

RAPPORT D'ÉTUDE

RAPPORT SYNTHÈSE

Réseau routier de l'Île de Valleyfield
et autoroute 30

CANQ
TR
GE
PR
145



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

457362

Ministère des Transports
Service des projets de Montréal
Division de l'évaluation des projets

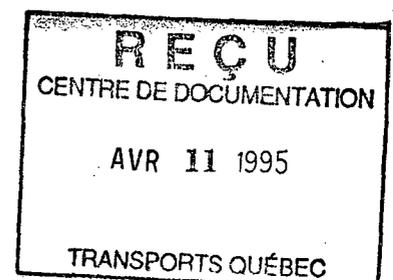
RAPPORT SYNTHÈSE

Réseau routier de l'Ile de Valleyfield
et autoroute 30

Par: Denis Cartier, géographe

Montréal, mai 1986

QMTRA
CANQ
TR
GE
PR
145



PROBLÉMATIQUE

Située à environ 56 kilomètres au sud-ouest de la ville de Montréal, l'île de Valleyfield est limitée au nord par le fleuve St-Laurent et au sud par le canal de Beauharnois. A cause de son caractère insulaire, trois liens traversant ce canal assurent les échanges pour l'ensemble de la région sud-ouest de Montréal.

D'abord un lien entre Melocheville et Beauharnois, situé à l'extrémité est de l'île, s'inscrit dans l'axe de la route 132. Ce lien est constitué d'un tunnel sous la voie maritime du St-Laurent et de trois ponts consécutifs situés en aval du barrage de Beauharnois. Au centre de l'île, dans l'axe du chemin de la Station, le pont St-Louis de Gonzague offre un lien entre St-Timothée et St-Louis de Gonzague. Ce pont comprend une section mobile permettant le passage des navires. A l'extrémité ouest, le pont du chemin Larocque, du même type que le pont St-Louis, permet la continuité de la route 132 - autoroute 30 - et route 201. Ce pont possède une voie carrossable plus large que celle du pont St-Louis et offre une capacité de circulation plus grande.

Dans la planification de l'autoroute 30, le ministère des Transports prévoyait qu'il serait nécessaire de construire un jour un nouveau pont sans section mobile. Ainsi, l'emprise nécessaire pour la réalisation d'un tel pont fut expropriée en 1971 lors de la construction de la première chaussée d'autoroute. La localisation de ce pont a été choisie immédiatement en amont du pont Larocque, site identifié comme endroit stratégique en fonction des besoins.

La MRC propose la construction d'un nouveau lien inter-rives à la hauteur du pont St-Louis, ce qui implique une révision du tracé de l'autoroute sur le territoire de l'île.

Le texte qui suit présente une brève analyse socio-économique et des données de circulation ainsi que la présentation des deux scénarios et finalement nos recommandations dans ce dossier.

ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Valleyfield fait partie du groupe des treize municipalités composant la MRC de Beauharnois-Salaberry. Ville industrielle, elle regroupe près de la moitié de la population totale de la MRC. Son développement est étroitement lié à l'activité industrielle et près de la moitié de la population active travaille dans le secteur secondaire.

Au niveau de l'utilisation du sol, mentionnons que l'île de Valleyfield est caractérisée par le milieu agricole. La zone urbanisée se situe principalement le long des berges du fleuve avec des concentrations au niveau de St-Timothée et de Melocheville ainsi qu'à Valleyfield où le principal secteur urbanisé se concentre dans un périmètre circonscrit par les ponts Mgr Langlois, Larocque et l'autoroute 30.

Durant la période 1961-1981, la population de la MRC s'est accrue de 9,5% comparativement au taux de croissance de 22,4% que connaissait la Province. De plus, mentionnons que l'analyse comparée des MRC comprenant une ville satellite a montré que la MRC de Beauharnois-Salaberry a perdu son importance relative depuis 1971. De plus, la perspective laisse présager que la diminution de cette part relative dans l'ensemble des MRC comprenant une ville satellite dans la région de Montréal se continuera.

En accord avec la MRC de relancer la croissance de la population et de l'emploi, d'améliorer les liens inter-rives sur le territoire dans sa perspective de développement, nous sommes d'avis qu'il est préférable de favoriser l'emplacement du pont Larocque qui jouit selon nous d'une position stratégique.

