

Vers un Plan de transport pour les Laurentides

Proposition de plan de transport

Rapport sur la consultation

Septembre 2000

CENTRE DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION

Ce document a été produit par la Direction des Laurentides-Lanaudière
et le Centre de Concertation et de Consultation

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 2000
ISBN 2-550-36446-5

Pour plus d'informations, communiquez avec :

Transports Québec
85, rue de Martigny Ouest, 3^e étage
Saint-Jérôme
J7Y 3R8

Téléphone : (450) 569-3057
Télécopieur : (450) 569-3072

Message du directeur

Le ministère des Transports du Québec œuvre depuis quelques années à la réalisation d'un plan de transport pour la région administrative des Laurentides. Il compte ainsi doter l'ensemble des intervenants de la région d'un cadre d'intervention commun en matière de transport, et ce, pour les quinze prochaines années.

Une autre étape de la production du plan de transport se termine avec le dépôt du *Rapport sur la consultation*; consultation qui portait sur la *Proposition de plan de transport des Laurentides* et qui a été effectuée au cours de l'automne 1999. Les objectifs de cette consultation consistaient notamment à favoriser les échanges avec les partenaires sur les objectifs et les moyens d'action proposés, ainsi qu'à susciter le plus large consensus possible sur les moyens d'action retenus, de manière à favoriser l'adhésion au plan et sa mise en œuvre avec les partenaires concernés.

La participation des intervenants du milieu à la consultation sur la proposition de plan a été importante. En effet, une centaine de personnes ont assisté à la rencontre d'information du 27 septembre 1999 qui marquait le lancement de l'opération de consultation. Par la suite, 35 intervenants ont exprimé des points de vue sur la proposition de plan, par l'intermédiaire de mémoires, d'avis ou de réponses à un questionnaire.

Les résultats de la consultation ont démontré que les intervenants sont généralement d'accord avec les orientations, objectifs et moyens d'action proposés par le Ministère. Nous nous réjouissons de ce consensus et de cet appui de nos partenaires. Les commentaires et suggestions formulés par les intervenants permettront, par ailleurs, de bonifier le contenu du Plan de transport.

En terminant, je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à cette consultation et à vous assurer que les résultats de celle-ci auront une influence importante sur le contenu du Plan de transport et, par extension, sur toutes les actions qui en découleront.

MARIO TURCOTTE, directeur
Direction des Laurentides–Lanaudière

Sommaire

Un plan de transport pour les Laurentides

La Direction des Laurentides-Lanaudière a amorcé, en 1996, la première étape visant à l'élaboration d'un plan de transport pour la région administrative des Laurentides. Chacune des étapes ultérieures a donné lieu à la production de documents, notamment le *Diagnostic et esquisses d'orientations*, en 1998. Dans le cadre de la *Proposition de plan de transport*, un document de référence et un document de consultation ont été publiés en 1999. La proposition de plan a fait l'objet d'une consultation publique à l'automne 1999. Le présent document constitue le rapport émanant de cette consultation.

La consultation sur la Proposition de plan de transport

Les objets sur lesquels le Ministère souhaitait faire porter la consultation ont été les orientations et les objectifs reliés à chacun des huit thèmes constituant les principales préoccupations régionales en transport, exprimées à l'étape du diagnostic. Les moyens d'action découlant de ces orientations et objectifs constituaient aussi des objets de consultation.

Le processus de consultation a débuté le 27 septembre 1999, par la tenue d'une rencontre en présence des principaux intervenants en transport de la région et au cours de laquelle la *Proposition de plan de transport des Laurentides* a été rendue publique et accessible à tous les intervenants (document de référence et document de consultation). Un peu plus d'une centaine de personnes ont assisté à cet événement. Un total de 35 intervenants ont exprimé ultérieurement des points de vue, par l'intermédiaire de mémoires, d'avis ou de réponses à un questionnaire, et ce, à partir du mois d'octobre jusqu'au début du mois de décembre 1999. Par la suite, entre décembre 1999 et avril 2000, le présent rapport sur la consultation a été rédigé. Les résultats de la consultation ont aussi été intégrés dans la version définitive du plan de transport.

Les points de vue des participants

Les intervenants qui ont participé à la consultation sont majoritairement d'accord avec les huit orientations proposées par le Ministère. Quelques intervenants se sont prononcés sur chacune des orientations, d'autres n'ont insisté que sur quelques-unes. Par ailleurs, certains de ces intervenants ont formulé des commentaires appuyant ou nuanciant leur position sur l'une ou l'autre des orientations.

Quant aux moyens d'action, les participants sont aussi, dans l'ensemble, en accord avec les propositions du Ministère issues de la consultation sur le diagnostic. Quelques

intervenants ont toutefois formulé leur désaccord pour certains moyens ou nuancé leur position.

Intégration des résultats de la consultation dans le plan de transport

L'ensemble des points de vue exprimés par les participants à la consultation publique ont été pris en considération par le Ministère avant qu'il ne fixe les orientations finales sur le plan de transport des Laurentides.

Certains points de vue des participants ont, pour leur part, été intégrés de la façon suivante dans la version définitive du *Plan de transport des Laurentides*, soit :

Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal

Le libellé de l'orientation reliée à ce thème est modifié pour y inclure tous les réseaux de transport, afin de mieux refléter le potentiel offert par le mode ferroviaire pour le transport des personnes. L'orientation devient donc : *Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible des réseaux existants.*

Les méthodes de concertation proposées pour la mise en œuvre des moyens d'action reliés à ce thème seront présentées avec plus de détails, de manière à fournir des informations plus complètes sur les activités à venir entre les différents intervenants en transport.

La réalisation d'une étude sur l'autoroute 15, au nord de l'autoroute 640, sera ajoutée aux moyens d'action visant à atteindre l'objectif qui consiste à améliorer la fonctionnalité du réseau routier, et ce, pour être en mesure de répondre aux préoccupations soulevées par rapport aux interventions futures du Ministère sur l'autoroute.

Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

Les municipalités et les usagers sont ajoutés aux organismes de transport et au MTQ comme interlocuteurs afin d'étendre la couverture des services de transport adapté à un plus grand nombre de municipalités.

Une carte faisant état des territoires couverts par les services de transport adapté sera intégrée au plan de transport afin de mieux illustrer l'état de la couverture actuelle du territoire par le transport adapté, mais aussi afin de mieux illustrer la problématique de ce mode de transport.

L'échéancier visé pour la couverture complète du territoire de toutes les municipalités par les services de transport adapté est ramené de l'an 2016 à 2006, permettant ainsi d'offrir des services partout dans la région, à plus court terme.

Le libellé du deuxième objectif relié à ce thème, soit : *Consolider les services existants* est modifié et se lira dorénavant comme suit : *Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés*. On introduit ainsi la notion de développement des services, car ceux-ci s'avèrent, de façon générale, assez limités.

Un nouveau moyen d'action est ajouté. Il s'agit de la mise sur pied d'un comité régional de travail pour étudier et organiser des fusions entre différents services de transport collectif, afin de permettre l'atteinte de l'objectif visant à favoriser une meilleure coordination des différents services.

De plus, ce comité sera invité à identifier des indicateurs et des cibles en matière de services de transport collectif, comblant ainsi le vide souligné à ce sujet dans les points de vue exprimés par les intervenants ayant participé à la consultation.

Les déplacements touristiques

Les principaux critères justifiant les choix du Ministère en ce qui concerne les échangeurs autoroutiers sont présentés afin de mettre en lumière les éléments qui ont guidé les décisions du Ministère à ce sujet.

À la suite des commentaires formulés par la MRC d'Argenteuil, relativement à la route 344, le Ministère ajoute un objectif sous la catégorie «Réseaux récréatifs régionaux», soit : *Soutenir et favoriser la revitalisation de la route 344*. Le principal moyen d'action mis de l'avant par le Ministère pour l'atteinte de cet objectif consiste à participer à la production, conjointement avec les MRC et les municipalités concernées, d'un plan d'aménagement de ce corridor routier (PACR). Cet objectif vise à identifier clairement les interventions à réaliser par l'ensemble des intervenants concernés, et ce, afin de respecter le caractère panoramique et patrimonial de la route 344, entre Saint-Eustache et Grenville.

Entre Saint-Agathe-des-Monts et Saint-Jovite, afin d'assurer la fluidité à long terme de la route 117, tout en améliorant ses caractéristiques esthétiques, comme demandé par les marchands de la ville de Saint-Jovite, le Ministère prévoit ajouter au plan de transport la réalisation de plans d'aménagement de ce corridor routier (PACR), à être réalisés en partenariat avec les intervenants du milieu.

La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Conformément à son objectif de préservation et de mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières et des moyens d'action qui en découlent, le Ministère soulignera que ses préoccupations portent aussi sur les territoires situés hors de ses emprises.

En raison de l'importance des ressources hydriques dans leurs activités, le Conseil régional de l'environnement des Laurentides et les municipalités sont ajoutés à la liste des interlocuteurs concernés par la réalisation d'études de solution pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques.

Table des matières

MESSAGE DU DIRECTEUR	V
SOMMAIRE.....	VII
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	XIII
INTRODUCTION.....	1
1.0 ACTIVITÉS DE CONSULTATION	3
1.1 OBJECTIFS ET OBJETS DE LA CONSULTATION.....	3
1.2 DOCUMENTS DE CONSULTATION.....	3
1.3 DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION.....	4
2.0 POINTS DE VUE DES PARTICIPANTS.....	5
2.1 POINTS DE VUE DES PARTICIPANTS SUR LES ORIENTATIONS	5
2.1.1 <i>Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal</i>	5
2.1.2 <i>Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire</i>	9
2.1.3 <i>Les déplacements touristiques</i>	12
2.1.4 <i>Les liaisons routières interrégionales</i>	15
2.1.5 <i>La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier</i>	17
2.1.6 <i>La qualité de vie et la qualité de l'environnement</i>	19
2.1.7 <i>Le camionnage et le transport ferroviaire</i>	22
2.1.8 <i>L'aéroport de Mirabel</i>	24
2.2 LES PRIORITÉS DES PARTICIPANTS.....	26
2.3 IMPLICATION DU MILIEU	27
2.4 AUTRES QUESTIONS.....	31
3.0 COMMENTAIRES SUR LES POINTS DE VUE.....	35
3.1 POINTS DE VUE DES PARTICIPANTS SUR LES ORIENTATIONS	35
3.1.1 <i>Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal</i>	35
3.1.2 <i>Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire</i>	37
3.1.3 <i>Les déplacements touristiques</i>	38
3.1.4 <i>Les liaisons routières interrégionales</i>	40
3.1.5 <i>La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier</i>	40
3.1.6 <i>La qualité de vie et la qualité de l'environnement</i>	40
3.1.7 <i>Le camionnage et le transport ferroviaire</i>	41
3.1.8 <i>L'aéroport de Mirabel</i>	41
4.0 INTÉGRATION DES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION DANS LE PLAN DE TRANSPORT	43
5.0 CONCLUSION	47

LISTE DES DOCUMENTS RÉALISÉS DANS LE CADRE DU PLAN	49
ANNEXES	49
ANNEXE 1 COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 27 SEPTEMBRE 1999	61
ANNEXE 2 LISTE DES PERSONNES PRÉSENTES À LA RÉUNION DU 27 SEPTEMBRE 1999.....	67
ANNEXE 3 LISTE DES MÉMOIRES DÉPOSÉS	75
ANNEXE 4 SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES SUR LES MOYENS D’ACTION.....	81

Équipe de réalisation

COMITÉ DIRECTEUR

Président du comité directeur

Mario Turcotte, directeur
Direction des Laurentides–Lanaudière

Paul-André Fournier, directeur
Direction Laval–Mille-Îles

Jean-Pierre Barabé, chef de service
Service des inventaires et du Plan
Direction des Laurentides–Lanaudière

Louise de la Sablonnière, chef de service
Service de l'économie et du plan directeur en transport
Direction de la planification stratégique en transport

Gérald Ouellet, chef de service
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
Direction des Laurentides–Lanaudière

Claude Martin, chef de service
Service du transport terrestre des personnes
Direction de la mobilité en transport

COORDINATION TECHNIQUE

Serge Vaugeois, urbaniste, MICU,
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

ANALYSE ET RÉDACTION

Isabelle Laporte, analyse et rédaction
Mireille Lux, analyse
Luc Ouimet, coordination
Centre de Concertation et de Consultation

COLLABORATION

Luc Parent, économiste, Direction de la planification stratégique en transport
Hélène Massé, Direction des Laurentides-Lanaudière

Introduction

Le plan de transport pour la région administrative des Laurentides a été amorcé en 1996. Le territoire couvert par le plan comprend les huit municipalités régionales de comté (MRC) suivantes : Antoine-Labelle, Argenteuil, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord, Les Laurentides, Les Pays-d'en-Haut, Mirabel et Thérèse De-Blainville.

Le plan de transport régional est un des instruments privilégié par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour l'aider à faire les choix les plus judicieux possibles, et ce, en associant le milieu par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation. Le plan encadrera l'action de l'ensemble des intervenants en transport de la région concernée d'ici 2016.

