



Parachèvement de
l'autoroute 20 :

Une vision structurante pour la mobilité dans l'ouest du Québec



Mémoire présenté au ministère des Transports
et de la Mobilité durable

Par la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Hiver 2024

Table des matières

1. Mot d'introduction	3
2. La MRC de Vaudreuil-Soulanges : Porte d'entrée sur le reste de l'Amérique	5
3. Une solution optimisée qui correspond aux besoins du milieu	7
4. Priorité à un échéancier de travail accéléré	10
5. Conclusion	11
6. Annexes	13



1. Mot d'introduction

Située à l'ouest de l'île de Montréal, dans la région administrative de la Montérégie, la MRC de Vaudreuil-Soulanges s'étend sur près de 855 km² et regroupe 23 municipalités, dont 11 situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. La MRC est dotée d'un emplacement stratégique dans le Corridor de commerce Ontario-Québec et compte plusieurs infrastructures importantes, notamment l'autoroute 20 (A-20), dont le parachèvement est attendu depuis au moins 60 ans maintenant.

Le non-achèvement de ce segment de 7 kilomètres de l'A20 sur le territoire allant de L'île-Perrot à la ville de Vaudreuil-Dorion affecte de manière notable la fluidité de la mobilité de ce segment et impacte, par conséquent, le réseau local, la population résidente et les entreprises de notre région, mais aussi toutes celles qui doivent transiter par ce carrefour névralgique qu'est notre MRC, véritable porte d'entrée du Québec sur le reste du Canada et de l'Amérique du Nord.

Soucieuse de la qualité de vie de ses résidents et de la vitalité économique de son territoire, la MRC a entrepris au cours de la dernière année, en collaboration avec les élus locaux concernés, Développement Vaudreuil-Soulanges et des représentants du milieu des affaires et de la société civile, une réflexion stratégique quant à la configuration actuelle du segment non complété de l'A-20, qui s'apparente davantage à un boulevard urbain et à une route secondaire parsemée de feux de circulation qu'à une véritable autoroute nationale, et ce, malgré qu'elle constitue l'un des principaux liens routiers entre le Québec, le Grand Montréal et le reste du Canada et de l'Amérique du Nord.

Identifier les besoins... et les solutions

C'est dans ce contexte que nous avons mandaté la firme Raymond Chabot Grant Thornton pour la réalisation d'une étude d'impacts de la configuration actuelle de l'A-20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges afin de documenter les conséquences du segment non complété¹.

Plus précisément, les objectifs poursuivis étaient les suivants :

- ✓ Dresser le portrait faisant état de la situation actuelle du segment non complété de l'A-20;
- ✓ Effectuer une analyse des impacts de la configuration actuelle de l'A-20 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges sur le plan économique, environnemental, social, de la sécurité et des projets à venir;
- ✓ Évaluer la tendance et l'évolution de ces impacts dans un avenir prévisible.



Cette étude, réalisée notamment à partir de données du MTMD, en plus de mettre en lumière les effets néfastes et directs de la situation actuelle sur les plans économique, social, sécuritaire et environnemental, a permis de quantifier à plus de **1,1 milliard de dollars²** – sinon plus – les pertes économiques qui seraient engendrées si rien n'est fait dans le dossier de l'A-20 au cours des 20 prochaines années. Un fardeau énorme que nous ne voudrions pas léguer aux générations futures.

Ainsi, l'étude démontre si l'on prend en compte le gain potentiel de 1,1 milliard \$ pour l'économie québécoise sur les 20 prochaines années, investir dès maintenant dans le parachèvement de l'A-20 pourrait se faire pratiquement à coût nul pour le gouvernement du Québec.

¹ L'étude se retrouve en annexe du présent document.

² Voir le rapport complet joint en annexe pour tous les détails ainsi que la méthode de calcul utilisée par la firme RCGT afin d'en arriver à ces conclusions.

Des constats convergents

Parallèlement à ces démarches, le 9 novembre 2023, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a présenté à la Table d'échange sur la mobilité dans le corridor de l'A-20 la version préliminaire de son étude d'opportunité pour l'optimisation de l'autoroute 20 entre la route 342 à Vaudreuil-Dorion et le pont Galipeault à L'Île-Perrot.

D'entrée de jeu, il importe de mentionner que la MRC se réjouit que le MTMD en vienne à la même conclusion quant à la configuration actuelle de l'A-20. Cette situation, qui perdure depuis maintenant près de 60 ans et qui affecte considérablement notre population et notre économie, ne peut simplement plus être tolérée. La problématique est d'autant plus exacerbée et évidente avec les enjeux actuels sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, du côté de l'autoroute 40, qui entrave encore plus l'accès à notre région, tant pour les résidents que les visiteurs et les véhicules de transport de marchandises qui y transitent ou qui desservent les entreprises de notre région et de la grande région de Montréal.

La problématique ayant clairement été identifiée ci-haut démontre que nous devons travailler tous en étroite collaboration afin de trouver des solutions plus pérennes qui sauront mieux répondre aux besoins tant actuels que futurs pour la population et les entreprises de chez nous dont la vitalité et le dynamisme engendrent des retombées importantes pour l'ensemble du Grand Montréal et du Québec.

Ainsi, en réponse aux pistes de solution proposées par le MTMD, la MRC de Vaudreuil-Soulanges souhaite présenter, avec le présent mémoire, des pistes de solution et des ajustements aux trois propositions mises de l'avant par le Ministère correspondant aux besoins identifiés par et pour le milieu.

Le présent mémoire, élaboré après avoir consulté et entendu les priorités des municipalités et communautés concernées, a fait l'objet d'une motion d'appui adoptée à l'unanimité par le conseil de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. C'est donc d'une voix forte et unie que nous vous présentons aujourd'hui notre position et nos recommandations quant à l'avenir de l'autoroute 20 sur notre territoire.

Un parachèvement attendu depuis trop longtemps et qui, de par ses impacts majeurs et directs - présents comme futurs - sur les plans sécuritaire, économique, social et environnemental, doit être concrétisé sans plus tarder après des décennies de tergiversations inutiles qui n'ont débouché sur aucune solution concrète et durable. Considérant l'importance de ce corridor essentiel pour l'économie de la province, ce sont non seulement les citoyens de notre région qui en bénéficieront à long terme, mais aussi ceux du Grand Montréal et du Québec tout entier.



Patrick Bousez

Préfet de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

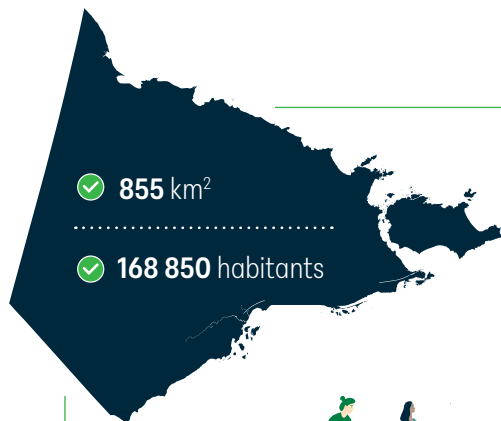
Les membres du conseil de la MRC de Vaudreuil-Soulanges :

Le préfet suppléant et maire de la ville de L'Île-Perrot, Pierre Séguin, la mairesse de la ville de Coteau-du-Lac, Andrée Brosseau, la mairesse de la ville d'Hudson, Chloe Hutchison, le maire de la municipalité des Cèdres, Bernard Daoust, le maire de la municipalité des Coteaux, Sylvain Brazeau, le maire de la ville de L'Île-Cadieux, Daniel Martel, la mairesse de la ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Danie Deschênes, le maire de la ville de Pincourt, Claude Comeau, le maire de la municipalité de Pointe-des-Cascades, Peter Zytynsky, le maire de la municipalité de Pointe-Fortune, François Bélanger, le représentant de la municipalité de Rivière-Beaudette, Ghyslain Maheu, la mairesse de la ville de Rigaud, Marie-Claude Frigault, le maire de la municipalité de Sainte-Justine-de-Newton, Shawn Campbell, la mairesse de la municipalité de Saint-Clet, Mylène Labre, le maire de la municipalité de Sainte-Marthe, François Pleau, la mairesse de la ville de Saint-Lazare, Geneviève Lachance, le maire de la municipalité de Saint-Polycarpe, Jean-Yves Poirier, le maire de la municipalité de Saint-Télesphore, David McKay, le maire de la ville de Saint-Zotique, Yvon Chiasson, le maire de la municipalité de Terrasse-Vaudreuil, Michel Bourdeau, la mairesse de la municipalité de Très-Saint-Rédempteur, Julie Lemieux, le maire de la ville de Vaudreuil-Dorion, Guy Pilon et le maire de la municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac, Mario Tremblay.

2. La MRC de Vaudreuil-Soulanges : Porte d'entrée sur le reste de l'Amérique

Le territoire de Vaudreuil-Soulanges jouit d'une grande effervescence, et ce, depuis plus de vingt-cinq ans. Avec une population de 168 850 habitants en 2024, notre région a enregistré une croissance de plus de 62 % depuis 2001, ce qui en fait l'une des MRC ayant connu l'une des plus grandes croissances au Québec, tant en proportion qu'en nombre absolu. Vaudreuil-Soulanges affiche également un solde migratoire très positif (1,3 % vs 0,68 % pour la Montérégie) en plus d'être l'une des régions qui connaît le plus important taux de natalité de la province avec ses 1 500 naissances annuelles.

Quelques faits saillants de la population de Vaudreuil-Soulanges :



**10^e
MRC**



la plus peuplée du Québec, devançant Lévis, Saguenay et Trois-Rivières.

La MRC est plus peuplée que plusieurs régions administratives.



63 500 ménages.



17 484 naissances
entre 2012 et 2022.



Une croissance anticipée de sa population de près de **20 %** d'ici 2041.

Une croissance fulgurante de sa population de **62 %** en moins de 25 ans.



51 % de sa population demeure à proximité de la section non achevée de l'A-20.



Un moteur économique pour tout le Québec

En 2022, les entreprises de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ont généré un total de 44 500 emplois, en hausse de 3,1 % par rapport à l'année, alors que pas moins de 1 340 nouveaux emplois ont été créés. Avec la Vallée-du-Richelieu et Mirabel, Vaudreuil-Soulanges est le territoire de la grande région de Montréal où le taux d'emploi a le plus augmenté, soit une augmentation impressionnante de 5,2 % par an en moyenne de 2016 à 2022.

Grâce aux infrastructures de transport, notamment les autoroutes 20, 30 et 40 et les liaisons ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique, la MRC occupe un emplacement privilégié dans le corridor économique Ontario-Québec, ce qui la rend attrayante pour l'implantation de diverses entreprises. Ses principaux domaines de spécialisation sont le transport routier, la distribution et le commerce de détail. Le camionnage et l'entreposage prédominent le secteur routier. La MRC présente également une concentration d'industries manufacturières dans le secteur de la fabrication de carton, de plastique, de semi-conducteurs, d'aliments et d'équipements médicaux.

Quelques faits saillants de l'activité économique de Vaudreuil-Soulanges* :

- ✓ 70 % des échanges commerciaux du Québec circulent sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges;
- ✓ 13 % des entreprises de la MRC œuvrent dans le secteur du transport et de l'entreposage;
- ✓ 26 % des déplacements générés par la MRC se font en direction de l'île de Montréal;
- ✓ Plus de 24 000 résidents de Vaudreuil-Soulanges empruntent quotidiennement les traversées de l'A-20 et l'A-40 pour travailler sur l'île de Montréal, Laval ou la Rive-Nord.



* Sources : ISQ, Statistique Canada, Consortium MM/HEC et RCGT.

3. Une solution optimisée qui répond aux besoins du milieu

Parmi les trois grandes familles de solutions mises de l'avant dans son document de novembre 2023, le MTMD propose :

- ❶ L'optimisation du corridor en privilégiant des interventions ciblées à l'intérieur du tracé existant.
- ❷ Un nouveau tracé du côté de Vaudreuil-Dorion (au nord du boulevard Harwood) et le réaménagement des intersections du côté de l'île Perrot.
- ❸ Un nouveau tracé au nord du boulevard Harwood et un flux de circulation ininterrompu depuis la R-342 jusqu'après le pont Galipeault.

D'entrée de jeu, il est évident que la **solution 1** proposée ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de la MRC et du MTMD en matière de réduction des entraves à la circulation, le tracé urbain demeurant sensiblement le même. Cette solution de statu quo est donc, de notre point de vue, à écarter complètement.

La **solution 2** comporte des pistes intéressantes, dont un nouveau tracé au nord du boulevard Harwood du côté de Vaudreuil-Dorion, mais sa principale faiblesse est qu'elle ne comporte pas de mesures concrètes pour retirer les feux de circulation sur l'A-20 du côté de l'île Perrot. Selon notre analyse, le fait que des feux de circulation et des traverses pour piétons et cyclistes non sécuritaires se retrouvent sur un des tronçons les plus achalandés entre Montréal et Toronto comporte de nombreux désavantages et risques auxquels il importe de s'attarder. La fluidité des déplacements en est donc grandement affectée, ce qui fait en sorte que la sécurité des usagers qui fréquentent cette artère est également compromise.

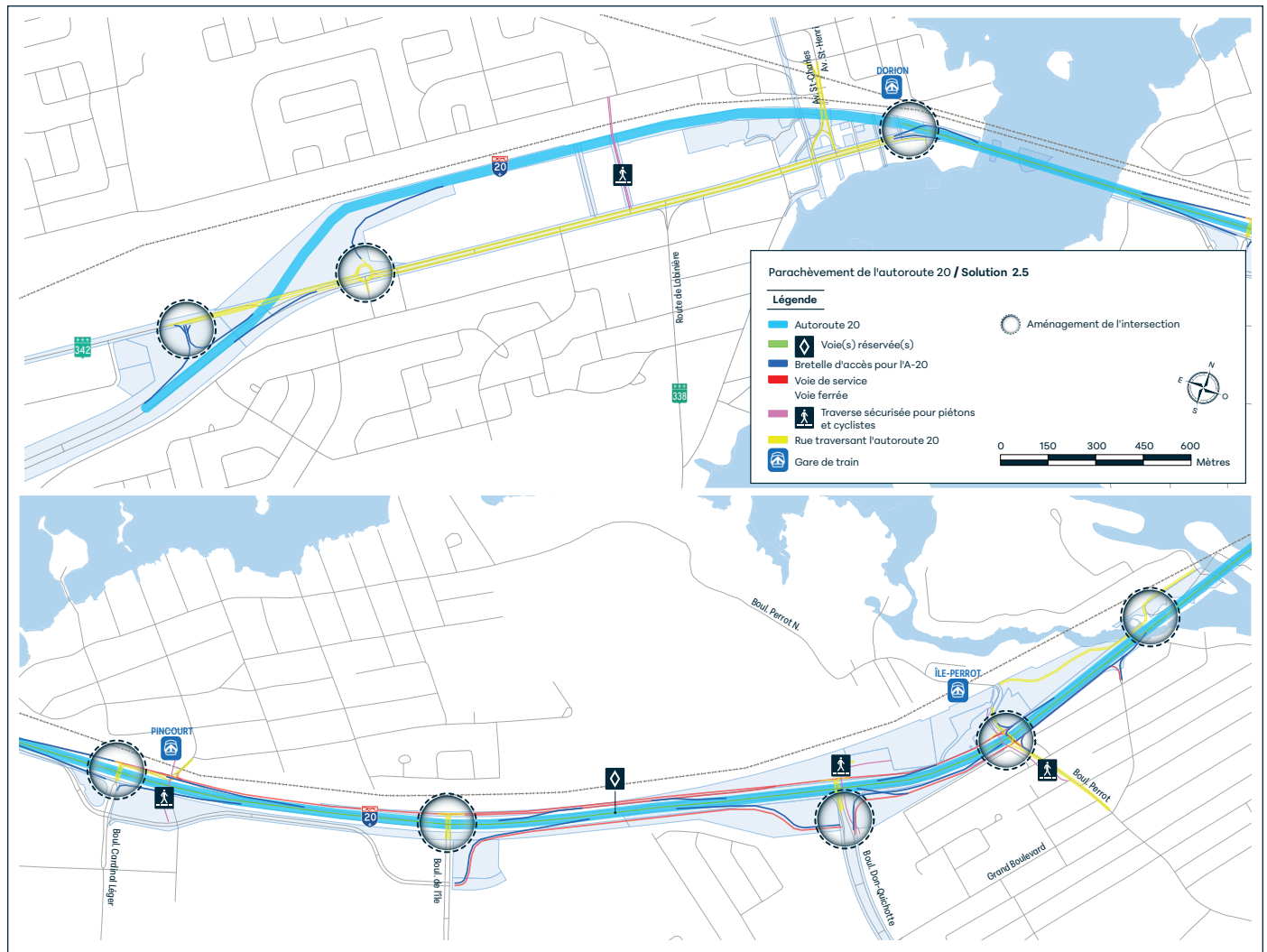
De plus, la gestion dynamique des feux a des impacts directs sur le réseau local, alors que les feux ne permettent pas suffisamment de désengorger les routes secondaires, ceci crée un effet d'enclavement dans les quartiers limitrophes de l'A-20. La configuration actuelle de l'autoroute 20 s'avère être dangereuse tant pour les automobilistes que pour les citoyens qui tentent de la traverser, que ce soit à pied ou à vélo. Alors que la majorité de la population de l'île réside du côté sud, l'accès aux gares situées du côté nord de l'autoroute 20 est aussi un enjeu majeur qu'il faut davantage étudier. L'accès aux transports en commun doit être facilité autant que possible pour rendre les modes de transport alternatifs plus attrayants dans une optique de développement durable.

La **solution 3**, bien qu'assez complète, met en péril, du moins de notre point de vue, d'autres solutions plus prioritaires à réaliser sur le tronçon étudié. Nous sommes d'avis que cette solution va trop loin avec l'ajout de voies sur le pont Galipeault, ce qui n'est pas nécessaire à l'heure actuelle (à moins d'inclure dans cette étude la portion de l'A-20 située dans l'Ouest de l'île de Montréal) et qui se traduirait par des coûts exorbitants et des délais de planification et de construction accrus.

Face à ces constats, la MRC de Vaudreuil-Soulanges recommande au MTMD d'opter pour une solution optimisée située à mi-chemin entre la solution 2 et la 3. Nous l'appellerons la « **Solution 2.5** ».

La solution 2.5

Dans un schéma développé par la MRC, en étroite collaboration avec les municipalités et villes concernées, nous avons esquissé une vision commune et conjointe. À la suite de discussions avec les membres de la Table d'échange A-20, nous sommes d'avis qu'une solution optimisée entre les propositions 2 et 3 répondrait plus efficacement aux besoins de ce secteur, maximisant le rapport coûts-bénéfices des interventions proposées sur le tronçon ciblé.



Nous recommandons au MTMD de mettre en place une solution qui priorisera la fluidité des transports par l'ajout de mesures pour retirer complètement les feux de circulation sur l'ensemble du tracé étudié de l'A-20, tant du côté de Vaudreuil-Dorion (portion du boulevard Harwood remplacée par un nouveau tracé situé un peu plus au nord) que de l'île Perrot (remplacement de l'ensemble des feux de circulation par des bretelles d'accès autoroutières en bonne et due forme).

Bien qu'elle reprenne l'essentiel des mesures mises de l'avant dans la proposition 3 du MTMD, la solution 2.5 écarte d'emblée l'idée d'élargir le nombre de voies sur le pont Galipeault, jugée trop coûteuse et complexe, afin de prioriser d'autres interventions qui nous apparaissent plus importantes à réaliser dans l'immédiat sur le tronçon étudié.

Dans une optique de développement durable et de promotion des transports actifs et collectifs, la solution 2.5 inclurait l'ajout de voies réservées aux autobus sur une bonne partie du tronçon parachévé en maximisant l'utilisation de l'emprise disponible, notamment du côté de l'île Perrot. Considérant que le REM s'implantera prochainement dans l'Ouest de l'île de Montréal, l'ajout de voies réservées au transport en commun sur ce tronçon de l'A-20 favorisera une meilleure desserte vers le futur terminus du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue, juste de l'autre côté du pont Galipeault. Des traverses sécurisées pour piétons et cyclistes sont également proposées afin d'assurer la sécurité des usagers qui traversent l'autoroute, notamment afin d'accéder aux gares Exo situées du côté nord de l'A-20 sur l'île Perrot, avec pour objectif d'inciter la conversion d'un maximum d'usagers vers les transports actifs et collectifs, en plus de reconnecter le tissu urbain et les communautés divisées depuis trop longtemps par la présence de l'A-20.

Nous recommandons également l'ajout d'éléments stratégiques suivants, que nous jugeons essentiels :

- ✓ Ajout d'une bretelle d'accès à l'A-20 en direction est entre les boulevards Cardinal-Léger et Don-Quichotte afin d'éviter un débordement du trafic local sur Don-Quichotte aux heures de pointe pour accéder à l'autoroute;
- ✓ Ajout d'un accès routier direct et sécuritaire, soit sous forme de passerelle ou de tunnel, au-dessus ou en dessous du chemin de fer au niveau de la 3^e avenue, éliminant ainsi le passage à niveau actuel, désenclavant l'ensemble de la communauté de Terrasse-Vaudreuil et évitant les débordements de trafic sur l'autoroute lors du passage de trains sur la voie ferrée;
- ✓ Assurer la connexion entre les différents quartiers de Vaudreuil-Dorion avec l'aménagement d'une traverse sécurisée pour piétons et cyclistes au niveau de la rue Besner permettant de déboucher du côté nord du nouveau tracé de l'A-20;
- ✓ Assurer la connexion de l'île Claude et de l'île Bellevue au reste du réseau routier, les résidents de ces îles ayant besoin d'un accès à l'île Perrot et à l'A-20.

À noter que cette solution s'implante sur des terrains et emprises dont le gouvernement du Québec est déjà entièrement propriétaire, ce qui ne nécessiterait aucun autre processus d'expropriation à l'heure actuelle, réduisant ainsi considérablement les délais avant la mise en chantier du projet. De plus, mentionnons qu'en vertu du schéma d'aménagement actuel de la MRC (SADR3), aucun gel territorial n'affecte les terrains visés par le projet de réaménagement de l'A-20, ce qui simplifiera d'autant plus le processus. Il sera cependant important que, d'ici à ce qu'une décision finale soit prise dans ce dossier, le MTMD s'assure de **demeurer propriétaire de l'ensemble de ces terrains** afin de pouvoir en maximiser l'utilisation lors d'un éventuel parachèvement de l'A-20.

4. Priorité à un échéancier de travail accéléré

Les enjeux liés à la vétusté et au chantier de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes amènent plusieurs automobilistes à utiliser l'A-20 au lieu de l'A-40 pour leurs déplacements. Ce transfert d'usagers de l'A-40 vers l'A-20 amène à son tour des périodes de congestion accrues sur le tronçon visé par le présent mémoire, particulièrement aux heures de pointe. À titre d'exemple, la présence de policiers est souvent nécessaire afin de faciliter la circulation routière aux intersections clés du boulevard Harwood.

Cette situation n'ira pas en s'améliorant à court terme, du moins jusqu'à l'ouverture du nouveau pont du côté de l'A-40. L'A-20 devient ainsi, dans les circonstances, le principal lien autoroutier entre l'île de Montréal, l'ouest du Québec et le reste du Canada et de l'Amérique du Nord. Dans un corridor aussi névralgique pour l'économie québécoise que celui de Québec-Montréal-Toronto-Windsor, il est primordial de viser à assurer une fluidité maximale des transports sur ce tronçon, et ce, dans les plus brefs délais.

Comme on a pu le constater dans les derniers mois, nous ne sommes jamais à l'abri d'un incident forçant la fermeture soudaine et inattendue du vieux pont de l'Île-aux-Tourtes. Un tel scénario aurait des conséquences catastrophiques pour notre région et l'ensemble du Grand Montréal. Il est donc essentiel de se prémunir dès maintenant d'une solution efficace pour pouvoir faire face à toute éventualité dans l'avenir.

La mise en service progressive du nouveau pont de l'Île-aux-Tourtes est prévue seulement pour la fin de 2026 - si le chantier n'accumule pas de retards d'ici là. Par conséquent, la MRC de Vaudreuil-Soulanges demande au MTMD d'accélérer l'échéancier des travaux proposés dans le document de novembre 2023 afin de régler la situation sur l'A-20 le plus rapidement possible, et ce, dans l'optique d'offrir aux usagers de l'A-40 une alternative plus fluide et sécuritaire sur l'A-20.

Par exemple, nous sommes d'avis que, face au constat réalisé à la fois par notre MRC et le MTMD en ce qui a trait aux impacts de la situation actuelle et au choix évident qui est devant nous, soit d'aller de l'avant le plus rapidement possible avec le parachèvement de l'A-20, l'étude des solutions pourrait raisonnablement être complétée et présentée à la Table d'échange **avant la fin de l'année 2024**, plutôt qu'au début de l'année 2025.

5. Conclusion

Vaudreuil-Soulanges, c'est bien plus qu'une MRC au fort potentiel de développement. C'est la porte d'entrée du corridor commercial Québec-Ontario, un carrefour névralgique pour des milliers d'entreprises qui contribuent à l'économie de l'ensemble du Québec.

Le transport des marchandises, autant des intrants à la production que des extrants, doit être facilité par la présence d'axes routiers modernes, fluides et sécuritaires reliant autant le Québec, l'Ontario et les États-Unis. On peut d'ailleurs constater la proportion des entreprises de la MRC dont les activités se concentrent dans le secteur du transport et de la logistique, représentant pas moins de 37 % des entreprises de Vaudreuil-Soulanges. Toutefois, il est évident que la hausse de la congestion sur le réseau de l'A-20, amplifiée par les enjeux de l'A-40, contribue à réduire l'attractivité de notre territoire tant pour les entreprises que les nouveaux résidents, freinant ainsi le développement de notre région dans son ensemble. C'est une préoccupation majeure pour les 23 municipalités de notre MRC.

La fluidité des transports – incluant les transports en commun – est cruciale pour la mise en œuvre de nouveaux projets, qu'il s'agisse de construction d'infrastructures, d'expansion d'entreprises ou de développement et de densification de zones résidentielles. Une population en croissance est généralement associée à une augmentation du nombre de véhicules sur les routes, au même titre que les nouveaux projets nécessitent souvent un accès facilité pour le transport de matériaux, d'équipements et de travailleurs. Pensons par exemple au mégachantier du futur hôpital de Vaudreuil-Dorion, planifié par le gouvernement du Québec, qui à lui seul générera des milliers de nouveaux emplois – et donc de déplacements – durant et après sa construction, en plus de contribuer à une augmentation estimée à 12 % du nombre de ménages vivant dans la MRC d'ici 2027³. Nous avons le devoir de planifier nos besoins en termes d'infrastructures de transport en prenant en considération la croissance des besoins à long terme.

La congestion engendrée par la configuration actuelle a un impact sur l'implantation et le maintien d'entreprises dans la région. Dans le passé, nous avons vu certaines d'entre elles choisir de s'implanter ou de déménager dans des zones industrielles à proximité, notamment à Cornwall, du côté de l'Ontario, par exemple. Ce sont là des pertes en termes d'investissements privés, mais aussi en création d'emplois payants et en retombées fiscales et économiques, tant directes qu'indirectes, pour le gouvernement du Québec. Nous devons donc agir sans plus tarder avant que la situation ne s'aggrave davantage.

Nous considérons que les solutions émises dans ce mémoire sont complètes et raisonnables pour les contribuables.

³ Pour plus de détails, voir la section concernant le futur méga-hôpital de Vaudreuil-Dorion dans le rapport de la firme RCGT joint en annexe du présent mémoire.

En bref, voici nos principales recommandations :

- 1 Mise en place d'une solution optimisée (Solution 2.5), située à mi-chemin entre les propositions 2 et 3 mises de l'avant dans l'étude des besoins du MTMD, en priorisant la fluidité des transports par l'ajout de mesures à fort rapport coûts-bénéfices, favorisant un flux de circulation ininterrompu sur l'ensemble du tronçon, tant du côté de Vaudreuil-Dorion que de l'île Perrot, ainsi que l'inclusion de mesures favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs dans une optique de développement durable;
- 2 Resserrement de l'échéancier des travaux afin d'assurer le parachèvement de l'A-20 dans les plus brefs délais, en prenant en compte l'impact de la situation actuelle sur l'A-40 et le fait que la population de Vaudreuil-Soulanges attend cela depuis au moins 60 ans.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges, ses élus et ses équipes de professionnels demeurent disponibles pour le MTMD afin de poursuivre la collaboration, d'identifier et de mettre en place des solutions plus durables pour l'avenir de l'A-20, et ce, au bénéfice de la population et de l'économie tant de notre région que celles du Grand Montréal et du Québec dans sa totalité.

6. Annexes

- ✓ Résolution du conseil de la MRC
- ✓ Le schéma proposé pour la solution 2.5 (grand format)
- ✓ Le rapport RCGT

Extrait de la résolution numéro **24-02-21-37** de la séance ordinaire du conseil de la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges, tenue au 280, boulevard Harwood à Vaudreuil-Dorion le mercredi 21 février 2024 à 19 h 30, sous la présidence de son honneur le préfet, monsieur Patrick Bousez, à laquelle sont présents les membres suivants : la mairesse de la ville de Coteau-du-Lac, Andrée Brosseau, la mairesse de la ville d'Hudson, Chloe Hutchison, le maire de la municipalité des Cèdres, Bernard Daoust, le maire de la municipalité des Coteaux, Sylvain Brazeau, le maire de la ville de L'Île-Cadieux, Daniel Martel, le préfet suppléant et maire de la ville de L'Île-Perrot, Pierre Séguin, la mairesse de la ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Danie Deschênes, le maire de la ville de Pincourt, Claude Comeau, le maire de la municipalité de Pointe-des-Cascades, Peter Zytynsky, le maire de la municipalité de Pointe-Fortune, François Bélanger, le représentant de la municipalité de Rivière-Beaudette, Ghyslain Maheu, la mairesse de la ville de Rigaud, Marie-Claude Frigault, le maire de la municipalité de Sainte-Justine-de-Newton, Shawn Campbell, la mairesse de la municipalité de Saint-Clet, Mylène Labre, le maire de la municipalité de Sainte-Marthe, François Pleau, la mairesse de la ville de Saint-Lazare, Geneviève Lachance, le maire de la municipalité de Saint-Polycarpe, Jean-Yves Poirier, le maire de la municipalité de Saint-Télesphore, David McKay, le maire de la ville de Saint-Zotique, Yvon Chiasson, le maire de la municipalité de Terrasse-Vaudreuil, Michel Bourdeau, la mairesse de la municipalité de Très-Saint-Rédempteur, Julie Lemieux, le maire de la ville de Vaudreuil-Dorion, Guy Pilon et le maire de la municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac, Mario Tremblay.

Sont également présents, messieurs Guy-Lin Beaudoin, directeur général, Réjean Guay, directeur de la sécurité incendie et civile, environnement et infrastructures, Nicola Rivest, agent de développement en environnement et mesdames Mylène Galarneau, directrice des ressources humaines, Jennifer Bourgon, greffière et directrice de la cour municipale régionale, Vickie Ranger, agente de soutien en développement social et Natacha Cadieux, adjointe de direction.

