

CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15

VOLET CIRCULATION option sud

DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des inventaires et du Plan

Février 2002

**CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30
DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15**

**VOLET CIRCULATION
option sud**

**DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des inventaires et du Plan**

Février 2002

TABLE DES MATIÈRES

1.	Contexte	3
1.1	Les données de base.....	3
1.2	Enquête Origine-Destination	3
1.3	Projections démographiques.....	3
1.4	Enquêtes routières aux abords des autoroutes 20 et 40 et de la route 132	4
2.	Méthodologie	5
2.1	Scénario tendanciel.....	5
2.2	Affectation du trafic	6
3.	Résultats de la simulation et des projections.....	7
4.	Conclusion.....	8
5.	Demande de 2016 sur la route 132 et sur l'autoroute 30 (option sud) débit des 3 heures de pointe du matin	9
6.	Demande de 2016 sur la route 132 et sur l'autoroute 30 (option sud) débit journalier moyen annuel	11

1. Contexte

Le ministère des Transports a évalué un deuxième scénario pour la construction de l'autoroute 30. Ce scénario consiste en un tracé au sud, à proximité de la limite urbaine des municipalités de Saint-Constant et Delson. Les principaux résultats et conclusions sont présentés dans ce document de synthèse.

1.1 LES DONNÉES DE BASE

Les intrants principaux pour évaluer le trafic sur l'autoroute 30 si elle est construite dans le tracé sud sont, l'enquête Origine-Destination 1998, les projections démographiques ainsi que deux enquêtes routières sur les autoroutes 20 et 40.

1.2 ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION

Une septième enquête origine-destination (O-D) a été réalisée durant l'automne 1998 dans la grande région métropolitaine. Il s'agit d'une enquête par entrevues téléphoniques qui figure parmi les plus importantes enquête au Québec et qui est fondée sur une méthodologie éprouvée et largement reconnue.

L'objectif de l'enquête O-D 1998 est de rassembler une connaissance fine et fiable de la structure et des caractéristiques des déplacements des personnes. Il s'agit en fait d'avoir une base de données qui permet de décrire le pourquoi et le comment des déplacements de la population de la région métropolitaine. L'information recueillie concerne le mode et le motif de déplacement, l'origine et la destination de ce déplacement ainsi que les caractéristiques socio-économiques de la personne effectuant ce déplacement.

1.3 PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

L'intrant primaire des projections de déplacements est le recensement de la population réalisé à tous les cinq ans par Statistiques Canada. Les résultats les plus récents et qui sont disponibles sont ceux du recensement de 1996. Le recensement de 2001 est en cours de traitement et ne sera pas disponible avant plusieurs mois.

Cependant, pour tenir compte des besoins spécifiques du ministère des Transports, un scénario tendanciel de projection démographique est élaboré par celui-ci. Les résultats de ces projections, pour le Québec dans son ensemble, sont comparables à ceux produits par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ). Le niveau de détail plus fin des résultats de projections issus du modèle du ministère des Transports (municipalités et zones infra-municipales) est la particularité qui justifie le plus le choix de cet ensemble

de projections pour alimenter le modèle de prévision de la demande en transport. En effet, le modèle de prévision de la demande utilise des données de transport finement désagrégées et le fait de disposer de projections démographiques de même nature permet de conserver le niveau de détail offert par les données des enquêtes origine-destination.

1.4 ENQUÊTES ROUTIÈRES AUX ABORDS DES AUTOROUTES 20 ET 40 ET DE LA ROUTE 132

Le ministère des Transports a réalisé trois enquêtes origine-destination : l'une sur l'autoroute 20 à l'été 2000, la seconde à l'été 2001 sur l'autoroute 40 et la troisième en 1996 sur la route 132. Cet exercice permet entre autre de quantifier le trafic de transit qui pourrait bien emprunter l'autoroute 30 si celle-ci est construite, et qui délaisserait ainsi le réseau de l'île de Montréal. Lors de cette enquête routière, les usagers révélaient leur origine et leur destination. Ceci permet de reconstituer les trajets actuels et d'évaluer si des usagers auraient intérêt à emprunter l'autoroute 30 dans le cas où celle-ci constituait le chemin le plus court.

2. Méthodologie

L'évaluation de la circulation sur l'autoroute 30 et sur la route 132 pour l'horizon 2016 s'est effectuée en deux étapes. D'abord l'accroissement du trafic pour l'horizon 2016 a été établi selon un scénario tendanciel et par la suite le trafic est affecté sur le réseau en tenant compte de la construction de l'autoroute 30 dans l'axe sud. Les enquêtes routières sont utilisées pour déterminer le transit potentiel qui s'ajoutera sur l'autoroute 30.