Le plan de transport a été élaboré en plusieurs étapes. Chacune d'elles a donné lieu à la production de documents (voir *Liste des documents réalisés dans le cadre du plan*), soit le *Programme de travail* pour la réalisation du plan, en 1996, des *Études techniques* en 1997, un *Atlas sur les transports* et le *Diagnostic et esquisses d'orientations*, en 1998. De plus, dans le cadre de la *Proposition de plan de transport*, un document de référence et un document de consultation ont été publiés en 1999. La proposition de plan a fait l'objet d'une consultation publique à l'automne 1999. Les résultats des consultations ont été intégrés dans la version définitive du *Plan de transport des Laurentides*. La mise en œuvre du plan de transport s'effectuera par l'intermédiaire de plans d'action couvrant, de façon générale, des horizons variant de 3 à 5 ans. Le plan d'action, pour la période 2001-2006, découle du *Plan de transport des Laurentides* et agit comme principal guide de mise en œuvre du plan d'action.

Le présent document constitue le rapport sur la consultation publique pour la *Proposition de plan de transport*. D'abord, il fait état des activités de consultation qui se sont déroulées au cours de l'automne 1999. Les points de vue des participants concernant les thèmes abordés dans la proposition de plan sont présentés au chapitre 2. Les sujets autres que ceux soumis à la consultation, mais qui préoccupent les participants sont aussi traités au chapitre 2. Les points de vue des participants sont commentés au chapitre 3. L'intégration des résultats de la consultation dans la version définitive du plan est présentée au chapitre 4.

1.0 Activités de consultation

Une démarche d'information et de consultation a été intégrée à chacune des étapes de réalisation du plan de transport. Toutefois, les activités de consultation qui ont eu lieu au cours de l'étape de la *Proposition de plan de transport* représentaient l'étape ultime de consultation et sont présentées dans les paragraphes qui suivent.

1.1 Objectifs et objets de la consultation

Les principaux objectifs visés par le Ministère lors de la consultation sur la *Proposition de plan de transport des Laurentides* ont été de :

- favoriser les échanges avec les partenaires sur les objectifs et les moyens d'action proposés;
- favoriser l'émergence de solutions novatrices qui tiennent compte de la capacité de payer du Ministère et de ses partenaires;
- susciter le plus large consensus possible sur les moyens d'action retenus, de manière à favoriser l'adhésion au plan et sa mise en œuvre avec les partenaires concernés.

Les objets sur lesquels le Ministère souhaitait faire porter la consultation ont été :

- les orientations et les objectifs reliés à chacun des huit thèmes constituant les principales préoccupations régionales en transport;
- les moyens d'action découlant des orientations et des objectifs.

1.2 Documents de consultation

Le Ministère a d'abord produit deux documents pour soutenir la consultation sur la *Proposition de plan de transport des Laurentides*, soit un document de référence et un document de consultation. Ils faisaient tous deux état des enjeux en transport, pour la région, ainsi que des divers éléments de contenu soumis à la consultation publique.

Par la suite, un rapport sur la consultation, soit le présent document, a été rédigé pour présenter les points de vue des participants, l'analyse que le Ministère en fait pour, finalement, mettre en lumière la façon dont les résultats de la consultation seront intégrés dans la version définitive du plan de transport.

1.3 Déroulement de la consultation

Le processus de consultation a débuté le 27 septembre 1999, par la tenue d'une rencontre (le compte rendu de la réunion se retrouve à l'annexe 1) au cours de laquelle la *Proposition de plan de transport des Laurentides* a été présentée et expliquée, en présence des principaux intervenants en transport des Laurentides. Un peu plus d'une centaine de personnes (la liste des personnes présentes se retrouve à l'annexe 2) ont assisté à cet événement et ont pu poser des questions et formuler des commentaires. Les gens présents ont reçu copie des documents servant de base à la consultation, soit le document de référence et le document de consultation. Les documents ont aussi été acheminés dans les jours qui ont suivi la rencontre du 27 septembre aux personnes qui n'ont pu assister à la présentation. Tous ces intervenants ont été invités à soumettre des mémoires, des avis, et à répondre à un questionnaire inclus dans le document de consultation. Les principales bibliothèques de la région ont reçu copie des documents servant à la consultation.

Par la suite, un total de 35 intervenants ont exprimé des points de vue, par l'intermédiaire de mémoires, d'avis ou de réponses au questionnaire (la liste des mémoires déposés constitue l'annexe 3), et ce, à partir du mois d'octobre jusqu'au début du mois de décembre 1999. La répartition des groupes ayant exprimé leurs points de vue se lit comme suit :

- 5 ministères ou organismes relevant du Gouvernement;
- 5 municipalités régionales de comté;
- 9 municipalités;
- 6 organismes offrant des services de transport adapté et 5 autres se préoccupant de la question du transport adapté;
- Le Conseil régional de développement des Laurentides;
- 4 organismes ou regroupements préoccupés par les questions de transport.

Enfin, au cours des mois de décembre 1999 et de janvier 2000, le présent rapport sur la consultation a été rédigé. Les points de vue des participants, exprimés lors de la consultation, ont, par la suite été intégrés dans la version définitive du plan de transport.

2.0 Points de vue des participants

Les intervenants qui ont participé à la consultation sont généralement d'accord avec les huit orientations proposées par le Ministère. Quelques intervenants se sont prononcés sur chacune des orientations, d'autres n'ont insisté que sur quelques-unes. Par ailleurs, certains de ces intervenants ont formulé des commentaires appuyant ou nuancant leur position sur l'une ou l'autre des orientations.

Quant aux moyens d'action, les participants sont, dans l'ensemble, en accord avec les propositions du Ministère. Quelques intervenants ont toutefois formulé leur désaccord pour certains moyens ou nuancé leur position. L'annexe 4 comprend une synthèse des commentaires émis spécifiquement sur les divers moyens d'action.

Les points de vue des participants ont été regroupés selon les thèmes contenus dans le document de référence sur la proposition de plan de transport. Cette section présente, sous chacun des huit thèmes, les positions ou commentaires des intervenants quant à l'orientation générale, suivis de ceux concernant les différents moyens d'action. Les priorités concernant les orientations ainsi que l'implication du milieu sont également exposées.

2.1 Points de vue des participants sur les orientations

2.1.1 Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal

Orientation : *Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et Montréal*

Tous les participants ont commenté cette orientation insistent particulièrement sur le volet «transport collectif». Ils considèrent que le désengorgement de l'autoroute 15 passe par une amélioration et un développement des moyens de transport en commun.

La MRC Thérèse De-Blainville et le CRD des Laurentides souhaitent que cette orientation stipule non seulement qu'il faille tirer «le meilleur parti possible du réseau routier existant» mais aussi «du réseau ferroviaire existant». Le CRD des Laurentides suggère que le Ministère spécifie que le transport collectif fait référence «aux personnes».

Pour la municipalité de la Paroisse de Saint-Jovite, «Il est primordial de réduire le nombre de véhicules en circulation en rendant le transport en commun et le covoiturage attrayants et avantageux et en faisant en sorte que leur utilisation soit un choix rentable, rapide, flexible et agréable pour l'utilisateur ».

Par ailleurs, bien qu'en accord avec cette orientation, la MRC des Laurentides souligne que « Le libellé de cette orientation porte trop à l'interprétation, voire à une confusion quant aux intentions réelles du gouvernement d'apporter des solutions de développement durable sur les problèmes de congestion constatés sur le réseau routier de la couronne Nord de Montréal ».

Les moyens

L'ensemble des moyens proposés par le Ministère semble satisfaire les participants. Cependant, en accord avec l'importance de favoriser d'abord le transport collectif, les moyens d'action visant cet objectif sont privilégiés.

Toutefois, la MRC Thérèse-De Blainville émet certaines réserves quant aux moyens d'action proposés en ce qui a trait, principalement, au transport en commun. Entre autres, elle s'interroge sur l'intégration de ces moyens d'action avec les autres plans des régions de Laval et Montréal (plans de transport de Laval et de Montréal, plan de gestion des déplacements de la région de Montréal, plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport). La MRC estime que les mécanismes de mise en place du transport en commun doivent se retrouver également chez les voisins du sud.

De plus, la MRC Thérèse-De Blainville se dit étonnée de voir que certains moyens d'action suggérés, plus particulièrement au niveau du service de transport en commun, dépassent, selon elle, les compétences mêmes du Ministère. Elle estime que pour réaliser ces moyens d'action, une très grande concertation serait nécessaire entre les principaux partenaires (Agence métropolitaine de transport, MTQ-région de Laval, MTQ-région de Montréal, etc.), tant au niveau des actions que des budgets. Selon cette MRC, la *Proposition de plan de transport* est relativement discrète sur cette question. Elle considère qu'il serait important d'élaborer davantage sur les méthodes de concertation qui seront mises de l'avant. La MRC souligne également que certains moyens d'action dépassent le cadre opérationnel du MTQ notamment l'augmentation de l'offre de stationnements incitatifs, les mesures qui favoriseront le covoiturage et la mise en place de nouveaux services pour desservir les quartiers résidentiels de faible densité.

Quant à la MRC des Laurentides, elle considère qu'il faut mettre en place les moyens d'action visant l'amélioration des services de transport en commun avant d'améliorer le réseau routier.

Par ailleurs, Emploi-Québec se dit en accord avec les moyens d'action proposés parce qu'ils favorisent la mobilité de la main-d'œuvre vers la zone métropolitaine.

Services de transport en commun

Plusieurs intervenants ont souligné l'importance de l'utilisation accrue du train de banlieue.

Le CRD des Laurentides souscrit à l'accroissement de la capacité de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes et à l'amélioration des dessertes. Pour la ville de Saint-Eustache, une meilleure desserte de la gare de Deux-Montagnes revêt une grande importance puisque cette municipalité veut créer une deuxième ligne d'autobus.

D'autre part, compte tenu de la proximité du territoire d'Argenteuil par rapport aux régions de Montréal et d'Hull—Ottawa et de l'engouement du train comme moyen de transport collectif, la MRC d'Argenteuil suggère de favoriser le transport collectif sur la ligne ferroviaire Montréal—Hull (en passant par les MRC Mirabel, Argenteuil et Papineau) par un raccordement, notamment aux liaisons déjà existantes.

Pour la ville de Saint-Jérôme, la MRC des Laurentides et le CRD des Laurentides, le train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme est prioritaire. Étant donné la congestion sur l'autoroute 15, la MRC des Laurentides estime que la demande est suffisante pour réaliser ce projet. Pour sa part, le CRD des Laurentides souhaite que ce service soit mis en place d'ici l'automne de l'an 2000. Quant aux autorités de la ville de Saint-Jérôme, elle se disent en mesure implanter une gare et des stationnements incitatifs.

Par ailleurs, la MRC Thérèse-De Blainville juge que l'implantation des voies réservées devrait être mieux planifiée et que celles-ci ne devraient pas empiéter sur les voies actuelles des autoroutes. En ce sens, la municipalité du Lac-Supérieur se dit contre la mise en place de voies réservées jugeant que cette mesure est trop dispendieuse, qu'elle réduit l'usage pour les autres utilisateurs et qu'elle n'offre aucun choix aux usagers de pratiquer le covoiturage.

Le CRD des Laurentides et la municipalité du Lac-Supérieur encouragent l'implantation et l'augmentation de la capacité des stationnements incitatifs.

D'une part, la municipalité de Wentworth-Nord explique que le transport collectif est un moyen de transport intéressant pour les travailleurs et les étudiants, mais que pour les villégiateurs, la quantité de bagages peut limiter l'accès à ce type de transport. D'autre part, afin d'optimiser le temps de déplacement des usagers et d'inciter à l'utilisation des transports collectifs, elle suggère d'intégrer certains services, comme la restauration, à l'intérieur des moyens de transport tels que le train ou l'autobus.

Infrastructures routières existantes

Quant à l'amélioration de la fonctionnalité du réseau routier, la municipalité de Mirabel s'inquiète du fait que le Ministère semble limiter son étude globale du fonctionnement de l'autoroute 15 entre les autoroutes 40 et 640. Elle rappelle l'importance du tronçon qui dessert Mirabel (au nord de l'autoroute 640). En ce sens, bien que chacune vise des objectifs différents, la municipalité de Mirabel et la MRC Thérèse-De Blainville souhaitent l'amélioration de l'échangeur au km 25, ainsi que la construction d'un nouvel échangeur entre le km 25 et le km 31 de l'autoroute 15. De plus, la MRC Thérèse-De Blainville encourage l'amélioration de l'autoroute 640.

Pour sa part, le CRD des Laurentides, bien qu'il considère que l'amélioration de la fonctionnalité du réseau routier, notamment sur les autoroutes 40 et 640, soit un moyen d'action intéressant, il estime que plusieurs questions demeurent en suspens quant à la localisation et la hiérarchisation des interventions.

La MRC des Laurentides, elle, croit que de nouveaux échangeurs dans les secteurs non urbanisés ou agricoles ne devraient pas être aménagés.

La municipalité de Saint-Placide souligne qu'il faut faire attention lorsqu'on planifie les améliorations. Elle rapporte que la réfection de la route 344, effectuée en contournant une partie de son territoire, a amélioré le transport mais elle a réduit substantiellement l'activité économique de l'artère principale de la municipalité, à cause de la baisse d'achalandage.

Par ailleurs, la ville de Saint-Jérôme estime qu'il faut prévoir des accès alternatifs aux Laurentides (outre l'autoroute 15), soit par le train de banlieue ou par le prolongement de l'autoroute 13 jusqu'à la route 50.

Enfin la Ville de Saint-Eustache ainsi que la municipalité de Wentworth-Nord appuient le Ministère quant à l'importance d'une meilleure gestion de la demande.

