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

**Note: **Entre 1996 et 2003 (7 ans) il y a augmentation de moins de 5% de circulation
 et ***Entre 2003 et 2021 (18 ans) il y a augmentation de plus de 50% de circulation.
 **** D'où vient l'ajout de 15 000 vpj en transit régional avec l'arrivée de l'A-30 en 2021?**

Tableau # 2

		Débit journalier moyen annuel		Débit annuel	
		Total	Camions	MTQ	GRU
Année 2003	Actuelle	45 000	5 900	2,15 M	2,0 M
	Statu quo	68 500	8 900	3,25 M	3,2 M
Horizon 2021	A-30	49 200	10 200	3,7 M	3,8 M
	Route 132	47 600	2 700	1,0 M	1,0 M
	Combiné	96 800	12 900	4,7 M	4,8 M

Tableau # 1

Types * de déplacements	Année de référence	Année de référence	Statu quo 2021	A-30 sud 2021	Route 132 2021	Combiné 2021
	1996	2003				
Grand transit	3 100	3 300	4 600	12 800	4 100	16 900 12 800
Transit régional	12 100	12 700	19 500	16 100 32 100	18 400 2 400	34 500
Trafic local	27 700	29 000	44 400	4 300	45 200	49 500
Total	42 900	45 000	68 500	33 200 49 200	67 700 47 600	100 900 96 800

* *Trafic local*: les échanges dont l'origine ^{ou} 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. En 2003, 10 000 des échanges se font via le pont Mercier et 2 700 par Châteauguay.

Donc, en 2021, 16 000 des échanges se feront via le pont Mercier.

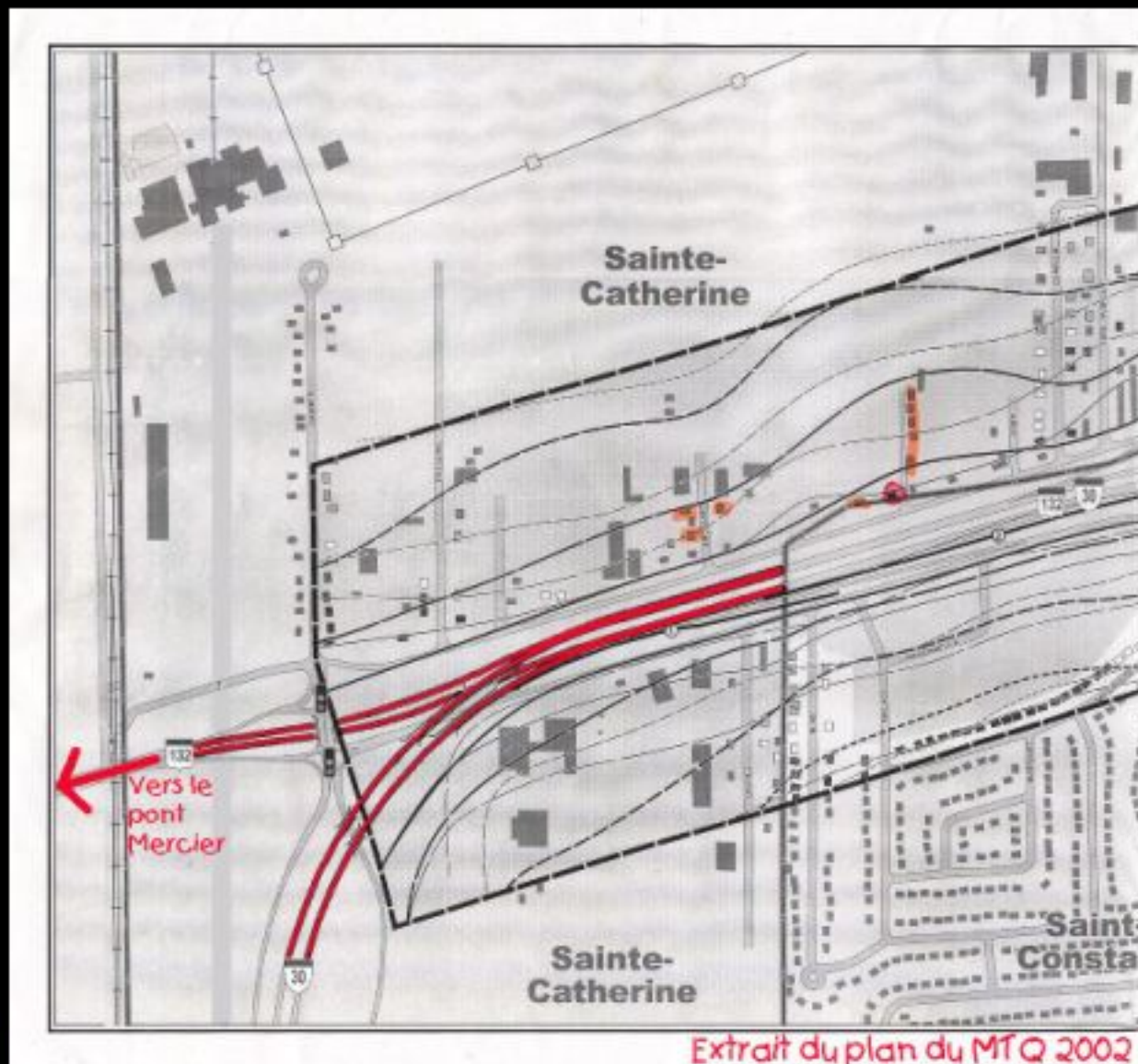
Trafic de transit: les échanges dont l'origine et/ou la destination se localisent en dehors des MRC