2.1 SCÉNARIO TENDANCIEL

Le ministère des Transports a développé un outil pour prédire les déplacements futurs dans la région métropolitaine. Cet outil s'appuie sur les enquêtes origine-destination des années 1982, 1987, 1993 et 1998.

Cet outil est qualifié de scénario tendanciel puisque les hypothèses sous-jacentes sont déduites des tendances observées au chapitre de la démographie et des comportements de mobilité de la population de la grande région de Montréal.

Le scénario tendanciel vise à projeter les tendances récemment observées jusqu'à l'horizon prévisionnel, en utilisant toutefois des facteurs d'atténuation et des contraintes pour raffiner parfois la projection. Le scénario tendanciel n'intègre qu'un certain nombre de facteurs explicatifs, soit ceux relatifs aux tendances lourdes influençant le plus la demande en transport des personnes. Ce scénario fait fi des contraintes liées à l'offre de transport ou aux variations cycliques de l'économie. Il reflète donc une vision particulière de la demande prévisible, soit celle qui découle de la poursuite des tendances lourdes observées au cours des dernières années.

Ces tendances lourdes qui influenceront certainement le portrait de la demande future en transport sont :

- vieillissement de la population;
- accroissement de la motorisation des ménages;
- accroissement important des pôles d'emploi à l'extérieur de l'île de Montréal.

Grosso modo, le présent exercice de projection mène aux mêmes constats généraux que l'ancien scénario prévisionnel. Le vieillissement de la population, combiné à la poursuite de la hausse de la motorisation, entraîne une augmentation des déplacements effectués en automobile et une diminution de l'utilisation du transport en commun.

2.2 AFFECTATION DU TRAFIC

Afin de répartir le trafic sur le réseau avec le scénario de construction de l'autoroute 30 dans le tracé sud, le Ministère a utilisé un modèle de simulation calibré et validé qui affecte le trafic d'une origine à une destination selon le principe du chemin le plus court. Ce modèle produit le trafic pour les trois heures de pointe du matin (6 h à 9 h). Ces volumes sont alors convertis en débit journalier moyen en appliquant un facteur de conversion tiré de la station de comptage permanente située sur la route 132.

3. Résultats de la simulation et des projections

Selon les résultats de la simulation, si l'autoroute est construite dans le tracé sud, elle attirera beaucoup moins d'usagers comparativement à sa localisation dans le tracé nord. Ceci s'explique simplement par la distance additionnelle qui s'ajoute au trajet et le rend ainsi moins attractif pour plusieurs usagers.

En 2016, 34 000 véhicules par jour seront attirés par l'autoroute dans ce cas. Par contre, la route 132 accueillera un débit journalier moyen de 50 000 véhicules, soit 10 % de plus qu'en l'an 2000.

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. Le tableau suivant résume l'allocation des déplacements prévus en 2016 selon le type de déplacement.

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

***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.

4. Conclusion

Si l'option sud est retenue, l'autoroute attirera en 2016 seulement 34 000 véhicules par jour. Compte tenu la distance additionnelle de 7,3 kilomètres que ce tracé imposera aux usagers, plusieurs ne seront pas intéressés à emprunter ce corridor sud. Par contre, la route 132 retiendra 50 000 véhicules par jour en 2016 soit l'équivalent de la situation de congestion et d'insécurité qui existe actuellement. Évidemment toute la problématique que l'on connaît actuellement sera reportée en 2016 et restera autant inacceptable pour les usagers, les résidents, les commerçants et le Ministère.