ADOPTION DU MÉMOIRE SUR LE PARACHÈVEMENT DE L'A20

CONSIDÉRANT QUE la MRC de Vaudreuil-Soulanges s'inscrit au cœur du corridor économique stratégique Québec-Ontario, grâce notamment à la présence d'infrastructures de transport majeures, notamment les autoroutes 20, 30 et 40 et les liaisons ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique;

CONSIDÉRANT QUE la configuration actuelle de l'A20 n'est pas digne d'une autoroute d'une importance aussi capitale pour l'économie québécoise et que le parachèvement de l'autoroute 20 est attendu par les citoyens et les entreprises de la MRC de Vaudreuil-Soulanges depuis maintenant plus de 60 ans;

CONSIDÉRANT QUE le non-achèvement de ce segment de 7 kilomètres de l'A20 sur le territoire allant de l'île Perrot à Vaudreuil-Dorion affecte significativement la fluidité de la mobilité de ce segment et impacte, par conséquent, le réseau local, la population et les entreprises de notre région, ainsi que toutes celles et tous ceux qui empruntent cette véritable porte d'entrée du Grand Montréal et du Québec sur le reste du Canada et de l'Amérique du Nord;

CONSIDÉRANT la résolution 23-01-25-28 octroyant à Développement Vaudreuil-Soulanges (DEV) un mandat visant à faire progresser le dossier de l'A20 en collaboration avec la MRC, les municipalités locales, la communauté et les gens d'affaires;

CONSIDÉRANT les résultats accablants de l'étude d'impacts de la configuration actuelle de l'A20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges réalisée par la firme Raymond Chabot Grant Thornton, mettant en lumière les conséquences directes et majeures de la situation actuelle sur les plans sécuritaire, économique, social et environnement, et estimant les pertes économiques engendrées par ladite situation à au moins 1,1 milliard de dollars sur 20 ans;

CONSIDÉRANT les répercussions notoires du chantier de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes, qui force le déplacement d'une partie du trafic de l'A40 vers l'A20, aggravant d'autant plus une situation déjà intenable auparavant, particulièrement aux heures de pointe;

CONSIDÉRANT la présentation, par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), d'abord à la Table d'échange A-20 le 9 novembre 2023, puis le 19 février 2024 auprès des 23 élus de la MRC, de trois grandes familles de solutions à cet enjeu au terme de l'étude des besoins réalisée par le Ministère;

CONSIDÉRANT QUE le parachèvement de l'autoroute 20 sur le tronçon susmentionné représente une opportunité en or de doter l'Ouest du Québec d'une infrastructure de transport optimisée, dont la fluidité sera grandement améliorée, moderne et digne du 21^e siècle, faisant place à de nombreuses mesures visant la conversion d'un maximum d'utilisateurs vers les transports actifs et collectifs, dans une optique de développement durable;

CONSIDÉRANT que la réalisation de ce projet se ferait pratiquement à coût nul pour la société québécoise, considérant le gain potentiel pour l'économie de notre région, du Grand Montréal et du Québec tout entier estimé sur 20 ans par la firme Raymond Chabot Grant Thornton;

CONSIDÉRANT QUE face aux constats réalisés tant par la MRC de Vaudreuil-Soulanges que par le MTMD dans le cadre de son étude des besoins, il est évident et urgent que le gouvernement du Québec investisse dès maintenant les sommes nécessaires afin de compléter le parachèvement de l'A20, le statu quo étant devenu intenable et injustifiable;

POUR CES MOTIFS,

Il est proposé par madame **Danie Deschênes**, appuyé par monsieur **Claude Comeau** et résolu :

Qu'il adopte et appuie à l'unanimité les recommandations contenues dans le mémoire *Parachèvement de l'autoroute 20 : Une vision structurante pour la mobilité dans l'ouest du Québec*, notamment en ce qui a trait à la « solution 2.5 » mise de l'avant en réponse aux propositions du MTMD, ainsi qu'au resserrement de l'échéancier de travail afin d'accélérer la phase de planification et ainsi, permettre la concrétisation de ce projet tant attendu dans les plus brefs délais;

Qu'une copie conforme de la présente résolution, ainsi que du mémoire susmentionné, soit transmis dans les plus brefs délais à la ministre des Transports et de la Mobilité durable, madame Geneviève Guilbault, au ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, monsieur Pierre Fitzgibbon, à la ministre de la Famille et ministre responsable de la région de la Montérégie, madame Suzanne Roy, à la députée de Vaudreuil, madame Marie-Claude Nichols, à la députée de Soulanges, madame Marilyn Picard, de même qu'aux 23 municipalités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Proposition adoptée.

Donné à Vaudreuil-Dorion, le 27 février 2024.



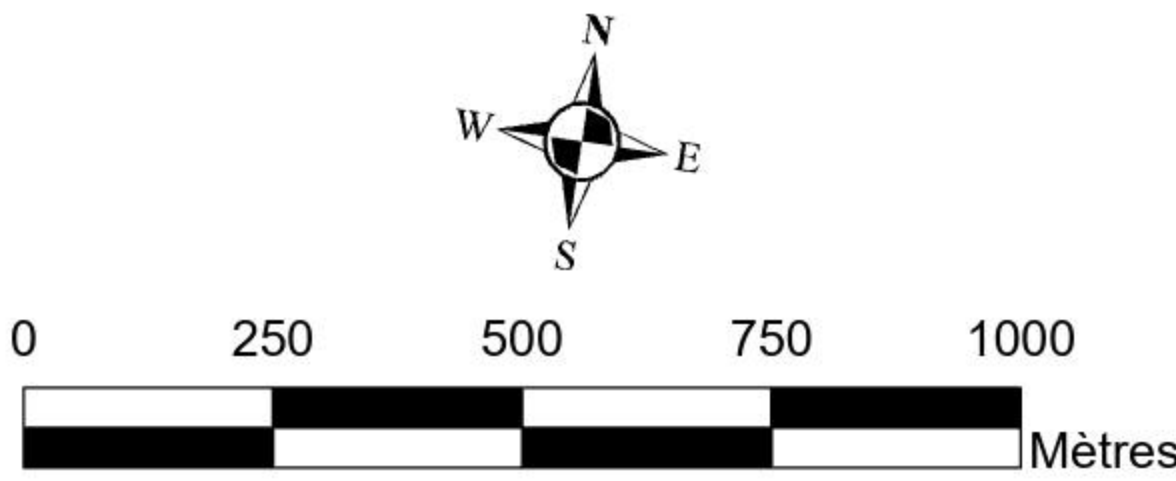
PATRICK BOUSEZ
Préfet



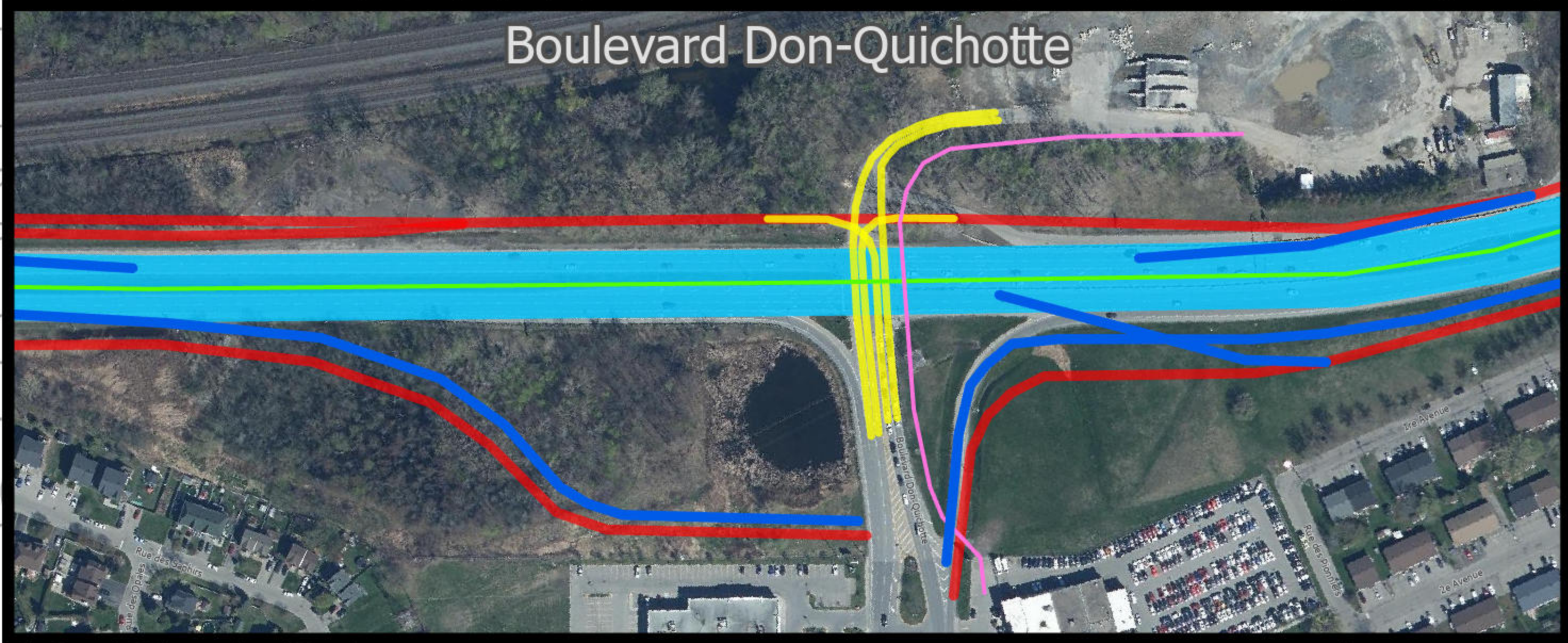
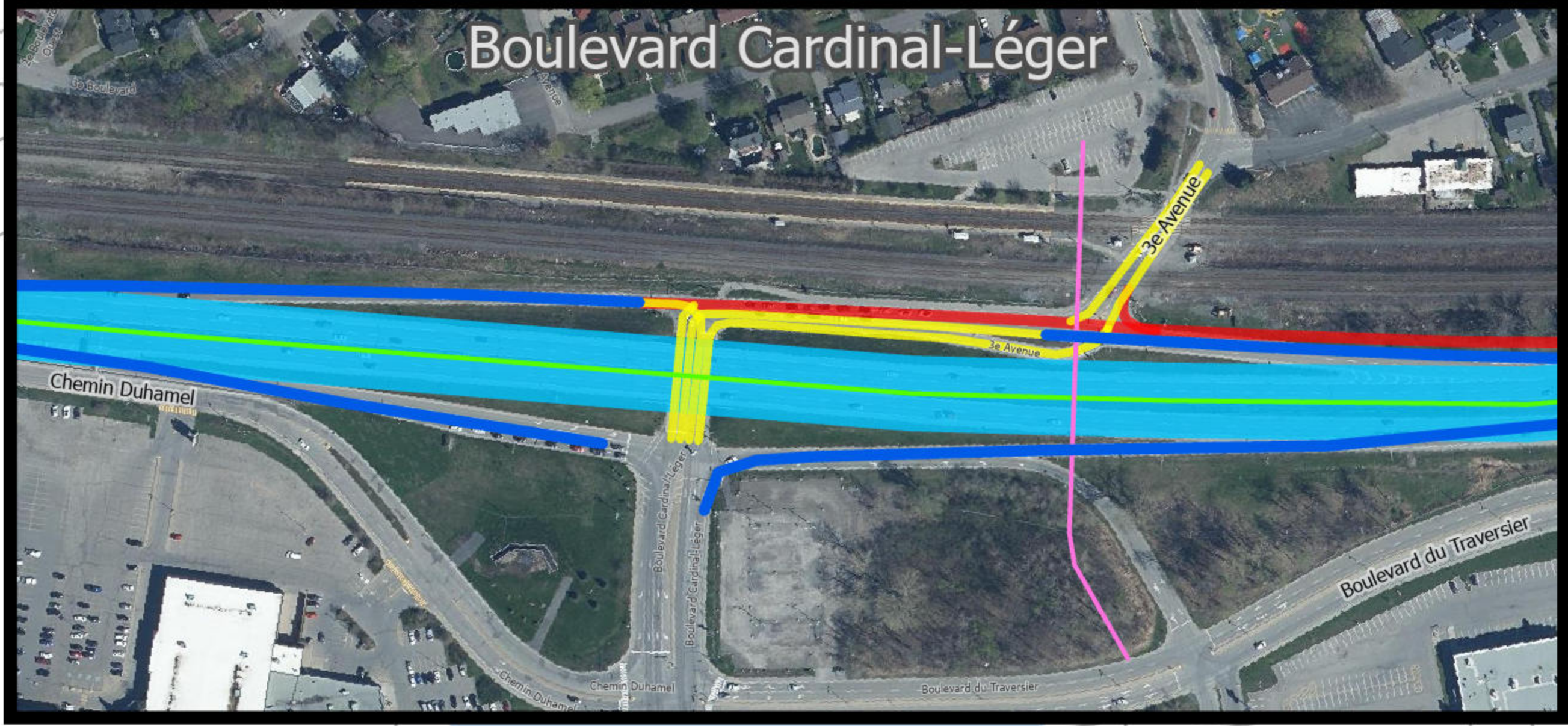
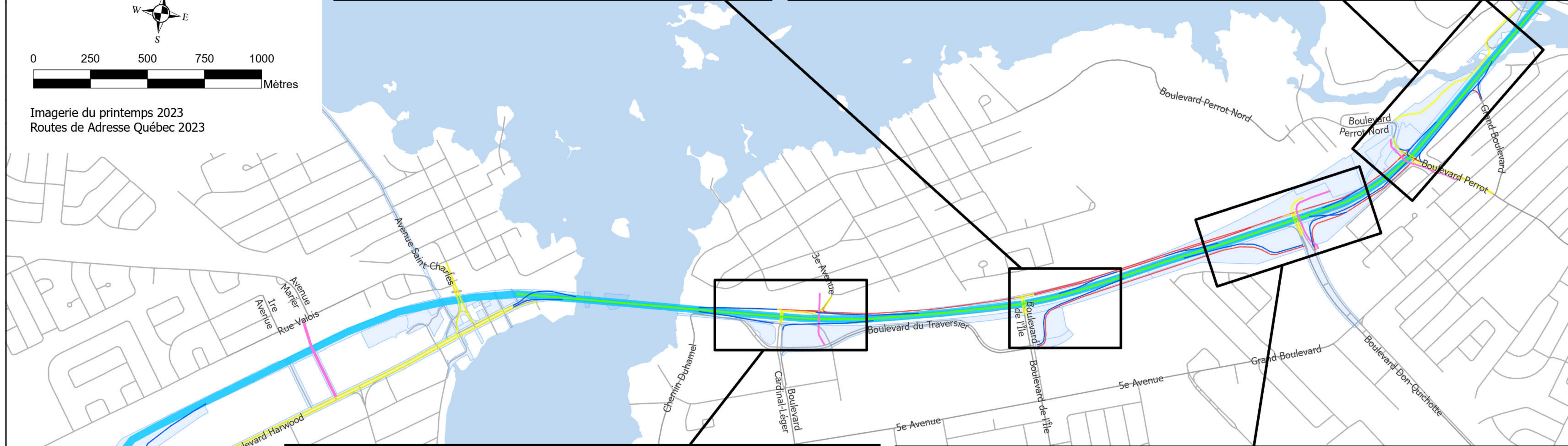
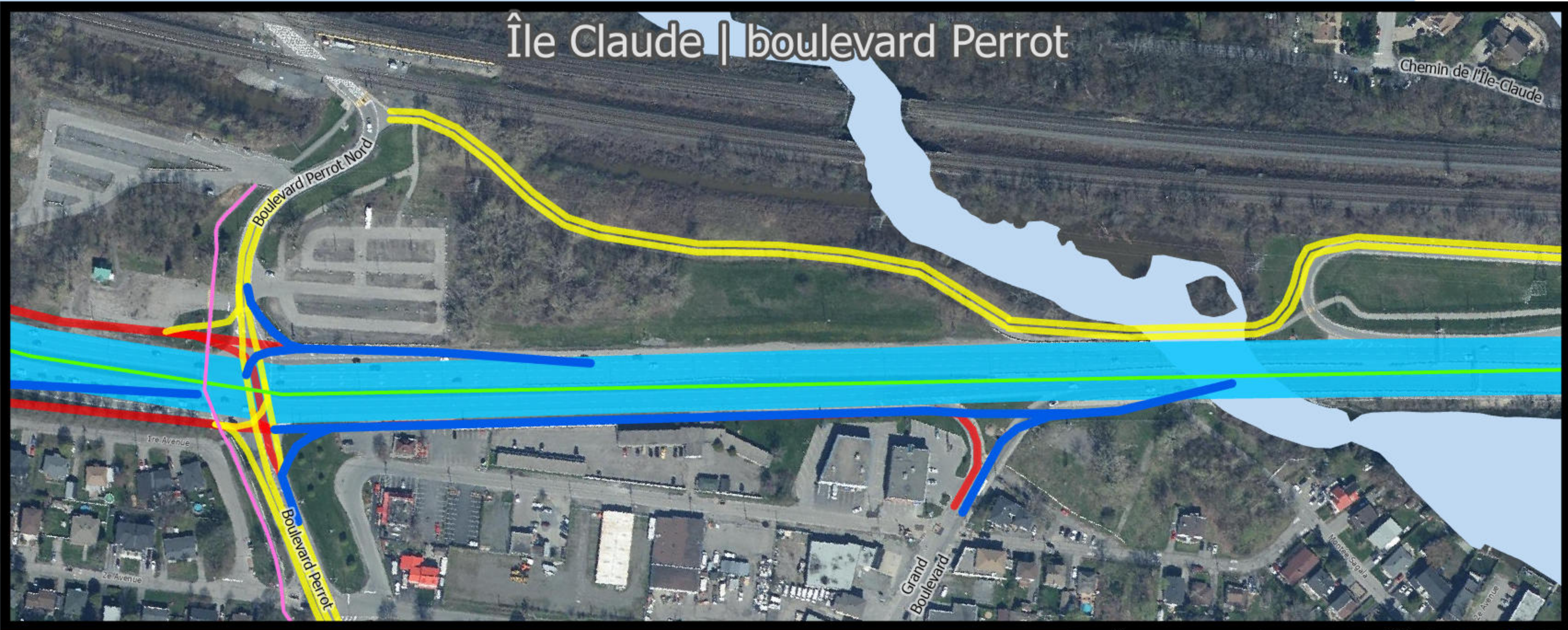
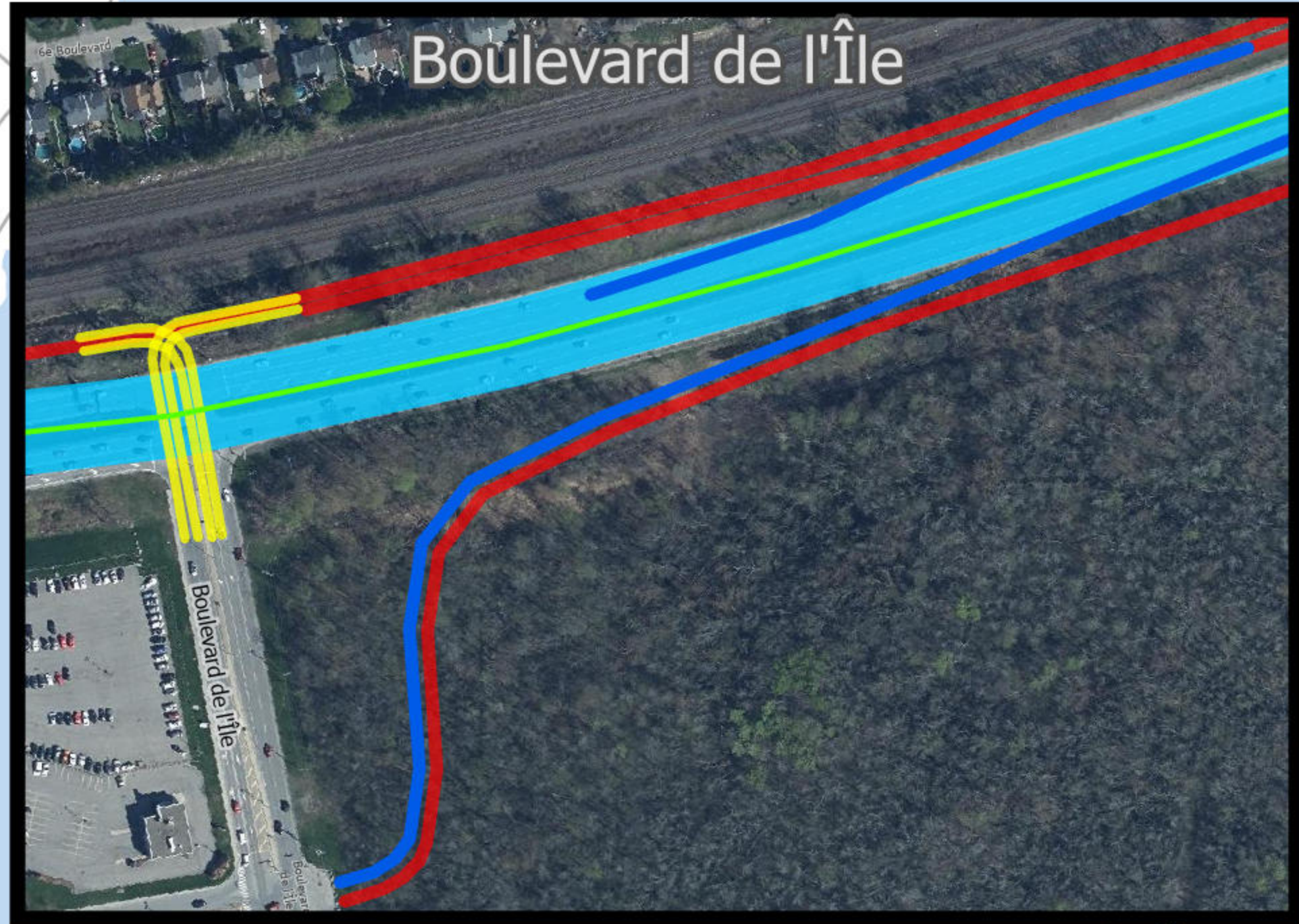
GUY-LIN BEAUDOIN
Directeur général et greffier-trésorier

Parachèvement de l'autoroute 20

- Autoroute 20
- Voie(s) réservée(s)
- Bretelle d'accès pour l'A20
- Voie de service
- Traverse sécurisée pour piétons et cyclistes
- Rue traversant l'autoroute 20



Imagerie du printemps 2023
Routes de Adresse Québec 2023

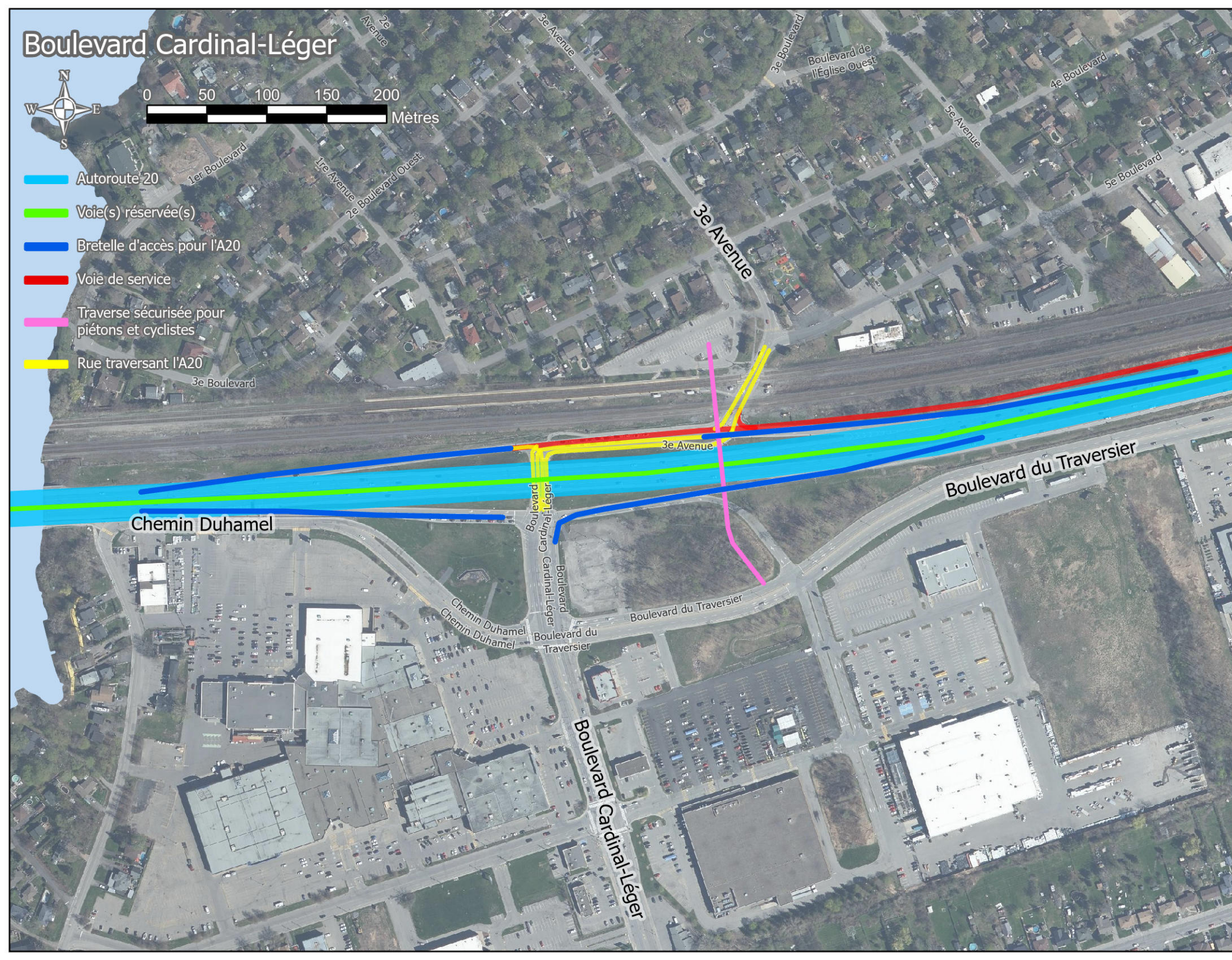


Boulevard Cardinal-Léger



0 50 100 150 200 Mètres

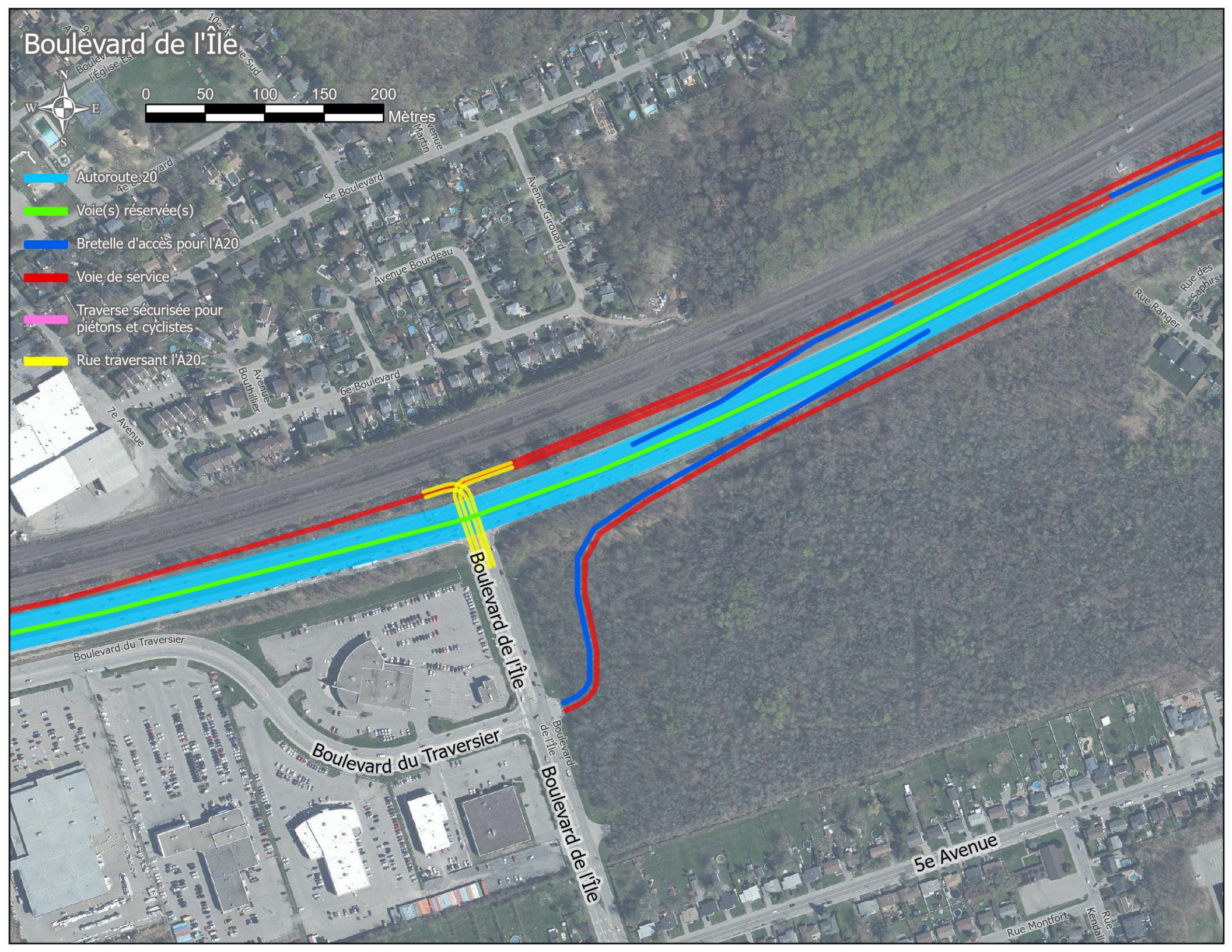
- Autoroute 20
- Voie(s) réservée(s)
- Bretelle d'accès pour l'A20
- Voie de service
- Traverse sécurisée pour piétons et cyclistes
- Rue traversant l'A20



Boulevard de l'Île



-  Autoroute 20
-  Voie(s) réservée(s)
-  Brette d'accès pour l'A20
-  Voie de service
-  Traverse sécurisée pour piétons et cyclistes
-  Rue traversant l'A20

