

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

## VOLET CIRCULATION Mise à jour

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**  
**Mise à jour**

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

Février 2002

---

## TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte .....	3
1.1 Enquête Origine-Destination 1998 .....	3
1.2 Projection démographique .....	4
1.3 Prévision tendancielle des déplacements (méthodologie) .....	4
2. Résultats de la simulation et des projections .....	6
2.1 Trafic automobile.....	6
2.2 Le transit .....	6
2.3 Répartition du trafic entre les voies de service et l'autoroute projetée .....	7
3. Conclusion.....	8
4. Demande de 2016 sur l'autoroute 30 (sur l'axe de la 132) débit des 3 heures de pointe du matin .....	9
5. Demande de 2016 sur l'autoroute 30 (sur l'axe de la route 132) débit journalier moyen annuel .....	11

# 1. Contexte

---

La planification des transports est un processus continu. Le MTQ fait une mise à jour de ses prévisions à tous les cinq ans, à la suite du dépôt des résultats de l'enquête origine-destination et du recensement de Statistique Canada. Il s'agit de s'appuyer sur les tendances lourdes les plus récentes contenues dans ces exercices quinquennaux.

Une deuxième raison de cette mise à jour est la disponibilité du concept détaillé du tracé ainsi que de la localisation des échangeurs et des entrées et sorties. Cette information permet d'affecter le trafic avec plus de précision aussi bien sur les voies de service que sur les voies rapides, selon le principe du chemin le plus court en terme de parcours.

Cette mise à jour s'est appuyée sur trois éléments. Soit l'enquête origine-destination réalisée en 1998, les projections démographiques basées sur le recensement de 1996 et finalement sur le scénario tendanciel pour la prévision des déplacements alimenté par les deux éléments précédents.

## 1.1 ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 1998

Pour évaluer adéquatement les besoins futurs pour le transport des personnes et des marchandises, le Ministère des Transports doit disposer d'une information précise et pertinente.

À cet effet, une 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 enquêtes au Québec et qui utilise 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.

## 1.2 PROJECTION DÉMOGRAPHIQUE

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 de planification en transport, un scénario tendanciel de projection démographique est élaboré par le ministère des Transports. 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.

## 1.3 PRÉVISION TENDANCIELLE DES DÉPLACEMENTS (MÉTHODOLOGIE)

Le ministère des Transports a développé un outil pour estimer 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 en matière de mobilité de la population de la grande région de Montréal.

Le scénario tendanciel vise à projeter les comportements récemment observés jusqu'à l'horizon prévisionnel (2016), 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.



Dans l'ensemble, 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. Résultats de la simulation et des projections

---

### 2.1 TRAFIC AUTOMOBILE

L'exercice de mise à jour montre que le nombre de déplacements en automobile sur la rive sud du Saint-Laurent<sup>1</sup>, durant la période de pointe matinale (6 h à 9 h) pourrait augmenter de 49 100, passant de 260 200 en 1998 à 309 300 déplacements en 2016. Quant à la MRC de Roussillon, elle pourrait produire 11 200 déplacements en automobile de plus entre 1998 et 2016 en période de pointe du matin pour atteindre 52 000 déplacements. Plus que 30% de ces déplacements se destineront à l'île de Montréal, 45% constitueront des déplacements internes à la MRC de Roussillon et le reste se destinera au reste de la Rive-Sud.

Comparativement aux prévisions établies sur la base de l'enquête origine-destination de 1993, les nouvelles projections prévoient 24 000 déplacements de plus en automobile sur la Rive-Sud durant la période de pointe du matin. Pour la MRC de Roussillon, le nombre de déplacements en automobile prévue en 2016 est ajusté à la hausse par 2 500 déplacements durant la période de pointe matinale. Ces nombres lorsqu'ils sont convertis en déplacements journaliers, s'élèvent en fait à 72 800 déplacements additionnels en automobile par jour pour la Rive-Sud et à 7 500 déplacements additionnels par jour pour la MRC Roussillon prévus en 2016.