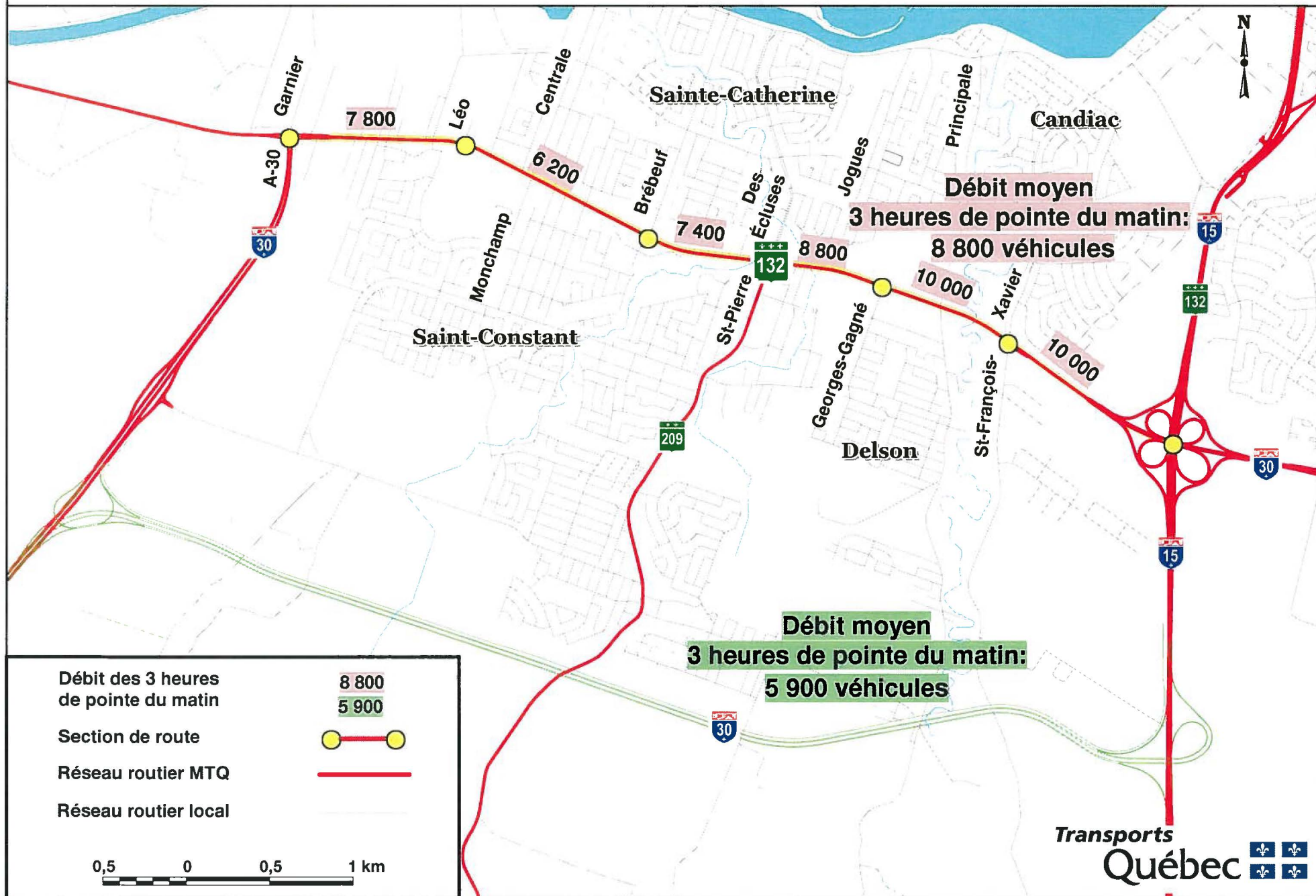
Pour rendre la route 132 fonctionnelle et sécuritaire avec ce niveau de débit en 2016, il faudra réaliser des investissements importants sur celle-ci.

De plus, afin d'accommoder les forts débits de circulation, et ce, dans tous les scénarios, le tronçon de la route 132 localisé entre la rue Principale et l'autoroute 15 devra être élargi à trois voies par direction, et ce, en corridor autoroutier. Le passage à niveau et quelques intersections majeures devront être réaménagés en intersections étagées pour accommoder les forts débits des mouvements tournants et éliminer ainsi les risques d'accidents et augmenter la fluidité de la circulation. Il faudra donc construire une autoroute sur deux kilomètres et quelques intersections étagées avec bretelles pour canaliser les mouvements. Le reste de la route 132 sera alors un boulevard urbain à grande capacité ayant 3 voies par direction.

La construction de l'autoroute 30 au sud, nécessite des aménagements importants sur l'autoroute 15 seront requis entre le nouvel échangeur de l'autoroute 30 dans l'axe sud et l'échangeur existant. Il s'agit de corriger le profil de l'A-15, de construire un nouveau viaduc au CP et de deux bretelles directionnelles à l'échangeur A-15/A-30.

5. Demande de 2016 sur la route 132 et sur l'autoroute 30 (option sud) débit des 3 heures de pointe du matin

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 - Demande de 2016 sur la route 132 et sur l'autoroute 30 (option sud) -



6. Demande de 2016 sur la route 132 et sur l'autoroute 30 (option sud) débit journalier moyen annuel

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 - Demande de 2016 sur la route 132 et sur l'autoroute 30 (option sud) -