Roussillon, Champlain et l'île de Montréal. Les 4 100 grands transits du nord ouest via le pont Mercier doivent être rajoutés sur la route 132 en 2021 tel que cité au tableau DA-4.

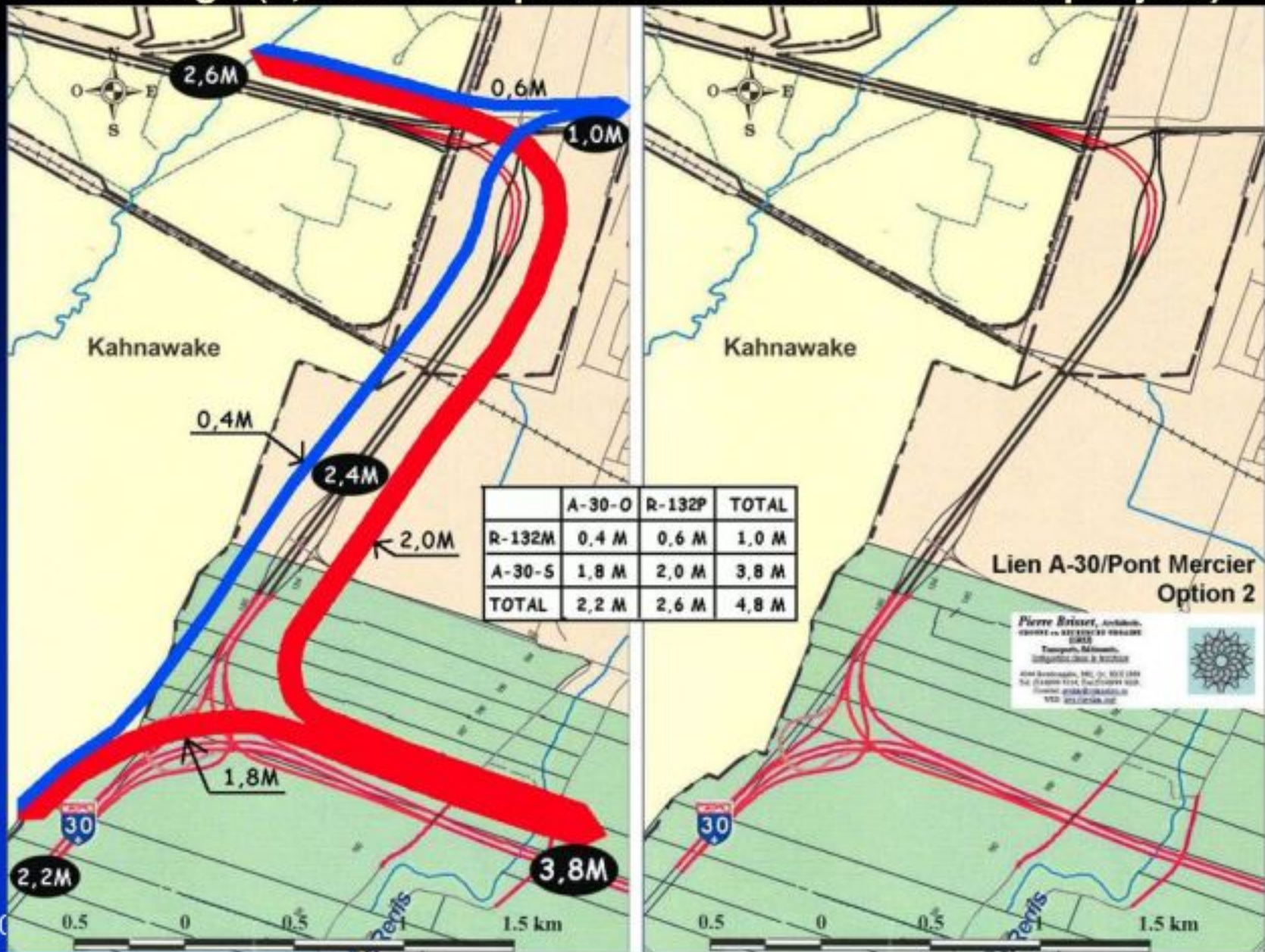
Tableau # 2 Corrigé à partir de la carte Lien A-30/Pont Mercier advenant qu'il ne soit pas fait

		Débit journalier moyen annuel		Débit annuel	
		Total	Camions	MTQ	GRU
Année 2003	Actuelle	45 000	5 900	2,15 M	2,0 M
Horizon 2021	Statu quo	68 500	8 900	3,25 M	3,2 M
	A-30	33 200	4 650	3,7 M	3,8 M
	Route 132	49 200 67 700 47 600	10 200 8 250 2 700	1,0 M	1,0 M
	Combiné	100 900 96 800	12 900	4,7 M	4,8 M