L'étude de Roche<sup>2</sup> déposée en 1997 est basée sur l'enquête origine-destination de 1993 et sur le recensement de Statistique Canada de 1991, alors que les nouvelles projections du MTQ se basent sur l'enquête origine-destination (O-D) de 1998 et sur le recensement de la population de 1996 par Statistique Canada.

### 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.

---

<sup>1</sup> Partie de la région métropolitaine située au sud du fleuve Saint-Laurent (ne comprend pas Vaudeuil-Soulanges)

<sup>2</sup> Roche : Rapport final de l'étude d'impact soumise au ministère de l'Environnement, juin 1998

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

### 2.3 RÉPARTITION DU TRAFIC ENTRE LES VOIES DE SERVICE ET L'AUTOROUTE PROJETÉE

Un logiciel de simulation (EMME/2) a été utilisé pour affecter le débit sur les voies rapides et sur les voies de service et ce, selon le principe du chemin le plus court. Il s'est avéré qu'une partie importante du trafic local utiliserait différents tronçons de l'autoroute puisque le temps du trajet est plus court. Par exemple, un citoyen résidant sur la rue Centrale à Sainte-Catherine et qui veut aller à un commerce situé au coin de Saint-François-Xavier à Delson, a avantage à emprunter l'autoroute afin d'éviter deux feux de circulation tout en roulant à 100 km/h au lieu de 50 km/h sur les voies de service. La carte « Demande de 2016 sur l'autoroute 30 option nord (débit des 3 heures de pointe du matin) » montre les débits obtenus par le modèle de simulation aussi bien sur les voies rapides que sur les voies de service en 2016 pour la période de pointe du matin. Quant à la carte « Demande de 2016 sur l'autoroute 30 option nord (débit journalier moyen annuel) », elle montre les débits journaliers sur les mêmes tronçons. Ces chiffres présentent en effet les débits maximum qu'on pourra retrouver sur ce tronçon en 2016. Les débits moyens sur les voies rapides s'établiraient selon les nouvelles projections à 70 000 véhicules alors qu'ils atteindraient 23 000 véhicules par jour sur les voies de service.

### 3. Conclusion

Rappelons que l'étude réalisée par la firme Roche et déposée par le Ministère, évalue le trafic total à une moyenne de 80 000 véhicules par jour sur le tronçon de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac, alors que les nouvelles projections réalisées par le Ministère s'élèvent à 93 000 véhicules par jour.

La différence de 13 000 véhicules par jour entre les nouvelles projections du trafic et les anciennes projections peuvent être expliqués, d'une part par l'augmentation plus forte des déplacements par automobile, une conséquence de l'augmentation de la motorisation des ménages et un taux de mobilité plus élevé. À elle seule, la MRC de Roussillon produirait environ 7 500 déplacements additionnels par jour. L'ensemble de la Rive-Sud générerait 72 800 déplacements additionnels par jour sur les 130 500 déplacements additionnels générés par la grande région de Montréal soit 56 % de l'accroissement de la prévision des déplacements. Connaissant la configuration du réseau supérieur de cette MRC, dont l'axe de la route 132 constitue le principal axe est-ouest, il n'est pas étonnant que cet axe absorbe une partie importante de ce trafic généré. D'autre part, le trafic du transit augmenterait d'environ 2 800 véhicules par jour. Tout ce trafic de transit pourrait emprunter l'autoroute 30 si celle-ci était construite. Le tableau suivant résume l'allocation des déplacements prévus en 2016 selon le type de déplacement.

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

\* 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.