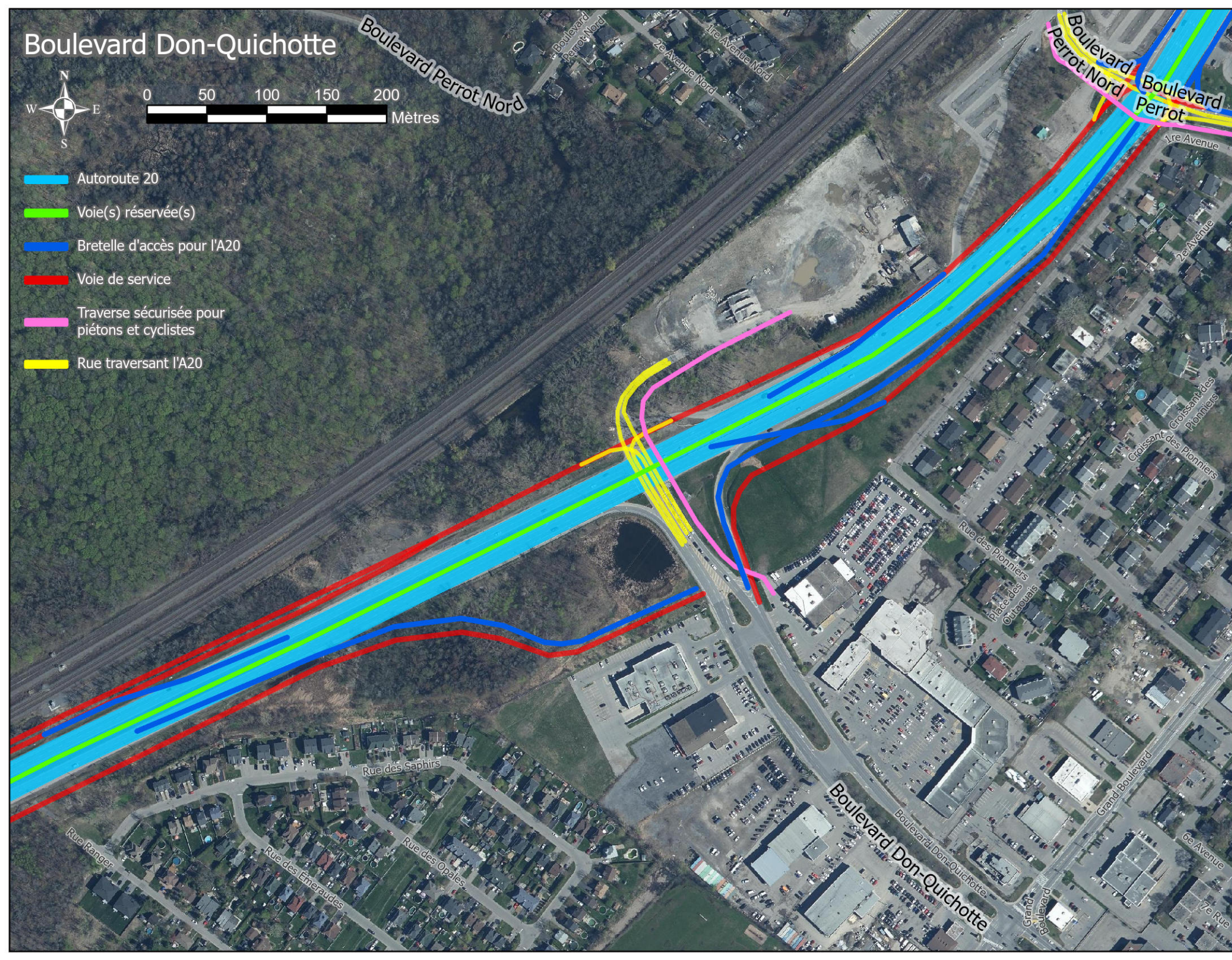


Boulevard Don-Quichotte



0 50 100 150 200 Mètres

- Autoroute 20
- Voie(s) réservée(s)
- Bretelle d'accès pour l'A20
- Voie de service
- Traverse sécurisée pour piétons et cyclistes
- Rue traversant l'A20

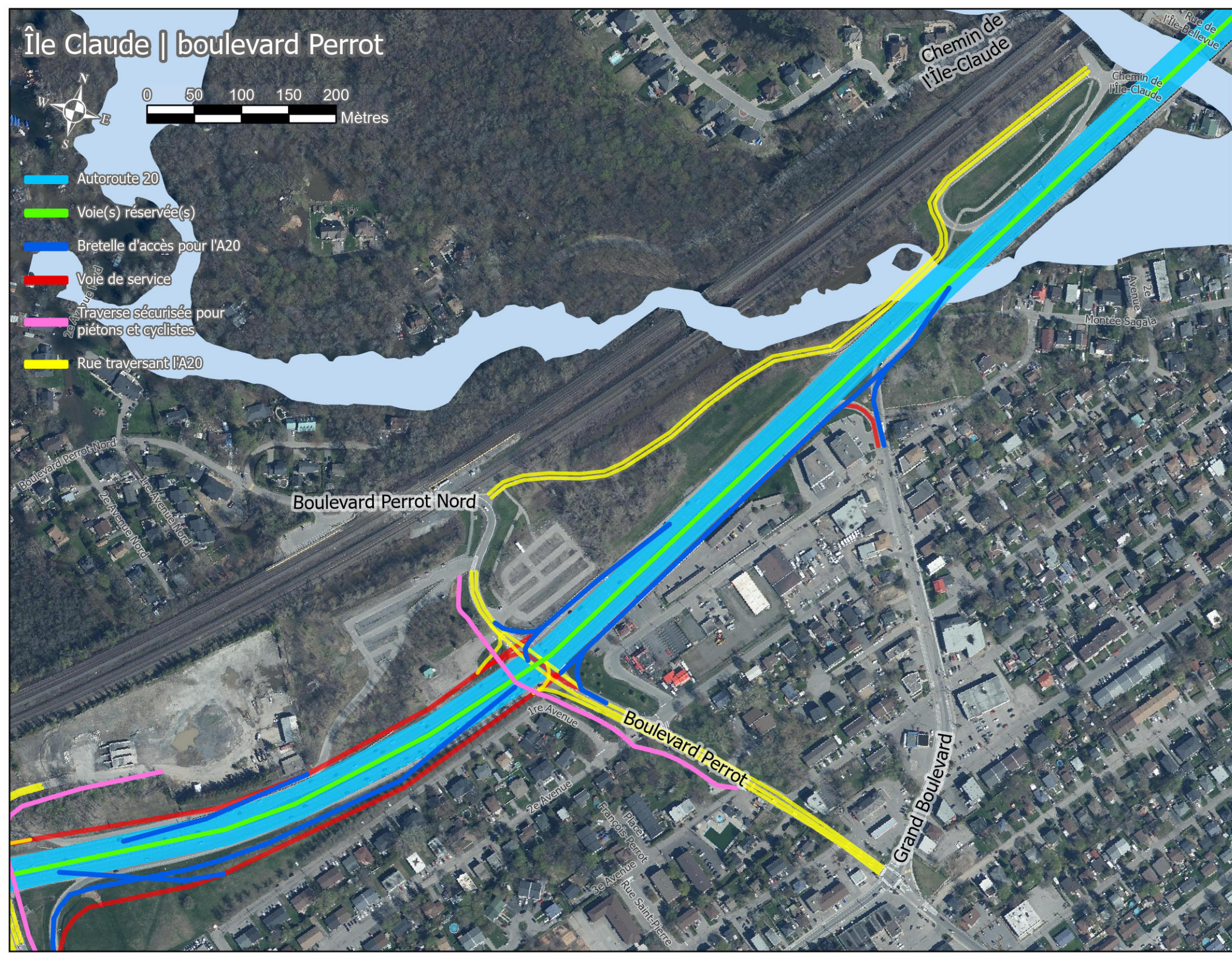


Île Claude | boulevard Perrot



0 50 100 150 200
Mètres

- Autoroute 20
- Voie(s) réservée(s)
- Bretelle d'accès pour l'A20
- Voie de service
- Traverse sécurisée pour piétons et cyclistes
- Rue traversant l'A20



Évaluation des impacts de la configuration actuelle de l'A20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Rapport final

Octobre 2023



Le 27 septembre 2023

Monsieur Philippe Roy
Directeur, planification et enjeux régionaux
Développement Vaudreuil-Soulanges
280, boulevard Harwood
Vaudreuil-Dorion (Québec) J7V 1Y5

Raymond Chabot
Grant Thornton & Cie S.E. N.C. R. L.
Bureau 2000
Tour de la Banque Nationale
600, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H3B 4L8

T 514 878-2691

Objet : Évaluation des impacts de la configuration actuelle de l'A20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous soumettre notre rapport concernant le mandat mentionné en objet. Nous espérons que nos analyses vous aideront à atteindre vos objectifs.

Nous vous remercions de la confiance que vous nous témoignez et nous demeurons à votre disposition pour toute assistance supplémentaire ou pour vous accompagner dans la poursuite de vos objectifs.

Pour toute information, nous vous invitons à communiquer avec Nicolas Plante au 514 463-9609, ou avec Jean-Philippe Brosseau au 418 647-5413.

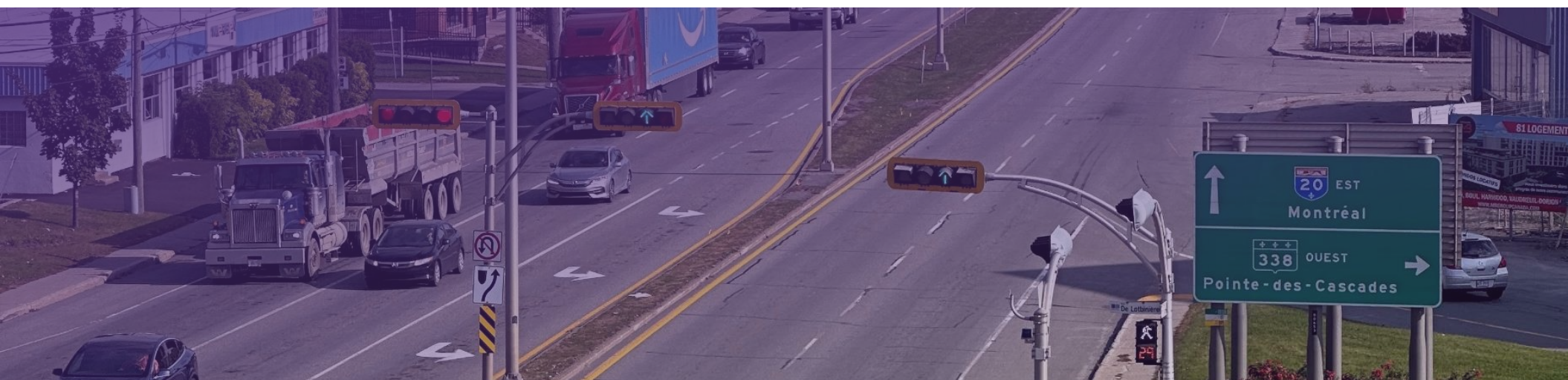
En espérant avoir l'occasion de partager vos défis, nous vous prions de recevoir, Monsieur, nos salutations les plus distinguées.

Nicolas Plante
Associé – Conseil en management

Jean-Philippe Brosseau
Vice-président de pratique – Conseil en management

Table des matières

Sommaire exécutif	4
Contexte, objectifs et méthodologie	6
Portrait socioéconomique	10
Portrait du transport et de la mobilité	27
Évaluation des impacts quantitatifs de la configuration actuelle	35
Évaluation des impacts qualitatifs de la configuration actuelle	48
Conclusion	53
Annexes	



La MRC de Vaudreuil-Soulanges se démarque par sa vitalité économique depuis plusieurs années

Sommaire exécutif

La vitalité économique de la MRC, ainsi que les besoins en termes de mobilité des travailleurs et des entreprises soulignent l'importance d'un réseau routier de qualité et sécuritaire.

Secteurs géographiques touchés

Secteurs de la MRC touchés par le projet de parachèvement

- Centre urbain Est
- Île Perrot

Part de la population de MRC dans ces deux secteurs

51 %

Sommaire industriel

Part des entreprises de la MRC dans le secteur **du transport et de l'entreposage**

13 %

De nouveaux besoins en mobilité découleront du nouveau **pôle santé** qui amènera des ménages, travailleurs et entreprises supplémentaires dans la MRC.

Des axes routiers de qualité permettront de soutenir le développement économique de la région

Sommaire sociodémographique

Croissance prévue de la population
(2022-2041)

+ 17 %

Croissance historique du nombre de travailleurs
(2002-2021)

+ 145 %

Secteur d'emplois important

- Transport et entreposage
- Commerce de gros

Sommaire des déplacements

Part des déplacements partant de la MRC vers l'Île de Montréal

26 %

(50 % pour le motif du travail)

Passant par Vaudreuil-Soulanges, le **corridor commercial Ontario-Québec** amène un nombre important de camions à transiter par la **portion urbaine de l'A20** lors de leurs déplacements. La congestion est ainsi amplifiée et la sécurité des usagers en est jeu.

La MRC bénéficierait grandement du parachèvement de l'A20, autant sur le plan économique que social

Sommaire exécutif

Sommaire des impacts quantitatifs

Coût pour la société de la configuration actuelle	2022	2022-2041 (prévision)
Coûts de la congestion	32,5 M\$	913 M\$
Revenus de taxation municipale perdus	9 M\$	230 M\$
Coût total	41,5 M\$	1,1 G\$

Principaux enjeux engendrés par la configuration actuelle de l'A20



Congestion de plus en plus importante sur la portion urbaine de l'A20



Émission accrue de GES lors des périodes de congestion



Sécurité des piétons, cyclistes et automobilistes



Limite le développement économique de la MRC
La congestion influence la localisation des entreprises dans des zones où le trafic n'est pas un enjeu.



Manque de soutien des industries fortes de la région

Contexte, objectifs et méthodologie



Mise en contexte et objectifs du mandat

Contexte, mandat et objectifs

CONTEXTE

Située à l'ouest de l'île de Montréal, dans la région administrative de la Montérégie, la MRC de Vaudreuil-Soulanges (ci-après « la MRC ») s'étend sur près de 855 km² et regroupe 23 municipalités, dont 11 situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Jouissant de nombreux attraits récréotouristiques et de sites patrimoniaux et culturels, la MRC est également dotée d'un emplacement stratégique dans le corridor de commerce Ontario-Québec et compte donc plusieurs infrastructures importantes, notamment l'autoroute 20. Cependant, le non-achèvement d'un segment de 7 km de l'A20 sur le territoire de l'île Perrot et de Vaudreuil-Dorion affecte de manière notable la fluidité de mobilité sur ce segment et impacte, par conséquent, le réseau local, la population résidente et les entreprises.

Soucieuse de la qualité de vie de ses résidents et de la vitalité économique de son territoire, la MRC est en réflexion quant à la configuration actuelle du segment non complété de l'A20, qui s'apparente davantage à un boulevard urbain et à une route secondaire parsemés de feux de circulation.

L'étude porte sur trois territoires, soit celui limitrophe au segment de l'A20 non complété, celui de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et celui de l'autoroute du Souvenir, corridor entre la frontière ontarienne et l'échangeur Turcot à Montréal.

MANDAT

C'est dans ce contexte que Développement Vaudreuil-Soulanges a mandaté Raymond Chabot Grant Thornton (ci-après « RCGT ») pour la réalisation d'une étude d'impacts de la configuration actuelle de l'A20 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges afin de documenter les impacts du segment non complété de l'A20.

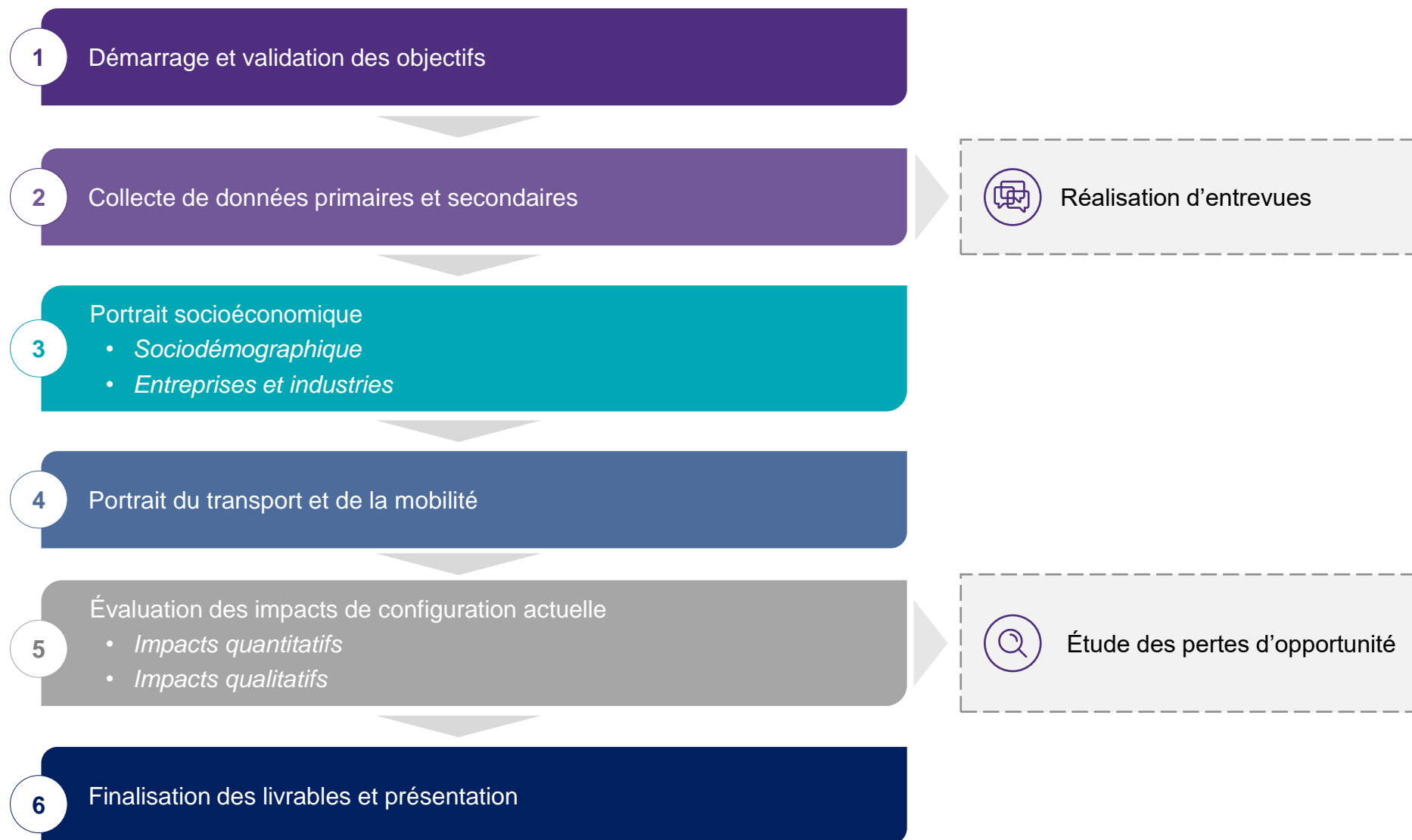
OBJECTIFS

Plus précisément, les objectifs poursuivis par la présente étude sont les suivants :

- Dresser le portrait faisant état de la situation actuelle du segment non complété de l'A20;
- Effectuer une analyse des impacts de la configuration actuelle de l'A20 de la MRC de Vaudreuil-Soulanges sur le plan économique, environnemental, social, de la sécurité et des projets à venir;
- Évaluer la tendance et l'évolution de ces impacts dans un avenir prévisible.

Un cadre d'analyse en six étapes

Méthodologie



Évaluation des impacts quantitatifs

Les données nécessaires à la réalisation des analyses ont principalement été collectées auprès du ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD)

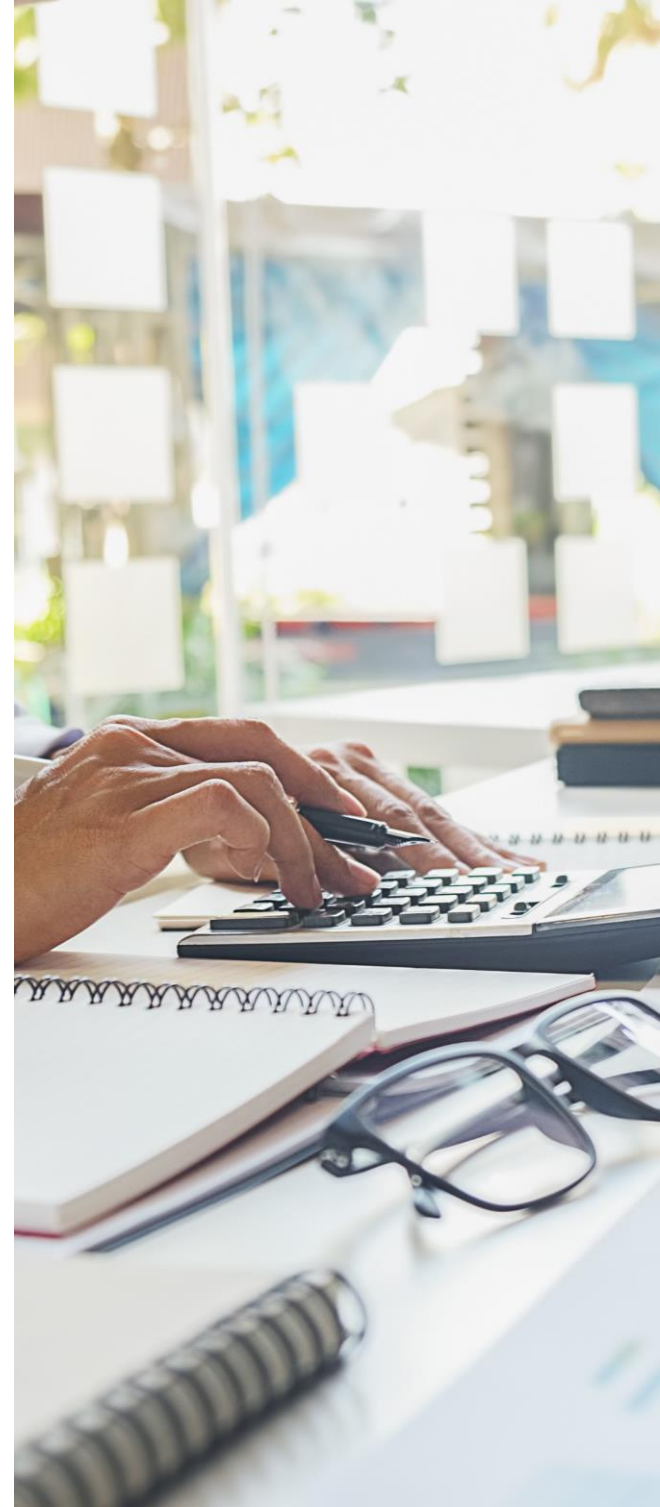
Notes méthodologiques

Les intrants qui ont permis d'évaluer les impacts qualitatifs de la configuration actuelle de l'A20 ont été collectés auprès du MTMD. D'une part, RCGT a obtenu via une demande d'accès à l'information un portrait horaire de la congestion sur le segment à l'étude. Pour celui-ci, RCGT a également obtenu des données publiques sur les flux de transport. Celles-ci sont relatives au nombre de déplacements, à la période des déplacements, ainsi qu'à la proportion de déplacements effectués par des camions.

Les intrants ont été traités selon les recommandations du guide du MTMD concernant l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier de manière à obtenir une estimation du coût de la congestion.

Limites : Pour la section de l'A20 entre l'A30 et l'avenue Saint-Henri à Vaudreuil-Dorion, les documents transmis par le MTMD et les données publiques ne permettent pas d'établir un portrait précis de la congestion. Celui-ci n'a donc pas été considéré pour le calcul des impacts quantitatifs découlant de la congestion.

À noter également que le guide du MTMD recommande d'inclure le coût des accidents, mais les données pertinentes aux analyses n'ont pas été transmises par la Sûreté du Québec (SQ) à la suite de la demande de RCGT.



Portrait socioéconomique



Un portrait socioéconomique en deux sections

Le portrait socioéconomique présente plusieurs variables permettant de comprendre la situation actuelle de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Le portrait est composé de deux sections :



Portrait sociodémographique



Portrait industriel

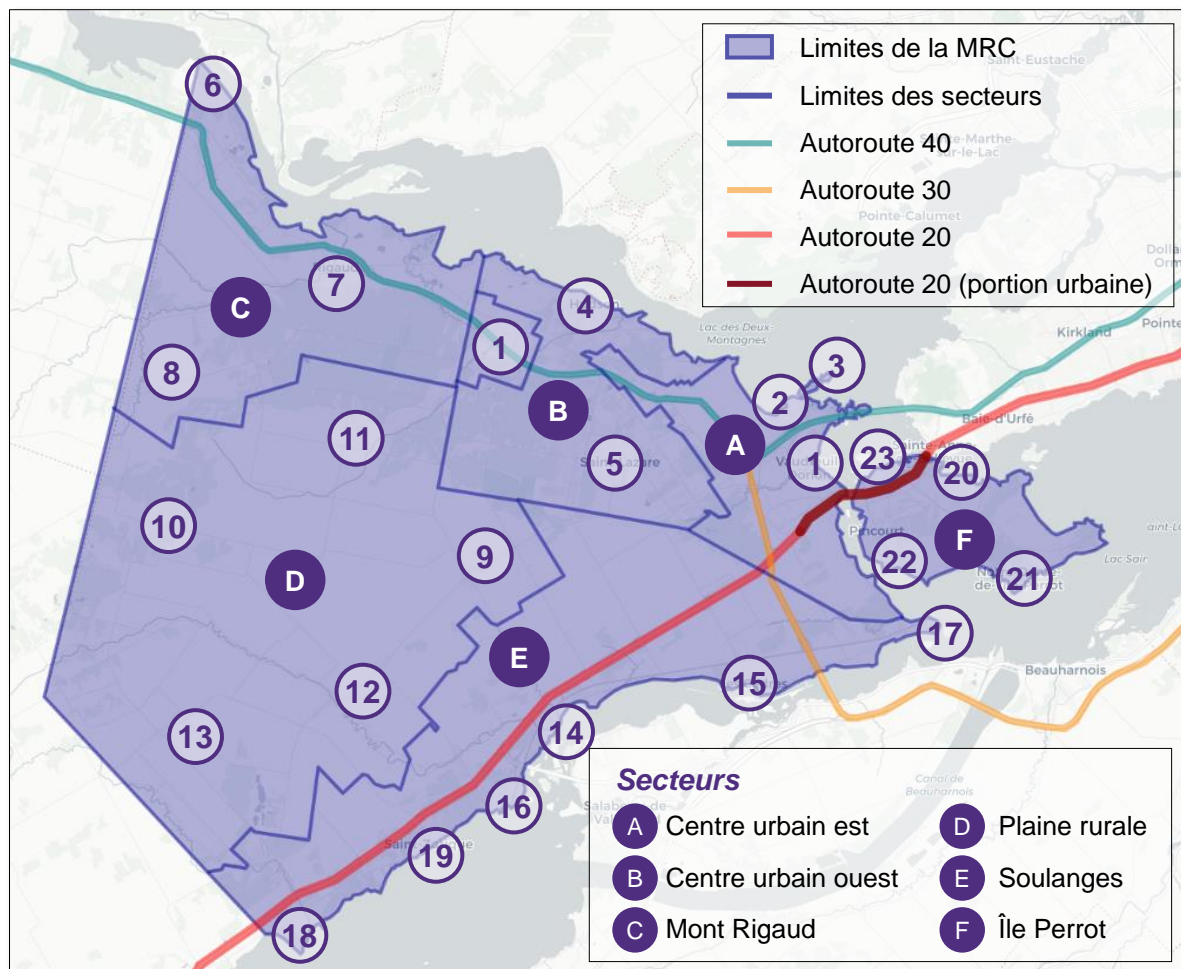
L'analyse de ces indicateurs permet également de tisser des liens avec l'enjeu de la congestion observée actuellement et son évolution dans les prochaines années.

23 municipalités se situent dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Division du territoire de la MRC

Carte de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

2023



Villes

Secteurs

1	Vaudreuil-Dorion	A
2	Vaudreuil-sur-le-Lac	A
3	L'Île-Cadieux	B
4	Hudson	B
5	Saint-Lazare	B
6	Pointe-Fortune	C
7	Rigaud	C
8	Le Très-Saint-Rédempteur	C
9	Saint-Clet	D
10	Sainte-Justine-de-Newton	D
11	Sainte-Marthe	D
12	Saint-Polycarpe	D
13	Saint-Télesphore	D
14	Coteau-du-Lac	E
15	Les Cèdres	E
16	Les Coteaux	E
17	Pointe-des-Cascades	E
18	Rivière-Beaudette	E
19	Saint-Zotique	E
20	L'Île-Perrot	F
21	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	F
22	Pincourt	F
23	Terrasse-Vaudreuil	F

Sources : MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2023. Analyse RCGT.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges connaît une croissance démographique importante depuis 2017

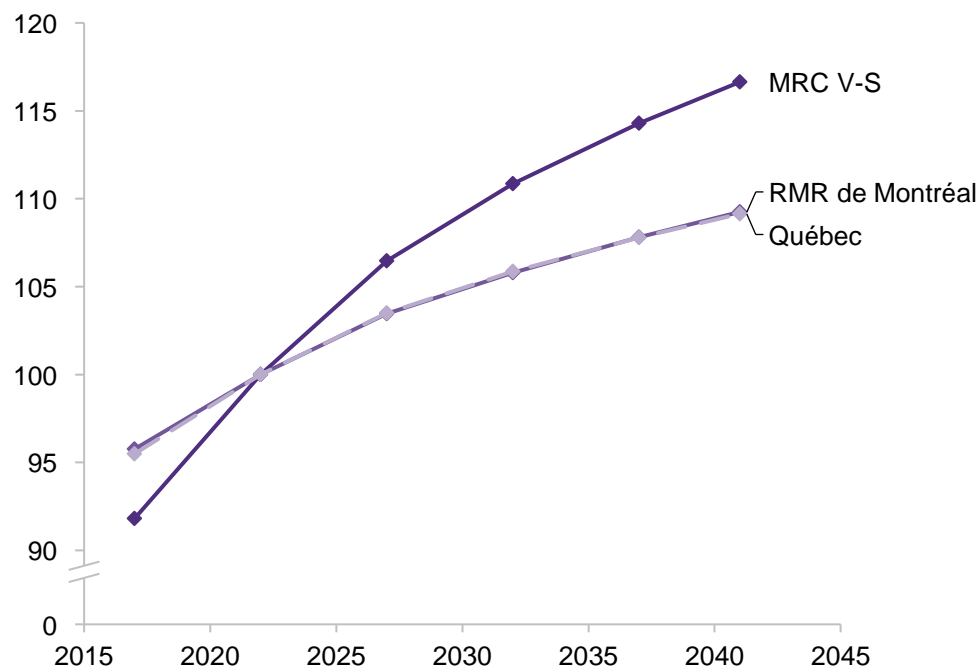
Perspectives démographiques

Selon les prévisions démographiques, une augmentation importante de la population de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est prévue d'ici 2041. Le taux de croissance annuel moyen d'ici 2041 dans la MRC est prévu à 0,8 %, ce qui est plus élevé que dans l'ensemble du Québec (0,5 %).

La population de la MRC s'élevait à 166 300 résidents en 2022 et augmentera à 194 000 résidents en 2041 selon les prévisions.


Perspectives démographiques selon la région

Québec, 2017-2041, en base 100 ou 2022 = 100



Région	2022	2041	TCAM ¹
MRC de Vaudreuil-Soulanges	166 325	193 991	0,8 %
RMR de Montréal	4 378 796	4 783 257	0,5 %
Québec	8 695 659	9 489 377	0,5 %

Croissance démographique entre 2022 et 2041

	MRC	Québec
 + 27 666 personnes (+ 17 %)		+ 9 %
 + 11 066 ménages (+ 17 %)		+ 9 %

Les projections de l'ISQ se basent toutefois sur les tendances passées et la démographie. Elles ne considèrent pas l'engouement pour les régions connu des dernières années. Il se pourrait donc que l'augmentation anticipée soit supérieure à celle proposée dans ces projections.

1. Taux de croissance annuel moyen (TCAM).

Sources : Institut de la Statistique du Québec (ISQ), 2023. Analyse RCGT.

