



MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

**PAR LA CHAMBE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA
RIVE-SUD**

LE 28 SEPTEMBRE 2005

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA RIVE-SUD :

SA MISSION, SON MEMBERSHIP

La Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud rassemble et représente les entreprises agissant sur son territoire, en prenant position sur les grands enjeux, en offrant des services en lien avec leurs objectifs de réussite. Elle agit comme porte-parole de la communauté d'affaires depuis 1959. Elle est la troisième en importance au Québec et la première en ce qui a trait à son rayonnement territorial.

INTERMINABLE SAGA DU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30

Depuis 1960, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud ne cesse sa lutte pour l'obtention du parachèvement complet et final de l'autoroute 30, un projet structurant pour le développement de la Rive-Sud, de la région métropolitaine et même du Québec tout entier.

À maintes reprises, l'organisme a pris position afin de faire avancer ce dossier, qui s'enlise continuellement dans des discussions. L'autoroute 30 a été construite par petits segments, et aujourd'hui on discute encore du chaînon manquant. Deux mémoires ont déjà été déposés par le Comité de transport de la Chambre, l'un à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (Commission Nicolet), l'autre au Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) qui s'est déjà penché sur le choix du tracé.¹ La Chambre présente ce troisième mémoire, démontrant qu'elle ne cessera pas de faire pression pour obtenir le parachèvement de l'autoroute 30.

¹ Bureau d'audience publique sur l'environnement, Juin 2002, *Rapport d'enquête : Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*

VOCATION DE L'AUTOROUTE 30

Le patron d'échanges économiques repose en grande partie sur un axe est-ouest, pour atteindre le marché de l'Ontario et accéder à celui des États-Unis. La vocation de l'autoroute 30 est d'assurer ce lien est-ouest pour la circulation en transit qui n'a pas besoin de passer par Montréal, soulageant ainsi et le réseau métropolitain et les ponts vers la Rive-Sud.² Il est urgent que les entreprises exportatrices et de distribution circulent enfin sur une voie de contournement de Montréal, comme pour les agglomérations en occident, qui soit efficace et ce, dans un délai acceptable. L'autoroute 30 est d'ailleurs identifiée comme appartenant au réseau routier stratégique de transport québécois en soutien au commerce extérieur. Les résultats de simulation par le ministère des Transports montrent bien que l'autoroute 30 jouera ce rôle puisqu'un volume de trafic de l'ordre de 20 800 véhicules par jour, dont au moins 9 900 camions, pourra éviter le réseau de l'île de Montréal et la route 132 en 2021. Le transit régional et le grand transit représenteront alors respectivement 65 % et 26 % du trafic.³

L'autoroute 30 vise aussi à remplacer et libérer la route 132 en axe interrégional, assurant aux résidents de la Rive-Sud un lien sécuritaire et soutenant le développement harmonieux de la communauté locale. Pour traverser les villes de la Rive-Sud, il faut s'armer de patience, même s'il y a des années qu'on promet de régler ce problème de congestion.

² Ministère des transports du Québec, Avril 2000, *Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, Stratégie d'intervention prioritaire*, 20 p.

³ Ministère des transports du Québec, Novembre 2004, *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac), Circulation et sécurité*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et Bureau de projet A-30, 17p.

LE TRONÇON JEAN-LEMAN

Deux tracés sont encore sur la table pour parachever l'autoroute 30 dans le secteur de Candiac. Le premier, que nous appellerons « tracé sur l'A-15 », avait été présenté lors des audiences publiques du BAPE de 2002. Il consiste à interrompre l'A-30 au niveau de l'A-15 existante et de faire transiter les usagers sur l'A-15 avant d'aller rejoindre l'autre tronçon de l'A-30. Le deuxième tracé, plus au sud et intitulé « tracé Jean-Leman », relie directement l'A-30 existante à l'A-30 décrétée au sud en 2004. Il permet donc aux usagers d'éviter de parcourir deux échangeurs et de transiter sur un tronçon de l'A-15 avant de pouvoir regagner l'A-30.