Gestion de l'urbanisation

Outre les moyens proposés par le Ministère, la MRC des Laurentides suggère d'«associer le plan de transport avec une véritable politique d'implantation des équipements gouvernementaux, où vérité des coûts et aménagement sont étroitement liés (ex : localisation des écoles près des secteurs urbanisés)».

Au MAPAQ, on considère «qu'il faut préconiser l'intégration de mesures dans les schémas d'aménagement par la limitation des périmètres urbains et la détermination de zones prioritaires d'aménagement en zone non-agricole (tel qu'indiqué dans le document sur les Orientations gouvernementales en matière d'aménagement)». Il souligne que dans

les Basses-Laurentides, l'étalement urbain augmente constamment en empiétant dans la zone agricole décrétée et que l'urbanisation compétitionne avec l'agriculture pour s'accaparer l'espace agricole. Ceci représente, croit-on, la plus grande menace pour les entreprises agricoles.

2.1.2 Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

Orientation : Assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région

La plupart des participants ont appuyé cette orientation en insistant sur l'importance de coordonner les divers services de transport collectif (scolaire, adapté, etc.) et de les élargir aux différentes clientèles (femmes, jeunes, personnes âgées, etc.).

Pour la ville de Saint-Eustache, il s'agit avant tout de développer des moyens d'action qui rejoignent tous les intervenants et de s'assurer d'une présence gouvernementale récurrente au niveau du soutien technique, mais surtout financier.

Quant au CRD des Laurentides, étant donné l'engorgement actuel des routes, la période d'austérité en terme de finances publiques et le souci de préserver notre environnement, le développement du transport collectif devrait prendre toute son importance dans les prochaines années. Ainsi, il encourage le Ministère à poursuivre voire à augmenter ses interventions dans ce domaine.

Pour Emploi-Québec, le développement des services de base du transport collectif permettrait d'améliorer la mobilité de la main-d'œuvre.

Les moyens

Pour plusieurs intervenants, les difficultés actuelles du transport collectif dans la région rendent essentiel le soutien technique et financier du Ministère. Selon eux, cette aide devrait servir, non seulement aux projets de mise en commun des différents services de transport collectif, mais également aux projets qui permettraient de trouver des solutions permanentes et/ou novatrices aux problèmes de transport collectif dans la région. À cet égard, le CRD des Laurentides cite, à titre d'exemple, que depuis 13 ans il y a eu intégration des services offerts par la Commission scolaire Seigneurie-des-Mille-Îles et le Conseil intermunicipal de transport des Basses-Laurentides. Ceci prouve l'intérêt d'une telle action. Dans le même volet, la Table régionale de concertation du transport adapté spécifie qu'un des objectifs de mise en commun des différents services est d'éliminer les doublons.

Pour la MRC d'Argenteuil, il est impératif que le gouvernement du Québec adopte une véritable politique de transport intégré (scolaire, réseau de la santé, taxi-bus, etc.), de façon à optimiser l'utilisation des équipements disponibles afin d'offrir aux diverses clientèles un service amélioré.

La Table régionale de concertation du transport adapté propose la création d'un comité pour étudier et organiser des fusions entre les services de transport scolaire, de transport vers le réseau de santé et des services sociaux, de transport adapté et de transport en commun régulier.

Cependant, la municipalité du Lac-Supérieur affirme être en accord avec les moyens proposés, sauf en ce qui a trait à la mise en commun du transport scolaire, car l'horaire précis auquel doit répondre ce type de transport en milieu rural oblige déjà les élèves à passer beaucoup trop de temps dans les autobus scolaires. Selon elle, cette mesure pourrait être efficace, à certaines conditions.

Pour sa part, la ville de Saint-Jérôme estime qu'il faut «impliquer davantage les MRC dans la gestion des services de transport collectif et obtenir la participation financière de toutes les villes périphériques afin d'obtenir une meilleure coordination régionale». En ce sens, la Table régionale de concertation du transport adapté suggère d'ajouter comme interlocuteurs les municipalités et les usagers.

D'autre part, la MRC d'Argenteuil estime qu'il faut adapter les critères d'admissibilité au transport adapté en fonction des spécificités régionales sur les plans socio-démographique, socio-sanitaire et socio-économique, et les assouplir afin de prendre en compte, notamment, les personnes de 75 ans et plus.

Quant à la Table de concertation sur la pauvreté de la MRC Rivière-du-Nord et Mirabel Nord, elle considère que les services de base en transport collectif doivent répondre, non seulement aux besoins des personnes handicapées (le terme transport adapté utilisé par le MTQ semble référer principalement à cette clientèle), mais aussi aux femmes, aux jeunes, aux personnes âgées et aux personnes démunies qui rencontrent, également, des difficultés de déplacement. À cet effet, la Table propose d'utiliser le terme «personnes ciblées». Parmi les éléments qui limitent la mobilité, la Table souligne les horaires limités, le territoire desservi, qui se limite aux villes de Saint-Jérôme, Saint-Antoine et Lafontaine, le manque d'accessibilité pour les mères ayant de jeunes enfants (poussettes, abris pour arrêts d'autobus) et le manque d'accessibilité des autos-taxis pour les personnes handicapées.

La municipalité de Mirabel considère qu'il faut «évaluer la pertinence et les coûts reliés à la mise en place des équipements et des infrastructures projetées et tenir compte de la particularité de Mirabel (distances, axe de la route 117, secteur ouest de Mirabel, ...)». De la même façon, étant donné l'excentricité géographique de leur territoire, la MRC

d'Argenteuil suggère au Ministère de «soutenir des projets d'accessibilité permettant d'offrir un service équitable sur tout le territoire».

Quant à la Loi sur le transport par taxi, le CRD des Laurentides estime qu'elle doit être révisée puisqu'elle occasionne des problèmes, notamment en ce qui a trait aux services fournis par les bénévoles reliés aux organismes communautaires. En effet, la RRSSS des Laurentides aurait rapporté plusieurs accrochages entre l'industrie du taxi et les bénévoles impliqués. Pour la ville de Saint-Eustache, la révision de cette loi doit s'appuyer sur des services de base adoptés pour tous afin d'éviter de créer des disparités complexes et impossibles à gérer.

Par ailleurs, la Table régionale de concertation du transport adapté réagit au tableau synthèse des moyens d'action (annexe 1, tableau 2) et formule quelques suggestions, soit : inclure une carte, à jour, des services de transport adapté de la région; réduire l'échéancier pour que toutes les municipalités soient desservies par le transport adapté en 2004 ou 2006 plutôt qu'en 2016; modifier la formulation du second objectif par «Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés». Aussi, la Table s'interroge sur le fait qu'il n'y ait pas d'indicateurs quant à la consolidation des services existants (par exemple les plages de service), ni de cibles (par exemple, assurer le transport quelque soit le motif du déplacement).

Le comité d'étude sur le transport de la MRC des Pays-d'en-Haut souligne que leur territoire est l'un des derniers au Québec à être privé des services de transport adapté et que cette question est une priorité pour le Comité. D'ailleurs, la MRC envisage de réaliser prochainement une étude de faisabilité sur son territoire.

Pour la MRC Thérèse-De Blainville, les moyens d'action proposés par le Ministère soulèvent plusieurs interrogations. Quelles seront les modifications apportées à la Loi sur le transport par taxi ? Quels sont les projets envisagés pour l'utilisation de taxis collectifs ou de minibus sur demande ? Est-ce applicable dans la partie sud du territoire ? Qui seront les maîtres-d'œuvres de ces nouveaux services ? Qui financera leur mise en place ? Qu'advient-il du transport scolaire et de son financement ?

La Table régionale de concertation du transport adapté encourage le Ministère à diffuser activement des informations sur les programmes d'aide au transport adapté et à donner de l'information sur les nouveaux services. Quant à la municipalité de Wentworth-Nord, elle estime que, outre les moyens proposés, des moyens de communication entre les demandeurs de service et les fournisseurs doivent être disponibles.

2.1.3 Les déplacements touristiques

Orientation : *Optimiser les infrastructures routières existantes, de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique*

Les participants sont, généralement, d'accord avec cette orientation. Toutefois, la municipalité de la Paroisse de Saint-Jovite ainsi que la MRC des Laurentides approuvent cette orientation dans la mesure où l'amélioration des infrastructures existantes peut rencontrer les débits de circulation futurs. Dans le cas contraire, à moins qu'un autre mode de transport puisse combler la demande, la MRC des Laurentides considère qu'il faudra, «au risque de mettre en péril la viabilité économique d'un pôle d'emplois ou d'un attrait touristique d'envergure nationale ou internationale (ex. : Station Mont-Tremblant)», planifier de nouveaux tronçons.

Pour Emploi-Québec, l'amélioration du réseau routier et des réseaux récréatifs régionaux est très importante pour soutenir le développement de l'industrie touristique des Laurentides.

Les moyens

Amélioration et développement du réseau routier

Une des priorités, soulevées par les participants qui se sont prononcés sur cette question, est l'importance d'intervenir sur l'autoroute 15 et la route 117 entre Sainte-Adèle et Saint-Jérôme, afin de diminuer les engorgements durant la fin de semaine.

En ce sens, le CRD des Laurentides considère qu'une plus grande détérioration des conditions de circulation dans le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 risque d'amenuiser l'attrait de la région auprès de la clientèle touristique. Ainsi, le CRD se dit d'accord à ce que la route 117 entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme puisse servir de voie d'évitement à l'autoroute 15, lorsque cette dernière est congestionnée. Toutefois, il questionne la pertinence de l'accroissement de la capacité de l'autoroute 15 sur ce tronçon comme solution à envisager.

La municipalité de Wentworth-Nord propose que soient ajoutées des sorties d'autoroute en direction sud (p. ex. Prévost, Sainte-Anne-des-Lacs, Sainte-Adèle) pour diriger la circulation vers des routes alternatives (p. ex. route 117, Montée Sainte-Thérèse). Elle considère que la signalisation vers des routes alternatives devrait être améliorée et que des indications adéquates devraient informer les usagers sur la fluidité de l'autoroute 15 et de la route 117 en direction sud. La Municipalité propose également de prolonger la montée Sainte-Thérèse nord vers le chemin Avila ce qui, selon elle, améliorerait aussi la fluidité de l'autoroute 15 durant les périodes d'engorgement.

Pour sa part, la MRC des Laurentides estime que les nouveaux échangeurs longeant l'autoroute 15 devraient être implantés uniquement à la hauteur des pôles urbains majeurs, afin d'y favoriser la consolidation des villes de services. Cette règle pourrait s'appliquer également pour l'ajout de bretelles visant à compléter des échangeurs existants. Pour elle, le plan de transport devrait énoncer clairement la ligne de conduite du Ministère sur la localisation des échangeurs autoroutiers.

D'autre part, afin de réduire le problème d'encombrement de la circulation, les fins de semaine, sur l'autoroute 15 et la route 117 vers les destinations de Saint-Sauveur et de Saint-Jovite, la municipalité de Wentworth-Nord, le CRD des Laurentides ainsi que le Canton Arundel proposent l'utilisation de routes alternatives, plus particulièrement les routes 327, 329 et 364. Selon eux, pour favoriser l'utilisation de ces routes par les usagers, des améliorations devront être apportées au réseau (reconstruction de certains tronçons, amélioration de la signalisation, etc.). La municipalité de Wentworth-Nord lance également l'idée de relier Grenville à Pine Hill. Le Canton d'Arundel estime que l'ouverture de l'autoroute 50 rendrait ces routes alternatives encore plus intéressantes.

La municipalité de Saint-André-Est ainsi que la MRC d'Argenteuil insistent sur l'importance d'améliorer la route 344 pour favoriser le développement touristique du secteur sud de la MRC d'Argenteuil. Selon la MRC, cette route, entre Saint-Eustache et Grenville, devrait être reconnue comme «route panoramique et patrimoniale à forte incidence récréotouristique». La MRC a d'ailleurs déposé au Ministère le «Rapport final» de l'étude sur la «Revitalisation de la route 344» dans lequel on peut trouver l'ensemble des éléments du projet. Pour la MRC, le soutien du MTQ sera nécessaire, notamment pour l'amélioration technique et la réfection de la route 344, la réduction des limites de vitesse, la signalisation routière mieux adaptée, le pavage des accotements, le développement de la Route verte, etc.

D'autre part, la MRC des Laurentides ainsi que la municipalité de la paroisse de Saint-Jovite soulignent qu'avec l'augmentation du tourisme dans la région de Tremblant, il est prioritaire d'améliorer les accès vers le Mont-Tremblant. Pour la municipalité de la paroisse de Saint-Jovite, les priorités d'action sont, outre l'amélioration de l'autoroute 15, le viaduc à l'intersection de la Montée Ryan et de la route 117 ainsi que l'amélioration de cette montée, à l'entrée de Tremblant. La MRC des Laurentides propose également que le Ministère considère la possibilité de transformer graduellement la section de la route 117 en autoroute de Sainte-Agathe-des-Monts à Saint-Jovite, de façon à sécuriser ce trajet qui connaît une augmentation très importante de la circulation. Quant au regroupement de commerçants de la Ville de Saint-Jovite, en plus de favoriser l'amélioration de la montée Ryan et le réaménagement de la 117, il propose l'implantation d'un nouvel axe d'accès nord-sud à la Station Mont-Tremblant. Cependant, le regroupement considère que ces travaux doivent être planifiés de concert avec les acteurs économiques locaux.