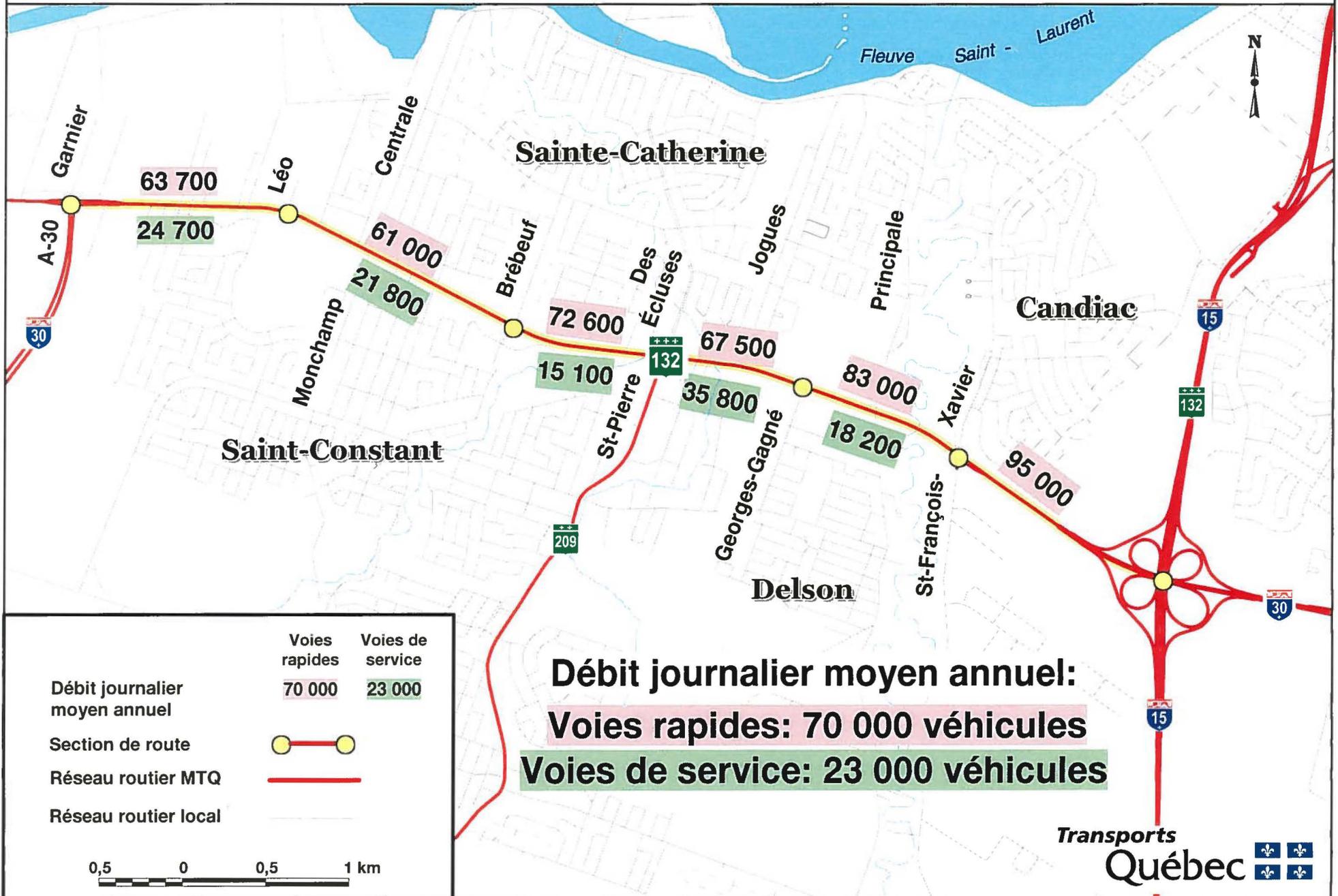


## **4. Demande de 2016 sur l'autoroute 30 (sur l'axe de la 132) débit des 3 heures de pointe du matin**

---

# Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

## - Demande de 2016 sur l'autoroute 30 (sur l'axe de la route 132) -





## **5. Demande de 2016 sur l'autoroute 30 (sur l'axe de la route 132) débit journalier moyen annuel**

---

# Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

## - Demande de 2016 sur l'autoroute 30 (sur l'axe de la route 132) -