En effet, ce dernier fut construit à l'époque pour répondre à des besoins spécifiques et autour duquel s'est orienté par la suite tout le développement du territoire dans ce secteur.

CIRCULATION

Au niveau de l'écoulement de la circulation pour les trois ponts et le tunnel, une étude comparative des DJME (débits journaliers moyens d'été) nous a permis de constater que la situation est à peu près similaire en 1984 à ce qu'elle était en 1976, à l'exception du pont Mgr Langlois qui a connu une hausse assez significative.

Quant à la distribution des déplacements (échanges), nous disposons d'une enquête origine-destination effectuée en 1976 (annexes 1, 2, 3). La similitude des données au niveau des débits journaliers d'été entre les années 1976-1984 nous permet d'assumer que les chiffres de l'enquête O-D de 1976 représentent assez bien la situation actuelle. Cette enquête nous a permis d'identifier les éléments suivants:

la majorité des échanges de transit à partir des ponts et du tunnel (annexe 1), se font principalement entre le pont Mgr Langlois et le pont Larocque (742/770)* à l'extrémité ouest de l'île, et d'autre part, entre le pont Mgr Langlois et le tunnel de Melocheville (604/419)*. Toutefois, l'échange entre le tunnel de Melocheville et le pont Larocque est faible (184/184)*.

Les annexes 2 et 3 présentent la destination des déplacements (externes-internes) vers six zones distinctes sur le territoire de l'île:

- . la majorité des gens entrent sur l'île par le pont Mgr Langlois et se dirigent principalement dans les zones 1, 2 et 3 (5 821/6 360), ces zones sont toutes situées à l'ouest de l'autoroute 30;
- . des 644 véhicules entrant par le pont St-Louis, 99% se dirigent vers les zones situées à l'ouest de la route de la Station;
- . à partir du tunnel de Melocheville, 41% des véhicules s'arrêtent dans la zone 6 (Melocheville) tandis que 46% se dirigent à l'extrémité ouest de l'île dans les zones 1, 2, 3.
- . finalement, à partir du pont Larocque, on constate que plus de 91% des véhicules traversant le pont pour atteindre l'île de Valleyfield se dirigent dans les zones 1, 2, 3, zones toutes situées à l'ouest de l'autoroute 30.

* Les chiffres entre parenthèses représentent les déplacements dans une direction du débit journalier moyen d'été.

Par ailleurs, pour le trafic de transit traversant l'île, nous pouvons affirmer que la construction d'un nouveau pont entre les structures existantes des ponts Larocque et St-Louis ne favoriserait en aucun temps les échanges entre ces ponts et le tunnel.

On peut constater en fonction des échanges externes-internes, que la majorité des échanges se fait vers l'ouest de l'île, ce qui implique que la construction d'un nouveau pont plus à l'est favoriserait moins de 10% des utilisateurs actuels des ponts Larocque et St-Louis de Gonzague. La majorité des usagers actuels (plus de 90%) utiliseraient encore le pont Larocque.

En ce qui a trait à la déviation vers Valleyfield du trafic à partir de la route 20 pour contourner Montréal via la rive sud, la situation est à peu près la suivante:

- il y a environ 6 000 véhicules sur la route 20 en direction de Montréal à la hauteur de Valleyfield et considérant que le trafic lourd représente environ 10% de ce chiffre, soit environ 600 véhicules lourds.
- Considérant la localisation des parcs industriels dans la région métropolitaine dont les principaux sont Dorval, St-Laurent, St-Léonard, sans compter le territoire de Montréal, nous pouvons donc avancer qu'il y aurait au maximum pas plus de 300 camions qui utiliseraient ce nouveau parcours.
- De plus, le trafic dévié de l'autoroute 20 vers l'autoroute 30 ne peut être estimé à plus de 10% du trafic actuel, soit 1 200 JMA.

SCÉNARIOS

Étant donné que la proposition de la MRC diffère du tracé d'autoroute déjà planifié par le Ministère sur ce territoire, le texte qui suit présentera les grandes lignes des deux scénarios ainsi que nos commentaires.

Scénario 1: Projet planifié par le Ministère (carte ci-jointe)

Comme nous pouvons le voir sur la carte, une chaussée de l'autoroute 30 est déjà construite de part et d'autre de l'intersection de la route 201, vers l'ouest jusqu'au pont Larocque, et vers l'est jusqu'au boul. Pie XII à St-Timothée. Il reste donc à construire jusqu'au tunnel de Melocheville 9,5 kilomètres pour compléter le projet sur le territoire de l'île.

