

Jonction



Volume 4, n° 2
Février 2008

LA LETTRE MENSUELLE SUR LE
PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30

L'autoroute 30 :

plus qu'une voie
de contournement !

Le transport est une activité indispensable qui contribue à créer des liens économiques et sociaux. Le lien entre transport et développement économique a fait l'objet d'une abondante littérature.

Dans le cadre du processus de parachèvement de l'A-30 en partenariat public-privé, le ministère des Transports du Québec, en plus de mettre l'accent sur des solutions minimisant les impacts environnementaux, a poussé la recherche sur les avantages socioéconomiques afin de constituer son dossier d'affaires initial.

Nous vous dévoilons ce mois-ci quelques-unes des informations de nature économique tirées du dossier d'affaires, dont les faits saillants seront rendus publics à la signature de l'entente de partenariat entre le gouvernement et son partenaire privé, prévue pour cet automne. L'objectif : vous faire découvrir une nouvelle facette de la voie de contournement de la région métropolitaine, qui représentera également un véritable vecteur pour l'économie du Québec.



Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec
et ministre responsable
de la région de la Mauricie

Évaluation des effets économiques liés au parachèvement de l'autoroute 30

Diverses analyses ont permis de brosser un portrait des impacts économiques liés au parachèvement de l'autoroute 30. Nous reprendrons ici quatre volets principaux.

1- Le développement économique régional

Ce volet vise à qualifier l'effet du parachèvement de l'autoroute sur le développement économique régional, notamment au moyen d'analyses comparatives, et à évaluer les investissements potentiels pouvant être attirés dans les espaces disponibles des parcs industriels existants avec l'arrivée de l'autoroute 30.

Une région bien quadrillée par son réseau autoroutier améliore d'autant ses chances de connaître l'essor de ses activités. À titre d'exemple, mentionnons les intersections des autoroutes 10 et 30, de même que des autoroutes 20 et 30 entre Boucherville et Brossard qui contribuent à expliquer, du moins en partie, le développement économique de ces secteurs.

Le manque de connexions autoroutières est particulièrement manifeste dans certaines parties de la Montérégie où l'absence d'un lien autoroutier a pu contribuer à limiter l'expansion

des entreprises locales et le renouvellement des entreprises manufacturières traditionnelles. Il s'agit pourtant d'une région qui présente, entre autres, une proximité des marchés de Montréal, de l'Ontario et des États-Unis.

**Plus de
8 milliards
de dollars sur
une période
de 30 ans et
la création
de plus de
450 emplois.**

Selon une analyse récente, le parachèvement de l'autoroute 30 pourrait permettre de faciliter la venue d'investissements de l'ordre de plus de 8 milliards de dollars sur une période de 30 ans et la création de près de 450 emplois par année dans les parcs industriels existants de la rive-sud situés dans les zones d'influence de l'autoroute.

Bilan des acquisitions

Partie Est

- 65 % des dossiers réglés
- 71 % de la superficie acquise

Partie Ouest

- 93 % des dossiers réglés
- 98 % de la superficie acquise

Évaluation des effets économiques liés au parachèvement de l'autoroute 30 (suite)

2- La valeur des économies de temps dans la région de Montréal

Deux variables permettent d'estimer la valeur des gains de temps attribuables à l'arrivée de l'autoroute 30 :

1. la valeur du temps, qui varie selon le motif de déplacement (loisirs, travail, études, etc.) ;
2. les prévisions d'économie de temps de déplacement dans la région de Montréal, selon la période de la journée (pointe et hors pointe) et les types de déplacement estimés à partir de simulations.

Sur la base de ces deux variables, la valeur économique des gains de temps pour la région de Montréal s'élève à un montant annuel qui, exprimé en dollars de 2005, varie de 161 à 222 M\$. Cet écart découle de la stratégie tarifaire retenue pour l'autoroute : en minimisant le péage à l'extrême, soit en l'absence de péage, la valeur économique des gains de temps est maximisée; en

maximisant les revenus du péage, la valeur économique des gains de temps est diminuée.