Par contre, la Municipalité du Lac-Supérieur, bien qu'en accord avec les moyens d'action proposés par le Ministère quant à l'amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant, considère que la priorité devrait être accordée au Chemin du Lac-Supérieur et au Chemin Duplessis, avant l'amélioration de la Montée Ryan. Elle explique que la Montée Ryan présente deux bouchons (un situé au pied de la montagne à Tremblant et l'autre à la route 117) et, qu'en améliorant cette route, il y aurait un accroissement de l'achalandage augmentant d'autant l'ampleur des bouchons. Selon cette municipalité, en incitant la circulation qui se retrouve sur la route 117 à passer sur une autre route que la Montée Ryan, l'achalandage sur cette Montée pourrait diminuer de beaucoup.

Par ailleurs, le regroupement de commerçants de la ville de Saint-Jovite juge que la «stratégie de développement du réseau routier présentée par le ministère des Transports du Québec n'est pas appropriée pour le secteur de Saint-Jovite/Mont-Tremblant». Selon ce regroupement, plusieurs moyens d'action mis de l'avant pourraient avoir des impacts négatifs majeurs sur le développement économique de Saint-Jovite. Pour ces commerçants, il est important d'assurer le maintien économique des deux pôles (Saint-Jovite et Mont-Tremblant) par un réseau routier adéquat. De façon générale, ils recommandent d'accorder une priorité à toute amélioration du réseau routier existant qui contribuerait à améliorer la sécurité et la fluidité tout en minimisant les impacts sur les activités économiques de Saint-Jovite, d'intégrer des considérations environnementales et paysagères dans les aménagements routiers, d'assurer le développement du potentiel récréo-touristique de la région et, enfin, d'optimiser les retombées socio-économiques sur le milieu.

Outre l'optimisation de l'autoroute 15 entre Saint-Jérôme et Sainte-Adèle, la ville de Saint-Jérôme propose comme moyen plus efficace l'accès par train au Mont-Tremblant.

Quant au CRD des Laurentides, il appuie le Ministère en ce qui a trait à l'amélioration des axes existants avant le développement de tout nouvel axe et pour les mesures de gestion de la circulation.

Le regroupement de commerçants de la ville de Saint-Jovite estime que la route 323 devrait être la voie privilégiée par la clientèle en provenance de l'Outaouais et de l'Ontario.

Réseaux récréatifs régionaux

La municipalité de Wentworth-Nord souligne l'importance du soutien technique et financier concernant la mise en place de sentiers multi-ressources.

Pour la municipalité de la paroisse de Saint-Jovite, l'aménagement des accotements pour les transformer en pistes cyclables devrait tenir compte de la sécurité. À titre d'exemple, elle signale que l'accotement pavé sur la route 327, à Saint-Jovite, sert davantage au dépassement des automobiles que de voie cyclable. En ce sens, la municipalité de

Wentworth-Nord propose d'utiliser les emprises plutôt que l'accotement pour les pistes cyclables ou autres.

La municipalité de Saint-Placide considère que «L'aménagement d'un lien cyclable constitue un élément très important dans le développement des activités récréo-touristiques...».

La MRC et le CRD des Laurentides appuient la préservation de l'intégrité du parc linéaire «Le P'tit train du Nord» en limitant toute nouvelle traverse routière. La MRC souligne, par ailleurs, que des discussions doivent être effectuées et des ententes ratifiées avec le milieu concerné.

En ce qui a trait au développement de la Route verte et des autres réseaux cyclables, le CRD des Laurentides et la MRC d'Argenteuil disent soutenir cet objectif. Cependant, le CRD privilégie, autant que possible, l'utilisation des emprises existantes. Quant à la MRC d'Argenteuil, elle souhaite la reconnaissance du tracé de la Route verte dans l'axe est-ouest des Laurentides entre Oka et Grenville et souligne, à cet effet, que le pavage d'une partie des accotements de certains tronçons de routes du réseau (dont les routes 327, 329 et 344) devra être réalisé.

En ce qui concerne le «Projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières», le CRD des Laurentides invite le Ministère à se hâter puisqu'il y a présentement plusieurs problèmes à cet égard sur le parc linéaire.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) se dit par contre en désaccord avec les moyens proposés concernant les réseaux régionaux. Il explique que, compte tenu des problèmes de cohabitation des réseaux de voies cyclables, de sentiers de motoneige et de véhicules tout terrain avec l'agriculture en zone agricole, la planification de nouveaux réseaux devraient se faire en zone non-agricole. Il estime qu'il y a beaucoup d'espace pour accueillir les projets à caractère touristique dans la zone non-agricole, qui constitue, selon lui, 91% du territoire laurentien.

2.1.4 Les liaisons routières interrégionales

Orientation : *Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière*

Pour Emploi-Québec, cette orientation est nécessaire pour soutenir l'activité commerciale des entreprises de la région.

Quant au CRD des Laurentides, il considère que le développement d'une meilleure accessibilité de la région avec les régions limitrophes est l'un des enjeux majeurs du plan de développement stratégique du CRD et de l'entente cadre qui en découlera.

Outre l'amélioration des liaisons routières interrégionales, la municipalité de Wentworth-Nord estime essentiel d'améliorer les routes collectrices et régionales vers l'Ontario étant donné qu'une bonne partie des touristes proviennent de cette province.

Les moyens

La plupart des intervenants soulignent l'importance du prolongement de l'autoroute 50 et de l'amélioration de la route 117 jusqu'au nord de la région. Pour plusieurs, ces travaux sont prioritaires.

Selon le CRD des Laurentides, le parachèvement de l'autoroute 50 aura pour effet de désenclaver la région d'Argenteuil, de bonifier les liens est-ouest, de desservir l'aéroport de Mirabel et de fortifier tout le développement économique de cette portion du territoire québécois. Il constate, par ailleurs, une trop lente progression des travaux dans ce dossier. Cependant, bien que, selon le CRD, l'importance de cette autoroute interrégionale fasse consensus dans la région, il estime qu'il faudra chercher à minimiser les impacts du tracé sur l'environnement et sur les activités agricoles.

Quant à elle, la MRC d'Argenteuil suggère que la prochaine phase du prolongement de l'autoroute 50 soit celle du secteur Saint-Philippe-Est, de la municipalité de Brossard-Chatham jusqu'au chemin Scotch, dans le canton de Grenville.

Toutefois, la municipalité de Wentworth-Nord se dit en désaccord avec les moyens proposés car elle considère qu'en mettant l'accent sur l'autoroute 50, le problème de l'autoroute 15 ne fera que s'accroître.

D'autre part, la municipalité de Saint-André-Est et la MRC d'Argenteuil suggèrent, et ce, pour des raisons de sécurité et de fluidité, d'améliorer la route 344 qui présente un caractère panoramique intéressant pour les usagers (automobilistes, cyclistes) et qui constitue une liaison vers l'Outaouais.

Pour sa part, la municipalité du Lac-Supérieur estime que le Chemin La Boulé Est, entre Val-des-Lacs et le chemin Lac-Supérieur pourrait servir de liaison entre Saint-Donat (Lanaudière) et la région de Tremblant. Selon cette municipalité, ce chemin possède un bon potentiel de développement et représente un raccourci extraordinaire.

De son côté, la Municipalité de Wentworth-Nord considère qu'il y a lieu de maximiser l'utilisation des routes 327 et 329 comme liens interrégionaux.

Le CRD des Laurentides estime que les travaux d'amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière revêtent une certaine importance, mais il se questionne sur le type de travaux à effectuer aux échangeurs de l'autoroute 640 (jonction de l'autoroute 640 et de la route 117).

Pour Emploi-Québec, les moyens d'action proposés contribuent à l'accroissement des échanges commerciaux avec les régions voisines.

Quant au MAPAQ, bien qu'en accord avec les moyens proposés, il souligne qu'il faut prévoir des mesures d'atténuation adéquates (sans préciser lesquelles) pour assurer la sécurité et la faisabilité des activités agricoles en zone agricole.

2.1.5 La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier

Orientation : *Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier*

La ville de Saint-Jérôme se dit en accord avec cette orientation tout en ajoutant que des investissements majeurs sont requis étant donné le vieillissement de plus en plus marqué des infrastructures.

La MRC des Laurentides «partage l'optique d'un partenariat étroit avec le MTQ sur la gestion des corridors routiers via une planification et une application partagée entre les deux organismes». Toutefois, elle suggère que le Ministère se dote, et ce, rapidement, d'une politique claire sur le sujet afin que le milieu municipal puisse être interpellé plus concrètement. Pour la MRC, la planification des corridors routiers d'importance devrait être intégrée de façon obligatoire aux schémas d'aménagement et plans d'urbanisme des municipalités locales, par le biais de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Par contre, bien que la MRC Thérèse-De Blainville juge cette orientation tout à fait louable, elle considère qu'il ne faudrait pas qu'un pourcentage élevé du budget du MTQ y soit consacré.

Les moyens

La municipalité du Lac-Supérieur et la municipalité de la Paroisse de Saint-Jovite précisent que personne ne peut-être contre les améliorations à la sécurité des routes. Toutefois, la municipalité de la Paroisse de Saint-Jovite considère que les travaux envisagés pour améliorer cette sécurité doivent faire l'objet de discussions. Selon elle, les moyens prioritaires sont ceux qui auront un impact direct sur la réduction des accidents.

Selon la MRC des Laurentides, les moyens d'action proposés par le Ministère sont tous prioritaires. Elle précise, par ailleurs, que depuis 5 ans, le MTQ consulte le milieu sur la gestion des corridors routiers mais, selon elle, sans appui gouvernemental. La MRC estime que le gouvernement doit se doter d'une politique claire sur le sujet afin que le Ministère puisse agir, plutôt que de seulement parler.

La municipalité de Wentworth-Nord, bien qu'en accord avec les moyens proposés, indique qu'il ne faut pas simplement maintenir l'état du réseau routier mais qu'il faut également l'améliorer. Selon elle, plusieurs kilomètres de routes régionales et collectrices ont des fondations déficientes et il faudrait donc en revoir la construction. Par ailleurs, pour cette municipalité, l'amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier est majeure.

Le CRD des Laurentides soutient la position du Ministère quant à l'élimination des composantes déficientes et l'amélioration de la sécurité notamment en ce qui concerne la fragilisation des éléments de signalisation et les traversées d'agglomération. À ce sujet, le CRD rappelle les solutions soumises aux différents partenaires par la Direction de la santé publique des Laurentides (mise en place de glissières flexibles, d'atténuateurs d'impacts, etc.).

Pour la Ville de Saint-Eustache, les moyens d'action favorisés sont «les travaux prioritaires de maintien de la capacité des ponts» ainsi que les «travaux de maintien et d'amélioration des chaussées». Selon elle, il s'agit d'éléments vitaux au développement de l'économie et à l'exploitation du potentiel d'une municipalité et/ou d'une région.

La municipalité de Saint-André-Est (fusionnée depuis et devenue Saint-André-Carillon) suggère d'appliquer la politique des routes vertes, jaunes et rouges concernant le transport lourd et d'améliorer la sécurité globale en élargissant notamment, les accotements utilisés par les cyclistes.

La municipalité de Sainte-Agathe-Nord souligne les problèmes de sécurité des routes 117 et 329 Nord. Aussi, de l'avis de la municipalité de Wentworth-Nord et du CRD des Laurentides, la route 364 ainsi que la route collectrice traversant Wentworth-Nord se trouvent dans un très mauvais état. Le CRD des Laurentides juge que la qualité du réseau tertiaire et des routes collectrices laisse grandement à désirer, du moins dans l'ouest de la MRC des Pays-d'en-Haut.

Pour la MRC Thérèse-De Blainville, une priorité devrait être accordée à la finalisation de certains liens importants à savoir l'autoroute 13 et la route 335 dans le corridor de l'ancienne autoroute 19.

Quant aux traverses de sentier avec le réseau routier, le CRD des Laurentides souligne qu'un bon nombre ne respectent pas les normes de visibilité et que la moitié des traverses

de motoneige ne respectent pas les critères minimaux de sécurité et ne sont pas autorisées par le ministère des Transport du Québec. Il constate, également, que la circulation des véhicules tout terrain sur les emprises routières est en croissance et que les sentiers illégaux de véhicules hors route sont de plus en plus nombreux.

D'autre part, quelques intervenants invitent le Ministère à reprendre la responsabilité de l'entretien de certaines routes régionales ou tronçons de route en milieu urbain (par exemples : le Chemin Duplessis - Paroisse de Saint-Jovite, la route 117 - St-Jérôme, la route 148, etc.). Autrement, la ville de Saint-Jérôme estime qu'il faudrait offrir une compensation financière aux villes qui procèdent à l'entretien de ces routes.

2.1.6 La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Orientation : Améliorer la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures routières

En appuyant cette orientation, plusieurs intervenants ont souligné l'importance que soient intégrées des mesures strictes concernant le développement à proximité d'une infrastructure de transport aux schémas d'aménagement et aux plans de zonage.

Aussi, tout en soutenant cette orientation, la municipalité de Wentworth-Nord précise qu'en faisant un travail adéquat, il n'y aurait pas lieu d'investir des sommes considérables pour améliorer la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures de transport.

Pour Emploi-Québec, la qualité de vie qu'offre la région des Laurentides est un atout pour son développement économique et social.