Dans sa préparation du projet de l'autoroute, le Ministère avait identifié l'emplacement du pont Larocque comme site à privilégier lors de la construction future d'un lien inter-rives permanent lorsque les besoins le justifieront.

Le projet autoroutier étant conçu pour répondre au fur et à mesure aux besoins de circulation, le Ministère décida de procéder par étape.

Phase 1

Pour compléter la section d'autoroute déjà construite sur l'île, les travaux suivants sont prévus:

- une chaussée d'autoroute sur 9,5 kilomètres;
- aménagement des approches du tunnel;
- doublage des ponts à Melocheville.

Phase 2

- Lorsque les besoins le justifieront, deux autres chaussées seront construites. Il y aura doublage des ponts existants à Melocheville.

- Lors de la construction de la nouvelle écluse, le tunnel existant sera abandonné pour être remplacé par un nouveau tunnel passant sous la nouvelle écluse.

Commentaires

Afin de minimiser les répercussions sur le territoire agricole, des mesures ont été prises:

- à Beauharnois, localisation du tracé dans le parc Tisseur. Cette modification a de plus l'avantage de bien desservir les quartiers résidentiel et industriel;
- l'utilisation de l'emprise de l'ancien canal.

Au niveau des coûts:

- l'utilisation des ponts et tunnels existants réduit les coûts de la traversée du canal;
- rentabilisation des 4 kilomètres déjà construits de la route 201 jusqu'au boulevard Pie XII à St-Timothée;
- l'emprise pour le remplacement du pont Larocque est acquise;
- il ne reste que 6 kilomètres d'emprise à acquérir pour toute la section d'autoroute.

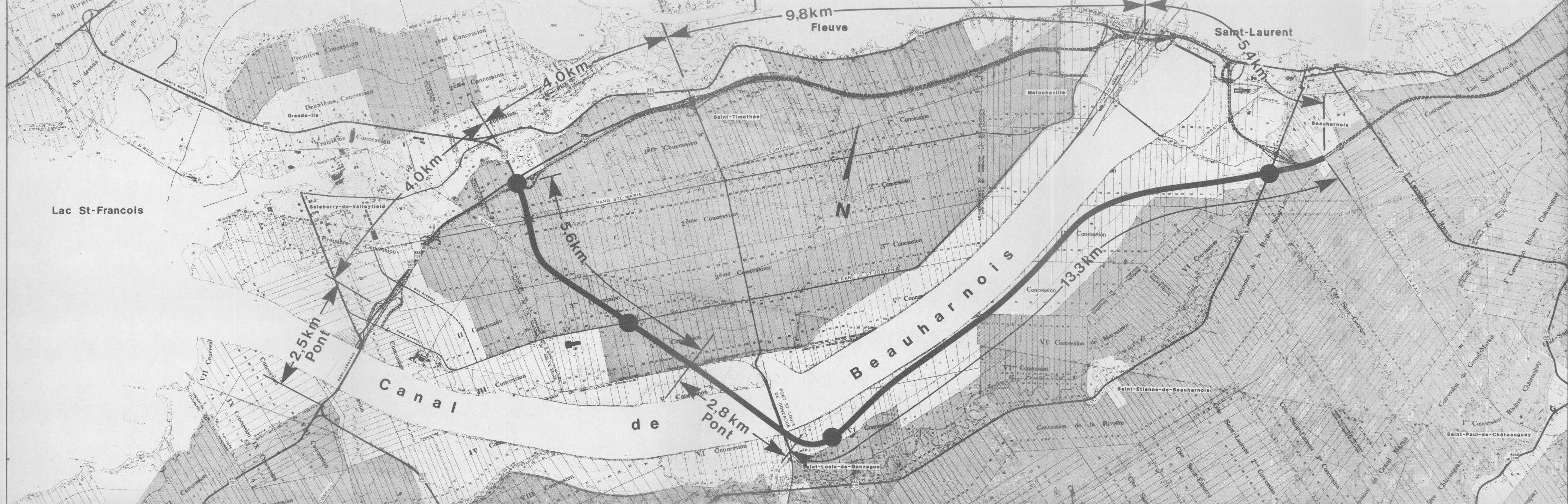
Le lien entre le pont Mgr Langlois et Beauharnois est plus court.