Les prévisions de 2022 anticipent une population de 4,5 % plus élevée en 2041 que les prévisions réalisées en 2019

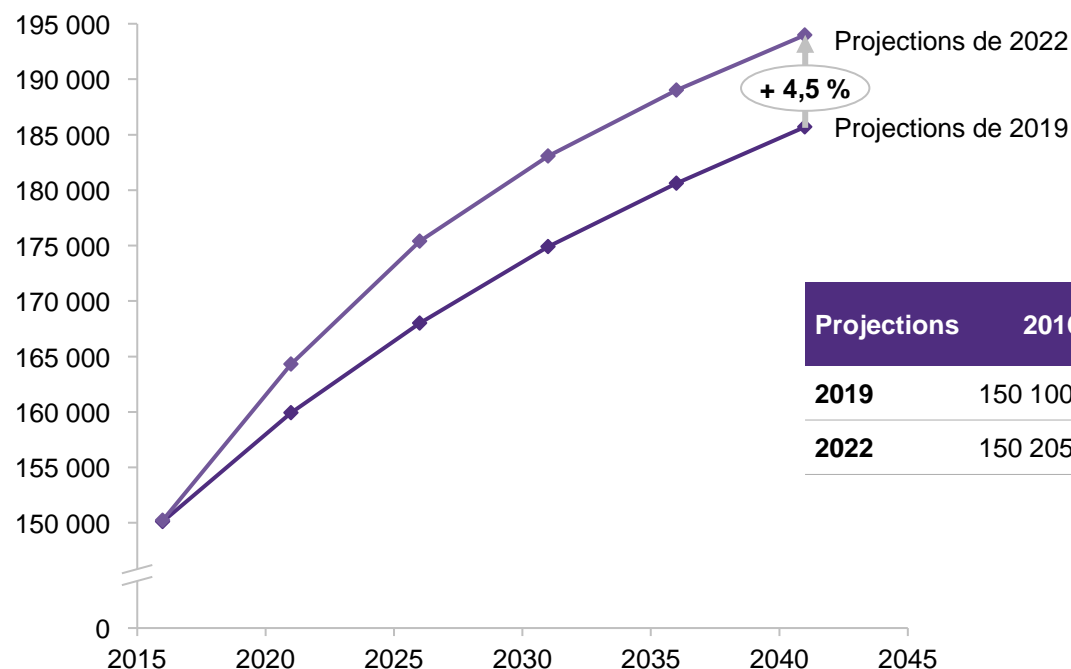
Changement des prévisions démographiques

À titre de comparaison, les prévisions démographiques de 2041 pour l'ensemble du Québec étaient de 1,5 % plus élevées selon les prévisions de 2022 que celles de 2019.

La croissance de la population dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges s'accélère, comme le démontrent les projections. L'augmentation de la population entre 2016 et 2041 était prévue à 24 % en 2019 tandis qu'elle est prévue à 29 % en 2022.

Perspectives démographiques selon l'année de la projection

MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2016-2041, projections, en nombre de personnes



Projections	2016	2021	2026	2031	2036	2041	Variation 2016-2041
2019	150 100 ²	159 900	168 000	174 900	180 600	185 700	23,7 %
2022	150 205 ²	164 298 ²	175 378	183 069	189 021	193 991	29,2 %

2. Données réelles.

Sources : ISQ, 2023. Analyse RCGT.

Les secteurs du centre urbain est et de Soulanges sont les plus peuplés de la MRC

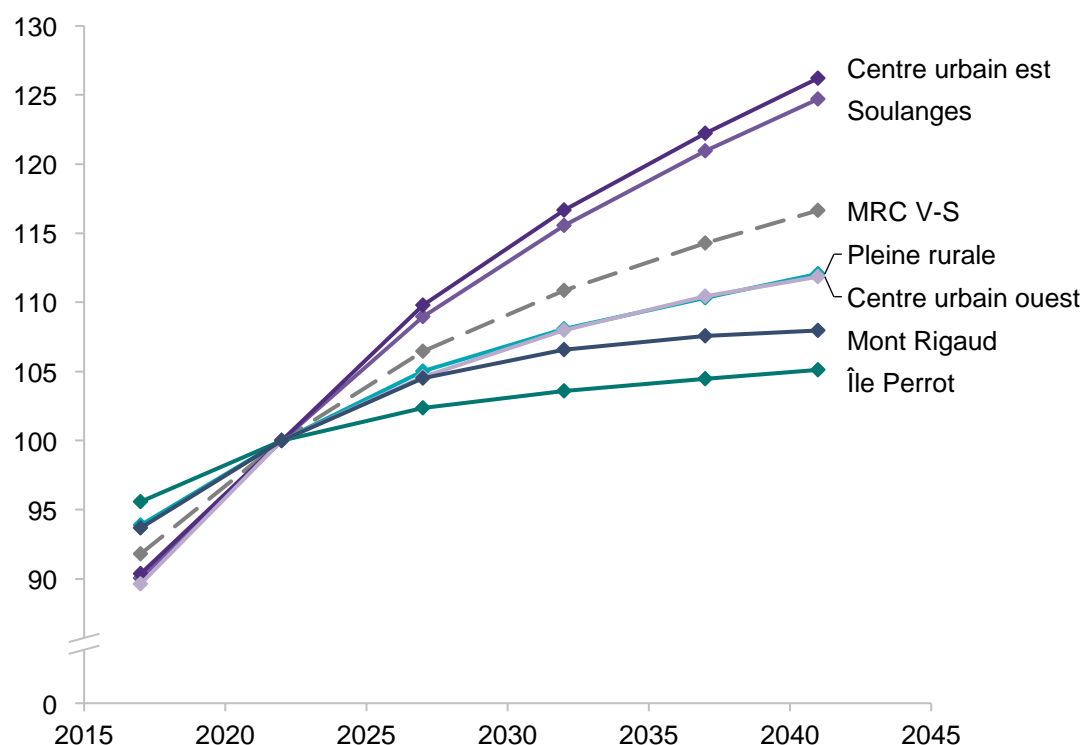
Perspectives démographiques des secteurs

Selon les prévisions, la population des secteurs du centre urbain est et de Soulanges augmentera de 1,2 % par année entre 2022 et 2041. La croissance prévue dans ces secteurs est supérieure à la moyenne de la MRC, qui est de 0,8 %.

À noter que les secteurs du centre urbain est, de Soulanges et de l'île Perrot se trouvent en marge de l'A20 et seront directement affectés par le projet de parachèvement de l'A20.

Perspectives démographiques par secteurs

MRC et ses secteurs, 2017-2041, en base 100 ou 2022 = 100



Secteurs	2022	2041	TCAM
Centre urbain est	44 697	56 406	1,2 %
Soulanges	35 159	43 841	1,2 %
Pleine rurale	7 283	8 161	0,6 %
Centre urbain ouest ³	28 598	31 985	0,6 %
Mont Rigaud	9 954	10 746	0,4 %
Île Perrot	40 634	42 712	0,3 %
MRC de Vaudreuil-Soulanges	166 325	193 991	0,8 %

Les données démographiques pour chacune des municipalités et des secteurs sont présentées en annexes.

3. Puisque L'Île-Cadieux compte moins de 500 habitants, les prévisions démographiques ne sont pas disponibles.

Sources : ISQ, 2023. Analyse RCGT.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges connaît un taux net de migration interrégionale significatif depuis 2013-2014

RM : En ra

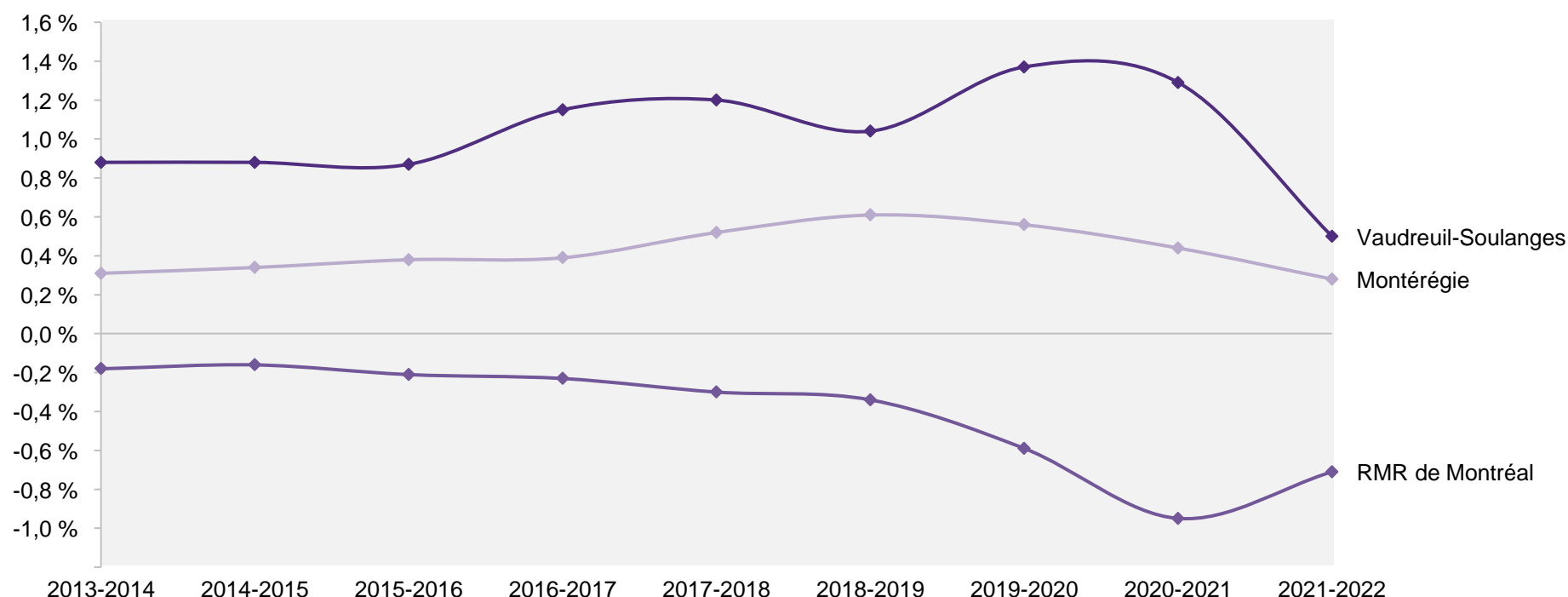
Solde migratoire

Le taux net de migration interrégionale de la MRC est supérieur à celui de la Montérégie et de la RMR de Montréal depuis 2013-2014. Il s'est établi à 0,5 % en 2021-2022 tandis qu'il était de 0,28 % dans la Montérégie dans son ensemble et de -0,71 % dans la RMR de Montréal. Cela démontre un attrait pour les villes en marge de Montréal ainsi que pour la Montérégie.

Le taux de migration a été supérieur à 1 % dans la MRC entre les années 2016-2017 et 2020-2021. Il connaît toutefois un ralentissement depuis 2019-2020.

Taux net de migration interrégionale selon les régions

Vaudreuil-Soulanges, Montérégie, RMR de Montréal, 2013-2022, en %



Sources : ISQ, 2023. Analyse RCGT.

Les ménages sont en moyenne plus nombreux dans Vaudreuil-Soulanges que dans l'ensemble du Québec

Profil des ménages

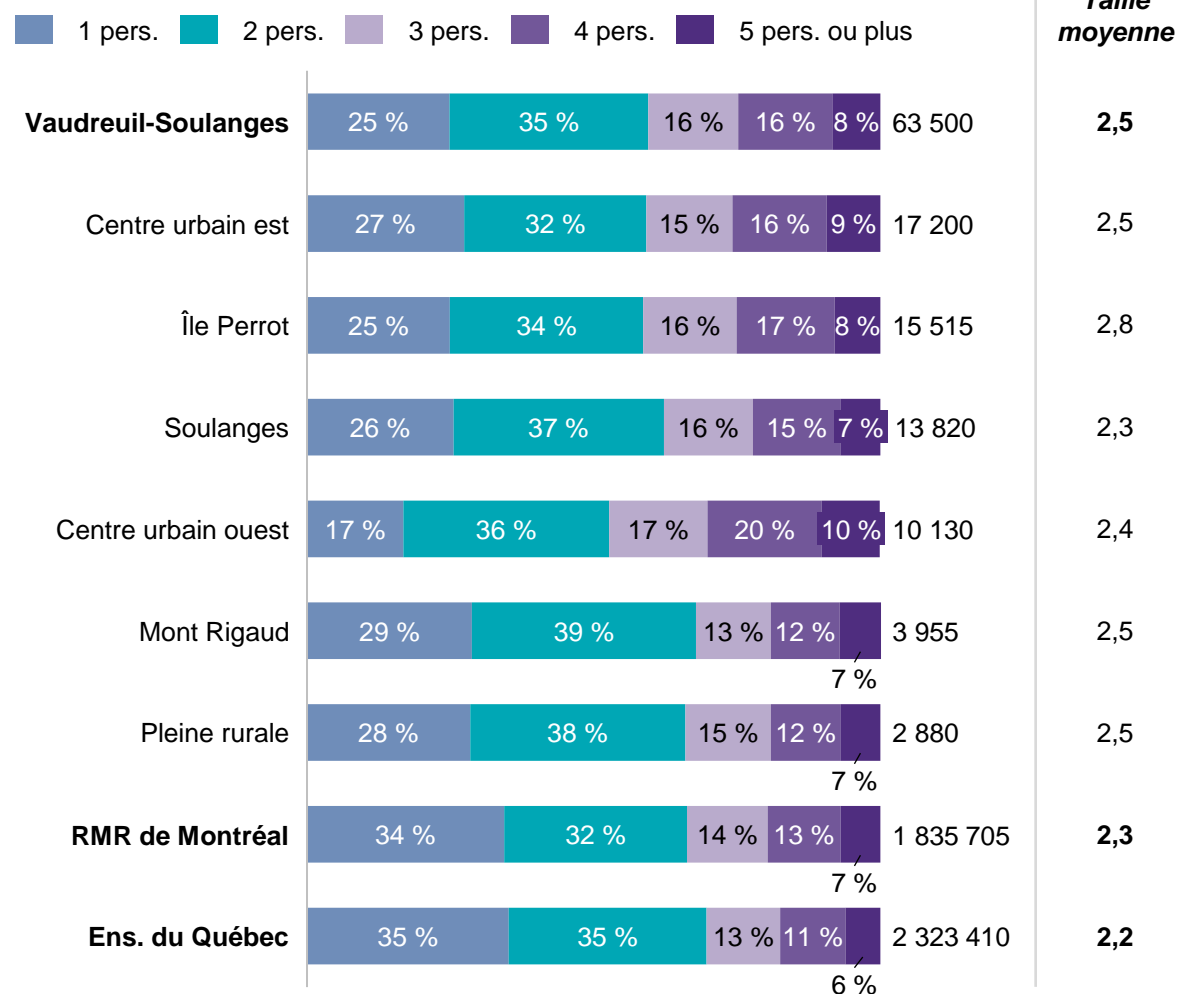
La MRC de Vaudreuil-Soulanges comptait un total de 63 500 ménages en 2022, avec une moyenne de 2,5 personnes par ménage. À titre comparatif, les ménages de l'ensemble du Québec comptaient en moyenne 2,2 personnes en 2022.

Plus de 46 000 ménages se trouvent dans les secteurs du centre urbain est, de l'île Perrot et de Soulanges. Cela représente 72 % des ménages qui seront touchés par le projet de parachèvement.

Les familles ont un attrait pour la région. En effet, la MRC se démarque avec une proportion plus élevée de ménages comptant 3 personnes et plus. Ils représentent 40 % des ménages dans Vaudreuil-Soulanges tandis que pour l'ensemble du Québec, il s'agit plutôt de 30 %. La proportion des ménages de 3 personnes et plus atteint même 47 % dans le secteur du centre urbain ouest et 41 % dans celui de l'île Perrot.

Répartition des ménages selon la taille

Québec, Vaudreuil-Soulanges, 2022, total des ménages, en % des ménages



Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Plusieurs travailleurs ont choisi de s'installer dans la région comme le démontre la croissance du nombre de travailleurs

Nombre de travailleurs

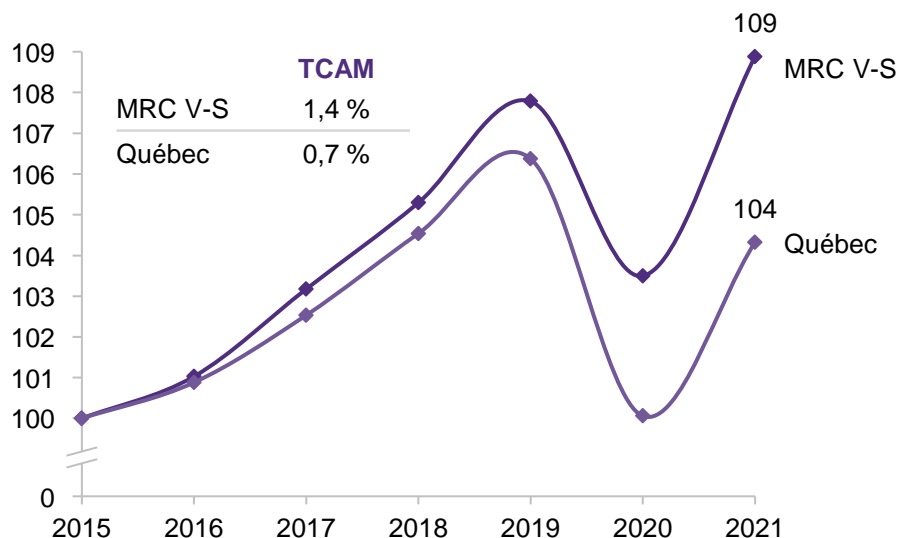
La forte proportion de travailleurs dans la MRC amène une pression sur le réseau routier par leurs déplacements journaliers. Ayant lieu majoritairement lors des heures de pointe, cela occasionne de la congestion sur les principaux axes, tel que l'A20.

Le taux de croissance annuel moyen entre 2015 et 2021 du nombre de travailleurs était de 1,4 % dans la MRC tandis qu'il était de 0,7 % dans l'ensemble du Québec.

Le taux de travailleurs se chiffrait à 81 % en 2021 dans Vaudreuil-Soulanges, soit 4 p.p. plus élevé que la moyenne du Québec. Les taux n'ont toutefois pas atteint les chiffres prépandémiques.

Évolution du nombre de travailleurs

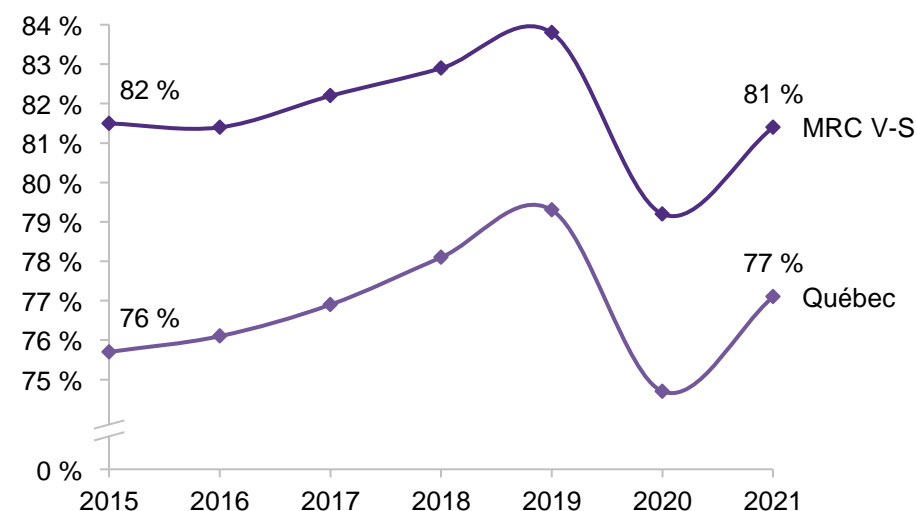
Québec, Vaudreuil-Soulanges, en base 100, 100 = 2015, 2015-2021p



Le **nombre de travailleurs** correspond aux personnes âgées de 25 à 64 ans qui occupaient un emploi au cours d'une année donnée et ayant produit une déclaration de revenus auprès de Revenu Québec, qu'elles aient été employées ou travailleuses autonomes.

Évolution du taux de travailleur

Québec, Vaudreuil-Soulanges, en base 100, 100 = 2015, 2015-2021p



Élaboré par l'ISQ, le **taux de travailleurs** correspond au nombre de travailleurs exprimé en pourcentage du nombre de particuliers ayant produit une déclaration de revenus.

Sources : ISQ, 2023. Analyse RCGT.

Le taux de chômage de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est inférieur à celui de la RMR de Montréal

Taux d'emploi et taux de chômage

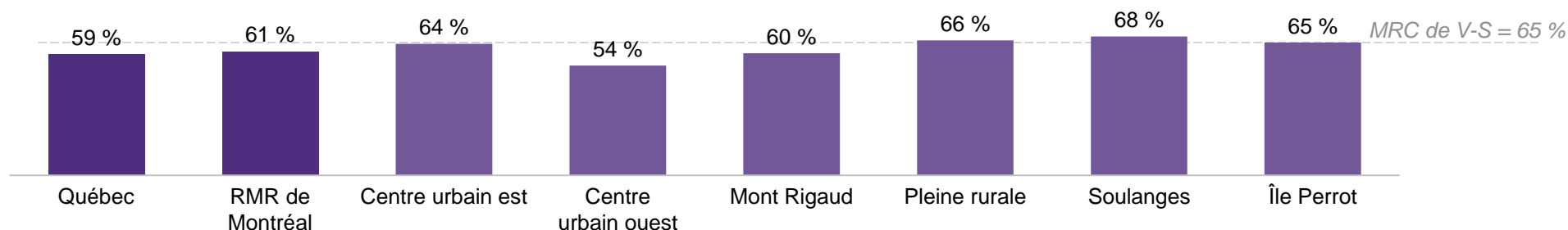
Le marché du travail se portait bien dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges en 2022. En effet, le taux d'emploi était de 65 %, soit 4 p.p. de plus que celui dans la RMR de Montréal et 6 p.p. de plus que dans l'ensemble du Québec. De plus, le taux de chômage dans la MRC (6,3 %) était plus faible que dans la RMR de Montréal (8,4 %) et que dans l'ensemble du Québec (7,6 %) en 2022.

Ces indicateurs mettent de l'avant le dynamisme économique présent dans la MRC. Le taux d'emploi élevé et le faible taux de chômage sont des attraits autant pour les travailleurs que pour les entreprises pour venir s'établir dans la région. Cela nécessite toutefois du soutien supplémentaire en termes de mobilité.

Taux d'emploi par secteur

Québec, RMR de Montréal, Vaudreuil-Soulanges, 2022, en %

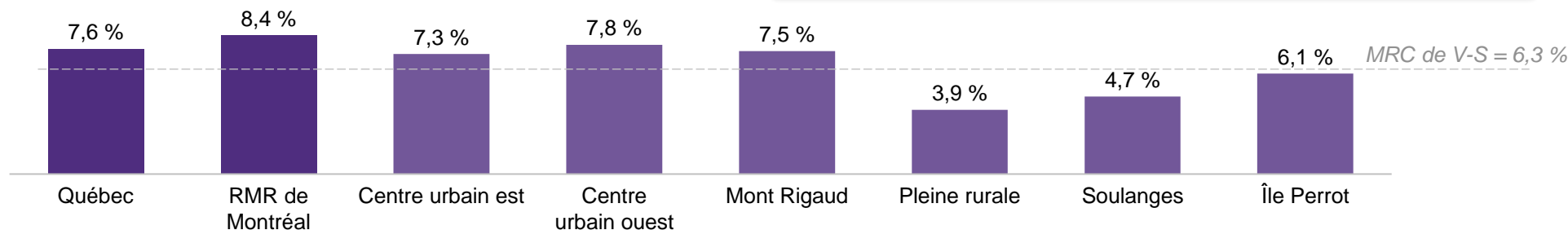
Le **taux d'emploi** représente la part du nombre de personnes en emploi sur le nombre de personnes dans la population de 15 ans et plus.



Taux de chômage par secteur

Québec, RMR de Montréal, Vaudreuil-Soulanges, 2022, en %

Le **taux de chômage** représente la part du nombre de personnes au chômage sur le nombre de personnes dans la population active.



Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges fait partie des MRC avec le plus grand dynamisme économique au Québec

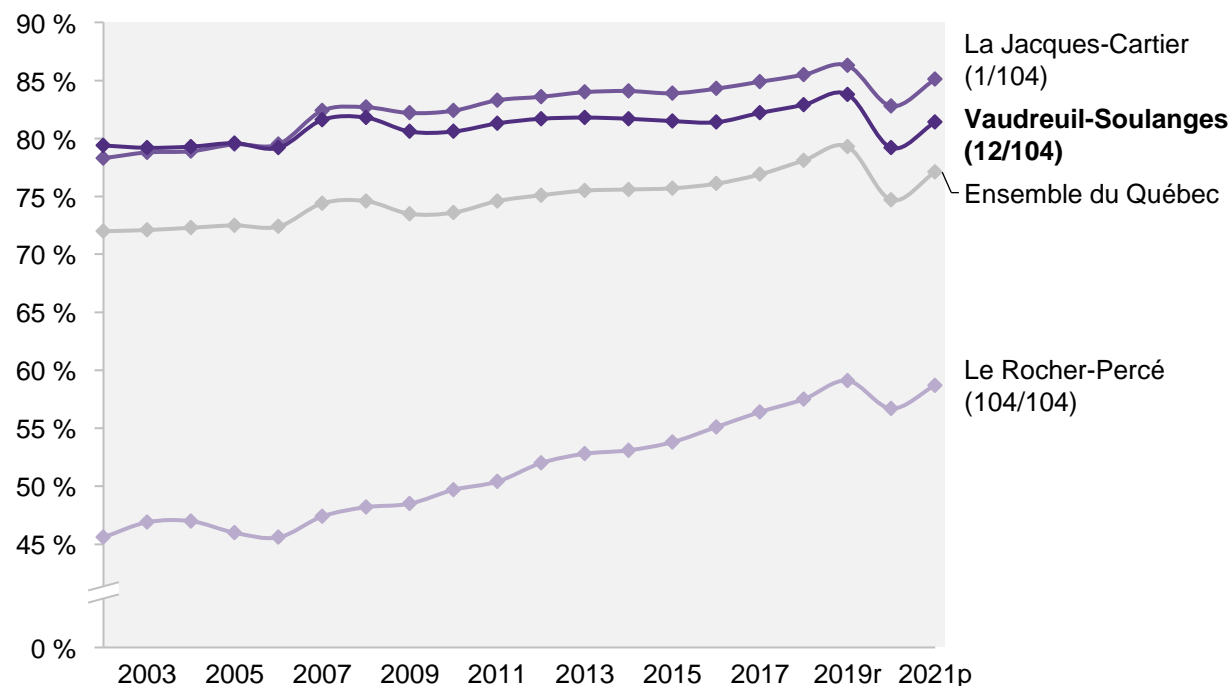
Comparaison de la vigueur économique des MRC du Québec

Depuis plusieurs années, elle se situe dans les MRC avec le plus haut taux de travailleurs au Québec. En 2021, elle était au 12^e rang, à 3,7 p.p. de la MRC de la Jacques-Cartier qui est 1^{er} rang des MRC ayant le plus haut taux de travailleurs. Vaudreuil-Soulanges a également connu une augmentation importante de son nombre de travailleurs entre 2002 et 2021. Elle fait partie des 10 MRC du Québec ayant eu l'accroissement le plus important.

Ces indicateurs démontrent que la MRC de Vaudreuil-Soulanges se démarque au Québec comme une région avec une forte vitalité économique.

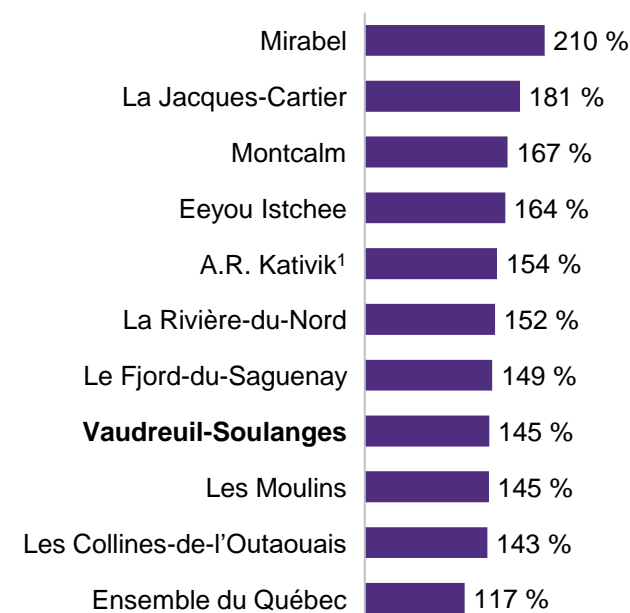
Évolution du taux de travailleur au Québec selon les MRC

Québec, Vaudreuil-Soulanges, La Jacques-Cartier, Le Rocher-Percé, en %, position en 2021 entre parenthèses, 2002-2021p



Augmentation du nombre de travailleurs dans des MRC du Québec

10 MRC ayant le ratio le plus élevé, 2002, 2021



Sources: ISQ, 2023. Analyse RCGT.

1. Administration régionale Kativik.

Les secteurs d'emploi les plus importants varient selon les secteurs de la MRC

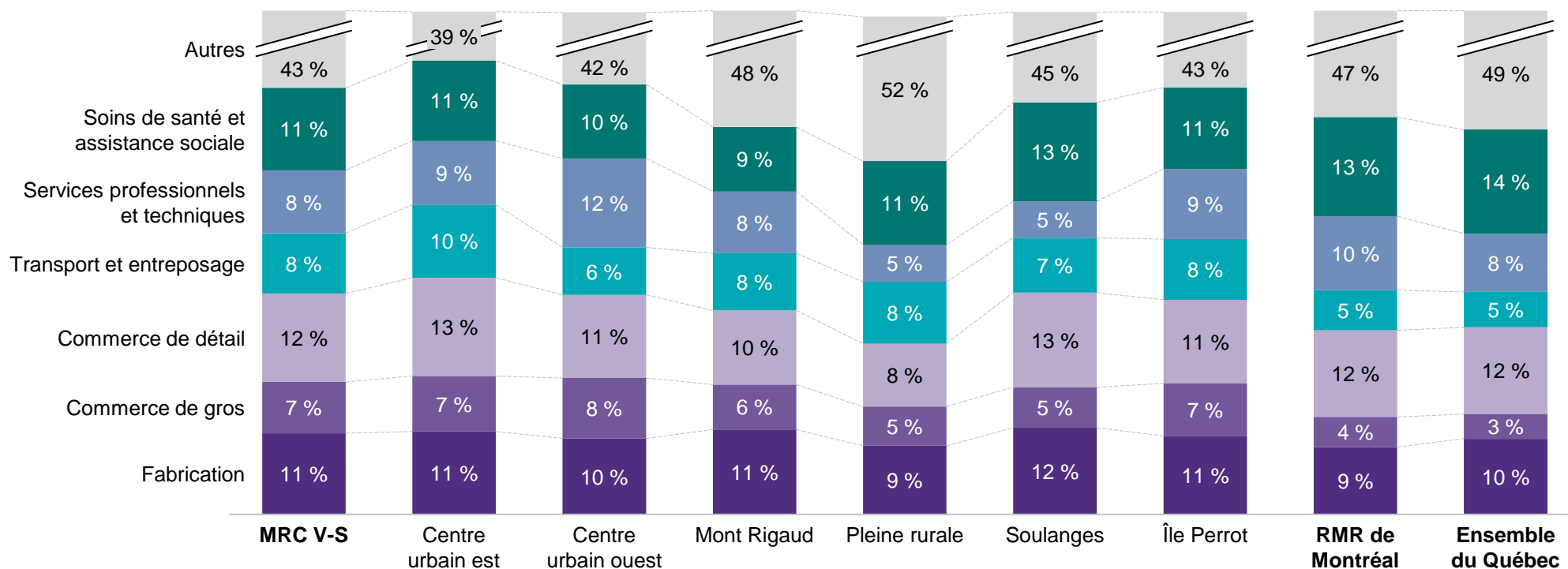
Secteurs d'emploi

La MRC se démarque par la proportion de résidents travaillant dans les secteurs du commerce de gros ainsi que du transport et de l'entreposage. En effet, les 3 p.p. séparent la proportion de travailleurs dans ces secteurs dans la MRC à celle dans la RMR de Montréal. Les secteurs du transport et de l'entreposage se démarquent également comme secteurs d'emploi dans le centre urbain est, avec une proportion de 10 %.