Les moyens

Bruit de la circulation routière

La municipalité de la Paroisse de Saint-Jovite se dit en accord avec les moyens d'action proposés pour contrer le bruit de la circulation routière dans la mesure où ils visent l'adoption ou l'adaptation de règles qui permettront une diminution du bruit. Toutefois, elle se dit en désaccord s'il s'agit d'investir dans des structures (ex : murs acoustiques). Cette municipalité estime que les investissements doivent d'abord se faire dans l'amélioration des réseaux routiers et leur sécurité.

Pour sa part, la ville de Saint-Jérôme indique qu'il faut d'abord financer, l'implantation de mesures d'atténuation du bruit pour les projets présents, avant la construction d'une nouvelle infrastructure de transport. En ce sens, la Ville de Saint-Eustache estime qu'il serait important de favoriser, à court terme, les endroits où, déjà, le niveau de bruit est

inacceptable. Pour elle, il est surtout important de privilégier l'amélioration du niveau de bruit généré par les autoroutes traversant des agglomérations par des mesures d'atténuation efficaces.

La MRC Thérèse-De Blainville considère que des mesures d'atténuation du bruit devraient également s'appliquer à d'autres infrastructures telles que les voies ferrées utilisées pour le transport en commun.

Le CRD des Laurentides se dit d'accord pour mettre l'emphase sur la prévention des problèmes par un aménagement concerté. Il estime qu'il est toujours désolant de voir s'ériger des murs anti-bruit, coûteux et inesthétiques, quand un aménagement planifié aurait pu éviter le problème.

Paysages routiers

La MRC des Laurentides souligne qu'elle, et possiblement d'autres MRC dans les Laurentides, a fourni des efforts significatifs, sur le plan visuel, par le biais de mesures contenues dans le schéma d'aménagement, notamment en ce qui a trait à l'affichage et au déboisement des abords de routes.

Quant à elle, la municipalité de Saint-André-Carillon, elle tient à ce que la qualité de l'aspect visuel soit prise en compte et à ce qu'une réglementation sur l'affichage s'harmonise avec celle de ses partenaires.

Pour la municipalité de Wentworth-Nord, les mesures d'aménagement du territoire doivent être prioritaires aux moyens palliatifs. De plus, elle croit que les interventions paysagères dans le terre-plein ainsi que dans les emprises peuvent améliorer la fluidité.

La municipalité du Lac-Supérieur pense que pour les nouvelles routes ou tronçons de route, une plus grande bande riveraine devrait être expropriée afin d'éloigner l'étalement de structures immobilières futures.

Outre les moyens proposés, la ville de Saint-Jérôme estime que le programme de revitalisation de la végétation est un moyen efficace.

Par ailleurs, la municipalité du Lac-Supérieur ainsi que la MRC des Laurentides se disent intéressées à participer à un projet-pilote d'interventions paysagères sur le corridor de l'autoroute 15 et/ou de la route 117. La MRC souligne que les études de caractérisation des paysages aux abords de l'autoroute 15 et de la route 117, réalisées récemment pour le compte du MTQ par la «Chaire en paysage de l'Université de Montréal» permettraient un démarrage rapide du projet-pilote d'interventions paysagères aux abords de ces corridors routiers. Le CRD des Laurentides supporte la mise en place de ce projet-pilote.

Quant au CRD des Laurentides, il souscrit entièrement à l'intégration des principes de développement durable à la planification, à la réalisation et à l'entretien des réseaux de transport. À cet effet, il considère que le Ministère devrait travailler de concert avec les MRC dans le cadre de leur schéma d'aménagement. De plus, le CRD estime que le Ministère devrait tenir compte de l'expertise de la corporation «Environnement visuel Plus» en ce qui a trait à la problématique de l'aménagement visuel et que le travail avec le Conseil de la culture et des communications des Laurentides pourrait être un point de départ intéressant à ce sujet.

Pour la MRC Thérèse-De Blainville, la préoccupation de la qualité du paysage ne doit pas rester qu'à l'étape du constat. Selon elle, des actions concrètes doivent être entreprises à court terme et ne devraient pas seulement toucher les emprises, mais déborder sur les abords des grands axes. La MRC estime, qu'à cet effet, une collaboration MTQ, MRC et municipalités s'avère très importante.

Pour sa part, Emploi-Québec considère que la préservation et l'amélioration du paysage routier sont essentielles pour une région ayant une importante industrie touristique comme celle des Laurentides.

Autres ressources du milieu

Pour le CRD des Laurentides, les problèmes de pollution et de dégradation des cours d'eau (lacs, rivières, nappe phréatique, etc.) par les activités de construction et d'entretien des réseaux routiers et des fossés de drainage routier sont préoccupants pour la région, tout comme l'érosion de berges, due à la proximité de plusieurs routes. Le CRD est d'accord avec le Ministère quant à l'étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur ce type de ressources. À cet effet, il propose au Ministère de travailler en étroite collaboration avec le Conseil régional de l'environnement des Laurentides et avec les municipalités concernées.

D'autre part, le CRD des Laurentides informe qu'une étude sur les nappes aquifères est actuellement en cours dans les Basses-Laurentides et suggère que le Ministère en prenne connaissance une fois les résultats connus.

2.1.7 Le camionnage et le transport ferroviaire

Orientation : *Améliorer le réseau de camionnage et préserver le réseau ferroviaire*

Bien qu'elle appuie cette orientation, la municipalité de Saint-André-Carillon demande à ce qu'une attention plus particulière soit portée à la Politique sur le transport lourd, voire que soient appliquées plus sévèrement les mesures de contrôle.

La MRC Thérèse-De Blainville se dit particulièrement sensible à la question du camionnage et du transport ferroviaire, étant donné que la région Thérèse-De Blainville compte plusieurs entreprises exportatrices qui expédient des marchandises par l'un et l'autre de ces deux modes de transport.

Pour Emploi-Québec, cette orientation est nécessaire pour soutenir l'activité commerciale des entreprises de la région.

Les moyens

Plusieurs participants ont souligné qu'il est essentiel de canaliser le camionnage vers des infrastructures prévues à cet usage. Pour eux, il est important qu'il y ait concertation entre les municipalités et le Ministère afin d'établir un réseau de camionnage qui éviterait le transport lourd sur des chemins municipaux non conçus pour ce type de circulation. En ce sens, la municipalité de Wentworth-Nord souligne que pour inciter les camionneurs à utiliser le réseau d'infrastructures établi, plutôt que d'autres routes secondaires, il est primordial d'améliorer ces routes de camionnage. Elle précise que l'amélioration des infrastructures routières doit être faite en fonction du camionnage, c'est-à-dire qu'il faut refaire les fondations des routes collectrices et régionales. D'autre part, le CRD des Laurentides estime que l'accroissement de la circulation, par camion, sur les rues existantes ou futures devrait faire l'objet d'une consultation adéquate de la population.

La MRC Thérèse-De Blainville ainsi que le CRD des Laurentides souhaitent que le Ministère procède à la cartographie du réseau de camionnage de la région en y intégrant le réseau municipal. Pour la MRC Thérèse-De Blainville, le Ministère devra voir à ce que les usagers de ce type de transport soient sensibilisés à l'utilisation de ce réseau.

D'autre part, la municipalité de la Paroisse de Saint-Jovite considère que l'amélioration du réseau de camionnage va de pair avec l'amélioration de la sécurité routière ainsi qu'avec l'optimisation des réseaux routiers. En ce sens, la ville de Saint-Jérôme se dit en accord avec les moyens d'action proposés mais en harmonisant, par des mesures strictes, la cohabitation des camions et des automobiles sur le réseau routier.

La MRC d'Argenteuil ainsi que le CRD des Laurentides souhaitent que le MTQ s'associe aux différents ministères, entre autres celui des Ressources naturelles, lorsque des décisions entraînent des effets secondaires sur les routes existantes. À cet effet, la MRC d'Argenteuil propose «que le transport des ressources naturelles découlant des activités extractives se fasse de façon à privilégier, dans la mesure du possible, l'utilisation de routes provinciales». Quant au CRD des Laurentides, il suggère «que les coûts relatifs à la détérioration des routes soient pris en considération lorsque l'on octroie des permis pour des projets ayant des incidences sur le réseau de transport» et que le financement des municipalités dans le cadre des chemins dits à double vocation soit amélioré. En ce sens, la MRC des Laurentides pense que le Ministère devrait prévoir un objectif particulier sur la révision du programme de compensation financière aux municipalités pour le camionnage lourd sur les chemins municipaux générés par le transport de bois en terres publiques.

Aussi, la MRC des Laurentides suggère que le plan de transport intègre la préoccupation de l'entretien des chemins municipaux fortement sollicités par le camionnage de transit. Elle propose également que le Ministère prévoit une aide financière et/ou technique aux MRC pour l'élaboration d'un plan d'harmonisation des réseaux de camionnage sur routes provinciales et municipales.

Par ailleurs, plusieurs intervenants suggèrent de maintenir et de favoriser les infrastructures ferroviaires pour le transport des marchandises afin de libérer le réseau routier. En ce sens, le CRD des Laurentides se dit entièrement d'accord avec la politique du Ministère de privilégier la création de *Chemins de fer d'intérêt local* (CFIL) de même qu'avec son intention d'acquérir l'emprise abandonnée du CN entre Deux-Montagnes et Mirabel.

Pour sa part, la Ville de Saint-Eustache considère que l'amélioration des routes de camionnage ainsi que le soutien technique et financier au maintien des réseaux ferroviaires sont directement reliés au développement du potentiel économique.

Par contre, la Coalition Laurentienne pour une Gestion Régionale des Déchets (CLGRD) considère que le trop grand nombre de véhicules lourds sur les routes, même s'ils sont essentiels pour le transport des marchandises, est une menace pour la sécurité routière et la qualité de vie des riverains, sans compter les coûts externes qu'ils entraînent (environnement, santé publique, réfection du réseau routier). La Coalition estime que les documents du Ministère sont peu éloquents sur cette question et que la plupart des orientations, non seulement ne questionnent pas cette réalité, mais semblent vouloir adapter l'ensemble de la démarche pour en favoriser l'expansion. Elle souhaite donc «que le plan de transport évalue et tienne compte de l'ensemble des coûts du transport des marchandises et des déchets par camionnage dans les Laurentides et favorise une réduction substantielle de son usage».

Pour sa part, la MRC d'Antoine-Labelle souhaite, puisque les camions de bois utilisent la section de la route 311 située au nord de la route 117 comme route de transit, que le Ministère ajoute ce tronçon dans les interventions prioritaires d'amélioration. Selon la MRC, plusieurs problèmes se manifestent sur ce circuit que doit parcourir le trafic lourd.

Quant à la MRC Thérèse-De Blainville, en tenant compte, d'une part, de la nouvelle vocation de l'aéroport de Mirabel, vocation en partie axée sur le fret aérien et, d'autre part, du très grand achalandage de camions sur l'autoroute 15 au nord de l'autoroute 640, elle se demande s'il ne serait pas opportun de terminer l'autoroute 13 permettant ainsi de soulager l'autoroute 15.

Par ailleurs, le CRD des Laurentides estime que le Ministère devra faire le pont entre le présent plan de transport et les orientations issues du comité suprarégional (auquel participe le Ministère) qui déposera une proposition de plan stratégique pour la grande région métropolitaine en décembre 2000.

Aussi, la MRC d'Argenteuil invite le Ministère à être pro-actif et à participer financièrement à des projets-pilotes ou à des études favorisant l'intermodalité (remorquages, trains de marchandise, centres de tri, etc.) de façon à soulager les routes nationales déficientes, notamment en termes de fluidité et de sécurité.

2.1.8 L'aéroport de Mirabel

Orientation : Soutenir le développement de l'aéroport international de Montréal-Mirabel

La MRC des Laurentides déplore que le Ministère limite la question du transport aérien à l'aéroport de Mirabel. Selon elle, l'ensemble de la problématique du transport aérien interrégional devrait être considéré. Pour la MRC, si l'on se réfère à l'importance de ce mode de transport dans le développement de l'aérotourisme, du tourisme d'affaires et de congrès avec la Station Mont-Tremblant et d'autres activités spécialisées (ex. : sécurité publique, aviation de brousse), le plan de transport devrait être bonifié sur cet aspect.

Pour plusieurs intervenants, l'aéroport international Montréal-Mirabel est un atout économique important pour la région. À cet effet, la Ville de Saint-Eustache juge que l'aéroport de Mirabel est sous-exploité en regard de son potentiel et qu'il faut soutenir et raviver ce pôle économique. Pour le CRD des Laurentides, l'aéroport de Mirabel est résolument tourné vers l'avenir et il faut dès maintenant porter les interventions sur la planification des interventions en transport.

Quant à elle, la municipalité de Wentworth-Nord estime que Mirabel doit être la porte d'entrée du tourisme et non des marchandises étant donné que les compagnies sont sur l'Île de Montréal et que les touristes vont en région.

Pour le MAPAQ, il est urgent de dynamiser la zone de commerce international de Montréal à Mirabel jugeant que cela aura sûrement un effet d'entraînement positif pour le développement de l'industrie agroalimentaire dans toutes les Laurentides.

Quant à Emploi-Québec, il souligne son implication dans le plan de relance de Mirabel, à savoir que des ressources y sont consacrées pour soutenir, au regard de l'emploi et de la main-d'œuvre, la mise en œuvre de ce plan.