Seul le tracé Jean-Leman parachève véritablement l'autoroute 30 pour contourner Montréal. D'une longueur de 3,4 kilomètres, cet aménagement assure aux usagers une vitesse constante et les exempte de décisions et de manœuvres imprévisibles. D'ouest en est, ce tracé offre des caractéristiques de continuité, de fluidité et de sécurité typiques d'un lien autoroutier principal. L'accès à la route 132 et l'autoroute 15 deviennent alors des sorties de l'autoroute 30.

NIVEAU DE SERVICE ATTENDU DE L'AUTOROUTE 30

Selon le ministère des Transports, les autoroutes doivent être conçues pour offrir un niveau de service élevé, soit un écoulement libre de la circulation de même qu'un niveau de confort et d'aisance excellent pour l'utilisateur. Or, le tracé sur l'A-15 oblige les usagers à franchir deux échangeurs de l'autoroute 15. Ces échangeurs apportent des modifications dans les éléments de géométrie de la route empêchant de maintenir une vitesse de base constante. Cette réduction obligée de la vitesse de base, associée à des débits élevés de circulation, provoquera nécessairement des ralentissements, de la congestion et des

accidents. Et ce, sans compter que l'introduction de tels changements sur un très court segment ne permet pas aux conducteurs de s'adapter progressivement à la réduction de la vitesse de base. De plus, l'espacement entre les deux échangeurs est faible.

Parallèlement, la diminution des distances de visibilité d'arrêt et d'anticipation réduira la capacité des conducteurs à s'adapter à des événements imprévus, diminuant ainsi la sécurité. De plus, la discontinuité de l'axe est-ouest par un passage obligé sur un axe sud-nord aura pour effet de déconcerter l'utilisateur, de perturber la circulation et d'augmenter les risques d'accidents. Enfin on peut s'attendre à une dégradation accélérée de l'A-15, nécessitant des remises à niveau fréquentes avec les congestions routières qui en découlent.

D'après le ministère des Transports, à cause de ce tracé, des niveaux de service critiques seraient atteints sur l'autoroute 30 dès 2009.⁴

IMPORTANCE DU RESPECT DE LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

Les PME, commerçants et résidents du secteur privilégient tous le tracé Jean-Leman, moins bruyant, moins polluant. Ce tracé sépare clairement les infrastructures selon les types de trafic. Les voies de circulation remplissent pleinement leur rôle lorsqu'elles permettent d'éviter les conflits entre les diverses catégories d'utilisateurs: les utilisateurs locaux parcourent paisiblement leur territoire alors que les usagers en transit cherchent à se déplacer rapidement en dehors du milieu local. La Chambre est d'opinion que le tracé Jean-Leman respecte la

⁴ Ministère des transports du Québec, Novembre 2004, *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac), Circulation et sécurité*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et Bureau de projet A-30, 17p.

hiérarchie du réseau routier et la vocation de voie rapide de contournement de l'autoroute 30.

De plus, le ministère des Transports compte convertir la route 132 en boulevard urbain entre l'autoroute 30, à Sainte Catherine, et l'autoroute 15 à Candiac. La vitesse de la 132 ainsi aménagée serait probablement limitée à 50 km/h et dotée de feux de circulation, ce qui dissuadera à coup sûr le trafic de transit. En cas d'incidents majeurs impliquant une fermeture complète d'une des infrastructures, la route 132 pourrait servir d'alternative pour l'autoroute 30 et vice-versa, évitant ainsi des débordements sur le réseau local. En dépit de sa congestion actuelle, la route 132 sert de voie principale pour les citoyens et les entreprises de Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine et Candiac. Le long de son axe s'implantent des institutions et des commerces destinés à la population environnante.

IMPACT DU NIVEAU DE SERVICE SUR LE COUT DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

La congestion du réseau routier engendre des coûts importants pour le transport commercial des marchandises. Avec le tracé direct Jean-Leman, le ministère des Transports escompte des gains annuels de 350 000 véhicules-heures et une diminution correspondante de consommation d'essence et de pollution, sans compter la réduction des coûts d'exploitation des véhicules et les gains de productivité pour le transport des marchandises. Ce tracé direct permettra en outre de réduire de 21% le nombre d'accidents comparé au projet du tracé qui emprunte l'A-15.⁵

La congestion routière contribue aussi à rendre les durées de trajet moins prévisibles. Cette non-prévisibilité entrave la

⁵ Ministère des transports du Québec, Novembre 2004, *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac), Circulation et sécurité*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et Bureau de projet A-30, 17p.