Les secteurs dominants du commerce de gros ainsi que du transport et de l'entreposage sont des secteurs de force pour la MRC.

Principaux secteurs d'emploi selon le secteur

Secteur SCIAN, Vaudreuil-Soulanges, RMR de Montréal, Québec, 2022, en % de la population active de 15 ans et plus



Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

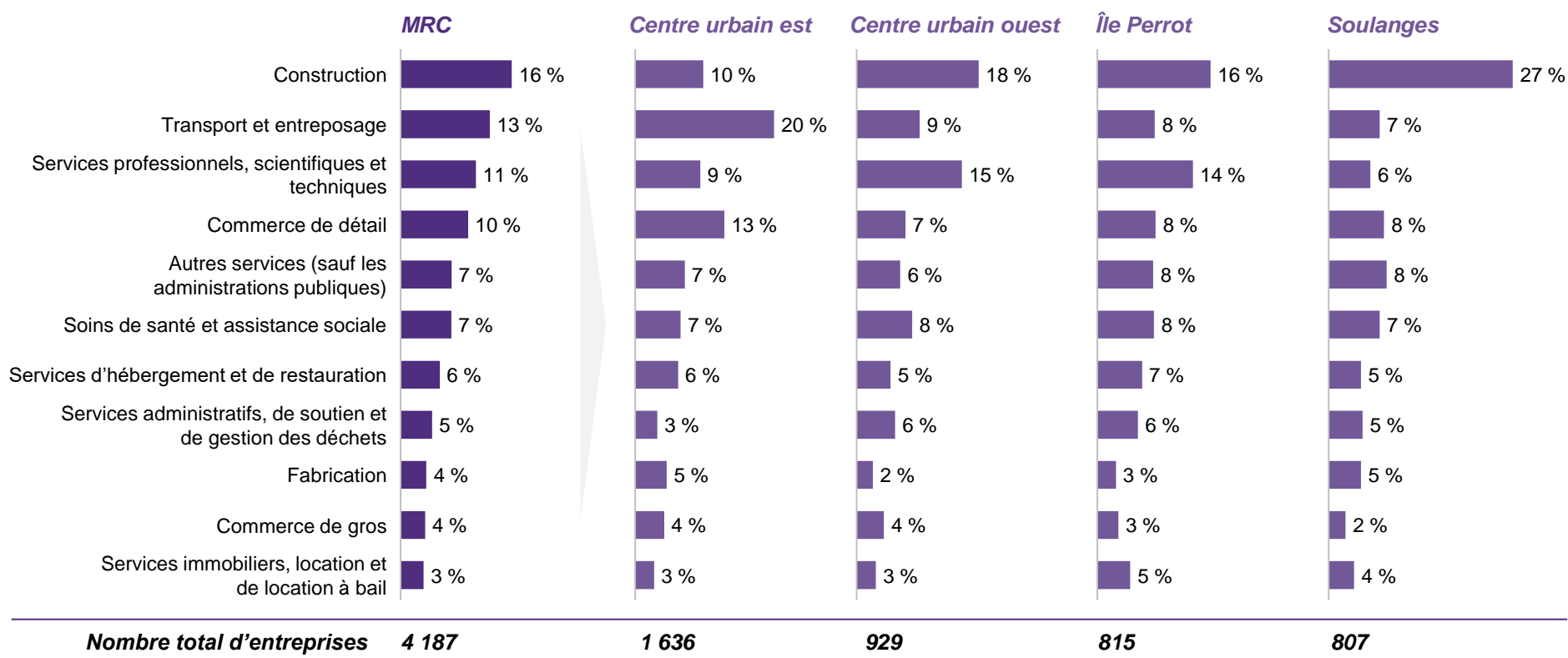
29 % des entreprises recensées⁴ sont dans le secteur de la construction, du transport et de l'entreposage

Répartition des entreprises selon leur secteur d'activité

Un total de 4 187 entreprises avec employés sont situées dans les municipalités de la RMR de Montréal et de la MRC. Les principaux secteurs d'activité sont présentés ci-dessous. Dans le secteur du centre urbain est, soit où est située la portion urbaine de l'A20, les entreprises dans le secteur d'activité du transport et de l'entreposage représentent 20 % du total des entreprises du secteur. De plus, plusieurs secteurs parmi ceux présentés ci-dessous ont des besoins particuliers en termes de transport. Une analyse plus détaillée se trouve à la page suivante.

Répartition des entreprises dans les principaux secteurs d'activité selon le secteur

MRC de Vaudreuil-Soulanges, proportion en %, juin 2023



Sources : Statistique Canada (tableau : 33-10-0719-01), 2023. Analyse RCGT.

4. Les données sont seulement disponibles pour les entreprises situées dans la RMR de Montréal.

Les secteurs d'activité intensifs en transport représentent 37 % des entreprises de la MRC

Répartition des entreprises dans les secteurs intensifs en transport

En raison de leurs activités, certains secteurs d'activité sont plus intensifs en transport que d'autres. Ceux-ci sont les secteurs de la construction, du transport et de l'entreposage, de la fabrication, du commerce de gros ainsi que de l'extraction minière, de pétrole et de gaz et de l'exploitation en carrière.

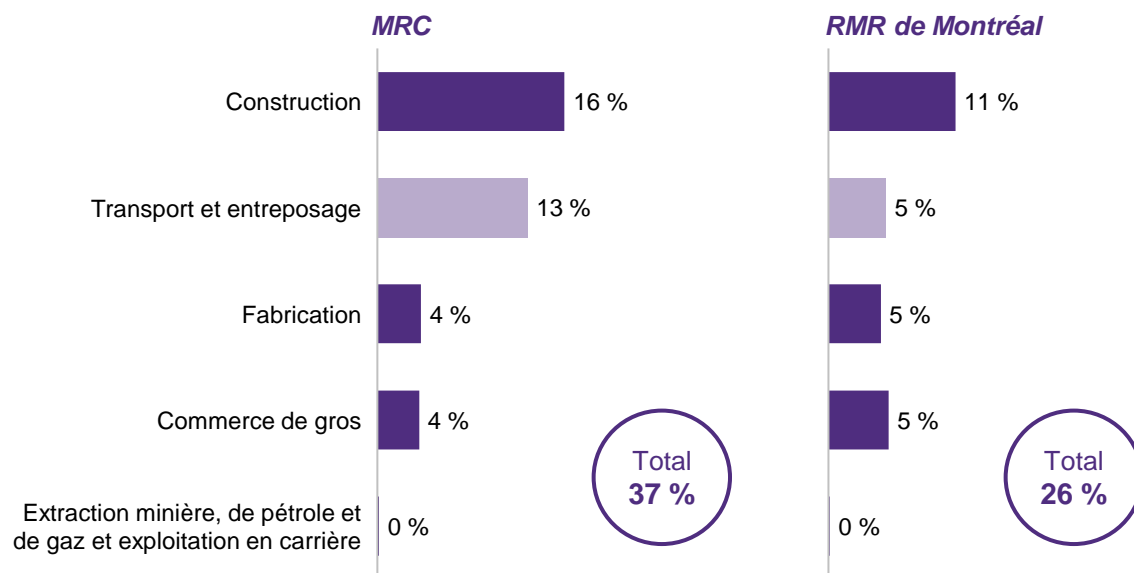
La MRC de Vaudreuil-Soulanges se démarque par la proportion d'entreprises dans le secteur de la construction et du transport et de l'entreposage. 16 % des entreprises sont dans le secteur de la construction, soit 5 p.p. de plus que dans la RMR de Montréal et 13 % sont dans le transport et l'entreposage, ce qui est 8 p.p. supérieur à la proportion dans la RMR de Montréal.

Le transport par camion est le sous-secteur du transport et de l'entreposage le plus important dans la MRC avec 80 % des entreprises du secteur.

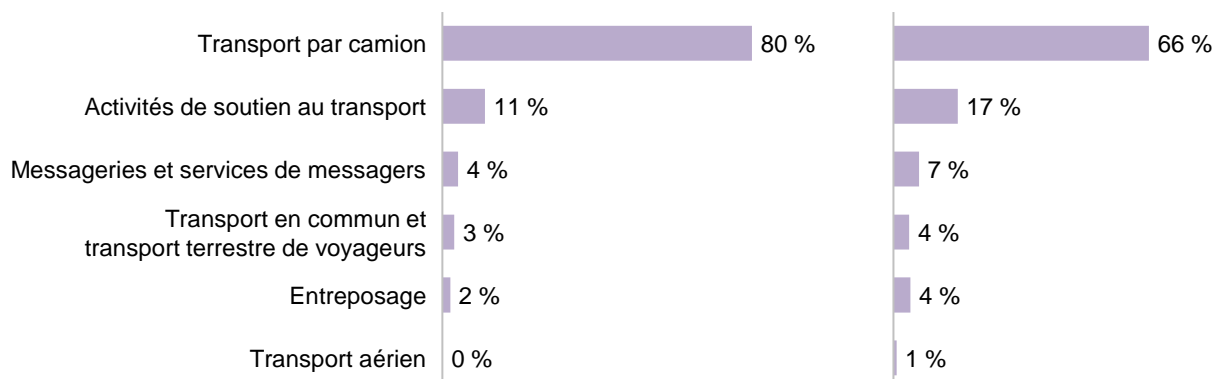
Ces entreprises ajoutent un poids au réseau routier, mais participent également au dynamisme économique de la région.

Répartition des entreprises dans les secteurs d'activité intensifs en transport

MRC de Vaudreuil-Soulanges, RMR de Montréal, proportion en %, juin 2023



Sous-secteurs de Transport et entreposage



Sources : Statistique Canada (tableau : 33-10-0719-01), 2023. Analyse RCGT.

Plus de 1 500 entreprises ont des activités intensives en transport dans la MRC

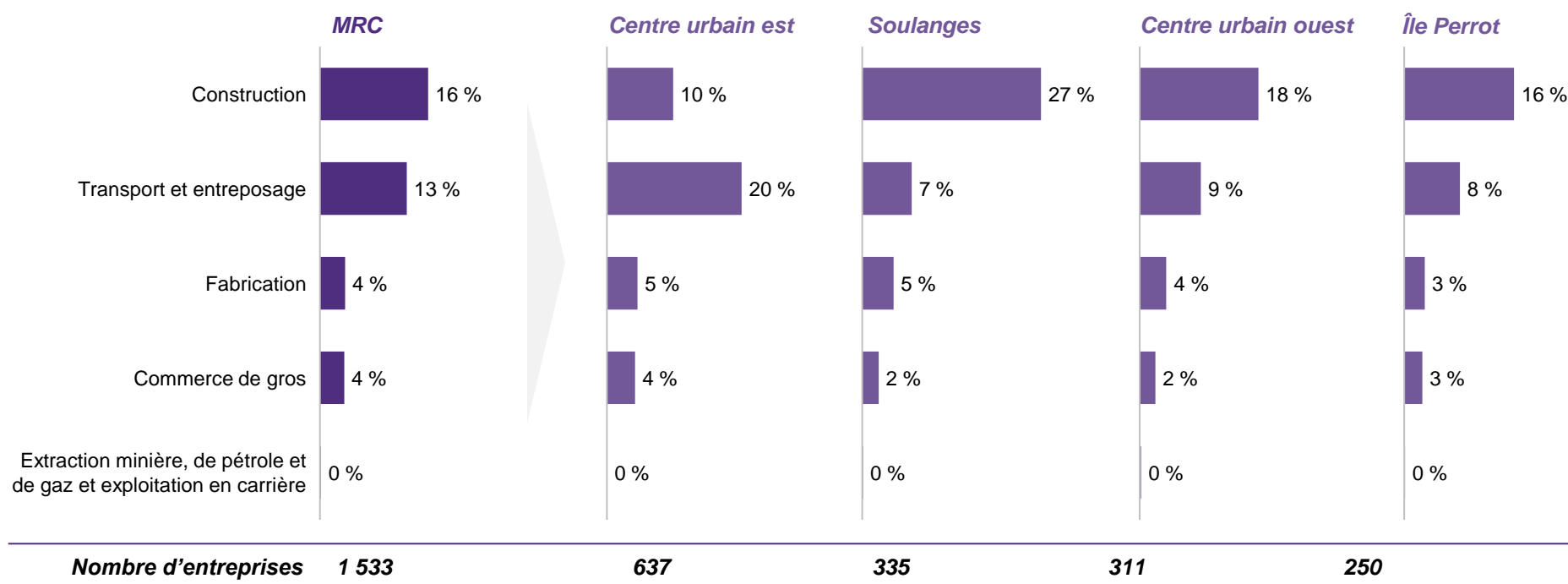
Répartition des entreprises dans les secteurs intensifs en transport selon le secteur

Les entreprises dans les secteurs d'activité intensifs en transport sont principalement situées dans le centre urbain est. On y compte un total de 637 entreprises. 20 % d'entre elles sont dans le secteur d'activité du transport et de l'entreposage et 10 % sont dans le celui de la construction. Dans le secteur de Soulanges, 27 % des entreprises sont dans le secteur de la construction. Un total de 335 entreprises dans un secteur intensif en transport.

Ces entreprises ont des besoins importants en termes de mobilité. La fluidité sur les grands axes routiers et l'accès rapide aux grands centres en sont des exemples.

Répartition des entreprises dans les secteurs d'activité intensifs en transport selon le secteur

MRC de Vaudreuil-Soulanges, proportion en %, juin 2023



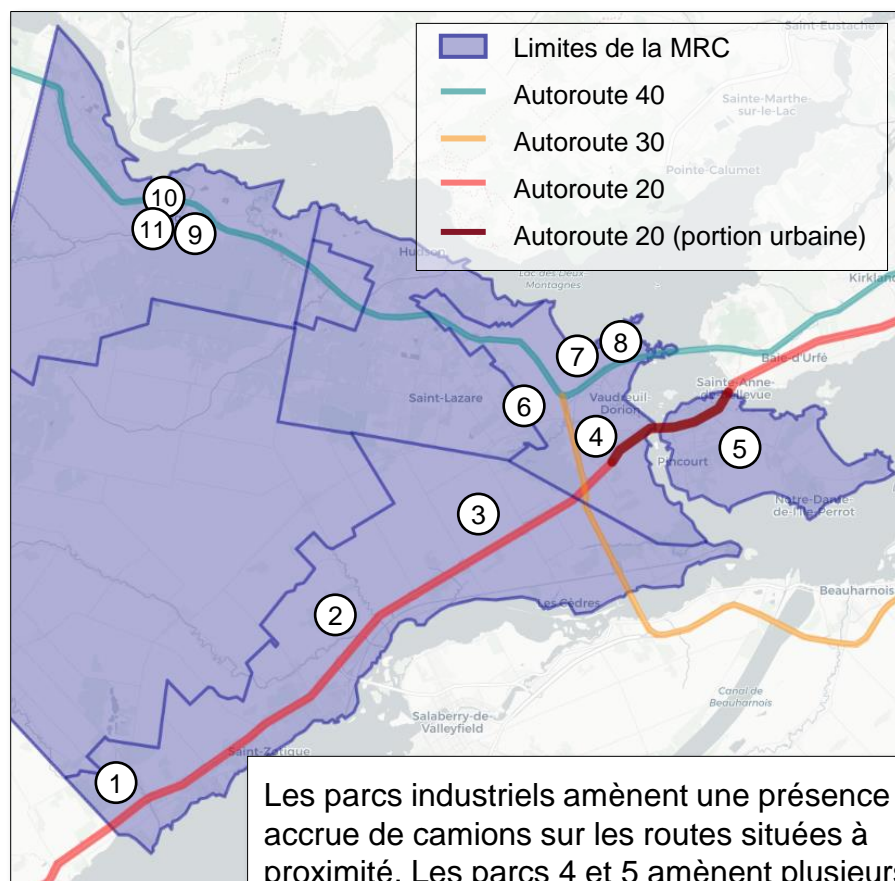
Sources : Statistique Canada (tableau : 33-10-0719-01), 2023. Analyse RCGT.

Les trois principaux parcs industriels de la MRC se situent en bordure de l'autoroute 20

Localisation des parcs industriels

Carte des parcs industriels dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges

MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2023



#	Parc industriel	Ville	Superficie (p ²)
1	Parc industriel de Rivière-Beaudette	Rivière-Beaudette	7 150 000
2	Parc industriel ALTA	Coteau-du-Lac	36 675 000
3	Projet du Complexe intermodal Les Cèdres	Les Cèdres	31 600 000
4	Parc industriel 20/30	Vaudreuil-Dorion	27 590 000
5	Parc industriel de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	2 600 000
6	Parc industriel du Plateau	Vaudreuil-Dorion	10 000 000
7	Parc industriel Joseph-Carrier	Vaudreuil-Dorion	18 615 000
8	Parc industriel de Vaudreuil-sur-le-Lac	Vaudreuil-sur-le-Lac	4 170 000
9	Parc industriel de la Coopérative	Rigaud	2 625 000
10	Parc industriel Jean-Marc-Séguin	Rigaud	2 735 000
11	Parc industriel du Docteur-Oscar-Gendron	Rigaud	5 425 000

Sources : Répertoire des parcs industriels du Québec, 2023. Analyse RCGT.

Le développement du pôle santé attirera des entreprises et des travailleurs dans la MRC

Pôle santé

Le projet du nouvel hôpital de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est le point de départ du développement du pôle santé. Celui-ci sera situé dans la ville de Vaudreuil-Dorion sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes, à l'ouest de l'autoroute 30. Le site est au nord de l'A20, à une distance de 5 km du boulevard Harwood. L'ouverture de l'hôpital est prévue en 2027.

Les hôpitaux ont des effets structurants sur la communauté locale dans laquelle ils s'implantent. Ils sont des institutions d'ancrage, car leur impact s'étend au-delà de leurs murs. En effet, plusieurs secteurs sont soutenus par les activités de l'hôpital et de ses employés tels que l'hébergement et la restauration, les détaillants de produits alimentaires, les services de recrutement et les fournisseurs de matériel médical.

Dans un périmètre où le potentiel de développement est important, la MRC prévoit le développement d'un nouveau quartier autour du nouvel hôpital. Ce nouveau quartier pourra accueillir des entreprises dans le secteur de la santé, mais également des commerces de service et des résidences pour les travailleurs.

Impact démographique du projet

1 600

nouveaux ménages sont attendus dans la MRC suite à l'implantation de l'hôpital. Ces ménages s'ajoutent aux 137 099 nouveaux ménages estimés par les prévisions d'ici 2027. Cela représente une **hausse de 12 % des ménages additionnels d'ici 2027**, pour un **total de 153 099**.



Source : Analyse RCGT.

Portrait du transport et de la mobilité

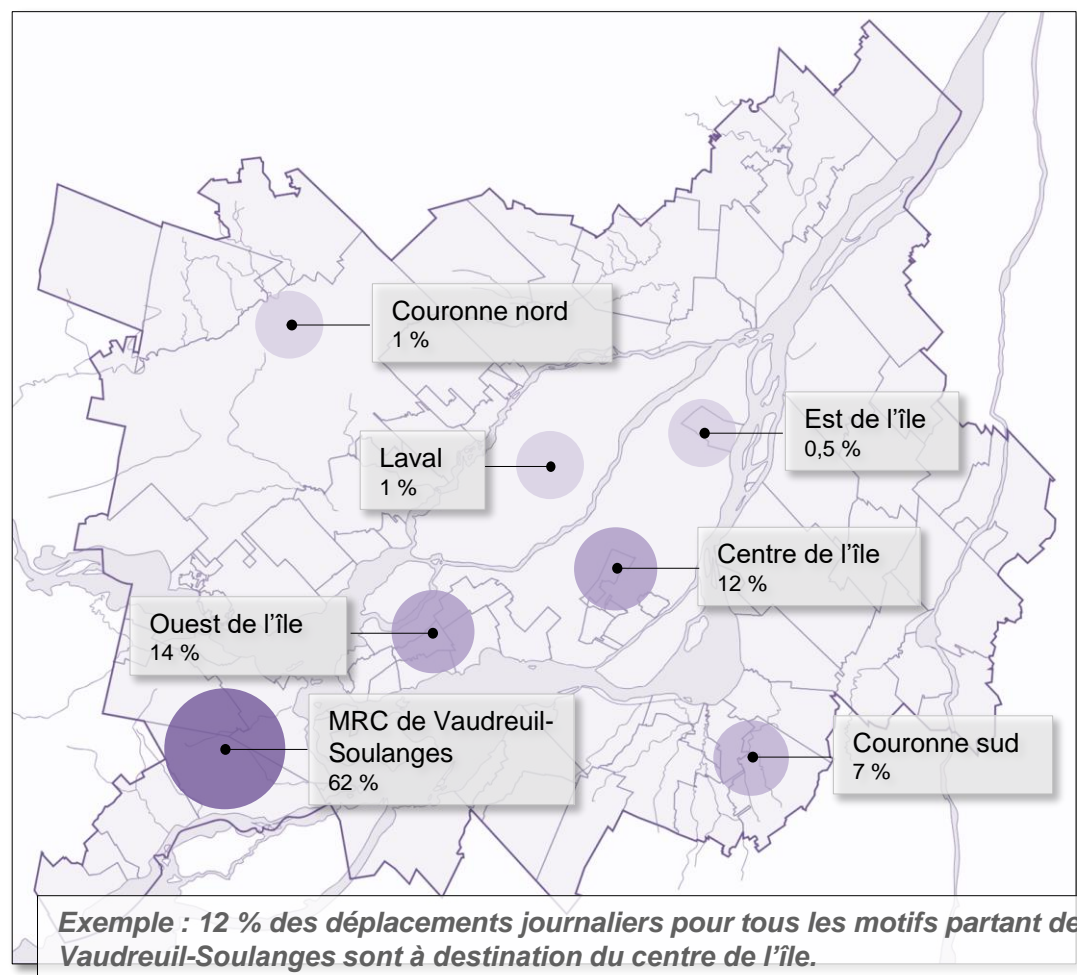


Un peu plus de 25 % des déplacements partant de Vaudreuil-Soulanges sont à destination de l'île de Montréal

Destinations des déplacements

Destinations des déplacements pour tous les motifs provenant de Vaudreuil-Soulanges

Vaudreuil-Soulanges, 2018, en % des déplacements



La majorité (62 %) des déplacements partant de la MRC se font à l'intérieur du territoire. L'ouest de l'île de Montréal est la deuxième destination la plus fréquente avec 14 % des déplacements et le centre de l'île suit avec 12 %.

Un total de 26,5 % des déplacements pour tous les motifs partant de la MRC sont à destination de l'île de Montréal. Comme plus de 50 % de la population de la MRC réside dans le centre urbain est et sur l'île Perrot, ces déplacements amènent plusieurs usagers à emprunter l'A20.

Destinations	#	%
MRC de V-S	100 412	62 %
Ouest de l'île	23 212	14 %
Centre de l'île	19 903	12 %
Couronne sud	11 868	7 %
Laval	2 131	1 %
Couronne nord	1 147	1 %
Est de l'île	853	0,5 %
Total	163 055	100 %

Sources : Enquête Origine-Destination 2018. Analyse RCGT.

Le lieu de travail d'un peu plus de la moitié des travailleurs de la MRC se trouve à l'extérieur de Vaudreuil-Soulanges

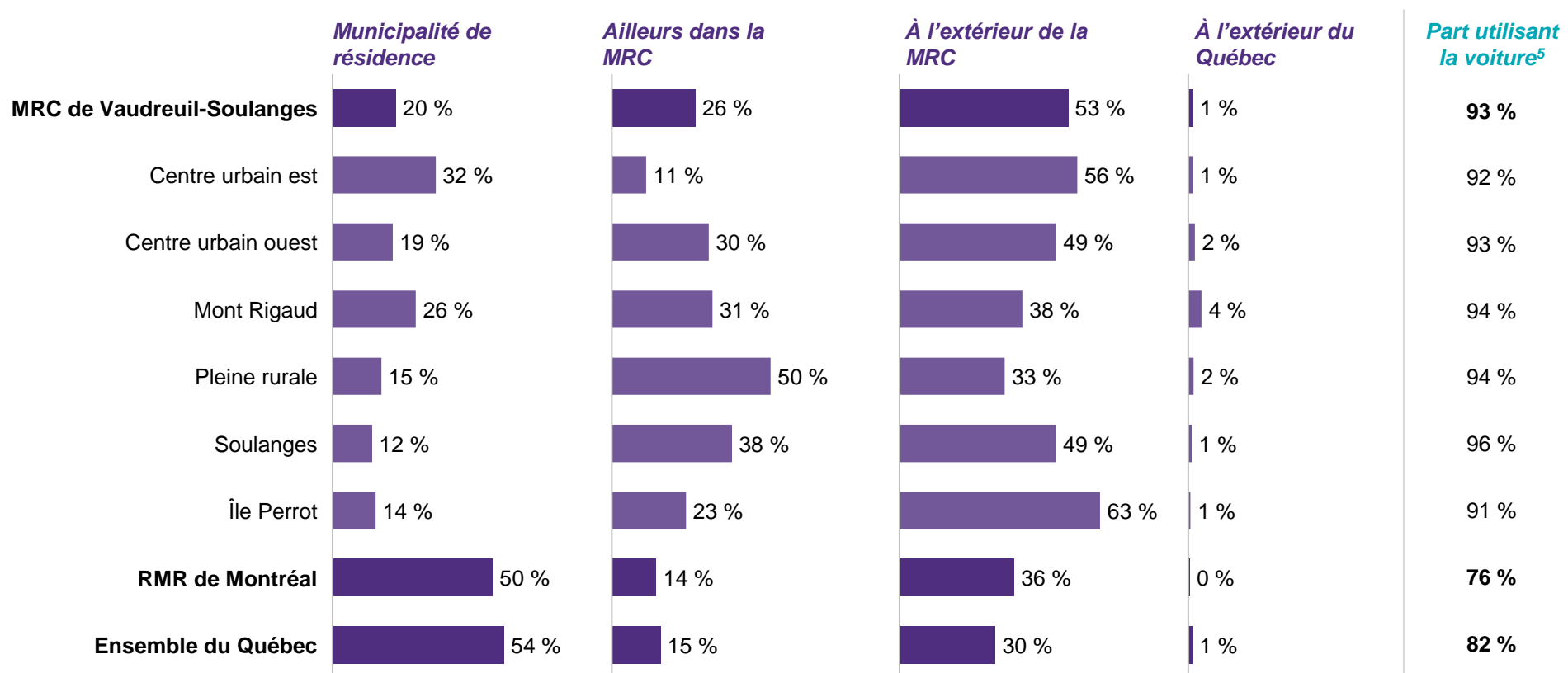
Lieu de travail

La proportion des travailleurs qui se déplacent à l'extérieur de la MRC est supérieure à celle de l'ensemble du Québec.

La population active de la MRC se démarque également en ce qui a trait à la part des travailleurs utilisant la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. 93 % utilisent la voiture en tant de conducteur ou passager tandis qu'il s'agit de 82 % dans l'ensemble du Québec.

Répartition de la population active selon le lieu de travail

Québec, Vaudreuil-Soulanges, 2021, en % de la population active



Source : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

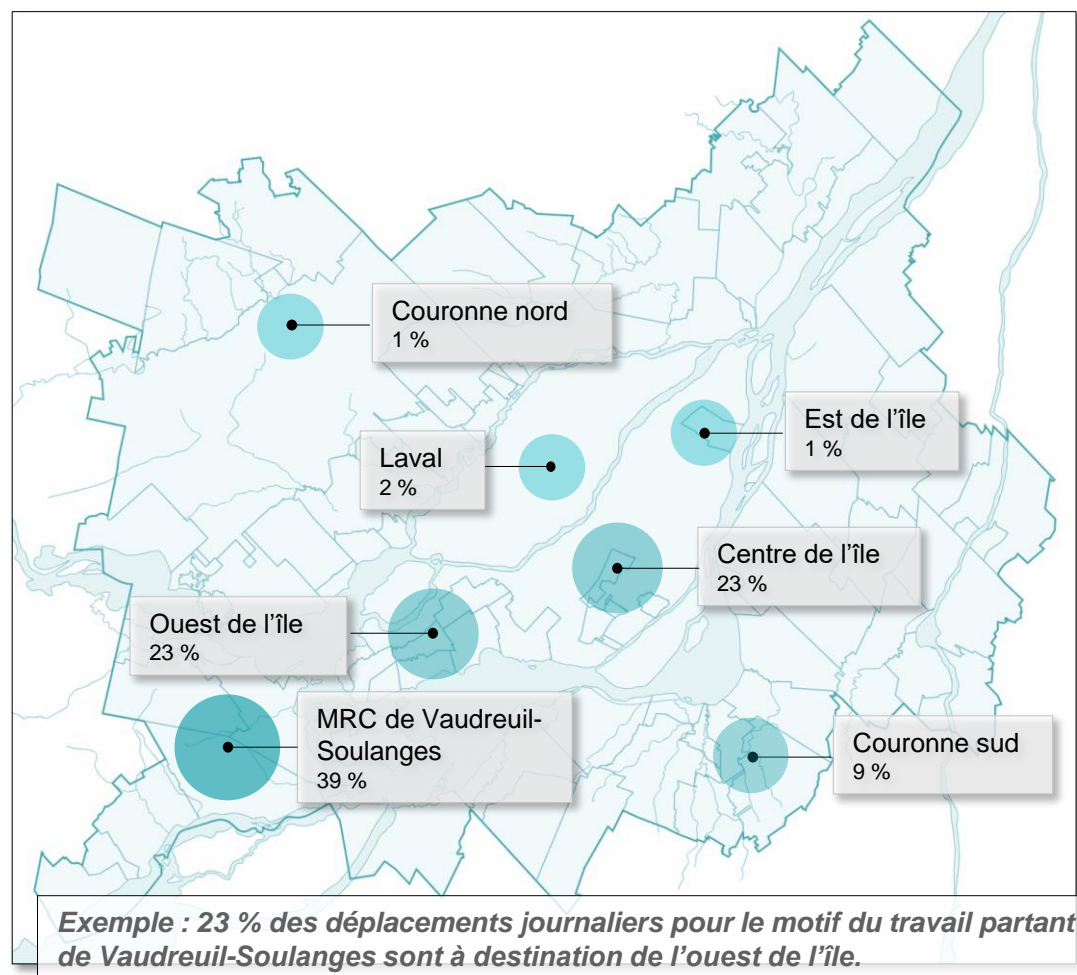
5. Part des travailleurs utilisant la voiture en tant que conducteur ou passager pour se rendre sur leur lieu de travail.

Près de 50 % des déplacements partant de Vaudreuil-Soulanges sont à destination de l'île de Montréal pour le travail

Destinations des déplacements pour le motif du travail

Destinations des déplacements pour le motif du travail des résidents de Vaudreuil-Soulanges

Vaudreuil-Soulanges, 2018, en % des déplacements



Le travail amène les résidents de la MRC sur l'île de Montréal, Laval et les couronnes sud et nord. En effet, 61 % des déplacements ont une destination à l'extérieur de Vaudreuil-Soulanges. L'ouest et le centre de l'île sont respectivement la destination de 23 % des déplacements pour le travail.

Les déplacements ont principalement comme origine les secteurs du centre urbain est et l'île Perrot; il est ainsi possible de supposer que l'A20 est empruntée par les usagers.