Les moyens

La MRC Thérèse-De Blainville rappelle que l'un des axes privilégiés de la Corporation de développement des Laurentides, lors de la confection de son «Plan de développement stratégique», était «le développement d'une meilleure accessibilité de la région et la consolidation de la vocation internationale de l'aéroport de Mirabel». En ce sens, pour la MRC, les propositions du Ministère paraissent relativement ternes. Elle mentionne que la MRC attend beaucoup plus que la création d'une zone spéciale d'intervention et d'une société qui aura comme objectif la promotion et le développement de l'aéroport. Selon elle, «il faut plus que la mise en place d'organismes, il faut y ajouter les infrastructures de transport qui vont avec cette nouvelle vocation». Par ailleurs, le CRD des Laurentides estime que la mise en place imminente de la Société de la zone de commerce internationale de Montréal à Mirabel catalysera l'arrivée éventuelle de plusieurs entreprises, ce qui entraînera une utilisation accrue du réseau routier d'où une planification adéquate des autoroutes 13 et 50.

Pour plusieurs intervenants, il est primordial que le système de transport desservant l'aéroport de Mirabel soit adéquat afin que ce dernier puisse remplir de façon performante sa nouvelle vocation orientée vers le fret aérien. Pour eux, le prolongement de l'autoroute 13 est essentiel pour les fins de transport de marchandises. Pour la municipalité de Mirabel, l'achalandage accru de l'aéroport de Mirabel passe également par le prolongement de l'autoroute 50 vers l'Outaouais. De plus, le CRD des Laurentides croit, qu'à moyen terme, l'ensemble des vols reviendront à Mirabel et que dans cette optique, il est essentiel de conserver dans les plans, la possibilité d'un revirement de la situation et la nécessité d'une liaison rapide et efficace entre les deux aéroports et le centre-ville de Montréal.

2.2 Les priorités des participants

Méthodes utilisées

Deux méthodes simples ont été utilisées pour tenter de dégager l'ordre de priorité général des participants qui ont complété le questionnaire sur les orientations proposées par le Ministère.

La méthode de pointage consiste à octroyer à chacune des orientations un nombre de points correspondant à la position donnée par chaque intervenant. La première position vaut 8 points, la seconde 7 points et ainsi de suite jusqu'à la huitième position qui vaut un point. Par exemple, l'orientation 1 a été placée en première position par 5 intervenants (5X8 points = 40), 2 intervenants l'ont placée en quatrième position (2X5 points = 10) et elle a aussi obtenu une cinquième et une huitième position (1X4 points+ 1X1 point =5), pour un total de 55 points.

La seconde méthode classe les orientations selon le nombre de fois où elles obtiennent un rang. Par exemple, l'orientation 1 a obtenu le plus de premier rang, ce qui la classe en première position, l'orientation 3 a obtenu le plus de deuxième rang, la classant en seconde position, etc. Dans le cas d'équivalences (.ex. : les orientations 6 et 8 obtenaient le même nombre de 7^e rang), le nombre d'autres rangs obtenus a été pris en compte (ex. : l'orientation 8 avait obtenu 2 premiers rangs et un second tandis que l'orientation 6 ne présentait qu'un 3^e rang).

Enfin, pour déterminer un ordre de priorité pour l'ensemble des intervenants, les priorités soulevées dans les mémoires des participants qui n'ont pas complété le questionnaire ont été prises en compte.

Résultats

Il semble clair pour les participants qui ont complété le questionnaire que les trois orientations les plus importantes sont, dans l'ordre, les orientations 1, 3 et 2 puisque les deux méthodes utilisées les classent de façon identique. De plus, les mémoires des autres intervenants insistent globalement aussi sur ces trois orientations.

Quant aux cinq autres orientations, les deux méthodes utilisées placent l'orientation 5, suivi des orientations 4, 7, et 8 de façon à peu près équivalente., Finalement, on retrouve l'orientation 6. Quant aux mémoires, certains ne traitent pas du tout de ces orientations, d'autres n'insistent que sur l'une ou l'autre.

Commentaires des participants

Dans l'ordre des moyens, la MRC des Laurentides dit miser sur le train de banlieue en priorité et sur la rénovation des infrastructures existantes.

La Ville de Saint-Eustache estime qu'il faut s'attaquer, en premier lieu, à tout ce qui peut permettre un meilleur développement du transport en commun. D'autre part, elle mentionne que les mesures d'atténuation du bruit et tout ce qui touche l'amélioration de la qualité de vie aux abords du réseau routier représentent un aspect qui, selon elle, fera l'unanimité ou presque de l'ensemble des intervenants.

La municipalité de Wentworth-Nord souligne que l'Île de Montréal est déjà engorgée; la mobilité à l'intérieur de l'Île demande déjà plus de temps que l'accès à l'Île elle-même. Selon Wentworth-Nord, il y a lieu d'accorder une priorité à l'amélioration des routes collectrices et régionales pour favoriser le développement de l'économie locale. Aussi, pour cette municipalité, «le transport collectif dans l'état actuel de ces routes ressemble à mener le bétail à l'abattoir».

La Municipalité du Lac-Supérieur précise que les régions des Laurentides et de Lanaudière sont présentement situées dans un double entonnoir, entre Laval au sud et la région Tremblant au nord. Pour cette municipalité, les problèmes des localités situées aux extrémités doivent être résolus avant celles situées au centre.

La municipalité de Saint-André-Est-Carillon soutient que l'axe est-ouest est devenu des plus importants maintenant que la volonté politique de consolider la vocation récréo-touristique est affirmée.

Pour sa part, le MAPAQ considère que les huit orientations sont importantes pour assurer le développement harmonieux de la région. Cependant, le développement de la région de Mirabel (orientation 8) et les liaisons routières majeures seraient à privilégier pour consolider le développement rural de cette région.

2.3 Implication du milieu

L'ensemble des participants qui ont répondu au questionnaire semblent disposés à inclure dans les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les règlements, des mesures concrètes pour améliorer la planification des transports sur leur territoire. D'ailleurs, la municipalité de Saint-Placide souligne qu'elle projette de prendre certaines actions pour améliorer la sécurité et la qualité de vie de ses citoyens lors de la révision de ses règlements d'urbanisme (réduire le nombre d'accès routier, prévoir des usages appropriés en bordure de route, etc.).

Quelques répondants ont, par ailleurs, formulé des oppositions ainsi que des commentaires appuyant ou nuancant leur position. Ces commentaires sont présentés dans cette section.

Intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement

Pour la MRC des Laurentides, il est irréaliste de «déterminer des zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés permettant de limiter l'éparpillement du développement». Elle explique que le potentiel de développement résidentiel dans un secteur de villégiature comme celui des Laurentides repose justement sur l'éparpillement des résidences autour des lacs, rivières et dans les secteurs montagneux (hors périmètre urbain).

Dans le même sens, toujours selon la MRC des Laurentides, la «consolidation des périmètres d'urbanisation pour limiter le développement dans l'espace» ne peut se faire pour le secteur résidentiel. Toutefois, cette consolidation pour les commerces, industries et institutions permet de faire de véritables pôles d'emplois.

D'autre part, la municipalité de Wentworth-Nord considère que de limiter le développement à certains secteurs va à l'encontre de la liberté de choisir son lieu de résidence.

Quant à la municipalité du Lac-Supérieur, elle n'est pas d'accord à «favoriser une plus grande mixité des fonctions urbaines à l'intérieur des grandes affectations des sols afin de diminuer la longueur des déplacements», mais ne donne pas d'explications sur sa position.

Quant à la Ville de Saint-Eustache, elle se dit en désaccord quant à l'intégration de mesures dans les schémas d'aménagement, plans d'urbanisme et règlements de zonage visant à favoriser le transport collectif. Elle explique que plusieurs complications peuvent se profiler en tentant d'intégrer des plans sur une grande échelle. Il est plus efficace et pratique, selon elle, que ces aspects soient gérés dans chaque municipalité. Cependant, certains outils d'analyse de base pourraient être communs aux municipalités permettant ainsi une approche standardisée.

Gestion des nouveaux accès

La municipalité du Lac-Supérieur se dit en désaccord à «localiser les nouvelles rues dans les plans d'urbanisme», mais ne donne pas d'explications sur sa position.

La MRC des Laurentides informe que tous les moyens proposés par le Ministère sont déjà intégrés dans son schéma d'aménagement révisé.

Quant à la Municipalité de Saint-Eustache, elle se dit également en désaccord pour l'intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement, plans d'urbanisme et règlements de zonage en ce qui a trait à la gestion des nouveaux accès. Elle formule les mêmes appréhensions qu'envers le transport collectif.

Gestion du bruit

La municipalité du Lac-Supérieur suggère de changer le mot *éviter* pour le mot *éloigner* dans la phrase «éviter les développements résidentiels linéaires en bordure du réseau routier».

La municipalité de Wentworth-Nord n'est pas d'accord à «limiter le développement des fonctions résidentielles, institutionnelles et récréatives aux périmètres d'urbanisation». Elle considère qu'il y a lieu de faire du développement résidentiel en dehors des périmètres d'urbanisation, il s'agit de gérer la superficie de sol nécessaire.

Quant à la Ville de Saint-Eustache, elle se dit en désaccord, également, à l'intégration des mesures dans les schémas d'aménagement, plans d'urbanisme et règlements de zonage concernant la gestion du bruit. Toutefois, elle dit adhérer à toutes les mesures d'atténuation du bruit en bordure des autoroutes, mais elle continue de privilégier une approche municipale plutôt que régionale concernant leur intégration dans les schémas d'aménagement.

Gestions des paysages routiers

La municipalité du Lac-Supérieur est plus ou moins d'accord avec la préservation et la mise en valeur des paysages perceptibles des corridors routiers. Elle estime que cette mesure doit prendre en compte, sans les brimer, les droits des propriétaires. Par exemple, dans la mesure où l'on statue qu'une montagne doit demeurer sans développement, il faudrait être prêt à acquérir cette montagne.

La municipalité de Saint-André-Carillon appuie les mesures visant à préserver les paysages en donnant l'exemple de la route 148 ouest, dont l'aspect visuel est très décevant.

La municipalité de Wentworth-Nord approuve ces mesures en ajoutant que la beauté du Québec est en grande partie reliée à la beauté de ses paysages; il faut donc les préserver. Par ailleurs, faute de temps, cette municipalité ne peut participer à un projet-pilote pour l'identification des secteurs prioritaires d'intervention et à l'élaboration d'un plan d'aménagement paysager régional.

Quant à elle, la Ville de Saint-Eustache considère que l'aspect des corridors routiers est plus facile à harmoniser au niveau d'une MRC, puisque les particularités de cette problématique sont communes à toutes les municipalités concernées. Elle se dit donc d'accord avec l'intégration de mesures de gestion des paysages dans les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les règlements de zonage. Par ailleurs, elle est intéressée à participer à un projet-pilote dans la mesure où l'autoroute 640 serait intégrée à ce plan, car s'il se concentre uniquement aux abords de la route 117 et de l'autoroute 15, le projet ne touchera pas son territoire.

Tout en appuyant ces mesures, le MAPAQ souligne que, «compte tenu du fait que les activités agricoles contribuent fortement à façonner les paysages en milieu rural, il faut s'assurer que les mesures visant à préserver et à mettre en valeur les paysages perceptibles des corridors routiers ne comportent pas de nouvelles contraintes ou restrictions aux entreprises agricoles». Aussi, compte tenu du fait que l'activité prioritaire dans la zone agricole doit demeurer l'agriculture, le MAPAQ estime qu'il faut s'assurer de la compatibilité des mesures paysagères avec les activités agricoles.

D'autre part, le MAPAQ se dit intéressé à participer au projet-pilote et ajoute qu'il participe à l'étude de caractérisation des paysages des Laurentides, orchestrée par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et financée par les MRC et les ministères de la région.

Réseau de camionnage

La municipalité de Wentworth-Nord se dit tout à fait d'accord avec cette mesure, car elle considère qu'il y a certainement lieu d'avoir une concertation entre les intervenants.

La Ville de Saint-Eustache est en accord avec ces mesures et précise que son plan de transport a été adopté par le conseil municipal au mois de novembre 1999 et que tout ce qui peut toucher ce dossier suscite son intérêt.

Suivi du plan de transport

La municipalité de Wentworth-Nord considère qu'il est primordial que le plan de transport ne soit pas «tabletté», d'autant plus que la situation va évoluer et qu'il faudra l'ajuster au changement. Elle donne en exemple le secteur du Mont-Tremblant qui n'était pas si développé, il y a 20 ans.

La Ville de Saint-Eustache désire participer à tout processus pouvant apporter des retombées positives pour permettre un meilleur développement du transport en commun.

Emploi-Québec se dit également intéressé à participer au suivi.

Le MAPAQ accepte de participer au suivi. Il se dit très concerné par les effets structurants et parfois déstructurants du réseau routier sur les activités et le territoire agricoles.

2.4 Autres questions

Le processus de consultation

Le CRD des Laurentides signale que les délais octroyés, au départ, pour cette consultation étaient trop courts et il estime qu'une telle consultation devrait se dérouler sur une période de trois mois. En ce sens, la MRC d'Argenteuil, bien qu'elle ait obtenu un délai pour le dépôt de ses commentaires, estime qu'il aurait été préférable que la consultation soit échelonnée sur une période de six mois, compte tenu du mécanisme de consultation et du processus décisionnel en vigueur dans les MRC.