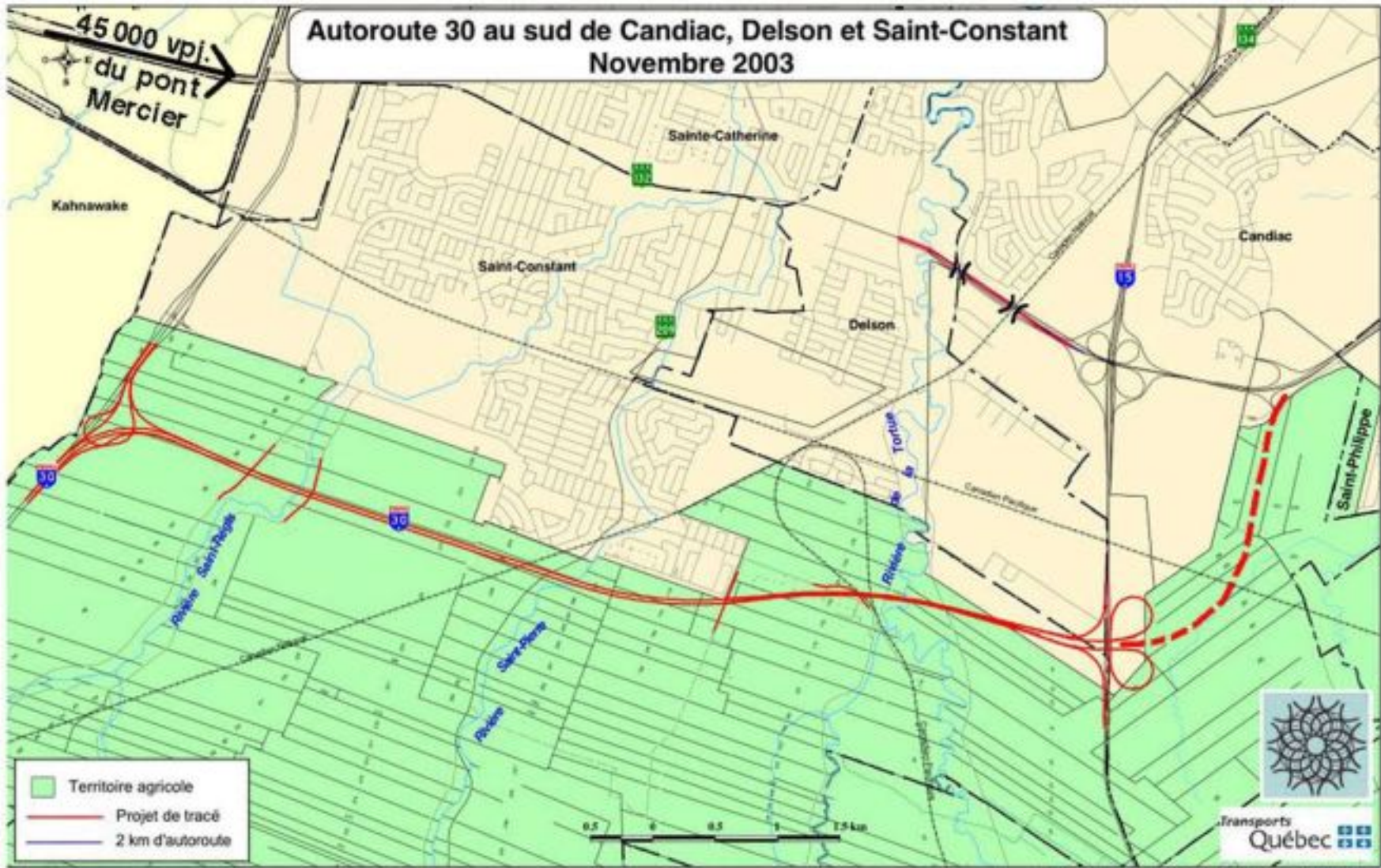
Lien vers le pont
Mercier de gabarit
autoroutier tel que
prévu dans l'option
du tracé nord.



**Lien en vase communicant pour relier l'A-30 à la R-132 (Kahnawake):
Lien doit être conçu pour accommoder un volume très élevé de camionnage (2,4 camions par année ou 6 500 camions par jour)**