Destinations	#	%
MRC de V-S	23 507	39 %
Centre de l'île	13 870	23 %
Ouest de l'île	13 782	23 %
Couronne sud	5 288	9 %
Laval	1 189	2 %
Couronne nord	626	1 %
Est de l'île	524	1 %
Total	60 102	100 %

Sources : Enquête Origine-Destination 2018. Analyse RCGT.

En 2021, un peu plus du quart des travailleurs partait pour le travail entre 7 h et 7 h 59

Déplacements vers le travail

L'heure de départ pour le travail a également un impact sur la congestion des principales artères.

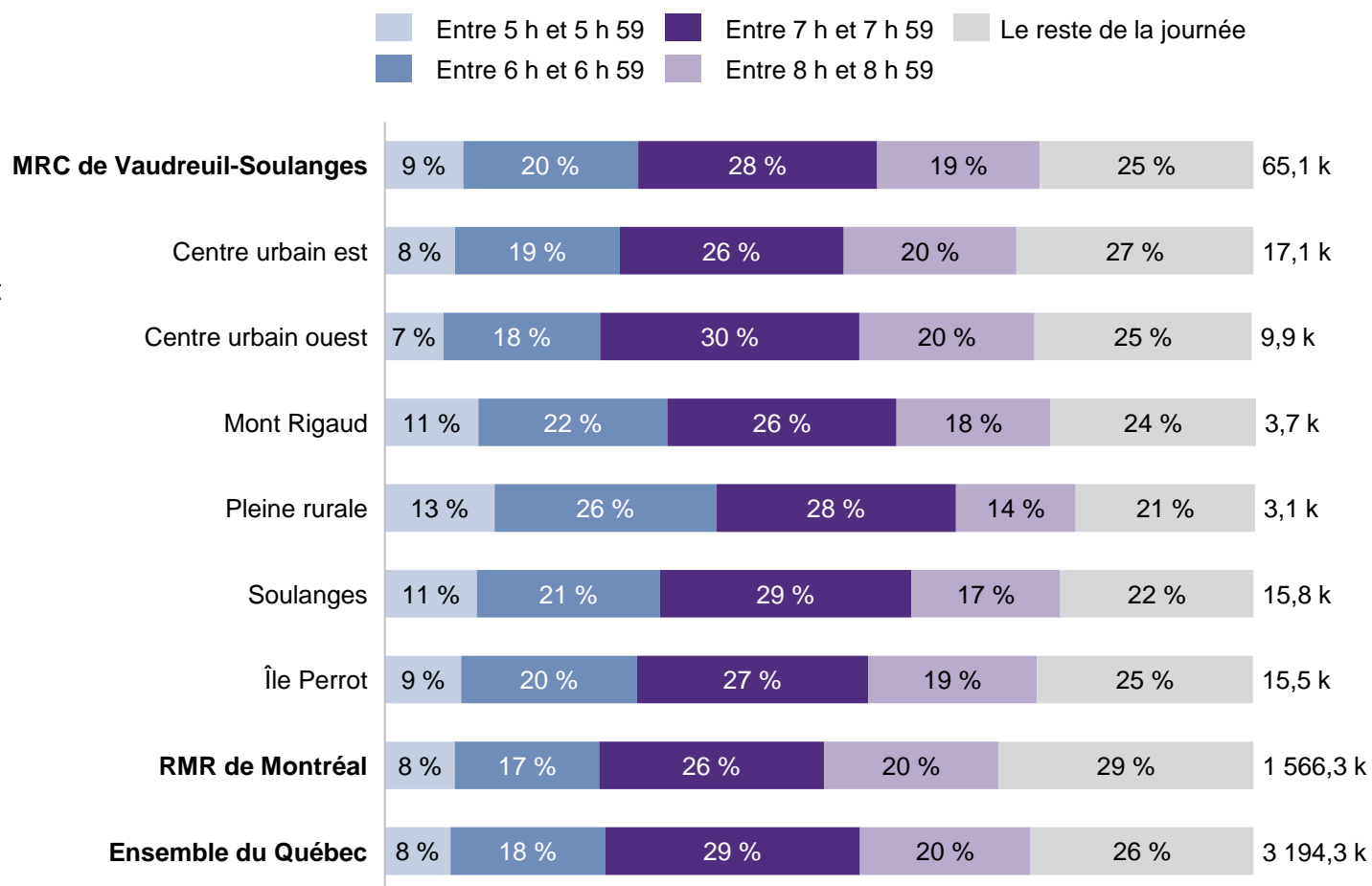
Dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, un total de 65 100 personnes se déplaçaient sur leur lieu de travail en 2021.

- **47 %** des travailleurs quittent pour leur lieu de travail entre 7 h et 8 h 59.
- **28 %** partent entre 7 h et 7 h 59, ce qui représente 17 920 personnes.
- **19 %** entre 8 h et 8 h 59, soit 12 200 personnes.

Le nombre de personnes devant se déplacer sur son lieu de travail a sans doute augmenté depuis 2021. Plusieurs organisations demandent maintenant une présence hebdomadaire au bureau.

Répartition de la population active selon l'heure de départ pour le travail

Québec, Vaudreuil-Soulanges, 2021, en % de la population active



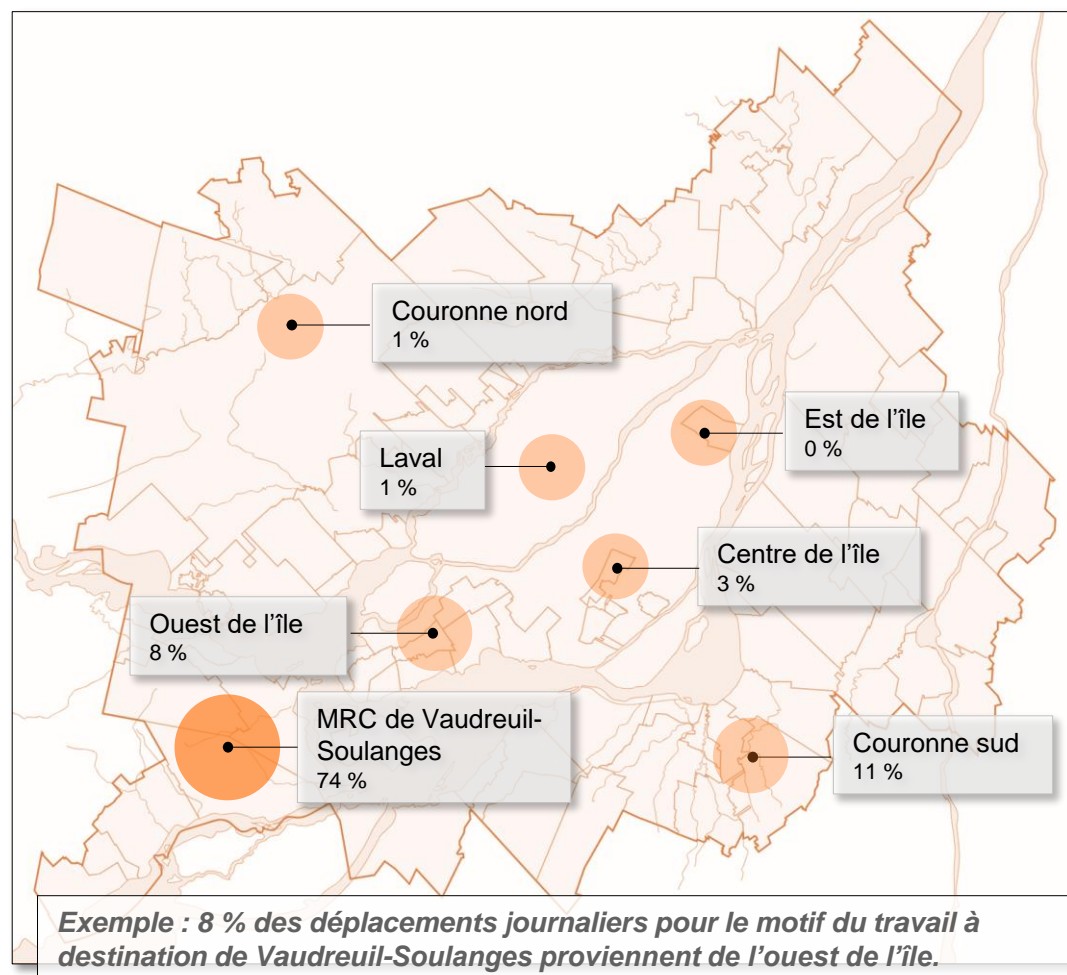
Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Près de 25 % des déplacements vers Vaudreuil-Soulanges pour le motif du travail proviennent de l'extérieur de la MRC

Origine des déplacements pour le motif du travail

Origine des déplacements pour le motif du travail vers Vaudreuil-Soulanges

Vaudreuil-Soulanges, 2018, en % des déplacements



Les déplacements à destination de la MRC pour le motif du travail proviennent majoritairement (74 %) de la MRC elle-même. 11 % proviennent également de la couronne sud.

Les déplacements journaliers provenant de l'île de Montréal étaient estimés à 3 750 en 2018, ce qui représente 11 % de l'ensemble des déplacements pour le travail à destination de Vaudreuil-Soulanges.

Destinations	#	%
MRC de V-S	23 507	74 %
Couronne sud	3 587	11 %
Ouest de l'île	2 538	8 %
Centre de l'île	1 105	3 %
Laval	437	1 %
Couronne nord	438	1 %
Est de l'île	106	0 %
Total	31 719	100 %

Sources : Enquête Origine-Destination 2018. Analyse RCGT.

Les ménages de Vaudreuil-Soulanges détiennent un total de 91 000 véhicules de promenade

Nombre de voitures

Les **véhicules de promenade** incluent les automobiles et camions légers, les motocyclettes, les cyclomoteurs et les habitations motorisées.

En 2021, le nombre de véhicules de promenade par ménage était de 1,4 dans la région administrative de la Montérégie et le nombre de ménages dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges était de 63 500.

Cela amène à estimer le nombre de véhicules de promenade dans la MRC à environ 91 000.

En Montérégie, 95 % des véhicules de promenade sont des automobiles ou des camions légers. Ainsi, le nombre de ce type de véhicule est estimé à 86 384 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

En se basant sur les prévisions démographiques et l'augmentation potentielle du nombre de ménages, le nombre de véhicules de promenade devrait croître dans les prochaines années dans la MRC.

Statistiques sur les véhicules de promenade



Nombre de ménages
MRC de Vaudreuil-Soulanges

63 500



Nombre de véhicules de promenade par ménage
Montérégie

1,4



Nombre de véhicules de promenade
MRC de Vaudreuil-Soulanges

91 009



Nombre d'automobiles ou de camions légers
MRC de Vaudreuil-Soulanges

86 384

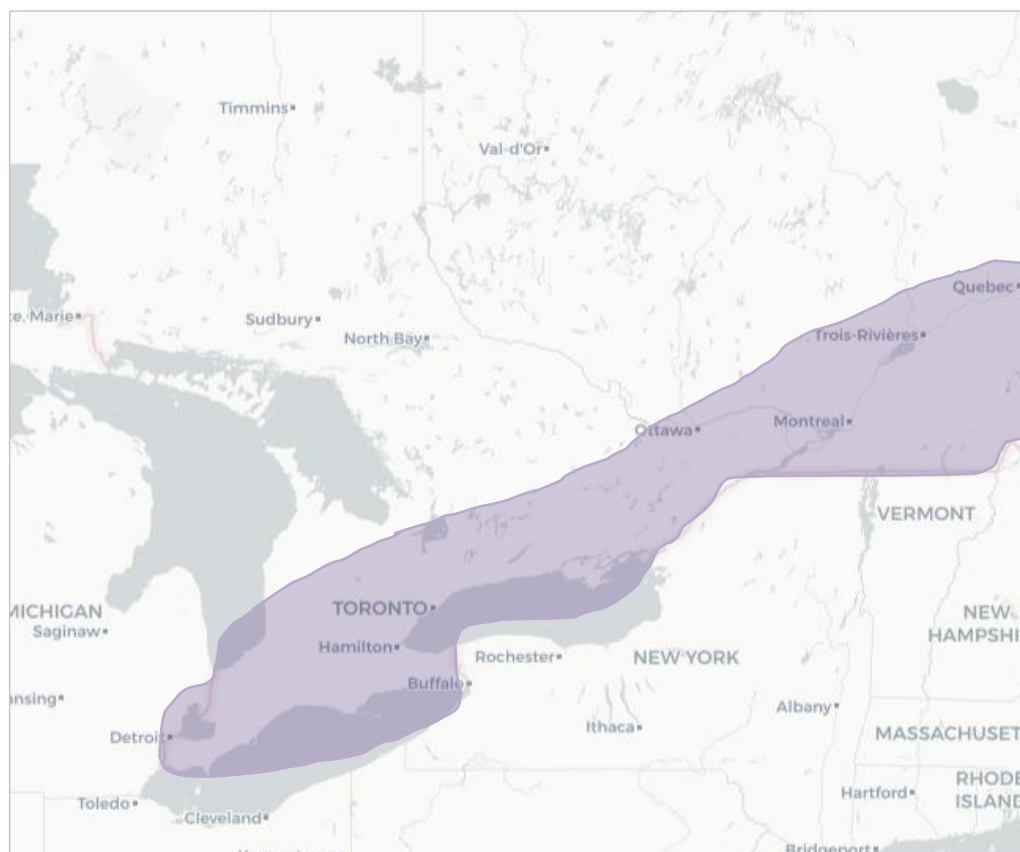
Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Banque de données des statistiques officielles sur le Québec, 2023. Analyse RCGT.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges est la porte d'entrée par voie routière du Québec du corridor commercial Ontario-Québec

Corridor commercial Ontario-Québec

Carte du corridor intelligent Ontario-Québec

Ontario, Québec, 2023



En partenariat avec les ministères des Transports du Québec et de l'Ontario, Transports Canada développe le corridor intelligent sur le territoire des deux provinces entre les villes de Québec (Québec) et Windsor (Ontario). Il prend également le nom de corridor commercial.

Le Québec et l'Ontario détiennent les infrastructures facilitant le commerce international et le mouvement des marchandises, soit :

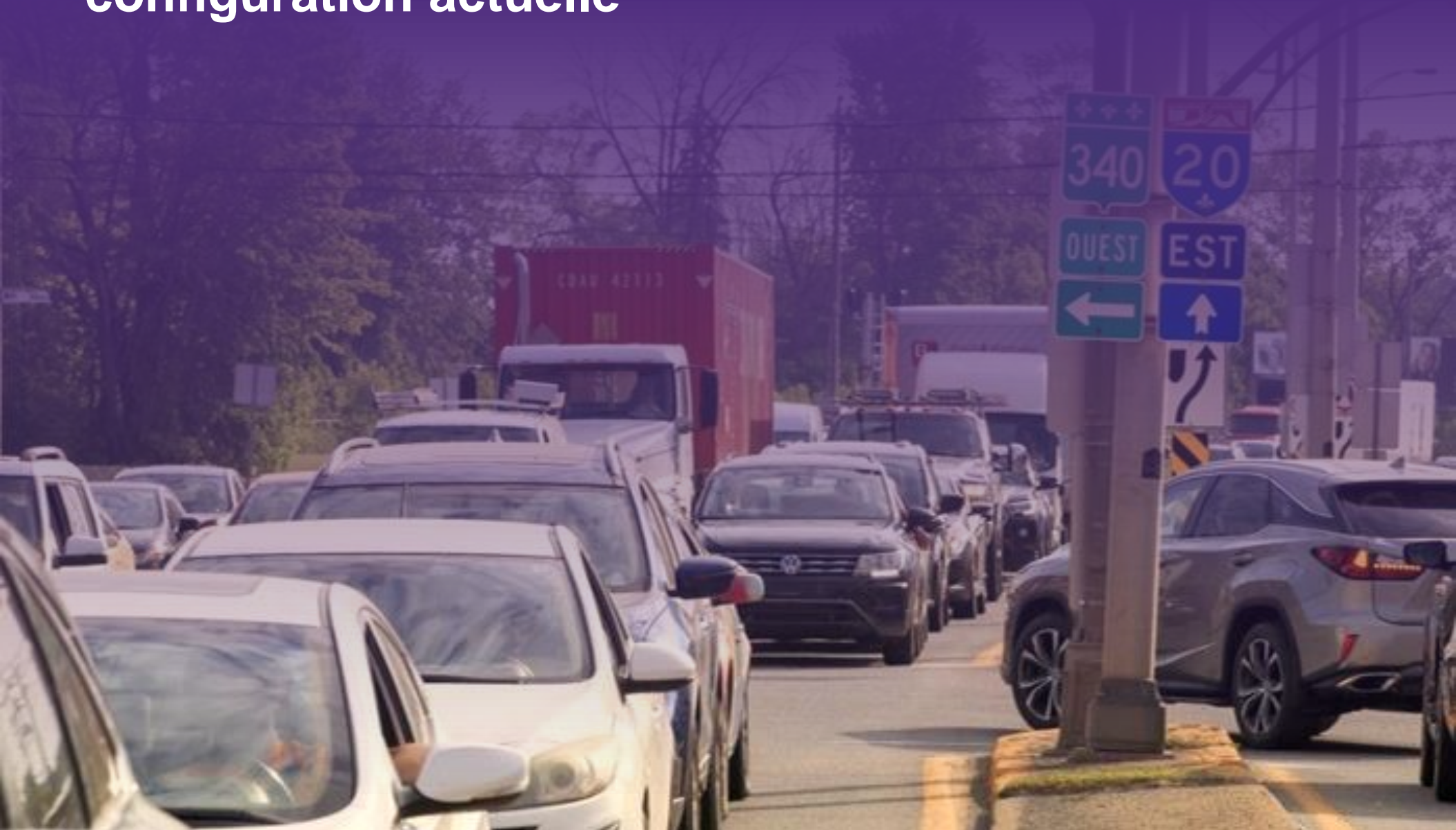
- les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes;
- les ports, aéroports, installations intermodales et postes frontaliers stratégiques.

Le corridor permet de soutenir un système de transport multimodal afin que celui-ci soit durable, sécuritaire et efficace. Il permet également le transport des marchandises du Québec à destination de l'Ouest canadien et des États-Unis.

À la frontière entre le Québec et l'Ontario, le corridor intelligent passe par la MRC de Vaudreuil-Soulanges, plus précisément par les autoroutes 20 et 40. Cela implique qu'un nombre important de camions transigent par la portion urbaine de l'A20 lors de leurs déplacements. Cela a un impact sur la congestion et sur la sécurité des usagers.

Sources : Gouvernement de l'Ontario, 2023. Analyse RCGT.

Évaluation des impacts quantitatifs de la configuration actuelle



L'A20 est marquée par une discontinuité de l'aménagement autoroutier sur une dizaine de kilomètres

Évaluation des impacts de la configuration actuelle de l'A20

Entre le pont Galipeault et l'A30, l'A20 est marquée par une discontinuité de l'aménagement autoroutier sur une dizaine de kilomètres. Elle s'apparente à une route nationale sur l'île Perrot et présente les caractéristiques d'un boulevard urbain à Vaudreuil-Dorion. La diminution de la limite de vitesse, les intersections avec feux de circulation ou avec panneaux d'arrêt sur les rues perpendiculaires ainsi que la présence d'entrées charretières modifient la fonction autoroutière et amènent la circulation locale à côtoyer celle de transit.

La circulation de transit et de camionnage dans un milieu urbain occasionne certaines difficultés de cohabitation, notamment au niveau de la congestion routière, de la qualité de vie des résidents, de la sécurité et de la mobilité active.

Bien qu'un concept de parachèvement de l'A20 ait été développé il y a plus de 15 ans, les travaux envisagés n'ont jamais été enclenchés. Dès lors, la MRC de Vaudreuil-Soulanges doit toujours composer avec les impacts de la configuration actuelle.

À ce propos, les deux prochaines sections visent à documenter ces impacts pour la MRC.

Évaluation des impacts quantitatifs (section 4)

Les impacts quantitatifs évalués par RCGT découlent principalement de la congestion occasionnée par la configuration actuelle de l'A20. Les coûts suivants ont été pris en compte :

- Coût en temps perdu dans la congestion;
- Coût supplémentaire d'utilisation des véhicules;
- Coût supplémentaire des polluants atmosphériques émis.

Habituellement, ce type de calcul considère le coût des accidents, mais les données pertinentes aux analyses n'ont pas été transmises par la Sûreté du Québec (SQ) à la suite de la demande de RCGT.

Évaluation des impacts qualitatifs (section 5)

D'autres impacts sont à considérer, même si ceux-ci peuvent difficilement être chiffrés, notamment l'attractivité du territoire et la répercussion des importants travaux prévus dans les prochaines années.

Source : Table d'échange sur la mobilité : Corridor A-20 à Vaudreuil-Dorion – L'Île-Perrot.

Une méthodologie inspirée du guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier

Méthodologie pour l'évaluation des coûts de la congestion

Collecte de données

1

Collecte de données visant à documenter les flux de transport pour la section de l'A20 à l'étude et le portrait de celle-ci (limites de vitesse et kilométrage)

2

Demande d'accès à l'information auprès du MTMD visant à documenter les périodes de congestion pour la section de l'A20 à l'étude

Évaluation des coûts de la congestion

3

Établir les périodes de congestion pour la section de l'A20 à l'étude

4

Calcul du temps de déplacement supplémentaire occasionné par la congestion

5

Analyse du coût total de la congestion selon les bonnes pratiques du MTMD

Limites de l'analyse

Le MTMD ne publie aucune donnée de circulation pour la section de l'A20 entre l'A30 et l'avenue Saint-Henri à Vaudreuil-Dorion. Par ailleurs, les documents transmis par le MTMD dans le cadre de la demande d'accès à l'information ne permettent pas d'établir quelles sont les périodes de congestion pour ce tronçon, qui correspond principalement au boulevard Harwood.

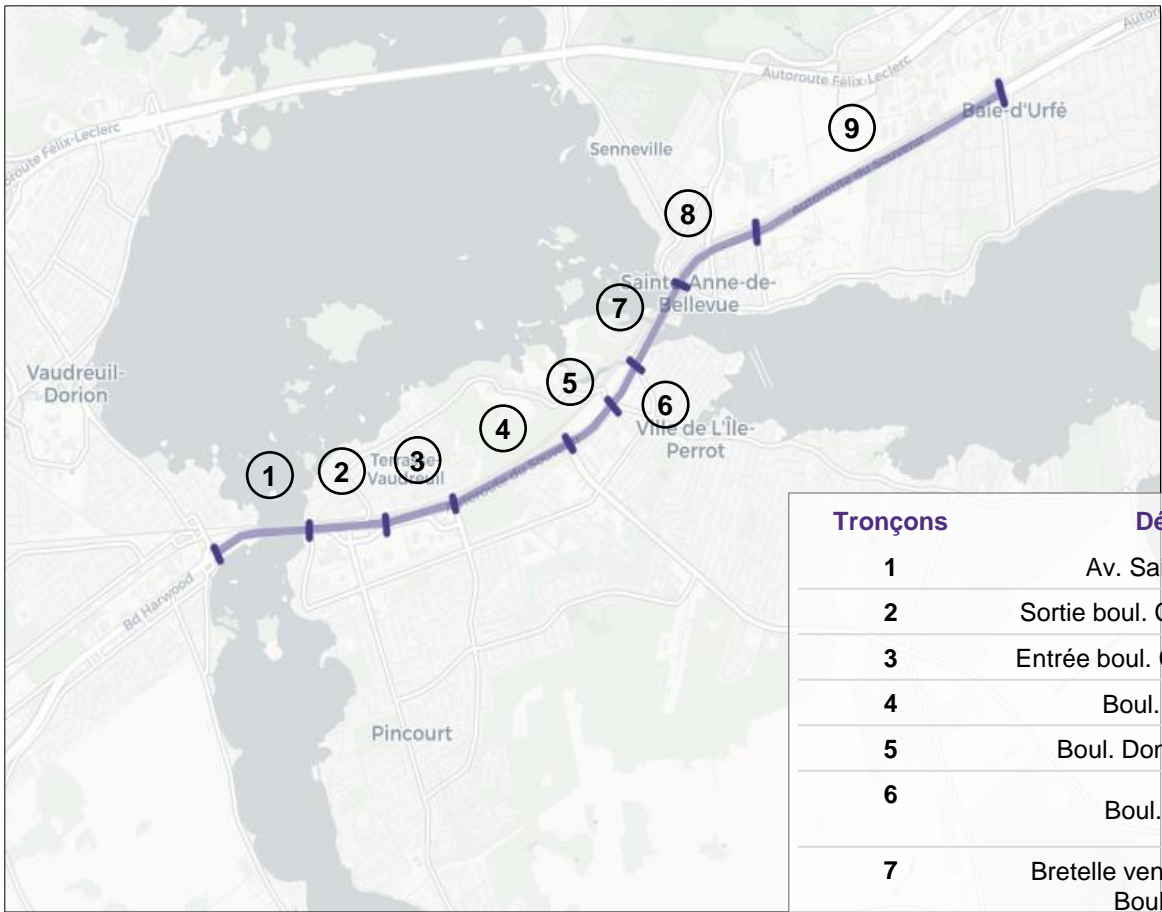
Celui-ci n'a donc pas été considéré pour le calcul des impacts quantitatifs découlant de la congestion.

La section étudiée pour l'analyse des impacts quantitatifs est composée de neuf tronçons totalisant près de 10 km

Débit de circulation

Carte des tronçons de l'A20

Vaudreuil-Soulanges, 2023



L'A20 entre le croisement de l'avenue Saint-Henri à Vaudreuil-Dorion et la rue Morgan à Baie-d'Urfé compte 9 tronçons. Pour ceux-ci, le ministère du Transport et de la Mobilité durable (MTMD) publie des données sur le débit journalier annuel moyen (DBJA) et la répartition horaire journalière.

Le MTMD ne publie aucune donnée pour la section de l'A20 à l'ouest de ces neuf tronçons. Celle-ci n'a donc pas été considérée pour le calcul des impacts quantitatifs.

Tronçons	Début	Fin	Longueur
1	Av. Saint-Henri	Sortie boul. Cardinal-Léger	1,517 km
2	Sortie boul. Cardinal-Léger	Entrée boul. Cardinal-Léger	0,746 km
3	Entrée boul. Cardinal-Léger	Boul. de l'Île	0,614 km
4	Boul. de l'Île	Boul. Don-Quichotte	1,233 km
5	Boul. Don-Quichotte	Boul. Perrot	0,537 km
6	Boul. Perrot	Bretelle venant du Grand Boulevard	0,427 km
7	Bretelle venant du Grand Boulevard	Sortie 39	1,158 km
8	Sortie 39	Entrée 39	0,900 km
9	Entrée 39	Rue Morgan	2,514 km

Sources : MTMD. Analyse RCGT.

Les impacts quantitatifs découlent de la congestion occasionnée par la configuration actuelle de l'A20

Analyse du coût de la congestion selon les bonnes pratiques du MTMD

Afin de mesurer les coûts actuels de la congestion, deux situations ont été analysées. Une situation de référence a d'abord considéré l'absence de congestion, alors qu'une deuxième situation a plutôt considéré la congestion routière. Les coûts associés à la congestion représentent la différence entre les deux scénarios.

Coût en temps perdu dans la congestion

	Débit horaire durant la période de congestion
x	Taux d'occupation des véhicules
x	Temps moyen perdu relativement à la congestion
x	Valeur horaire du temps
=	Coût du temps perdu dans la congestion

Coût supplémentaire d'utilisation des véhicules

	Débit horaire durant la période de congestion
x	Quantité supplémentaire de carburant consommé
x	Coût du carburant
=	Coût supplémentaire d'utilisation des véhicules

Coût supplémentaire des polluants atmosphériques émis (x7)*

	Débit horaire durant la période de congestion
x	Quantité supplémentaire de polluants émis
x	Coût social du polluant émis
=	Coût supplémentaire des polluants émis

Coût total de la congestion routière

* : Le coût supplémentaire a été évalué pour les gaz à effet de serre (GES), ainsi que pour six autres polluants atmosphériques.
Sources : Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier. Analyse RCGT.

Les tronçons 6 et 7 ont les DBJA les plus élevés dans la section étudiée

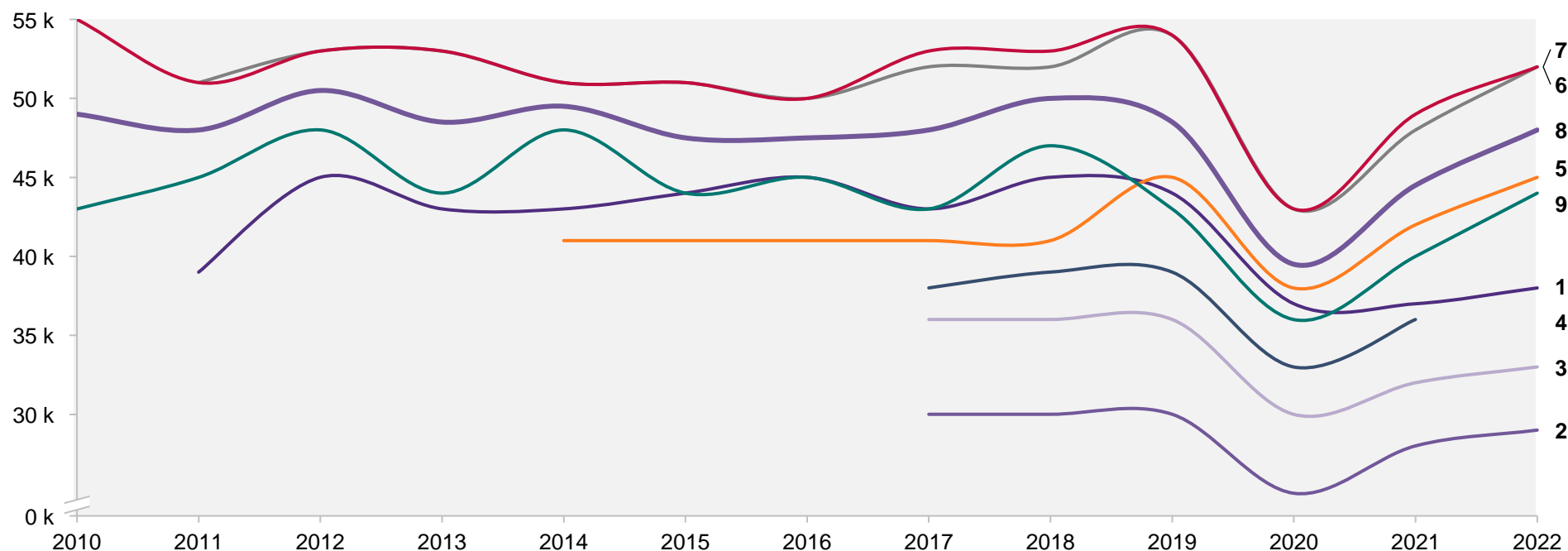
Évolution du DBJA

Les tronçons 5 à 9 enregistrent les DBJA les plus élevés parmi l'ensemble des tronçons étudiés. Dès lors, la circulation est plus importante sur le segment entre l'île Perrot et l'île de Montréal. Les DBJA sont moins élevés sur les premiers tronçons qui se situent entre Vaudreuil-Dorion et Terrasse-Vaudreuil.

Le DBJA sur les tronçons 6 et 7 était de 52 000 en 2022 tandis qu'il était de 29 000 sur le tronçon 2.

Évolution du débit journalier moyen annuel par tronçons

Vaudreuil-Soulanges, en milliers de passages, 2010-2022



Note : Le débit de circulation pour le tronçon 8 a été estimé selon la moyenne des tronçons 7 et 9.
Sources : Jeu de données sur les débits de circulation. Analyse RCGT.