D'autre part, le CRD des Laurentides reconnaît la qualité de l'ensemble de l'opération et l'ouverture du Ministère à intégrer les commentaires des décideurs régionaux, et souhaite maintenir cette collaboration entre le Ministère et le milieu dans l'avancement des travaux. La MRC Thérèse-De Blainville reconnaît également que le MTQ a tenu compte de la majorité de ses commentaires sur le document *Diagnostic et esquisses d'orientations*.

De plus, le CRD des Laurentides souligne qu'il trouve intéressant de travailler à un plan de transport qui est concomitant au plan de développement stratégique dont la région se dotera dans les prochains mois. Aussi, il estime opportun, la mise en place d'un mécanisme d'information permettant aux décideurs régionaux de connaître et de comprendre les actions entreprises dans les régions limitrophes dans le but d'une planification mieux concertée des interventions.

La Coalition Laurentienne pour une Gestion Régionale des Déchets (CLGRD) souhaite que le Ministère organise, dans les plus brefs délais, une consultation et des audiences publiques sur le projet d'une voie de raccordement au lieu d'enfouissement sanitaire situé à la limite du territoire de Sainte-Sophie, Mirabel, Sainte-Anne-des-Plaines, Saint-Antoine, connu sous le nom du dépotoir Richer. Selon la Coalition, ce projet de raccordement aura des impacts importants sur la sécurité routière et piétonnière de tous ces secteurs, en particulier sur la 158, déjà considérée comme la route la plus mortelle des Laurentides. De plus, la coalition constate l'absence de mécanismes de recours, pour les citoyens, en cas de conflits d'usage et recommande que soient institués des mécanismes de consultation, d'arbitrage et de gestion de conflits d'usages qui soient accessibles aux citoyens, transparents et efficaces.

Les documents de la proposition de plan de transport

La municipalité de Wentworth-Nord félicite le Ministère pour son travail et considère qu'il y a des propositions très intéressantes.

Le Conseil du statut de la femme recommande d'adopter une analyse différenciée selon le sexe, et de revoir les données disponibles en fonction de cette caractéristique. Le Conseil souligne que les conditions de vie ainsi que les besoins des hommes et des femmes sont différents. Souvent les femmes sont plus pauvres et chefs de famille. Leur mobilité est réduite, limitant ainsi leur accès à la formation et au marché du travail. Pour le Conseil, une plus grande attention doit être portée aux solutions reliées aux moyens de transport collectif en regard des besoins des femmes.

Le CRD des Laurentides demande au Ministère, par souci d'adéquation, de calquer ses divisions territoriales au territoire administratif de la région des Laurentides, tel que défini par le décret du 22 décembre 1987, no 2000-87.

Commentaires concernant le budget (chapitre 9)

La MRC Thérèse de Blainville constate qu'au cours de l'exercice actuel, le MTQ a dédié seulement 10% de son budget au transport en commun et 2% pour le transport adapté, ce qui est beaucoup moins que la moyenne québécoise. La MRC souligne également qu'à partir d'une analyse des montants alloués au transport en commun, le Ministère, au contraire des investissements qu'il effectue au niveau de la voirie, dépense dans l'exploitation des réseaux de transport en commun plutôt qu'au niveau de la construction d'équipements. Aussi, elle se dit étonnée que la région, en grand développement, n'obtienne que 2,5% du budget total du MTQ. Pour la MRC, le montant prévu au transport en commun (210 \$ millions) est trop peu et un important exercice de priorisation se doit d'être réalisé par le Ministère s'il veut répondre positivement au premier enjeu.

Quant au CRD des Laurentides, il constate que la Direction des Laurentides—Lanaudière du Ministère essaie de choisir la meilleure stratégie possible afin de maximiser les montants rendus disponibles par le mode actuel de répartition des budgets gouvernementaux. Il croit comprendre que la répartition entre les régions administratives du Québec est réalisée principalement en tenant compte de la proportion des besoins présents dans chacune des régions, de façon à permettre l'atteinte de certains objectifs à l'échelle du Québec. Toutefois, le CRD se dit surpris que sa région, l'une des plus importantes de la province, ne dispose que d'environ 39 millions \$, sur un budget de 1,2 milliard \$. Il estime qu'une répartition simple, sur la base de la population, donnerait presque le double de ce montant et qu'une répartition selon son implication financière atteindrait presque le triple. Le CRD considère que le manque d'argent reste le principal handicap pour l'atteinte de ses objectifs et déplore le sous-financement public qui lui semble être la norme dans les Laurentides. Ainsi, le CRD suggère au Ministère d'être

ouvert à examiner d'autres formules de péréquation qui feraient appel à la créativité et l'imagination.

3.0 Commentaires sur les points de vue

Les points de vue de certains participants font l'objet dans les pages qui suivent de commentaires visant à fournir des explications plus complètes sur le contenu de la proposition de plan ou encore à mettre en lumière les points de vue qui influenceront le contenu de la version définitive du plan.

3.1 Points de vue des participants sur les orientations

3.1.1 Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal

La MRC Thérèse-De Blainville et le CRD des Laurentides souhaitent que le libellé de l'orientation reliée à ce thème intègre le mode ferroviaire et stipule, dorénavant, qu'il faille non seulement tirer «le meilleur parti possible du réseau routier existant» mais aussi «du réseau ferroviaire existant».

Cette suggestion est accueillie favorablement par le Ministère, car elle permet de mieux refléter le potentiel offert par le mode ferroviaire pour le transport des personnes jusqu'à Saint-Jérôme.

La MRC Thérèse-De Blainville se questionne sur l'arrimage entre les différents exercices de planification des transports portant sur le territoire de la partie sud des Laurentides. Elle s'interroge, plus particulièrement, sur les mécanismes d'intégration des moyens d'action proposés dans le cadre de ces divers exercices.

Le Ministère est aussi préoccupé par ce sujet depuis qu'il a entrepris la réalisation du plan de transport. Pour ce faire, il a mis en place des mécanismes internes pour arrimer le contenu du *Plan de transport des Laurentides* avec le *Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal*, le *Plan de transport de Lanaudière* et le *Plan de transport de l'Outaouais*. Un mécanisme particulier d'arrimage a aussi été mis de l'avant avec l'Agence métropolitaine de transport.

Selon la MRC Thérèse-De Blainville, certains moyens d'action suggérés, plus particulièrement au niveau des services de transport collectif, dépasseraient la compétence du Ministère. Par ses différents programmes d'aide, le Ministère intervient beaucoup dans le transport collectif. Depuis 1993, le Ministère subventionne les dépenses d'investissements, ce qui représente plusieurs millions de dollars à l'échelle du Québec. Bien que les organismes de transport soient les gestionnaires des services de transport, le Ministère n'outrepasse pas sa compétence en proposant des moyens d'action qu'il financera d'ailleurs en bonne partie.

La MRC Thérèse-De Blainville mentionne aussi qu'une très grande concertation lui apparaît nécessaire pour pouvoir mettre de l'avant ces moyens d'action.

Pour le Ministère, le plan de transport concerne l'action de l'ensemble des intervenants en transport d'une région, car les solutions aux principaux problèmes, notamment en transport collectif, passent par des actions relevant de divers groupes et organismes. Dans ce contexte, le plan présente donc des moyens d'action à être mis de l'avant par plusieurs intervenants. La concertation constitue assurément la clé du succès de la mise en œuvre d'un plan de transport. Pour ce faire, le Ministère proposera, dans la version définitive du plan, un mécanisme par lequel un comité régional pilotera la mise en œuvre et le suivi du plan.

De plus, la MRC Thérèse-De Blainville et la municipalité du Lac-Supérieur expriment des réserves sur l'implantation des voies réservées au covoiturage, que ce soit en raison du coût élevé de telles mesures ou de la pertinence des processus de planification mis de l'avant à ce jour dans le cadre de la réalisation de tels projets.

Pour le Ministère, la réalisation de voies réservées constitue une des mesures possibles pour améliorer la fluidité des transports dans la partie sud des Laurentides. Le Ministère ne compte pas nécessairement réaliser des voies réservées partout sur le réseau autoroutier. Il le fera seulement si cela présente des avantages, soit des gains de temps appréciables pour les usagers et l'ensemble des personnes effectuant des déplacements dans la région.

Pour sa part, la ville de Mirabel s'inquiète du fait que le Ministère semble limiter son étude globale du fonctionnement de l'autoroute 15 entre les autoroutes 40 et 640. La ville propose aussi l'amélioration de l'échangeur de la sortie 25 et la construction d'un nouvel échangeur entre ceux des kilomètres 25 et 31.

En réponse à ces préoccupations, il faut mentionner que le Ministère compte effectuer une étude sur l'autoroute 15, au nord de l'autoroute 640. Il entend faire celle-ci en y intégrant les résultats de l'enquête origine-destination réalisée pour la région de Montréal au cours de 1998, et dont les résultats viennent d'être connus. Il s'assurera ainsi d'une meilleure qualité des résultats, car le fort développement qu'a connu le secteur concerné au cours des années a certainement contribué à faire évoluer les besoins auxquels il faudra répondre dans l'avenir. Cette étude présentera aussi une vision d'avenir quant à la réalisation d'améliorations aux échangeurs existants ou encore l'ajout de nouveaux échangeurs. Le Ministère ajoutera aussi cette étude à ses moyens visant à améliorer la fonctionnalité du réseau routier.

D'autre part, il faut rappeler que le Ministère privilégie une amélioration des échangeurs existants avant la construction de tout nouvel échangeur, ce qui devrait satisfaire la MRC

des Laurentides qui déconseille la réalisation de nouveaux échangeurs dans des secteurs non-urbanisés ou agricoles.

3.1.2 Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

La MRC d'Argenteuil se montre préoccupée par l'intégration des différents services de transport collectif.

Le Ministère tient, ici, à rappeler qu'il a récemment mis de l'avant un programme qui apporte un soutien technique et financier à la mise en commun des différents services de transport collectif et que les intervenants concernés dans la MRC d'Argenteuil peuvent s'en prévaloir. Une telle mise en commun est certainement susceptible d'améliorer, dans le sens souhaité par la MRC, les services offerts à la population.

Quant aux modifications souhaitées aux critères d'admissibilité aux services de transport adapté par la MRC d'Argenteuil et la Table de concertation sur la pauvreté de la MRC Rivière-du-Nord et Mirabel Nord, mentionnons que le Ministère révisé actuellement son programme d'aide pour le transport adapté et que des changements pourraient notamment être apportés aux critères d'admissibilité, au cours de l'année 2000 ou ultérieurement.

La demande formulée par la Table régionale de concertation du transport adapté visant à ajouter les municipalités et les usagers comme interlocuteurs pour l'atteinte de l'objectif visant à : Étendre la couverture des services de transport adapté à un plus grand nombre de municipalités est acceptée. Ces intervenants sont effectivement des interlocuteurs importants lorsqu'il s'agit d'étendre la couverture des services de transport adapté.

La suggestion de la Table régionale de concertation du transport adapté d'inclure une carte à jour des services de transport adapté de la région est aussi retenue. Cela permettra de mieux visualiser les territoires couverts par les services de transport adapté et ceux qui ne le sont pas.

L'échéancier pour que toutes les municipalités soient desservies par le transport adapté est réduit de 2016 à 2006, ce qui permettra de répondre plus vite aux besoins en la matière. Rappelons, cependant, qu'il revient d'abord aux municipalités de se doter d'un service de transport adapté et que le Ministère assure du soutien financier, le cas échéant.

La formulation du second objectif est modifiée, comme demandé par la Table régionale de concertation du transport adapté et devient : «Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés», ce qui introduit la notion de développement des services qui, en général, sont assez limités.

Enfin, tel que demandé par la Table régionale de concertation du transport adapté et en raison de la pertinence de cette demande, le Ministère retient l'idée de participer à un groupe de travail régional pour étudier et organiser les fusions entre différents services de transport collectif.

En ce qui concerne la Loi sur le transport par taxi, elle fait présentement l'objet d'une révision. En effet, le Ministère a entrepris une réforme du transport par taxi et a effectué au cours de l'année 1999 de vastes consultations sur ce sujet, dans le cadre d'une commission parlementaire. Diverses propositions de réforme ont donc été soumises à la consultation, et portent sur les objets suivants : permis de taxi, permis de chauffeur de taxi, location des véhicules, location des permis de taxi, règles d'opération des taxis, desserte des aéroports, véhicules utilisés, territoires d'exploitation, taximètres, transport par limousine, permis restreints, covoiturage, transport bénévole, transport de personnes handicapées et transport médical, permis expérimentaux, ligues de propriétaires de taxi.

À la suite des consultations, le Ministère compte compléter au cours de l'année 2000 la révision de la *Loi sur le transport par taxi*. Les modifications à la Loi devraient être connues à la fin de l'année 2000. En raison de cela, il n'est donc pas possible, pour l'instant, de faire part à la MRC Thérèse-De Blainville, comme elle le demande, des changements qui seront apportés à cette loi.

Enfin, pour répondre à un questionnement de la MRC Thérèse-De Blainville, les projets envisagés en matière de taxi collectif restent à être définis de façon plus précise. Les maîtres d'œuvre de ces services seront les organismes de transport de la partie sud des Laurentides, soit la Conseil intermunicipal de transport des Basses-Laurentides, le CIT Deux-Montagnes et l'OMIT Saint-Eustache. En ce qui concerne le financement du transport scolaire, le gouvernement a, récemment, reconduit la situation actuelle, soit un financement provenant principalement du gouvernement, par l'intermédiaire du ministère de l'Éducation.