Le tracé de l'autoroute 30 a fait l'objet d'entente de la part des municipalités.

Scénario 2: proposition de la MRC (carte ci-jointe)

La proposition de la MRC de construire un nouveau lien inter-rives à la hauteur du pont St-Louis entraîne une révision du tracé de l'autoroute sur le territoire. Les modifications sont les suivantes:

- Section est: Dans la section est, le tracé serait légèrement déplacé, de façon à éviter un secteur résidentiel existant à Beauharnois.
- Section centrale: De Beauharnois, en direction ouest, l'autoroute emprunterait les abords du canal en occupant des terrains publics (Hydro-Québec) inutilisés, après le canal elle suivrait le corridor du chemin de fer jusqu'à l'intersection des routes 201 et autoroute 30 actuelle.



LOCALISATION DU PROJET SECTION
 ROUTE TRONÇON SECTION
 0030

M.R.C.
 BEAUHARNOIS-SALABERRY
 CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE
 BEAUHARNOIS
 RÉGION DISTRICT CODE GÉOGRAPHIQUE
 6-2 69

OPTION M.R.C.
 TRACÉ M.T.Q.
 ZONE AGRICOLE
 ECHANGEURS

PREPARE PAR
 M. CHAUVIN

DATE RECOMMANDE PAR
 DATE APPROUVE PAR

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

TRACÉS
 A 30

ECHELLE
 1:40000
 IDENTIFICATION TECHNIQUE
 RA-86-2001
 IDENTIFICATION CLASSEMENT

- Section ouest: Le dernier tronçon emprunterait le corridor de l'actuelle route 201 jusqu'à l'autoroute 20.

Commentaires:

- Le trajet autoroutier sera plus long de 2,5 kilomètres.
- Ce tracé favorise l'utilisation sur la partie sud du canal, des terrains appartenant à l'Hydro-Québec. Toutefois, il faut souligner qu'il restera quand même environ 5,6 kilomètres à acquérir et ce, dans la zone agricole.
- Il donne un meilleur lien entre St-Louis de Gonzague et Valleyfield, mais ne desservirait que très peu d'usagers.
- Le port et la zone industrielle de Valleyfield bénéficieront d'un lien plus direct. La construction d'un boulevard urbain sur le boulevard des Érables les desservirait aussi bien.
- Au niveau de la circulation, ce tracé dessert peu la population actuelle. En effet, les échanges de transit se faisant principalement entre le pont Mgr Langlois et le pont Larocque et le tunnel de Melocheville. Les échanges externes-internes se destinent majoritairement vers l'ouest de l'île, ce qui implique que la construction d'un nouveau pont à l'endroit proposé par la MRC favoriserait moins de 10% des utilisateurs actuels.
- Par ailleurs, advenant un bris du pont Larocque, plus de 9 000 véhicules seraient obligés de faire un détour vers le pont St-Louis à chaque jour.
- Au niveau de l'aménagement, mentionnons que tout en ajoutant 2,5 kilomètres d'autoroute, ce tracé dessert moins bien les agglomérations de Melocheville et de St-Timothée ainsi que les parcs industriels de Beauharnois et de Melocheville.
- Pour la section est, le tracé prévu par le Ministère a été étudié de façon optimale. Tout déplacement aurait des répercussions sur le milieu agricole.
- Pour la section centrale, le tracé de l'autoroute, en traversant en diagonale les terres agricoles, implique la déstructuration du milieu. De plus, le corridor autoroutier projeté constituera une barrière physique, contrairement au corridor de chemin de fer existant.
- Pour la section ouest, le tracé proposé est présentement à l'étude et il n'est pas incompatible avec celui du Ministère.

LES COÛTS

L'analyse des coûts telle que présentée au tableau comparatif (annexe 4) démontre que 14 000 000,00\$ seraient nécessaires pour concrétiser le corridor autoroutier sur l'île et 33 000 000,00\$ dans l'hypothèse d'une autoroute complète, dans le cadre du projet du Ministère, tandis qu'avec la proposition de la MRC, qui ne peut dissocier la construction du pont St-Louis du projet autoroutier, les coûts sont évalués à 64 000 000,00\$ pour une première chaussée et à 106 000 000,00\$ pour une autoroute complète.