La congestion horaire a été analysée selon la direction du trafic et en fonction des jours de la semaine

Selon la littérature économique, la congestion routière se manifeste lorsque la vitesse des voitures est de moins de 60 % de celle à écoulement libre

Jours ouvrables

 Période de congestion  Période sans congestion

Tronçons	Heures														
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Direction ouest															
Tronçons 1 à 4															
Tronçons 5 à 9															
Direction est															
Tronçons 4 et 5															

Samedi et dimanche

Tronçons	Heures														
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Direction ouest															
Tronçon 1															
Tronçons 2 et 3															

Sources : Document obtenu dans le cadre d'une demande d'accès à l'information auprès du MTMD. Jeu de données sur les débits de circulation. Analyse RCGT.

Plusieurs hypothèses ont servi d'intrants à la mesure du coût total de congestion

Principales hypothèses du guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier

Afin de maximiser la précision des calculs, l'ensemble des analyses a été mené de manière individuelle pour les types de véhicules suivants :

- Véhicules légers;
- Camions réguliers;
- Camions lourds.

Hypothèses relatives à la vitesse

Vitesse en période de congestion **15 km/h**
(selon une analyse du trafic réalisée via l'application Waze).

Vitesse sans congestion **70 km pour l'ensemble du tracé,**
à l'exception de la zone 9 où la limite de vitesse est de **100 km/h.**

Hypothèses relatives à la valeur horaire du temps (2015)

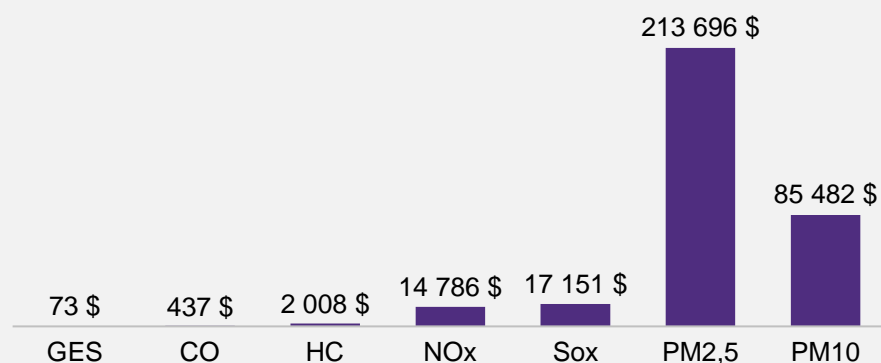
Déplacements – véhicules légers

Affaires	23,63 \$
Autres – conducteur	13,52 \$
Autres – passager	9,5 \$

Déplacements – camions

Camion régulier	48,58 \$
Camion lourd	31,26 \$
Moyenne	39,92 \$

Hypothèses relatives au coût des polluants atmosphériques (\$/tonne métrique, pour 2015)



D'autres hypothèses appuyant les calculs, notamment en lien avec l'indexation en dollars courants, le coût d'utilisation des véhicules, le taux moyen de polluants selon le type de véhicules et la vitesse, sont présentées en annexe.

Source : Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier.

Le coût total de la congestion découle majoritairement du temps perdu par les automobilistes

Coût total de la congestion en 2022



28,8 M\$

en temps perdu engendré
par la congestion



2,9 M\$

en coût supplémentaire
d'utilisation des véhicules



0,9 M\$

en coût supplémentaire des
polluants atmosphériques émis

32,5 M\$

en coût total de la
congestion routière



*Note : Le coût de congestion s'appuie sur un scénario où les véhicules se déplacent à une vitesse de 15 km/h en période de congestion par rapport à une vitesse normale de 70 km/h. Un scénario alternatif où la limite de vitesse augmente à 100 km/h a également été produit, et le montant total du coût de congestion atteint **34,9 M\$**, soit une hausse de 2,4 M\$.*

Source : Analyse RCGT.

Le coût total de la congestion est principalement attribuable aux véhicules qui circulent en direction ouest

Coûts détaillés de la congestion en 2022

Les véhicules qui circulent en direction ouest sur le segment de route étudié sont responsables de plus de 90 % du coût total. D'une part, la congestion en direction ouest est présente sur un plus grand nombre de segments aux heures de pointe lors des jours ouvrables que celle en direction est. Elle s'étend de la rue Morgan à Baie-d'Urfé jusqu'à la route 340 (av. Saint-Henri) à Vaudreuil-Dorion. D'autre part, on retrouve de la congestion en direction ouest le samedi et le dimanche. Celle-ci s'étend sur un plus petit nombre de segments, mais elle est présente sur une plus longue période.

Coûts estimés de la congestion selon le scénario et selon la direction

2022, en millions \$

	Coûts	
	Scénario de référence (70 km/h)	Scénario alternatif (100 km/h)
Jours ouvrables	28,9 M\$	30,9 M\$
Direction ouest	25,9 M\$	27,6 M\$
Direction est	3,0 M\$	3,3 M\$
Samedi et dimanche	3,7 M\$	4,0 M\$
Direction ouest	3,7 M\$	4,0 M\$
Direction est	-	-
Total	32,5 M\$	34,9 M\$
Direction ouest (%)	91 %	91 %
Direction est (%)	9 %	9 %

Sources : MTMD. Analyse RCGT.

En plus des coûts associés à la congestion, d'autres facteurs doivent également être considérés

Réaménagement du secteur Harwood – De Lotbinière

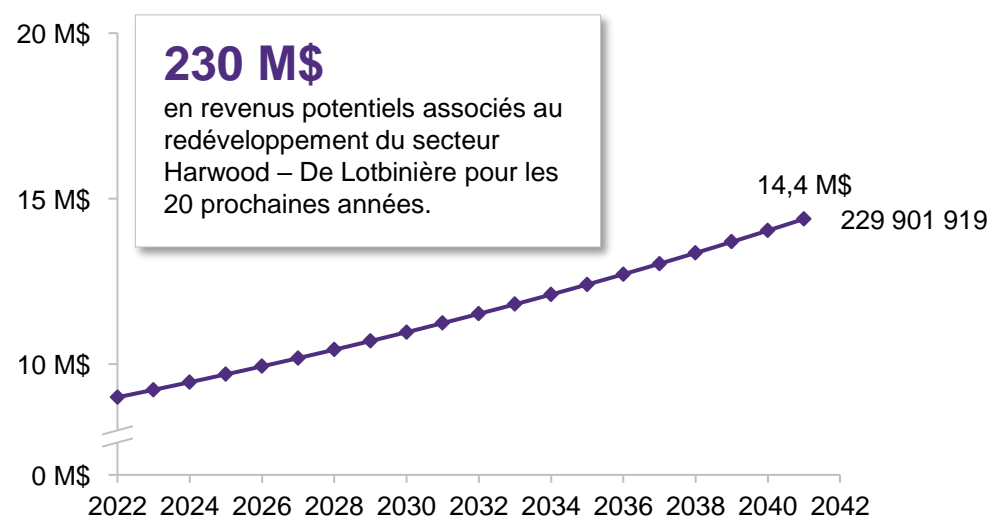
Le parachèvement de l'autoroute 20 pourrait apporter une opportunité de réaménagement du secteur Harwood – De Lotbinière, tel que souligné dans le PPU 2017 de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Plus spécifiquement, pour le boulevard Hardwood, l'objectif est de faire une voie de contournement pour détourner l'autoroute afin d'améliorer le milieu de vie.

À cet effet, la Ville de Vaudreuil-Dorion a estimé le potentiel fiscal à la suite de la requalification du secteur et de l'aménagement d'une voie de contournement. Elle évalue que la requalification du secteur pourrait permettre une augmentation du revenu de taxation de plus de 9 M\$, et ce, selon un portrait conservateur.

En indexant ce montant annuellement, le revenu de taxation supplémentaire pourrait atteindre plus de 14 M\$ d'ici 20 ans, pour un total de 229,9 M\$ sur la période complète.

Estimation des revenus potentiels associés au redéveloppement du secteur Harwood – De Lotbinière

Vaudreuil-Soulanges, 2022-2041, en millions \$



Parmi les autres impacts que pourrait avoir le réaménagement du secteur Harwood – De Lotbinière, notons l'amélioration du sentiment de sécurité des piétons et des citoyens résidents à proximité du segment, alors que celui-ci est le théâtre de multiples accidents tragiques depuis plus de 50 ans.

Ultimement, une voie de contournement faciliterait le développement économique du secteur, tout en améliorant la qualité de vie des citoyens qui y résident.

Sources : ISQ. Ville de Vaudreuil-Dorion.

La croissance démographique aura également une influence sur les coûts

Impact de la croissance démographique sur les coûts de congestion

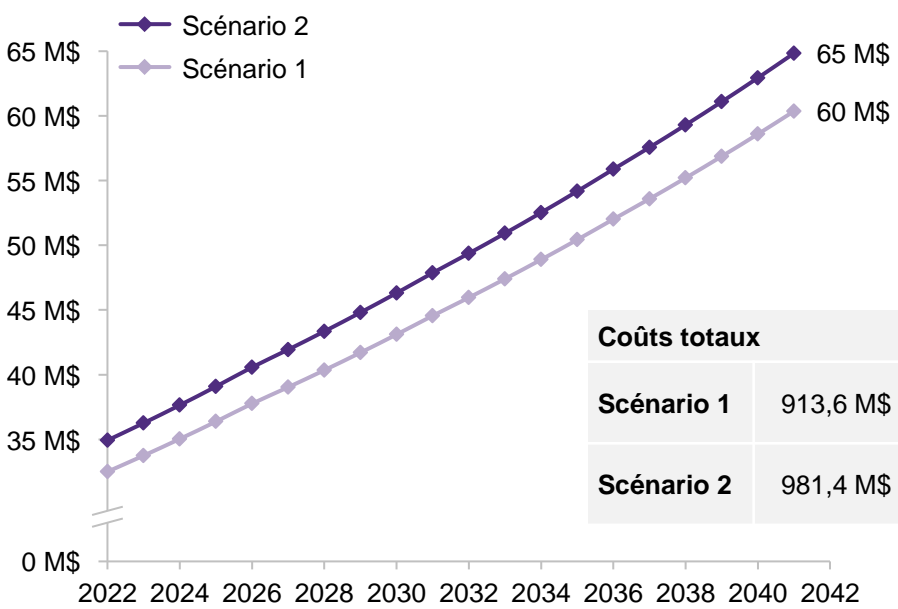
Une croissance de la population est prévue à la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Ce phénomène pourrait avoir un impact positif sur les déplacements et augmenter la congestion routière. Également, des zones de congestion supplémentaires pourraient se développer sur le territoire.

En estimant que la hausse des coûts de congestion serait équivalente à la croissance de la population combinée à une inflation de 2,5 %, le coût annuel pourrait atteindre 60 M\$, pour un total d'au moins 913 M\$ sur 20 ans pour le scénario 1. Ce montant pourrait atteindre près d'un milliard de dollars pour le scénario 2.

La croissance des coûts pourrait être supérieure à celle estimée, puisque les calculs présentés ne tiennent pas compte de tous les projets de développement potentiels et prévus. À titre d'exemple, le nouvel hôpital constitue un projet majeur qui pourrait avoir un impact important pour la région, et ainsi accentuer les problématiques de congestion actuelles.

Estimation des coûts de congestion annuels

Vaudreuil-Soulanges, 2022-2041, en millions \$



Coûts totaux	
Scénario 1	913,6 M\$
Scénario 2	981,4 M\$

Année	2021	2026	2031	2036	2041
Population	164 289	175 378	183 069	189 021	193 991
Inflation	2,5 %				

Source : Analyse RCGT.

Au total, les impacts combinés pourraient atteindre un total de plus de 1,1 G\$ pour les 20 prochaines années

Sommaire des impacts actuels et futurs

Sommairement, les impacts sur 20 ans se déclinent ainsi :

913 M\$

en coûts totaux engendrés par la congestion des différents tronçons à l'étude.

+

230 M\$

en revenus potentiels associés au redéveloppement du secteur Harwood – De Lotbinière pour les 20 prochaines années.

=

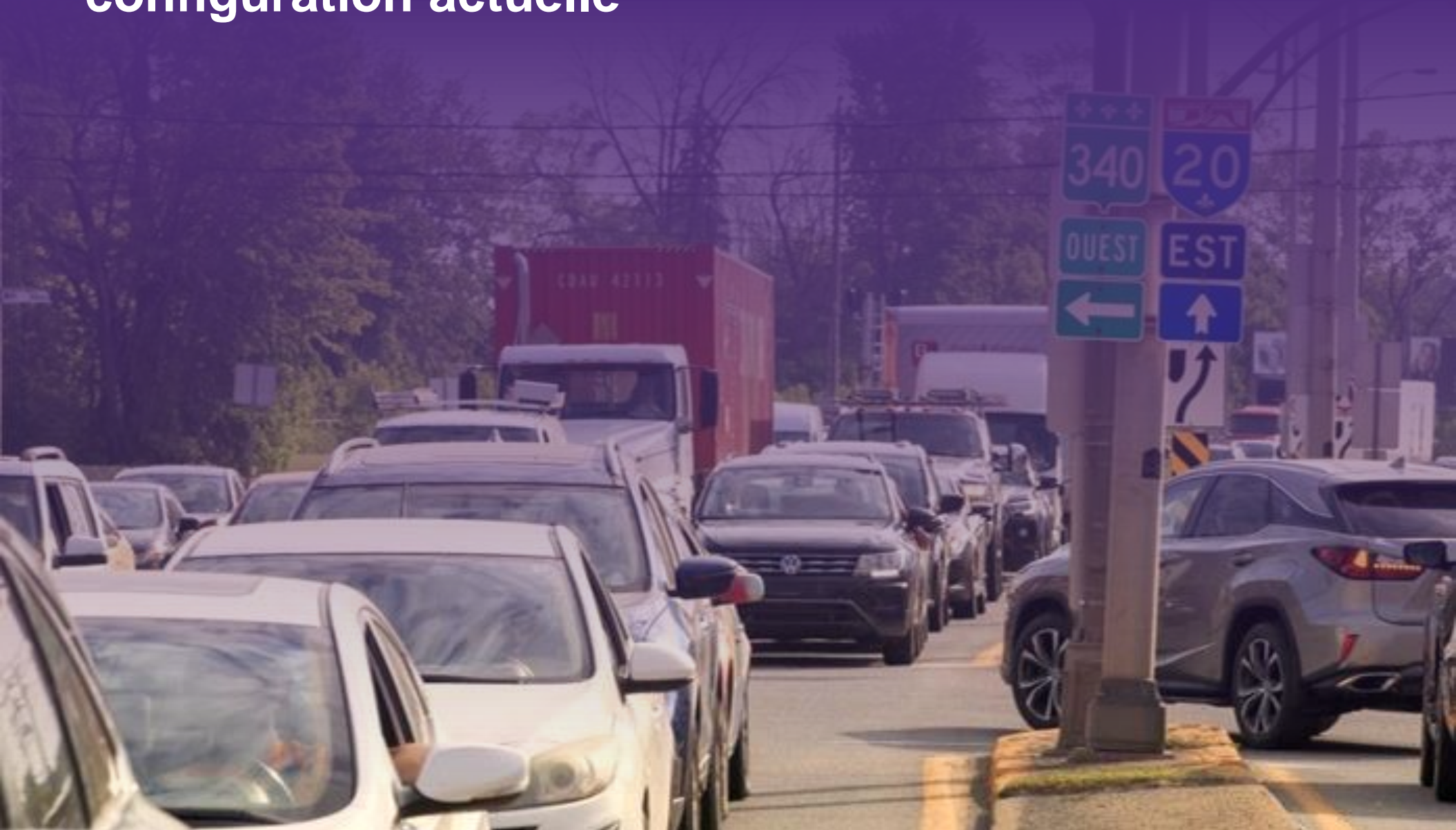
1 143 M\$

en avantages potentiels quantifiables associés au parachèvement de l'A20.

Le parachèvement de l'autoroute 20 pourrait apporter des avantages potentiels quantifiables considérables qui se chiffrent au-delà de 1,1 milliard de dollars. Notons également qu'un scénario alternatif a estimé ces avantages à 68 M\$ supplémentaires.

Source : Analyse RCGT.

Évaluation des impacts qualitatifs de la configuration actuelle



L'attractivité de la MRC pour les entreprises pourrait être affectée par la hausse de la congestion sur l'A20

Autres impacts à considérer

Attractivité du territoire

Comme présenté dans la section précédente, Vaudreuil-Soulanges se situe dans le corridor commercial Québec-Ontario, ce qui représente un avantage comparatif pour les entreprises. Le transport des marchandises, autant des intrants à la production que des extrants, y sont facilités par la proximité des axes routiers reliant autant le Québec, l'Ontario et les États-Unis. Cet avantage comparatif se voit dans le portrait des entreprises par la proportion des entreprises de la MRC dont les activités sont intensives en transport. Elles représentent 37 % des entreprises de Vaudreuil-Soulanges.

La hausse de la congestion sur les réseaux routiers de Vaudreuil-Soulanges pourrait réduire l'attractivité du territoire pour les entreprises. Cet effet pourrait être accentué par le fait que la région est prisée par les entreprises intensives en transport.

Par ailleurs, la fluidité des transports est cruciale pour la mise en œuvre de nouveaux projets, qu'il s'agisse de constructions d'infrastructures, d'expansion d'entreprises ou d'installation de zones résidentielles. Une population en croissance est généralement associée à une augmentation du nombre de véhicules sur les routes, au même titre que les nouveaux projets nécessitent souvent un accès facile pour le transport de matériaux, d'équipements et de travailleurs. La congestion pourrait ainsi être facteur qui ralentit le développement régional.

Ultimement, la congestion engendrée par la configuration actuelle pourrait avoir un impact sur l'implantation d'entreprises dans la région. Il est possible que certaines d'entre elles décident plutôt de s'implanter ou de déménager à l'intérieur de zones industrielles à proximité, notamment à Cornwall. Ce phénomène s'est déjà manifesté dans le passé selon la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Sécurité

La configuration actuellement de l'autoroute 20 peut s'avérer dangereuse pour les automobilistes et les citoyens. Le fait que des feux de circulation et des traverses de piétons se retrouvent sur un des tronçons les plus achalandés entre Montréal et Toronto a différents impacts. La fluidité des déplacements est grandement affectée, ce qui fait en sorte que la sécurité des personnes qui fréquentent cette artère est également compromise. En effet, plusieurs accidents ont été répertoriés sur ce tronçon au cours des dernières années.

En complément, la présence de congestion routière rend aussi plus difficiles les interventions d'urgence (ambulances, pompiers, policiers), ce qui apporte des risques supplémentaires pour la population de la région.

Les entraves sur le pont de l'Île-aux-Tourtes ont un impact sur la fréquentation de l'autoroute 20

Entraves sur le pont de l'Île-aux-Tourtes

La réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes amène plusieurs automobilistes à utiliser l'A20 au lieu de l'A40 pour leurs déplacements. L'augmentation des usagers sur l'A20 amène des périodes de congestion accrue. La présence de policiers est parfois nécessaire afin de faciliter la circulation routière aux intersections clés du boulevard Harwood.

La mise en service du nouveau pont de l'Île-aux-Tourtes est prévue pour la fin de 2026 et des travaux importants sont prévus pour les années à venir, ce qui aura un impact important sur les commerces et industries de la région. Il resterait donc un peu plus que trois années avant que l'A20 soit l'axe de transport privilégié lors des travaux sur le pont de l'Île-aux-Tourtes.

En plus de la croissance démographique, la hausse de l'utilisation de l'A20 aura des impacts sur la circulation à Vaudreuil-Soulanges et sur l'île Perrot.

À ce propos, les pages suivantes présentent les résultats d'un sondage réalisé par Léger visant à évaluer l'impact de la fermeture temporaire du pont de l'Île-aux-Tourtes sur les entreprises de la MRC.

Selon un sondage réalisé par la firme Léger, la fermeture temporaire du pont de l'Île-aux-Tourtes a eu un impact sur les entreprises de la MRC

La firme Léger a été mandatée par Développement Vaudreuil-Soulanges afin de réaliser un sondage auprès d'entreprises de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Le but du sondage téléphonique était de connaître l'impact de la fermeture totale ou partielle du pont de l'Île-aux-Tourtes sur les entreprises de la région.

Le sondage a été réalisé auprès de 30 dirigeants d'entreprises entre le 2 et le 7 juin 2021.

La majorité des entreprises participantes sont situées à Vaudreuil-Dorion (73 %), L'Île-Perrot (10 %), Les Coteaux (3 %), Pincourt (3 %), Rigaud (3 %), Saint-Clet (3 %) et Saint-Zotique (3 %).

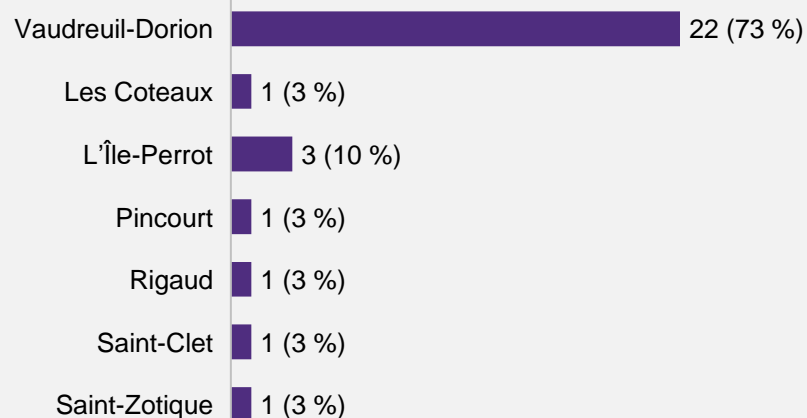
Près de la moitié des entreprises étaient de type commercial (47 %). 30 % étaient de type industriel et 23 % étaient des restaurants.

En moyenne, les entreprises participantes comptaient 32,2 employés.

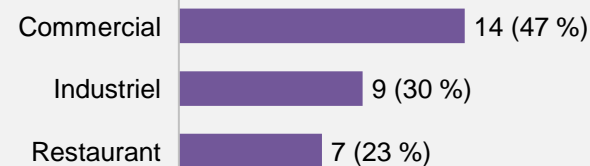
À noter que quelques entreprises participantes ont mentionné dans la section commentaire du sondage que le changement de l'A20 en réelle autoroute faciliterait la circulation lors de la fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes.

Profil des répondants

Municipalités



Type d'entreprise



Nombre d'emploi moyen par entreprise



Sources : Léger, Développement Vaudreuil-Soulanges, 2021. Analyse RCGT.

Presque toutes les entreprises participantes vivent des impacts négatifs lors de la fermeture du pont

Sommaire des résultats du sondage

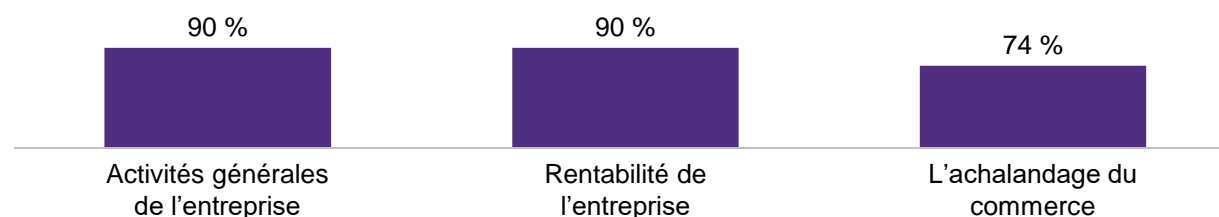
90 % des entreprises participantes soulignent que la fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes aura un impact sur les activités générales de l'entreprise ou sur la rentabilité de l'entreprise. L'achalandage du commerce sera affecté pour 74 % des participants.

La fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes causera pour plus de la moitié des entreprises participantes des contraintes majeures au niveau de la réception et de l'expédition de produits ou de matériaux.

La fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes affectera également les déplacements des employés des entreprises de la MRC. 26 % des entreprises prévoient que 75 % à 100 % de leurs employés seront affectés.

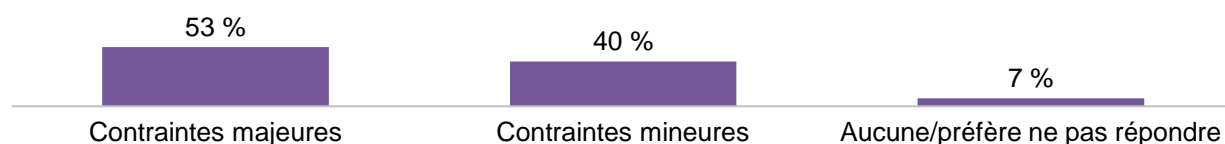
Proportion des entreprises selon le type d'impact occasionné qu'aurait la fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes

Sondage Léger, 2021, en % des répondants, n=30



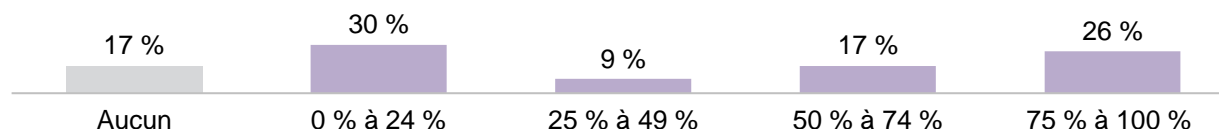
Répartition des entreprises selon le type de contraintes qu'aurait la fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes sur la réception et l'expédition de produits

Sondage Léger, 2021, en % des répondants, n=30



Répartition des entreprises selon la proportion de leurs employés qui sont touchés par la fermeture du pont de l'Île-aux-Tourtes pour se rendre sur leur lieu de travail

Sondage Léger, 2021, en % des répondants, n=30



Sources : Léger, Développement Vaudreuil-Soulanges, 2021. Analyse RCGT.

Conclusion



Les impacts de la configuration actuelle sont importants pour le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Conclusion

Le projet du parachèvement de l'A20 en est un du MTMD depuis plusieurs années. Une étude a été publiée en 2009 par le ministère mettant de l'avant le projet, ses avantages et les problématiques que cause la structure actuelle de l'A20.

Le trajet proposé dans la publication du ministère est semblable à celui proposé en 2023. Le segment de l'A20 sur l'île Perrot serait transformé en autoroute tandis que de nouvelles voies seraient construites au nord du boulevard Harwood afin de dévier la circulation hors du secteur commercial. Le trajet reprendrait son parcours actuel à partir de la route Harwood.



Principaux constats

- Le coût de la congestion est principalement attribuable aux véhicules qui circulent en direction ouest sur le segment de route étudié;
- Le coût actuel de la congestion représente un avantage économique potentiel pour le projet de parachèvement de l'A20;
- La croissance démographique et les entraves sur le pont de l'Île-aux-Tourtes pourraient avoir un impact positif sur les déplacements et augmenter la congestion routière au cours de prochaines années;
- La hausse de la congestion sur les réseaux routiers de Vaudreuil-Soulanges pourrait réduire l'attractivité du territoire pour les entreprises.

Source : Analyse RCGT.

La configuration actuelle apporte des coûts non négligeables pour la société

Impacts en bref de la configuration actuelle

1,1 G\$

en coût total estimé pour le parachèvement de l'autoroute 20.

Le projet de parachèvement était estimé à 550 M\$ en 2009. La construction et la mise en opération du projet prenaient un total de 60 mois selon le ministère. Avec une inflation annuelle moyenne de 5 % depuis 2009, le montant du projet serait maintenant de plus de 1 milliard de dollars.

En considérant le temps perdu, le coût supplémentaire des carburants et des polluants atmosphériques émis, le coût total de la congestion routière occasionnée par la configuration actuelle de l'A20 est évalué à :

32,5 M\$

en coût total pour l'année 2022;

913 M\$

en coûts totaux au cours des 20 prochaines années.

En plus d'améliorer le sentiment de sécurité des piétons et des citoyens résidents à proximité, la requalification du secteur Hardwood – De Lotbinière pourrait permettre une augmentation du revenu de taxation pour la Ville de Vaudreuil-Dorion de :

9 M\$

en revenus de taxation annuelle supplémentaires pour 2022;

230 M\$

en revenus de taxation supplémentaires totaux au cours des 20 prochaines années.

Source : Analyse RCGT.

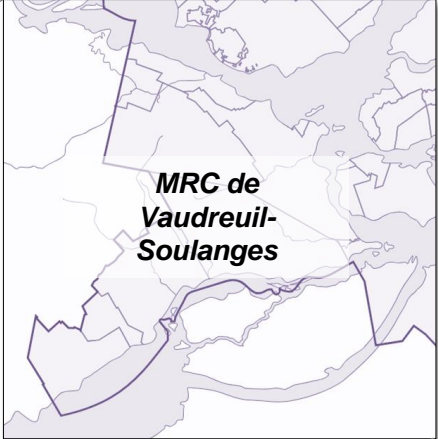
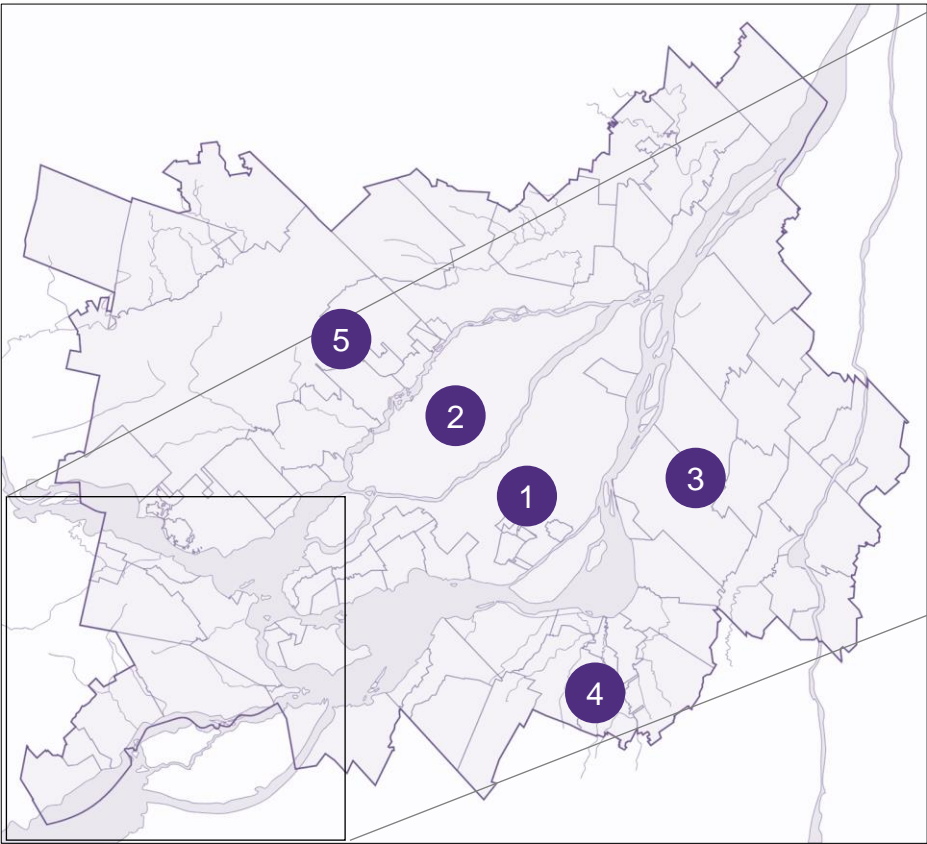
Annexes



Municipalités de la MRC incluses dans la RMR de Montréal

Annexe

Carte de la RMR de Montréal
2023



Villes de la MRC de V-S incluses dans la RMR	Secteur
Vaudreuil-Dorion	A
Vaudreuil-sur-le-Lac	A
Hudson	B
L'Île-Cadieux	B
Saint-Lazare	B
Les Cèdres	E
L'Île-Perrot	F
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	F
Pincourt	F
Pointe-des-Cascades	E
Terrasse-Vaudreuil	F
Les Coteaux	E
Saint-Zotique	E
Coteau-du-Lac	E

- 1

Agglo. de Montréal
- 2

Laval
- 3

Agglo. de Longueuil
- 4

Couronne sud
- 5

Couronne nord

Sources : Communauté métropolitaine de Montréal, 2023. Analyse RCGT.