3- Les effets du péage sur les bénéfices économiques

Il est généralement reconnu que le niveau d'achalandage de la route est l'une des variables fortement liées aux bénéfices économiques susceptibles d'accompagner la mise en service de la route. Or, il est aussi démontré que l'instauration de péage vient précisément réduire le niveau d'achalandage.

Initialement, l'étude économique révélait notamment que l'introduction de quatre postes de péage générerait une réduction des bénéfices économiques. Les économies de temps étaient réduites de l'ordre de 30 % comparativement à un scénario exempt de péage.

Il ressort donc que le choix d'une stratégie en matière de péage, notamment le nombre de postes de péage, est de la plus haute importance.

Appliquées à l'autoroute 30, ces considérations se sont traduites par l'examen de différents scénarios aux objectifs divergents afin de maximiser les revenus de péage et les bénéfices économiques.

C'est ainsi que la stratégie finalement retenue repose sur un seul poste de péage situé près du pont enjambant le fleuve Saint-Laurent. Cette stratégie représente l'équilibre entre les divers objectifs recherchés dans le cadre de la réalisation de l'autoroute 30.

4- Les avantages pour la collectivité non monétarisés dans l'évaluation économique

Le parachèvement de l'A-30 constitue une voie de contournement particulièrement intéressante sous divers angles :

- en cas de travaux routiers d'envergure sur l'île de Montréal ou ses ponts ou de bouleversements ponctuels sur le réseau autoroutier montréalais, par exemple, un accident routier;
- le transport de matières dangereuses peut éviter des secteurs plus densément urbanisés sur la Rive-Sud et sur l'île de Montréal;
- le trafic lourd de transit en provenance ou en direction de l'est du Québec, de la Montérégie, de l'Ontario et des États-Unis peut contourner l'île de Montréal, ce qui facilite l'accès aux marchés extérieurs.

Le parachèvement de l'autoroute améliorera l'accès aux emplois et aux services pour les populations résidant dans la partie ouest de la région. De fait, pour un vaste bassin de population de l'ouest de la Montérégie, la distance moyenne du réseau autoroutier existant passera de 18 km à 8 km.

Le trait d'union de la Montérégie

La Montérégie représente la deuxième région administrative en importance au Québec en termes démographiques et elle constitue un important pôle d'exportation de marchandises, avant même d'avoir complété notre réseau pour les interconnexions de la 30, 35, 10 et la 20. Déjà la Montérégie générerait en 1999 presque autant de déplacements interurbains de camions que l'île de Montréal, soit 36 800 déplacements hebdomadairement contre 41 000.

Le 15 février dernier, j'annonçais, en tant que ministre responsable de la région de la Montérégie, des investissements de plus de 435 millions de dollars dans les infrastructures routières de la Montérégie. Parmi toutes les régions du Québec, c'est la nôtre qui occupe le 1^{er} rang à ce chapitre, conformément au vaste plan de redressement du réseau routier pour lequel le gouvernement investira plus de 2,7 milliards en 2008-2009.

Des sommes de 110 M\$ et de 38 M\$ sont consenties cette année pour le développement de l'autoroute 30 et pour le prolongement de l'autoroute 35. Le développement de ces deux axes routiers importants jumelés aux autoroutes 10 et 20, ainsi qu'à nos réseaux ferroviaire et maritime, consacrera la Montérégie comme un carrefour économique unique.

L'A-30 remplira donc à la fois son rôle de voie de contournement de la région métropolitaine et celui de véritable trait d'union entre la Montérégie et ses principaux marchés d'exportation.

Jean-Marc Fournier
Ministre du Revenu, leader parlementaire,
ministre responsable de la région de la Montérégie



Pour nous joindre

Bureau de projet de l'autoroute 30
Bureau 13.10
500, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Téléphone : 514 873-0234
Télécopieur : 514 864-2155

Courriel :
Site Internet :

Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 1715-748X