Le réaménagement du pont Larocque, pour sa part, a été évalué à 44 000 000,00\$ dans une première phase et à 72 000 000,00\$ en phase finale. Bien que ce pont ne fasse l'objet de la proposition de la MRC, il est certain, étant donné les besoins identifiés, qu'il faudra à court ou moyen terme réaménager ce pont.

Cette situation implique donc que l'option de la MRC entraînera éventuellement des coûts globaux de 178 000 000,00\$ comparativement au projet prévu par le Ministère qui s'élève à 105 000 000,00\$. Ce dernier ayant donc l'avantage d'être de moindre coût et d'améliorer à la fois les liens au pont Larocque ainsi qu'à Melocheville, là où les besoins ont été identifiés.

CONCLUSION

Il est indéniable que la solution proposée par la MRC contribue à solutionner la situation problématique que posent les ponts-levants au canal Beauharnois. Toutefois, nous sommes d'avis que l'emplacement prévu par le Ministère est préférable.

En effet, en fonction des données de circulation, des projections démographiques, des coûts et de l'utilisation du sol actuelle et projetée, un nouveau lien dans l'axe du pont Larocque semble plus adéquat.

Le pont Larocque jouissant d'une position stratégique dans le développement de Valleyfield particulièrement, cette solution serait alors compatible à l'option du Ministère qui a déjà construit un premier tronçon d'autoroute et qui a déjà exproprié les terrains adjacents au pont afin d'être prêt lorsque les besoins justifieraient une intervention.

Finalement, au niveau de la planification du réseau, en prenant en considération que l'Hydro-Québec doit reconstruire le pont suspendu à Beauharnois, et que le Ministère se propose d'étudier incessamment les problèmes de circulation dans l'axe du boul. Mgr Langlois et compte tenu:

- que la proposition de la MRC ajoute 2,5 kilomètres au parcours de l'autoroute;
- qu'elle déstructure le milieu agricole;
- qu'elle répond moins bien aux besoins de la circulation;
- de la différence des coûts entre les deux scénarios;

il semble que l'option proposée par la MRC s'avère moins avantageuse.

Dans ce sens, il n'est pas opportun d'y donner suite et le projet ayant déjà fait l'objet d'étude de notre part présente des avantages indéniables qui nous incitent à le retenir et à encourager la MRC dans son désir d'un nouveau lien inter-rives dans l'axe du pont Larocque.

Finalement, nous sommes d'avis, en fonction de la demande de la MRC visant à obtenir un lien inter-rives permanent, à favoriser l'accès au port et au parc industriel et favoriser la région de la Montérégie par la déviation du trafic en provenance de l'autoroute 20 par l'autoroute 30, via la route 201, que le projet autoroutier tel que prévu par le Ministère complété par d'éventuels projets tels que:

- la construction d'un pont sans section mobile au niveau du pont Larocque;
- le réaménagement du boul. des Érables en boulevard urbain;
- d'un réaménagement de la route 201, à partir du pont Mgr Langlois jusqu'à l'autoroute 30, si l'étude en cours en démontre la nécessité,

répondrait aux différentes demandes de la MRC et aurait le grand avantage de répondre en premier et avant tout aux besoins des usagers.