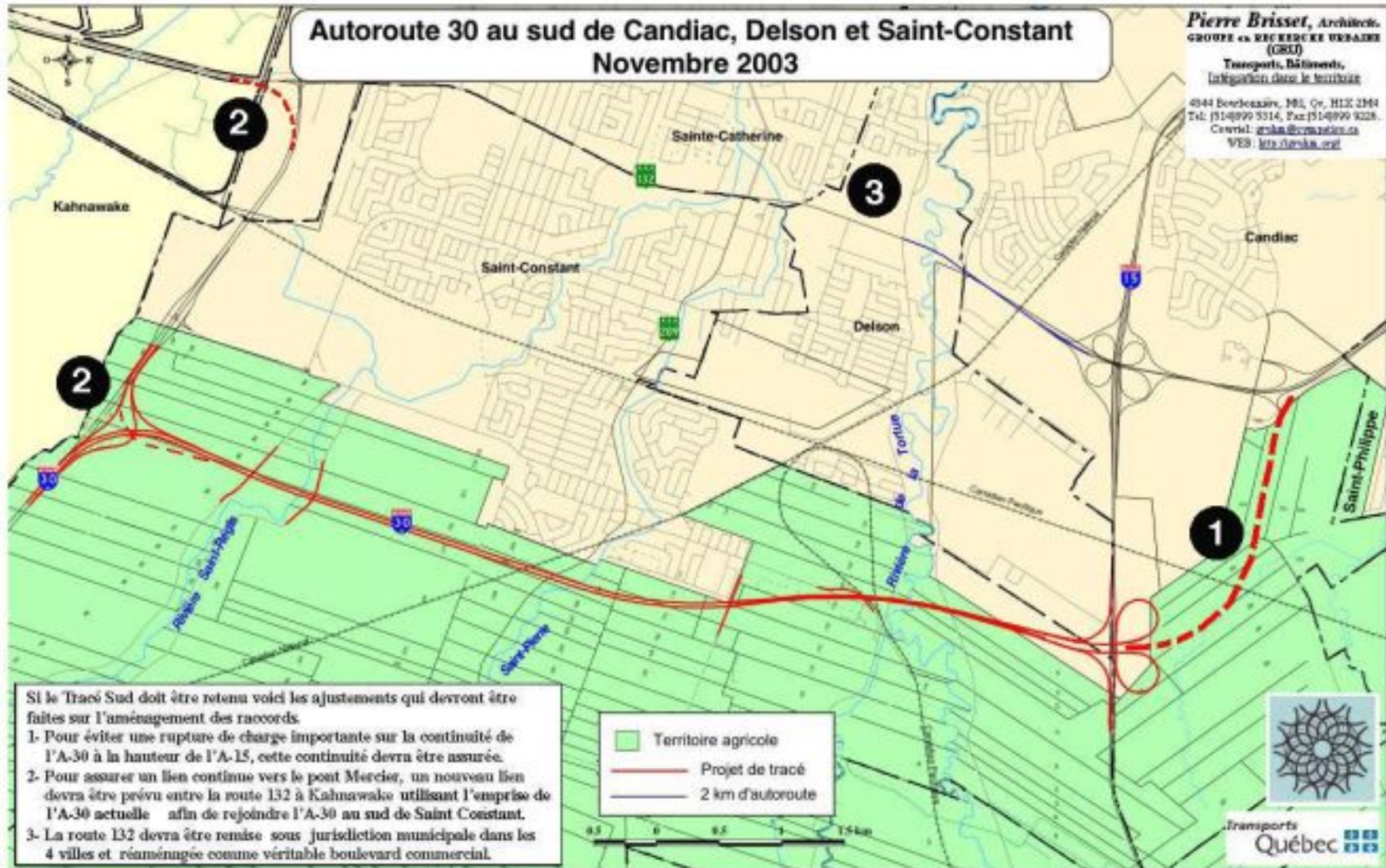
Autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant Novembre 2003



Projet de loi C-10 (Projet de loi C-10) - Amendement C-10 - Amendement C-10 - Amendement C-10 - Amendement C-10

Autoroute 30 au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant Novembre 2003

Pierre Brisset, Architecte
GROUPE DE RECHERCHE URBAIN
 (GRU)
 Transports, Bâtiments,
 Intégration dans le territoire
 4344 Boulevard, St-Léon, Qc, H1X 2M4
 Tél: (514)999 5314, Fax: (514)999 9328
 Courriel: gru@brisset.ca
 WEB: <http://www.gru.ca>



- Si le Traçé Sud doit être retenu voici les ajustements qui devront être faites sur l'aménagement des raccords.
- 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.
 - 3- La route 132 devra être remise sous juridiction municipale dans les 4 villes et réaménagée comme véritable boulevard commercial.

Territoire agricole
 Projet de tracé
 2 km d'autoroute



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/>