Prévisions démographiques

Annexe

Secteur	2017	2022p	2027p	2032p	2037p	2041p
Centre urbain est	40 390	44 697	49 076	52 148	54 630	56 406
Vaudreuil-Dorion	39 027	43 315	47 687	50 757	53 235	55 007
Vaudreuil-sur-le-Lac	1 363	1 382	1 389	1 391	1 395	1 399
Centre urbain ouest	25 633	28 598	29 914	30 882	31 583	31 985
L'Île-Cadieux	128	130	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Hudson	5 152	5 614	5 621	5 516	5 335	5 156
Saint-Lazare	20 353	22 854	24 293	25 366	26 248	26 829
Île Perrot	38 841	40 634	41 591	42 095	42 449	42 712
L'Île-Perrot	11 142	11 548	12 019	12 203	12 295	12 325
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	10 866	11 718	11 952	12 170	12 378	12 545
Pincourt	14 836	15 366	15 622	15 732	15 803	15 883
Terrasse-Vaudreuil	1 997	2 002	1 998	1 990	1 973	1 959
Mont Rigaud	9 326	9 954	10 404	10 609	10 708	10 746
Le Très-Saint-Rédempteur	936	1 084	1 104	1 138	1 162	1 181
Rigaud	7 811	8 253	8 651	8 808	8 881	8 912
Pointe-Fortune	579	617	649	663	665	653
Pleine rurale	6 838	7 283	7 648	7 872	8 035	8 161
Saint-Télesphore	780	800	821	827	828	833
Saint-Polycarpe	2 254	2 557	2 825	3 027	3 204	3 338
Saint-Clet	1 776	1 890	1 940	1 972	1 995	2 014
Sainte-Marthe	1 074	1 075	1 064	1 041	1 008	984
Sainte-Justine-de-Newton	954	961	998	1 005	1 000	992
Soulanges	31 661	35 159	38 311	40 629	42 522	43 841
Rivière-Beaudette	2 207	2 588	2 907	3 158	3 370	3 526
Saint-Zotique	8 323	10 015	11 336	12 368	13 203	13 782
Les Coteaux	5 477	5 892	6 309	6 691	7 023	7 261
Coteau-du-Lac	7 144	7 636	7 914	8 070	8 177	8 228
Les Cèdres	6 912	7 211	7 742	8 044	8 283	8 451
Pointe-des-Cascades	1 598	1 817	2 103	2 298	2 466	2 593
MRC de Vaudreuil-Soulanges	152 689	166 325	177 080	184 370	190 077	193 991
RMR de Montréal	4 193 207	4 378 796	4 530 076	4 632 355	4 720 979	4 783 257
Ensemble du Quénec	8 302 063	8 695 659	8 999 092	9 205 281	9 373 226	9 489 377

Sources : ISQ, 2023. Analyse RCGT.

Note: «p» pour prévision.

Âge moyen

Annexe

Secteur	2022p	2027p	2032p	2037p	2041p
Centre urbain est	40,63	41,96	43,10	43,91	44,28
Vaudreuil-Dorion	40,51	41,87	43,03	43,86	44,23
Vaudreuil-sur-le-Lac	44,26	45,11	45,70	45,97	46,14
Centre urbain ouest	41,37	42,60	43,75	44,77	45,44
Hudson	49,36	50,85	52,28	53,40	53,96
Saint-Lazare	39,43	40,69	41,89	43,01	43,80
Île Perrot	41,91	43,21	44,38	45,34	45,89
L'Île-Perrot	43,55	44,97	46,06	46,79	47,09
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	40,94	42,34	43,57	44,58	45,23
Pincourt	41,20	42,39	43,62	44,72	45,39
Terrasse-Vaudreuil	43,48	44,31	45,12	46,02	46,61
Mont Rigaud	44,23	44,98	45,79	46,59	47,07
Le Très-Saint-Rédempteur	42,39	43,63	44,69	45,80	46,50
Rigaud	44,41	45,12	45,90	46,63	47,04
Pointe-Fortune	44,97	45,48	46,20	47,37	48,50
Pleine rurale	41,63	42,24	42,94	43,62	44,06
Saint-Télesphore	42,72	43,45	44,11	44,61	44,92
Saint-Polycarpe	39,79	40,27	40,88	41,46	41,75
Saint-Clet	40,36	41,06	41,90	42,72	43,33
Sainte-Marthe	44,85	45,83	47,02	48,22	49,04
Sainte-Justine-de-Newton	44,48	45,28	46,00	46,89	47,63
Soulanges	40,75	41,77	42,72	43,53	44,04
Rivière-Beaudette	39,94	39,67	40,03	40,70	41,31
Saint-Zotique	41,35	42,41	43,33	43,99	44,29
Les Coteaux	39,40	40,65	41,75	42,65	43,32
Coteau-du-Lac	42,33	43,72	44,85	45,69	46,19
Les Cèdres	40,32	41,48	42,61	43,71	44,46
Pointe-des-Cascades	38,02	38,25	38,89	39,76	40,33
MRC de Vaudreuil-Soulanges	41,33	42,49	43,54	44,40	44,89
RMR de Montréal	41,45	42,17	42,96	43,63	44,04
Ensemble du Québec	42,98	43,75	44,54	45,17	45,51

Sources : ISQ, 2023. Analyse RCGT.

Note: «p» pour prévision.

Profil des ménages

Annexe

Secteur	1 personne	2 personnes	3 personnes	4 personnes	5 personnes ou plus	Ménages privés - total	Taille moyenne des ménages privés
Centre urbain est	27,4%	31,7%	15,1%	16,4%	9,4%	17 200	2,5
Vaudreuil-Dorion	27,8%	31,5%	15,0%	16,3%	9,3%	16 715	2,5
Vaudreuil-sur-le-Lac	13,4%	39,2%	15,5%	21,6%	11,3%	485	2,8
Centre urbain ouest	16,8%	35,9%	17,2%	19,9%	10,1%	10 140	2,8
L'Île-Cadieux	18,2%	54,5%	9,1%	9,1%	0,0%	55	2,2
Hudson	26,6%	42,0%	13,5%	12,2%	5,8%	2 335	2,3
Saint-Lazare	13,8%	34,0%	18,3%	22,3%	11,5%	7 750	2,9
Île Perrot	24,9%	33,7%	16,3%	17,1%	8,0%	15 515	2,5
L'Île-Perrot	34,0%	33,6%	14,8%	11,8%	5,8%	4 995	2,2
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	15,0%	35,0%	18,4%	21,5%	10,0%	4 070	2,8
Pincourt	23,3%	32,4%	16,5%	19,2%	8,6%	5 640	2,6
Terrasse-Vaudreuil	29,6%	37,7%	13,0%	13,0%	6,8%	810	2,3
Mont Rigaud	28,7%	39,1%	13,0%	12,0%	7,2%	3 950	2,3
Pointe-Fortune	32,7%	34,6%	13,5%	9,6%	7,7%	260	2,3
Rigaud	29,6%	39,0%	12,8%	11,9%	6,8%	3 310	2,3
Le Très-Saint-Rédempteur	18,4%	43,4%	14,5%	14,5%	10,5%	380	2,6
Pleine rurale	28,5%	37,5%	14,9%	12,2%	6,9%	2 880	2,4
Saint-Clet	27,0%	36,2%	16,3%	12,8%	7,1%	705	2,4
Sainte-Justine-de-Newton	31,7%	36,6%	12,2%	11,0%	7,3%	410	2,3
Sainte-Marthe	23,3%	43,0%	16,3%	11,6%	5,8%	430	2,4
Saint-Polycarpe	28,7%	37,1%	15,8%	11,9%	6,9%	1 010	2,4
Saint-Télesphore	33,8%	35,4%	10,8%	13,8%	7,7%	325	2,3
Soulanges	25,5%	36,7%	15,5%	15,2%	7,0%	13 820	2,5
Coteau-du-Lac	25,6%	36,5%	14,8%	15,4%	7,7%	2 930	2,5
Les Cèdres	20,5%	36,5%	17,5%	17,6%	8,0%	2 750	2,6
Les Coteaux	29,5%	35,9%	15,1%	13,1%	6,0%	2 410	2,3
Pointe-des-Cascades	28,9%	33,6%	16,1%	15,4%	5,4%	745	2,4
Rivière-Beaudette	23,6%	39,2%	14,1%	16,6%	7,5%	995	2,5
Saint-Zotique	26,4%	37,5%	15,2%	14,4%	6,5%	3 990	2,4
MRC de Vaudreuil-Soulanges	24,8%	34,7%	15,7%	16,4%	8,4%	63 500	2,5
RMR de Montréal	34,4%	31,9%	14,1%	12,8%	6,9%	1 835 695	2,3
Ensemble du Québec	35,1%	34,6%	12,8%	11,4%	6,1%	3 749 035	2,2

Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Taux d'emploi et taux de chômage

Annexe

	Taux d'emploi (%)	Taux de chômage (%)
Centre urbain est	64,4	7,3
Vaudreuil-Dorion	64,7	7,2
Vaudreuil-sur-le-Lac	55,9	9,9
Centre urbain ouest	53,7	7,8
L'Île-Cadieux	50,0	12,5
Hudson	53,8	7,7
Saint-Lazare	67,9	6,1
Île Perrot	64,9	6,1
L'Île-Perrot	63,6	7,2
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	66,3	5,0
Pincourt	63,2	8,1
Terrasse-Vaudreuil	64,4	6,8
Mont Rigaud	59,7	7,5
Pointe-Fortune	58,5	6,8
Rigaud	59,8	7,5
Le Très-Saint-Rédempteur	66,9	4,4
Pleine rurale	66,0	3,9
Saint-Clet	67,9	4,0
Sainte-Justine-de-Newton	62,8	3,7
Sainte-Marthe	67,9	4,6
Saint-Polycarpe	66,3	3,5
Saint-Télesphore	59,1	5,8
Soulanges	68,0	4,7
Coteau-du-Lac	65,9	5,0
Les Cèdres	70,1	4,4
Les Coteaux	68,4	4,0
Pointe-des-Cascades	70,8	5,9
Rivière-Beaudette	64,2	4,1
Saint-Zotique	65,0	5,0
MRC de Vaudreuil-Soulanges	64,8	6,3
RMR de Montréal	60,7	8,4
Ensemble du Québec	59,3	7,6

Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Secteurs d'emploi (1/2)

Annexe

Secteur	Fabrication		Commerce de gros		Commerce de détail		Transport et entreposage	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Centre urbain est	2 675	11,1%	1 795	7,4%	3 165	13,1%	2 350	9,7%
Vaudreuil-Dorion	2 600	11,1%	1 730	7,4%	3 105	13,3%	2 290	9,8%
Vaudreuil-sur-le-Lac	75	10,6%	65	9,2%	60	8,5%	60	8,5%
Centre urbain ouest	1 595	10,2%	1 270	8,1%	1 740	11,1%	995	6,3%
L'Île-Cadieux	-	0,0%	-	0,0%	10	11,8%	-	0,0%
Hudson	215	7,9%	195	7,1%	255	9,3%	135	4,9%
Saint-Lazare	1 380	10,7%	1 075	8,3%	1 475	11,5%	860	6,7%
Île Perrot	2 335	10,5%	1 560	7,0%	2 470	11,1%	1 800	8,1%
L'Île-Perrot	670	10,4%	435	6,8%	780	12,1%	495	7,7%
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	735	11,3%	420	6,5%	725	11,2%	465	7,2%
Pincourt	825	10,1%	630	7,7%	835	10,2%	770	9,4%
Terrasse-Vaudreuil	105	9,6%	75	6,8%	130	11,9%	70	6,4%
Mont Rigaud	565	11,3%	300	6,0%	495	9,9%	380	7,6%
Pointe-Fortune	45	15,3%	-	0,0%	25	8,5%	30	10,2%
Rigaud	445	10,8%	245	6,0%	430	10,4%	305	7,4%
Le Très-Saint-Rédempteur	75	13,2%	55	9,6%	40	7,0%	45	7,9%
Pleine rurale	350	9,2%	200	5,2%	320	8,4%	315	8,3%
Saint-Clet	110	11,1%	65	6,6%	95	9,6%	80	8,1%
Sainte-Justine-de-Newton	50	9,3%	35	6,5%	25	4,7%	65	12,1%
Sainte-Marthe	70	10,7%	40	6,1%	55	8,4%	20	3,1%
Saint-Polycarpe	90	7,0%	50	3,9%	125	9,7%	110	8,6%
Saint-Télesphore	30	8,7%	10	2,9%	20	5,8%	40	11,6%
Soulanges	2 220	11,6%	1 040	5,4%	2 415	12,6%	1 405	7,3%
Coteau-du-Lac	525	12,9%	200	4,9%	515	12,7%	285	7,0%
Les Cèdres	395	9,3%	280	6,6%	500	11,8%	335	7,9%
Les Coteaux	435	13,5%	160	5,0%	450	14,0%	240	7,5%
Pointe-des-Cascades	85	8,3%	50	4,9%	120	11,8%	65	6,4%
Rivière-Beaudette	125	9,3%	60	4,5%	135	10,1%	125	9,3%
Saint-Zotique	655	12,4%	290	5,5%	695	13,2%	355	6,7%
MRC de Vaudreuil-Soulangue	9 760	10,9%	6 190	6,9%	10 615	11,8%	7 250	8,1%
RMR de Montréal	208 165	9,0%	93 140	4,0%	267 625	11,6%	123 845	5,4%
Ensemble du Québec	449 115	10,1%	147 340	3,3%	514 090	11,6%	209 445	4,7%

Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Secteurs d'emploi (2/2)

Annexe

Secteur	Services professionnels et techniques		Soins de santé et assistance sociale		Autres	
	#	%	#	%	#	%
Centre urbain est	2 060	8,5%	2 595	10,8%	9 455	39,2%
Vaudreuil-Dorion	1 975	8,4%	2 530	10,8%	9 170	39,2%
Vaudreuil-sur-le-Lac	85	12,0%	65	9,2%	285	40,1%
Centre urbain ouest	1 865	11,9%	1 555	9,9%	6 635	42,3%
L'Île-Cadieux	20	23,5%	10	11,8%	20	23,5%
Hudson	405	14,8%	285	10,4%	1 240	45,4%
Saint-Lazare	1 440	11,2%	1 260	9,8%	5 375	41,7%
Île Perrot	2 080	9,4%	2 415	10,9%	9 480	42,7%
L'Île-Perrot	570	8,9%	720	11,2%	2 735	42,6%
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	680	10,5%	730	11,2%	2 730	42,0%
Pincourt	730	8,9%	870	10,7%	3 495	42,8%
Terrasse-Vaudreuil	100	9,1%	95	8,7%	520	47,5%
Mont Rigaud	410	8,2%	430	8,6%	2 400	48,2%
Pointe-Fortune	25	8,5%	35	11,9%	130	44,1%
Rigaud	355	8,6%	340	8,3%	2 000	48,6%
Le Très-Saint-Rédempteur	30	5,3%	55	9,6%	270	47,4%
Pleine rurale	190	5,0%	425	11,2%	1 980	52,0%
Saint-Clet	35	3,5%	130	13,1%	475	48,0%
Sainte-Justine-de-Newton	30	5,6%	35	6,5%	280	52,3%
Sainte-Marthe	45	6,9%	55	8,4%	350	53,4%
Saint-Polycarpe	65	5,1%	185	14,4%	660	51,4%
Saint-Télesphore	15	4,3%	20	5,8%	215	62,3%
Soulanges	930	4,9%	2 530	13,2%	8 565	44,7%
Coteau-du-Lac	210	5,2%	530	13,1%	1 775	43,7%
Les Cèdres	245	5,8%	445	10,5%	2 035	48,1%
Les Coteaux	155	4,8%	450	14,0%	1 335	41,5%
Pointe-des-Cascades	80	7,8%	150	14,7%	460	45,1%
Rivière-Beaudette	40	3,0%	185	13,8%	650	48,5%
Saint-Zotique	200	3,8%	770	14,6%	2 310	43,8%
MRC de Vaudreuil-Soulange	7 540	8,4%	9 945	11,1%	38 620	43,0%
RMR de Montréal	227 940	9,9%	306 960	13,3%	1 082 760	46,9%
Ensemble du Québec	345 345	7,8%	617 200	13,9%	2 152 925	48,5%

Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Revenu total médian et moyen

Annexe

Secteur	Revenu total médian (\$)	Revenu total moyen (\$)
Centre urbain est	44 633	52 371
Vaudreuil-Dorion	44 400	51 800
Vaudreuil-sur-le-Lac	51 600	69 400
Centre urbain ouest	49 013	66 398
L'Île-Cadieux	n.d.	n.d.
Hudson	46 800	76 200
Saint-Lazare	49 600	63 800
Île Perrot	45 515	54 286
L'Île-Perrot	42 400	48 720
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	50 000	62 400
Pincourt	44 800	52 950
Terrasse-Vaudreuil	43 200	50 000
Mont Rigaud	41 838	50 871
Pointe-Fortune	40 800	40 600
Rigaud	42 000	52 200
Le Très-Saint-Rédempteur	41 200	46 700
Pleine rurale	40 326	44 754
Saint-Clet	42 000	45 600
Sainte-Justine-de-Newton	34 400	38 200
Sainte-Marthe	42 000	54 800
Saint-Polycarpe	42 400	44 520
Saint-Télesphore	35 200	37 600
Soulanges	45 954	52 668
Coteau-du-Lac	46 400	57 050
Les Cèdres	46 000	52 350
Les Coteaux	45 200	49 360
Pointe-des-Cascades	50 000	52 500
Rivière-Beaudette	43 200	50 880
Saint-Zotique	46 000	52 000
MRC de Vaudreuil-Soulanges	45 200	54 950
RMR de Montréal	40 800	53 600
Ensemble du Québec	40 800	51 160

Source : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Lieu de travail de la population active

Annexe

Secteur	Municipalité de résidence	Ailleurs dans la MRC	À l'extérieur de la MRC	À l'extérieur du Québec	Modes de transport : automobile, camion ou fourgonnette
Centre urbain est	32,3%	10,7%	55,6%	1,4%	82,4%
Vaudreuil-Dorion	33,0%	10,1%	55,5%	1,3%	75,6%
Vaudreuil-sur-le-Lac	8,3%	31,0%	57,1%	2,4%	93,3%
Centre urbain ouest	18,8%	30,3%	48,9%	2,1%	92,3%
L'Île-Cadieux	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	92,2%
Hudson	28,0%	23,6%	44,3%	4,5%	95,7%
Saint-Lazare	17,3%	31,6%	49,6%	1,6%	93,3%
Mont Rigaud	26,0%	31,5%	38,4%	4,1%	100,0%
Pointe-Fortune	14,3%	45,7%	34,3%	5,7%	88,1%
Rigaud	29,3%	28,7%	37,7%	4,5%	94,2%
Le Très-Saint-Rédempteur	6,3%	46,0%	46,0%	0,0%	93,7%
Pleine rurale	15,3%	49,6%	32,9%	1,7%	93,0%
Saint-Clet	13,8%	47,8%	37,0%	0,0%	93,8%
Sainte-Justine-de-Newton	12,7%	60,3%	25,4%	3,2%	93,5%
Sainte-Marthe	11,8%	53,9%	32,9%	0,0%	94,3%
Saint-Polycarpe	17,5%	46,4%	34,3%	1,2%	94,0%
Saint-Télesphore	22,0%	43,9%	24,4%	9,8%	97,6%
Soulanges	12,4%	37,5%	49,0%	1,1%	94,8%
Coteau-du-Lac	17,4%	31,9%	50,0%	0,5%	94,3%
Les Cèdres	12,7%	41,9%	44,8%	0,5%	88,2%
Les Coteaux	11,4%	37,6%	50,4%	0,6%	96,1%
Pointe-des-Cascades	3,9%	37,2%	58,9%	0,0%	96,2%
Rivière-Beaudette	10,1%	38,2%	47,2%	4,5%	93,9%
Saint-Zotique	11,1%	38,1%	49,2%	1,6%	96,9%
Île Perrot	13,5%	23,2%	62,7%	0,7%	92,9%
L'Île-Perrot	15,6%	21,1%	62,5%	0,6%	97,8%
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	10,6%	26,9%	62,1%	0,4%	97,4%
Pincourt	14,6%	20,6%	63,8%	1,0%	91,3%
Terrasse-Vaudreuil	9,2%	33,6%	58,0%	0,0%	89,6%
MRC de Vaudreuil-Soulanges	19,8%	26,1%	52,7%	1,4%	92,8%
RMR de Montréal	50,0%	13,8%	35,8%	0,3%	91,8%
Ensemble du Québec	53,6%	15,2%	29,9%	1,3%	89,7%

Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Heure de départ pour le travail de la population active

Annexe

Secteur	Total	Entre 5 h et 5 h 59	Entre 6 h et 6 h 59	Entre 7 h et 7 h 59	Entre 8 h et 8 h 59	Le reste de la journée
Centre urbain est	17 110	8,1%	19,0%	25,8%	19,9%	27,3%
Vaudreuil-Dorion	16645	8,1%	19,1%	25,6%	19,9%	27,3%
Vaudreuil-sur-le-Lac	465	6,5%	14,0%	34,4%	18,3%	26,9%
Centre urbain ouest	9 950	6,7%	18,0%	29,8%	20,2%	25,0%
L'Île-Cadieux	25	0,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%
Hudson	1555	3,9%	13,8%	28,3%	20,9%	32,8%
Saint-Lazare	8370	7,3%	18,9%	30,1%	20,1%	23,7%
Mont Rigaud	3 675	10,7%	21,8%	26,4%	17,7%	23,7%
Pointe-Fortune	215	11,6%	20,9%	37,2%	16,3%	18,6%
Rigaud	3075	11,1%	21,5%	25,5%	17,9%	24,1%
Le Très-Saint-Rédempteur	385	7,8%	24,7%	27,3%	16,9%	23,4%
Pleine rurale	3 050	12,6%	25,6%	27,5%	13,8%	20,7%
Saint-Clet	840	13,7%	24,4%	25,0%	14,3%	22,6%
Sainte-Justine-de-Newton	415	20,5%	28,9%	25,3%	10,8%	15,7%
Sainte-Marthe	480	9,4%	26,0%	31,3%	15,6%	18,8%
Saint-Polycarpe	1060	11,8%	23,6%	27,4%	14,2%	22,6%
Saint-Télesphore	255	5,9%	31,4%	33,3%	11,8%	17,6%
Soulanges	15 825	10,6%	21,1%	29,0%	17,1%	22,2%
Coteau-du-Lac	3300	10,3%	22,4%	28,0%	19,8%	19,4%
Les Cèdres	3380	9,6%	20,1%	30,3%	17,6%	22,2%
Les Coteaux	2785	8,8%	17,6%	31,1%	16,3%	26,2%
Pointe-des-Cascades	770	12,3%	27,9%	25,3%	16,2%	17,5%
Rivière-Beaudette	1140	11,8%	28,9%	24,1%	16,2%	19,3%
Saint-Zotique	4450	12,0%	19,8%	29,2%	15,6%	23,5%
Île Perrot	15 540	8,8%	20,2%	26,6%	19,4%	24,9%
L'Île-Perrot	4695	9,1%	21,1%	27,2%	18,2%	24,6%
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	4485	7,4%	20,7%	28,7%	20,3%	23,0%
Pincourt	5630	9,4%	19,3%	25,8%	19,3%	26,1%
Terrasse-Vaudreuil	730	11,0%	19,2%	17,1%	23,3%	28,8%
MRC de Vaudreuil-Soulanges	65 135	9,0%	20,1%	27,5%	18,7%	24,6%
RMR de Montréal	1 566 265	8,1%	16,6%	25,9%	20,1%	29,4%
Ensemble du Québec	3 194 325	7,6%	17,8%	29,3%	19,6%	25,7%

Sources : Statistique Canada (recensement 2021), 2023. Analyse RCGT.

Coûts d'utilisation des véhicules selon la vitesse (2015)

Annexe

Vitesse	Polluants		
	Véhicules légers	Camions réguliers	Camions lourds
5	0,423	1,369	1,542
10	0,285	0,789	0,995
15	0,237	0,624	0,818
20	0,214	0,55	0,755
25	0,2	0,504	0,723
30	0,19	0,476	0,69
35	0,183	0,452	0,665
40	0,177	0,433	0,648
45	0,174	0,424	0,644
50	0,171	0,412	0,628
55	0,17	0,392	0,591
60	0,169	0,381	0,578
65	0,168	0,372	0,573
70	0,167	0,635	0,57
75	0,167	0,358	0,564
80	0,166	0,351	0,556
85	0,165	0,345	0,548
90	0,164	0,338	0,542
95	0,164	0,331	0,542
100	0,164	0,33	0,551
105	0,165	0,332	0,563

Source : Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier.

Taux moyen de polluants selon la vitesse – Véhicules légers

Annexe

Vitesse	Polluants						
	GES	CO	HC	NOx	SOx	PM _{2,5}	PM ₁₀
5	1 085	4,872	0,440	0,301	0,01007	0,01007	0,01941
10	614	2,879	0,234	0,210	0,00570	0,01019	0,01130
15	449	2,180	0,161	0,174	0,00416	0,00742	0,00824
20	371	1,857	0,126	0,153	0,00344	0,00580	0,00644
25	321	1,659	0,104	0,136	0,00298	0,00461	0,00512
30	287	1,560	0,090	0,123	0,00266	0,00396	0,00440
35	263	1,478	0,080	0,117	0,00243	0,00360	0,00400
40	245	1,141	0,073	0,115	0,00227	0,00346	0,00386
45	233	1,363	0,068	0,115	0,00216	0,00340	0,00379
50	224	1,323	0,063	0,115	0,00208	0,00335	0,00374
55	220	1,293	0,060	0,119	0,00204	0,00334	0,00372
60	216	1,269	0,058	0,121	0,00200	0,00333	0,00371
65	213	1,248	0,056	0,124	0,00198	0,00332	0,00371
70	211	1,231	0,054	0,126	0,00196	0,00331	0,00370
75	208	1,217	0,053	0,127	0,00193	0,00329	0,00367
80	205	1,208	0,051	0,127	0,00190	0,00323	0,00361
85	202	1,201	0,050	0,128	0,00180	0,00318	0,00355
90	200	1,197	0,049	0,128	0,00185	0,00314	0,00351
95	199	1,201	0,048	0,129	0,00184	0,00313	0,00350
100	200	1,240	0,048	0,134	0,00185	0,00321	0,00359
105	203	1,303	0,049	0,140	0,00188	0,00334	0,00373

Source : Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier.

Taux moyen de polluants selon la vitesse – Camions réguliers

Annexe

Vitesse	Polluants						
	GES	CO	HC	NOx	SOx	PM _{2,5}	PM ₁₀
5	4 064	5,113	1,704	11,605	0,01409	0,64816	0,70459
10	2 034	2,758	0,908	5,608	0,00707	0,32060	0,34851
15	1 456	1,958	0,613	3,965	0,00506	0,21944	0,23855
20	1 196	1,617	0,476	3,211	0,00416	0,17208	0,18706
25	1 036	1,423	0,931	2,738	0,00361	0,14241	0,15481
30	936	1,317	0,341	2,431	0,00327	0,12546	0,13639
35	853	1,222	0,299	2,185	0,00298	0,11203	0,12179
40	785	1,136	0,264	1,987	0,00274	0,10138	0,11020
45	754	1,092	0,244	1,897	0,00264	0,09511	0,10339
50	712	1,034	0,225	1,789	0,00249	0,08866	0,09638
55	644	0,947	0,210	1,638	0,00226	0,08140	0,08849
60	603	0,895	0,197	1,541	0,00212	0,07670	0,08338
65	573	0,857	0,185	1,466	0,00201	0,07304	0,07940
70	548	0,826	0,175	1,405	0,00193	0,07008	0,07619
75	523	0,794	0,166	1,346	0,00184	0,06733	0,07320
80	498	0,762	0,157	1,288	0,00176	0,06476	0,07041
85	477	0,735	0,150	1,240	0,00169	0,06262	0,06808
90	455	0,705	0,143	1,189	0,00161	0,06029	0,06555
95	430	0,668	0,136	1,128	0,00152	0,05734	0,06234
100	426	0,645	0,130	1,113	0,00151	0,05475	0,05952
105	433	0,631	0,125	1,120	0,00153	0,05237	0,05694

Source : Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier.

Taux moyen de polluants selon la vitesse – Camions lourds

Annexe

Vitesse	Polluants						
	GES	CO	HC	NOx	SOx	PM _{2,5}	PM ₁₀
5	4 407	4,109	1,451	14,745	0,01448	0,80042	0,87003
10	2 514	2,364	0,811	8,015	0,00826	0,42028	0,45682
15	1 901	1,679	0,555	5,857	0,00625	0,29761	0,32349
20	1 682	1,360	0,431	4,956	0,00553	0,24867	0,27029
25	1 573	1,162	0,349	4,435	0,00517	0,22220	0,24152
30	1 456	1,048	0,302	4,054	0,00479	0,20457	0,22236
35	1 372	0,961	0,267	3,756	0,00451	0,19006	0,20659
40	1 313	0,897	0,244	3,523	0,00432	0,17801	0,19349
45	1 297	0,845	0,228	3,429	0,00427	0,16958	0,18433
50	1 244	0,793	0,212	3,275	0,00409	0,15680	0,17044
55	1 116	0,739	0,197	2,991	0,00367	0,13533	0,14710
60	1 070	0,703	0,186	2,865	0,00352	0,12438	0,13520
65	1 055	0,674	0,178	2,799	0,00347	0,11747	0,12768
70	1 042	0,651	0,171	2,747	0,00343	0,11193	0,12166
75	1 022	0,629	0,165	2,687	0,00336	0,10488	0,11400
80	995	0,609	0,158	2,622	0,00328	0,09637	0,10475
85	966	0,589	0,153	2,558	0,00318	0,08723	0,09482
90	945	0,571	0,148	2,509	0,00311	0,07929	0,08619
95	946	0,554	0,144	2,495	0,00311	0,07436	0,08083
100	976	0,539	0,142	2,552	0,00321	0,07306	0,07941
105	1 019	0,524	0,140	2,640	0,00336	0,07350	0,07989

Source : Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier.

Hypothèses d'indexation

Annexe

Type de coût	Indicateur retenu	Valeur de 2015	Valeur de 2022	Indexation
Valeur horaire du temps	Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure	22,75 \$	29,19 \$	28,3 %
Utilisation des véhicules	IPC (essence)	155,3 \$	248,1 \$	59,8 %
Polluants atmosphériques	Coût des émissions de GES (\$/tonne métrique)	72,72 \$	96,22	32,3 %

Sources : Statistique Canada. Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier.

rcgt.com



Raymond Chabot
Grant Thornton

© Raymond Chabot Grant Thornton & Cie S.E.N.C.R.L., 2017, 2020. Tous droits réservés.

« Grant Thornton » fait référence à la marque sous laquelle les sociétés membres de Grant Thornton fournissent des services de certification, de fiscalité et de conseil à leurs clients, et peut aussi désigner une ou plusieurs sociétés membres, selon le contexte. Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. est une société membre de Grant Thornton International Ltd GTIL. GTIL et les sociétés membres ne constituent pas une association mondiale. GTIL et chacune des sociétés membres sont des entités juridiques indépendantes. Les services professionnels sont offerts par les sociétés membres.