ANNEXES

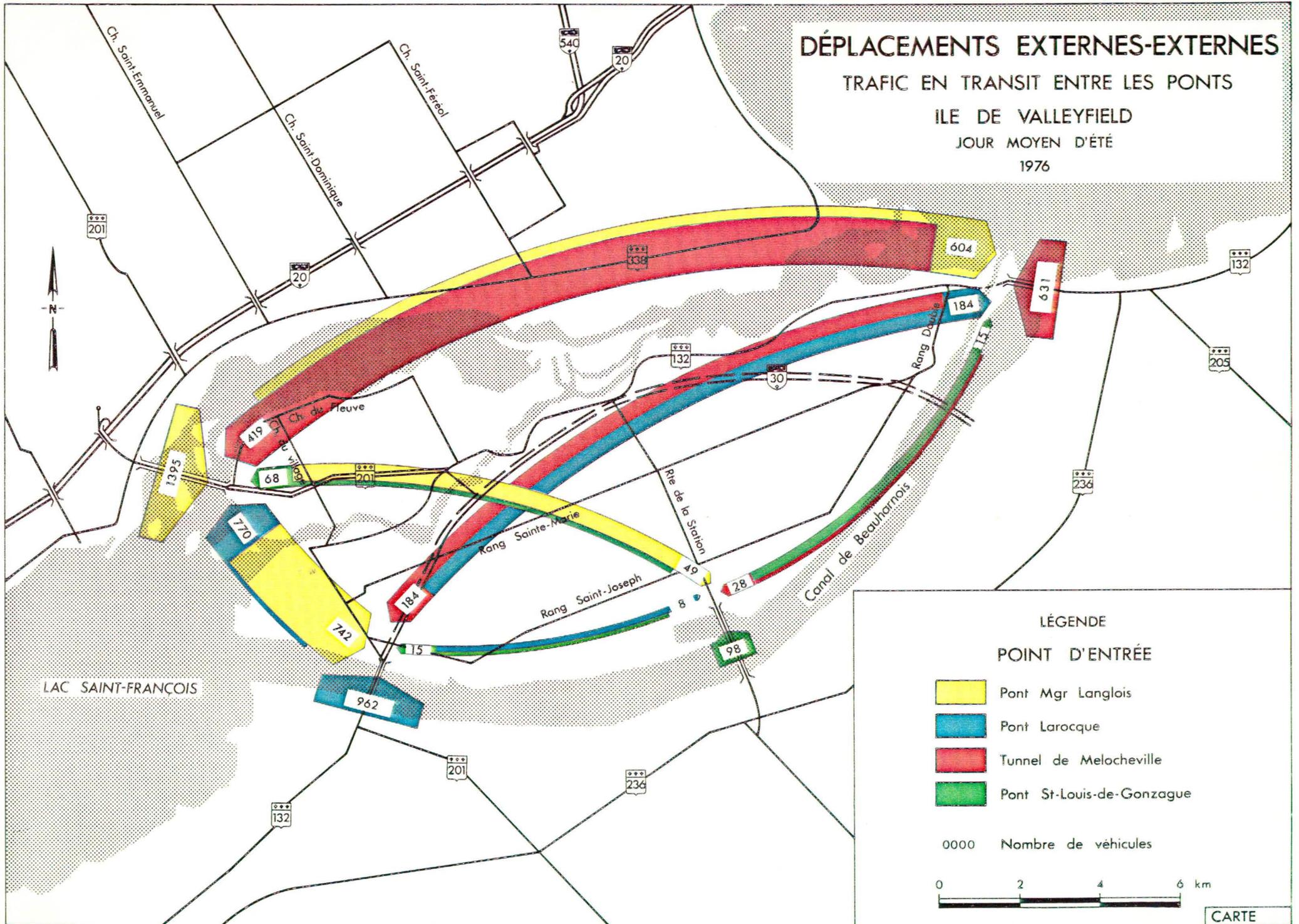
DÉPLACEMENTS EXTERNES-EXTERNÉS

TRAFIC EN TRANSIT ENTRE LES PONTS

ILE DE VALLEYFIELD

JOUR MOYEN D'ÉTÉ

1976



DÉPLACEMENTS EXTERNES-INTERNES

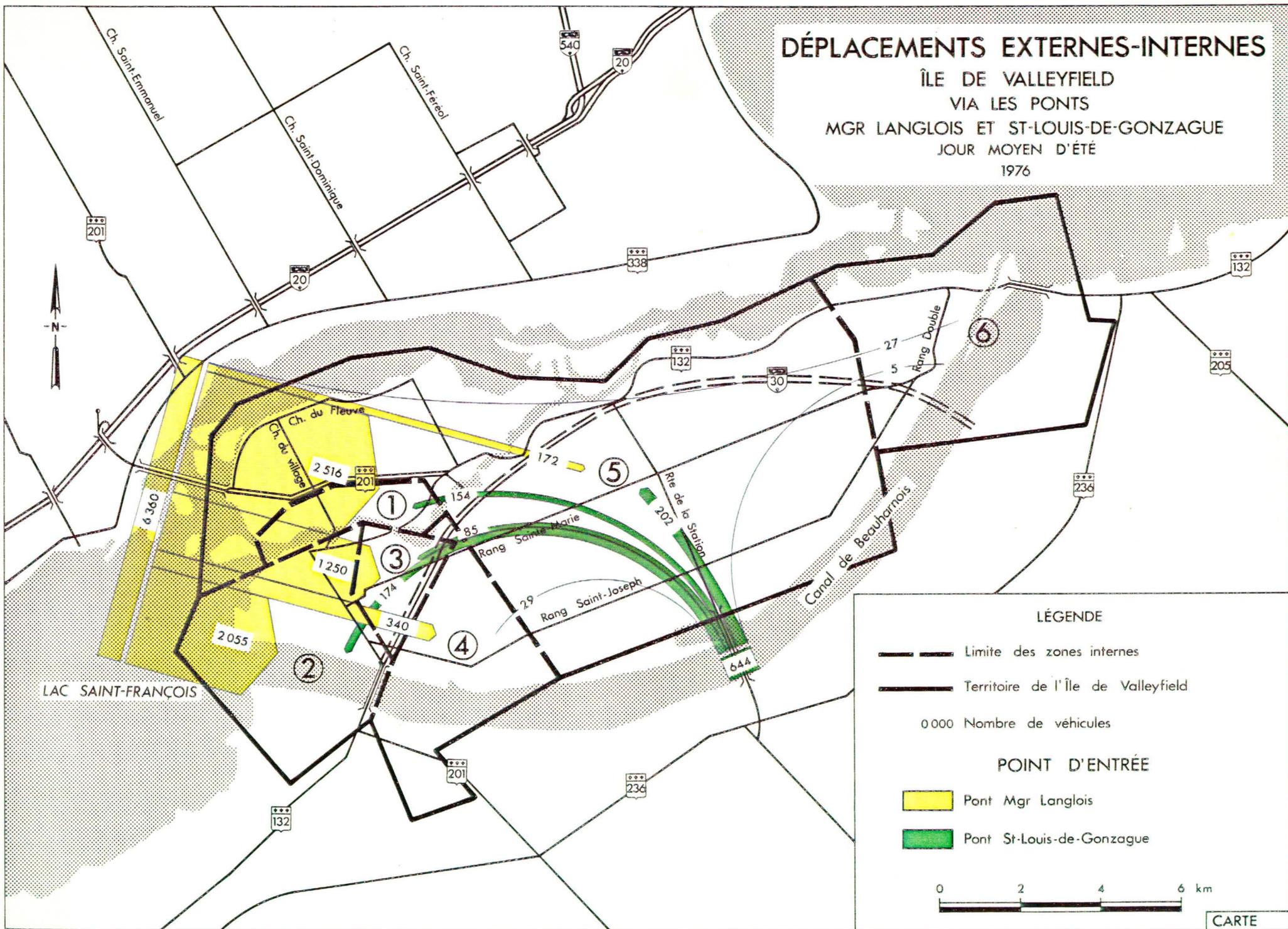
ÎLE DE VALLEYFIELD

VIA LES PONTS

MGR LANGLOIS ET ST-LOUIS-DE-GONZAGUE

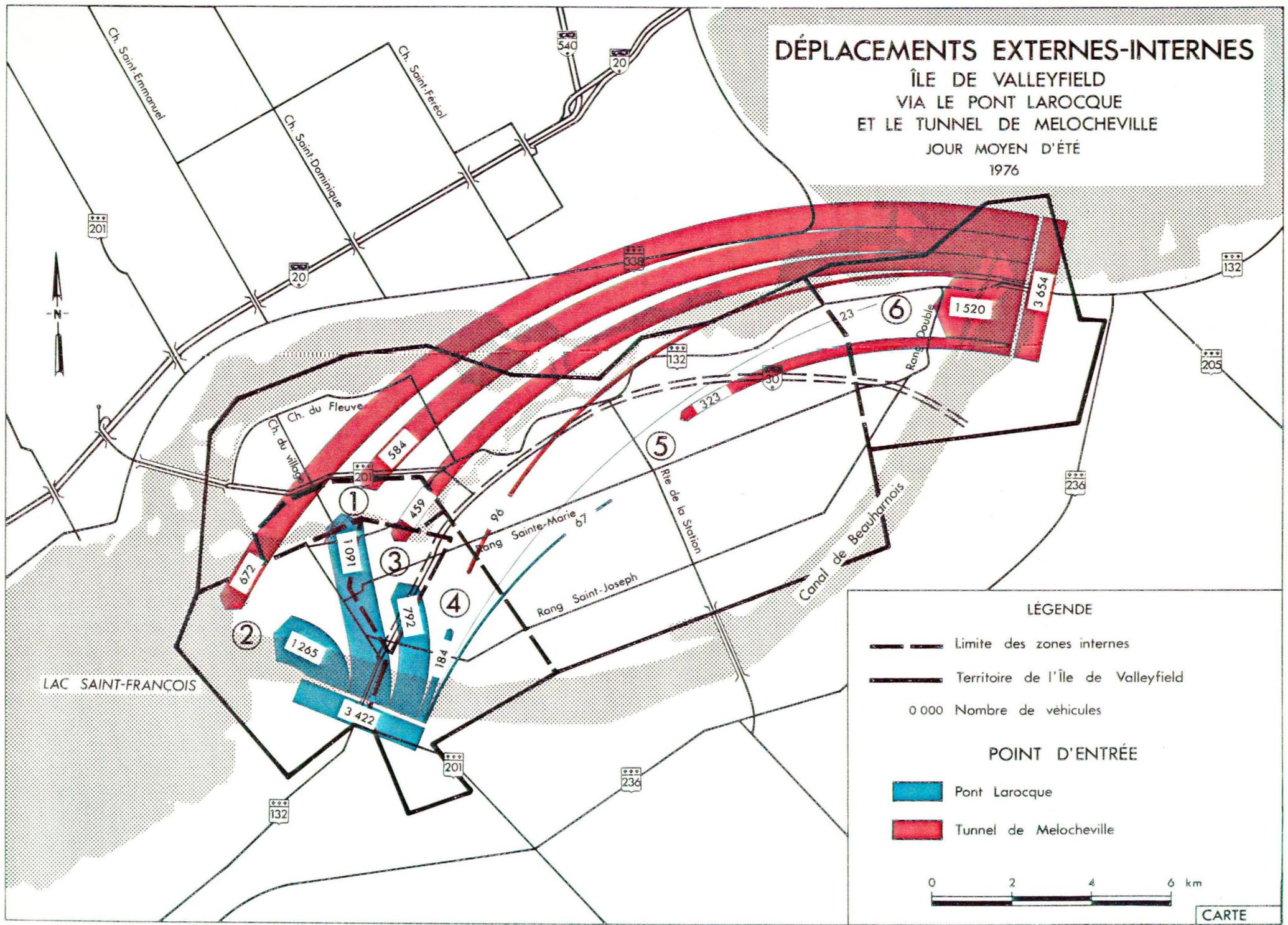
JOUR MOYEN D'ÉTÉ

1976



DÉPLACEMENTS EXTERNES-INTERNES

ÎLE DE VALLEYFIELD
VIA LE PONT LAROCQUE
ET LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE
JOUR MOYEN D'ÉTÉ
1976



LÉGENDE

- Limite des zones internes
- Territoire de l'île de Valleyfield
- 0 000 Nombre de véhicules

POINT D'ENTRÉE

- Pont Larocque
- Tunnel de Melocheville



CARTE

ANNEXE 4

TABLEAU COMPARATIF DES COÛTS DE CONSTRUCTION

Projet du MTQ / Proposition de la MRC

OPTION	une chaussée à niveau M\$	une chaussée étagée M\$	autoroute complète M\$	Longueur km
IA) <u>MTQ</u>				
De la route 201 à Pie XII	construit	1,5	3,0	4,0
De Pie XII au tunnel	9,5	11,5	16,0	9,8
Tunnel et aproche	1,0	1,0	1,0	
Doublage des ponts avals	-	7,0	7,0	5,4
Des ponts avals à la route 236	3,5	5,0	6,0	
TOTAL:	14,0	26,0	33,0	19,2
IB) <u>MTQ</u>				
De la route 201 au pont Larocque	construit	4,0	6,0	4,0
Nouveau pont Larocque	44,0	44,0	68,0	2,5
TOTAL:	44,0	48,0	72,0	6,5
II) <u>MRC</u>				
Route 201 au pont St-Louis	4,0	7,0	10,0	5,6
Nouveau pont	50,5	50,5	76,0	2,8
Du pont à la route 236	9,5	12,5	20,0	13,3
TOTAL:	64,0	70,0	106,0	21,7



MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 091 230