gestion efficace des stocks et les processus de production tributaires du transport de marchandises. D'ailleurs, les expéditeurs attribuent une valeur en argent à la prévisibilité et à la rapidité de livraison. «On estime que des améliorations du système de transport, qui se traduisent par une réduction de 10 % des coûts de transport pourraient entraîner une réduction supplémentaire estimative de 14,5 % du coût de logistique.⁶ La réorganisation logistique consécutive à un accroissement de la rapidité et de la fiabilité des routes engendre des gains bien supérieurs à la simple réduction des coûts unitaires de transport. Pour tenir compte des avantages de réorganisation, il faut adopter une vue globale de la logistique du transport, en tant qu'élément intégral de la chaîne d'approvisionnement.

COMPÉTITIVITÉ INTERNATIONALE

En effet, aujourd'hui le camionnage est retenu sur des distances allant jusqu'à 1 100 km, et plus de 80 % de tous les biens transportés empruntent les routes. L'approvisionnement «juste à temps» amène l'intégration accrue des services de transport dans la logistique d'entreposage, de gestion d'inventaires, de gestion d'approvisionnements et de gestion de livraisons. Le camionnage répond bien aux nouvelles exigences qui en découlent : temps de transit, fréquence, fiabilité et flexibilité. Toute amélioration du fonctionnement du réseau de circulation constitue alors un facteur de productivité des entreprises et de compétitivité internationale.⁷

La dynamique du transport sur l'île de Montréal où l'autoroute métropolitaine est congestionnée pratiquement à longueur de journée est inacceptable. Avec l'ouverture de notre économie et

⁶ HLB Decision Economics Inc., Mai 2001, *Examen de la Loi sur les transports au Canada, Interaction du commerce électronique, de la logistique de pointe des transports et de la productivité*, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada. 51 p

⁷ Montréal International, Février 1998, *Le Transport : Un secteur stratégique pour la région de Montréal*, 36p.

la proximité du marché américain, la croissance économique de la région métropolitaine sur les deux prochaines décennies sera très largement tributaire de l'industrie du camionnage, à cause de sa base manufacturière importante.⁸ Les entreprises situées dans l'axe États-Unis - Ontario doivent avoir un certain degré d'assurance que les déplacements de leurs employés et marchandises seront économiques et efficaces.

La qualité de l'infrastructure métropolitaine routière est relativement claire pour tout intervenant externe qui se documente sur les opportunités d'affaires. L'Est de la région ne possède pas un réseau routier aussi bien intégré que l'Ouest, avec les résultats que l'on connaît du point de vue de l'expansion industrielle. D'ailleurs, selon l'enquête américaine Area Development, 87% des décideurs estiment que l'accès aux autoroutes est un facteur important ou très important pour la sélection de site. Ce facteur surpasse le taux d'impôts corporatifs, la proximité des grands marchés, les coûts d'occupation, les coûts de l'énergie.⁹ De plus, seulement 38,9 % des entreprises québécoises considèrent que nous bénéficions de bons réseaux de transport permettant d'assurer le lien avec les villes majeures, alors que la moyenne canadienne se situe à 47,9%.¹⁰ Autrement dit, en matière de réseau routier et de transport de marchandises, la région de Montréal est très désavantagée.

⁸ Commission Nicolet , 2003, *Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud*

⁹ Area Development, 17th annual Corporate Survey, December 2002, dans www.areadevelopment.com

¹⁰ FCEI, Février-Mars 2001, *Sondage : Bâtir une meilleure communauté*, dans www.fcei.ca.

CONCLUSION

En regard des éléments traités précédemment, la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud recommande donc de privilégier le tracé Jean-Leman qui est nécessaire, voire même essentiel, à la réalisation de l'Autoroute 30. Le tracé sur l'A-15 engendrerait des inconvénients majeurs qui auraient un impact important sur le niveau de service de l'ensemble de l'autoroute, même si ce tronçon ne représente que 5% du parcours total. D'ailleurs, d'autres tronçons d'autoroute font ainsi défaut à Montréal et tous les usagers en payent encore le prix, cinquante ans plus tard. Évitions donc de reproduire ces erreurs en optant pour un raccordement direct pendant qu'il est encore temps.