3.1.3 Les déplacements touristiques

Le Ministère prend bonne note des suggestions de la Municipalité de Wentworth-Nord quant aux améliorations à apporter à l'autoroute 15. Il ajoutera ces suggestions à la liste d'interventions possibles pour s'attaquer aux problèmes de circulation sur cette autoroute.

Quant au questionnement du CRD des Laurentides sur la pertinence d'élargir l'autoroute 15 au sud de Saint-Sauveur, il est important de mentionner qu'il ne s'agit pas là d'une priorité immédiate pour le Ministère. Le Ministère compte d'abord optimiser l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117, avant d'accroître la capacité de l'autoroute. Il faut cependant être conscient que la réserve de capacité offerte par la route 117 est utilisée très rapidement lorsque l'autoroute 15 est congestionnée, de sorte que cette route ne pourra pas être une alternative valable à l'autoroute pendant encore bien longtemps, surtout si les débits de circulation dans le secteur continuent à croître au rythme escompté. Il faudra

donc éventuellement, à plus long terme, élargir l'autoroute 15 pour maintenir des conditions de circulation acceptables.

À la demande de la MRC des Laurentides, le Ministère intégrera dans le plan de transport des informations sur les principaux éléments de contenu de sa politique sur les échangeurs.

De plus, la suggestion de la Municipalité de Wentworth-Nord, du CRD des Laurentides et du Canton d'Arundel de favoriser une utilisation accrue des routes 327, 329 et 364 pour accéder aux secteurs de Saint-Sauveur et de Saint-Jovite apparaît intéressante, mais ne pourra constituer une solution que si elle est adoptée par beaucoup de gens, car les distances et les temps de parcours risquent de ne pas être avantageux pour beaucoup d'automobilistes.

En ce qui concerne la route 344, le Ministère prévoit effectivement l'améliorer, tel que demandé par la MRC d'Argenteuil. Il propose d'ailleurs d'inscrire l'ensemble des interventions prévues sur cette route dans un plan d'aménagement de ce corridor routier (PACR), à être réalisé par l'ensemble des intervenants concernés.

Les priorités formulées par la Municipalité du Lac-Supérieur, la municipalité de la paroisse de Saint-Jovite et les commerçants de la ville de Saint-Jovite quant aux accès à la Station touristique du Mont-Tremblant ont déjà été considérées dans l'étude ¹ réalisée par le Ministère sur le sujet concerné. Ces propositions font d'ailleurs partie des scénarios possibles parmi lesquels les autorités ministérielles et gouvernementales feront des choix avec les intervenants concernés.

Par ailleurs, le ministère ne compte pas transformer, dans un avenir prévisible, la route 117 en autoroute de Sainte-Agathe-des-Monts jusqu'à Saint-Jovite. Les besoins de circulation ne sont pas assez importants pour ce faire. Le Ministère considère qu'il serait plutôt opportun de réaliser des plans d'aménagement (PACR) pour ce corridor routier, de manière à préserver notamment sa fonctionnalité et à améliorer son aspect visuel.

¹ Groupe Cartier, *Étude d'opportunité de la desserte de la région de Tremblant, Rapport synthèse, Étude réalisée pour le compte du MTQ*, Montréal, 2000.

Enfin, pour répondre au souhait du CRD des Laurentides, la Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières devrait être adoptée dans les premiers mois de l'année 2002.

3.1.4 Les liaisons routières interrégionales

La priorité d'intervention du Ministère pour la région des Laurentides correspond à la suggestion de la MRC d'Argenteuil, à savoir que la prochaine phase du prolongement de l'autoroute 50 soit celle du secteur St-Philippe-Est, de la municipalité de Brownsburg-Chatham jusqu'au chemin Scotch, dans le canton de Grenville.

3.1.5 La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier

Devant le vif intérêt manifesté par la MRC des Laurentides pour les questions de gestion des corridors routiers, le Ministère tient à mentionner qu'il est possible à l'heure actuelle d'effectuer toute une série d'actions, même s'il n'y a pas encore de politique officielle à ce sujet.

Les problèmes de sécurité soulevés par la municipalité de Sainte-Agathe-Nord sur les route 117 et 329 sont connus du Ministère. Ils seront d'ailleurs étudiés plus en détail très bientôt. Cette étude sera inscrite dans le plan d'action 2001-2006 découlant du plan de transport.

3.1.6 La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Dans le cadre de l'objectif de préservation et de mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières et des moyens d'action qui en découlent, le Ministère soulignera que ses préoccupations portent aussi sur les territoires situés hors de ses emprises, et ce tel que demandé par la MRC Thérèse-De Blainville.

Le CRD des Laurentides est d'accord avec le Ministère quant à l'étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques. À cet effet, il propose que le Ministère travaille ces dossiers en étroite collaboration avec le Conseil régional de l'environnement des Laurentides et les municipalités concernées. Cette proposition s'avère intéressante et le Ministère ajoutera ces deux groupes aux interlocuteurs concernés par ce moyen d'action.

3.1.7 Le camionnage et le transport ferroviaire

Le Ministère compte effectivement procéder, tel que demandé par la MRC Thérèse-De Blainville et le CRD des Laurentides, à la cartographie du réseau de camionnage de la région en y intégrant le réseau municipal.

Selon les normes établies, les caractéristiques techniques de la route 311 dans la MRC Antoine-Labelle sont acceptables et le Ministère ne compte pas réaliser d'interventions importantes sur cette route au cours des prochaines années. Toutefois, dans l'horizon couvert par le plan des travaux pourraient bien être entrepris.

3.1.8 L'aéroport de Mirabel

Au chapitre du transport aérien, le Ministère n'a pas retenu une orientation propre aux services aériens locaux, et ce après un examen de la situation par l'intermédiaire d'une étude technique sur le sujet. Par son orientation, il vise plutôt à soutenir le développement de l'aéroport de Mirabel, en raison de l'impact de ce dossier sur l'économie régionale. Enfin, l'accessibilité à tous les aéroports locaux par le réseau routier du Ministère a été jugé acceptable.

4.0 Intégration des résultats de la consultation dans le plan de transport

L'ensemble des points de vue exprimés par les participants à la consultation publique ont été pris en considération par le Ministère avant qu'il ne prenne les décisions finales sur le plan de transport des Laurentides.

Certains points de vue des participants ont pour leur part été intégrés de la façon suivante dans la version définitive du *Plan de transport des Laurentides*, soit :

Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal

Le libellé de l'orientation reliée à ce thème est modifié pour y inclure tous les réseaux de transport, afin de mieux refléter le potentiel offert par le mode ferroviaire pour le transport des personnes. L'orientation devient donc : *Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible des réseaux existants.*

Les méthodes de concertation proposées pour la mise en œuvre des moyens d'action reliés à ce thème seront présentées avec plus de détails, de manière à fournir des informations plus complètes sur les activités à venir entre les différents intervenants en transport.

La réalisation d'une étude sur l'autoroute 15, au nord de l'autoroute 640, sera ajoutée aux moyens d'action visant à atteindre l'objectif qui consiste à améliorer la fonctionnalité du réseau routier, et ce pour être en mesure de répondre aux préoccupations soulevées par rapport aux interventions futures du Ministère sur l'autoroute.

Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

Les municipalités et les usagers sont ajoutés aux organismes de transport et au MTQ comme interlocuteurs afin d'étendre la couverture des services de transport adapté à un plus grand nombre de municipalités.

Une carte faisant état des territoires couverts par les services de transport adapté sera intégrée au plan de transport, afin de mieux illustrer la problématique de ce mode de transport et l'état de la couverture actuelle du territoire par le transport adapté.

L'échéancier visé pour la couverture complète du territoire de toutes les municipalités par les services de transport adapté est ramené de l'an 2016 à 2006, permettant ainsi d'offrir des services partout dans la région à plus court terme.

Le libellé du deuxième objectif relié à ce thème, soit : *Consolider les services existants* est modifié et se lira dorénavant comme suit : *Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés*. On introduit ainsi la notion de développement des services, car ceux-ci s'avèrent de façon générale assez limités.

Un nouveau moyen d'action est ajouté, soit : mise sur pied d'un comité régional de travail pour étudier et organiser des fusions entre différents services de transport collectif afin de permettre l'atteinte de l'objectif visant à favoriser une meilleure coordination des différents services.

De plus, ce comité sera invité à identifier des indicateurs et des cibles en matière de services de transport collectif, comblant ainsi le vide souligné à ce sujet dans les points de vue exprimés par les intervenants ayant participé à la consultation.

Les déplacements touristiques

Les principaux critères de choix du Ministère sur les échangeurs autoroutiers sont présentés afin de mettre en lumière les éléments qui guident les décisions du Ministère à ce sujet.

À la suite des commentaires formulés par la MRC d'Argenteuil relativement à la route 344, le Ministère ajoute un objectif sous la catégorie Réseaux récréatifs régionaux, soit : *Soutenir et favoriser la revitalisation de la route 344*. Le principal moyen d'action mis de l'avant par le Ministère pour l'atteinte de cet objectif consiste à participer à la production, conjointement avec les MRC et les municipalités concernées, d'un plan d'aménagement de ce corridor routier (PACR) pour identifier clairement les interventions à réaliser par l'ensemble des intervenants concernés, et ce, afin de respecter le caractère panoramique et patrimonial de la route 344, entre Saint-Eustache et Grenville.

Afin de s'assurer de la fluidité à long terme de la route 117 entre Saint-Agathe-des-Monts et Saint-Jovite, tout en améliorant ses caractéristiques esthétiques, tel que demandé par les marchands de la ville de Saint-Jovite, le Ministère compte ajouter au plan de transport la réalisation de plans d'aménagement de ce corridor routier (PACR), à être réalisés en partenariat avec les intervenants du milieu.

La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Dans le cadre de son objectif de préservation et de mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières et des moyens d'action qui en découlent, le Ministère soulignera que ses préoccupations portent aussi sur les territoires situés hors de ses emprises.

4.0. Intégration des résultats de la consultation dans le plan de transport

En raison de l'importance des ressources hydriques dans leurs activités, le Conseil régional de l'environnement des Laurentides et les municipalités sont ajoutés à la liste des interlocuteurs concernés par la réalisation d'études de solution pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques.

5.0 Conclusion

Le Ministère se réjouit que la consultation sur la *Proposition de plan de transport des Laurentides* ait suscité un vif intérêt chez les intervenants en transport de la région. Une centaine d'entre eux ont en effet assisté à la rencontre d'information et d'échange du 27 septembre 1999. Par la suite, 35 intervenants ont exprimé des points de vue sur la proposition de plan, par l'intermédiaire de mémoires, d'avis ou de réponses au questionnaire.

Nous avons constaté que les intervenants sont généralement d'accord avec les orientations, les objectifs et les moyens d'action proposés par le Ministère et qu'ils ont formulé plusieurs suggestions. De fait, des modifications au plan seront effectuées pour y intégrer certaines de ces suggestions comme indiqué et expliqué aux chapitres 3 et 4.

La consultation a permis de vérifier que le plan de transport proposé, intégrant le échanges sur le diagnostic, répond aux préoccupations du milieu. Dès maintenant, il faut mettre en place les mécanismes de mise en œuvre et de suivi pour en assurer la réalisation en concertation avec tous les intervenants régionaux intéressés.

Liste des documents réalisés dans le cadre du plan

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides, Programme de travail*; Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mai 1996, 94 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Facteurs influant sur les déplacements; Volume 1*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1997, 172 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides, Contexte environnemental; Volume 2*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1997, 74 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Portrait des déplacements; Volume 3*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1997, pagination multiple.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Réseau routier, Volume 4*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1997, pagination multiple.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Transport collectif, transport aérien et traverses fluviales; Volume 5*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1997, 103 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Transport des marchandises; Volume 6*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1997, 40 pages

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Vélo et véhicules hors route, Volume 7*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1997, 34 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Atlas des transports - Laurentides*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, mars 1998, 78 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Diagnostic et esquisses d'orientations*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de l'Ouest, Montréal, avril 1998, 181 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Proposition de plan de transport, Document de référence*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de Montréal et de l'Ouest, Montréal, septembre 1999, 91 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Proposition de plan de transport, Document de consultation*, Direction des Laurentides-Lanaudière et Direction générale de Montréal et de l'Ouest, Montréal, septembre 1999, 56 pages.

Annexes

Annexe 1
Compte rendu de la réunion
du 27 septembre 1999



Date Le 27 septembre 1999

Endroit Hôtel Best Western, 420, rue Monseigneur Dubois, Saint-Jérôme.

Rédigé par Isabelle Laporte,
Centre de consultation et de concertation (CCC)

Isabelle Laporte

Signature

Objet Proposition de plan de transport des Laurentides

But Lancement de la consultation publique sur la *Proposition de plan de transport des Laurentides*

Étaient
Présents

(Voir liste des personnes à l'annexe 2)

Objet : Lancement de la consultation publique sur la *Proposition de plan de transport des Laurentides***Détails****Présentation de la Proposition de plan de transport**

Monsieur Luc Ouimet, animateur de la rencontre, souhaite la bienvenue aux participants et présente les intervenants :

- Monsieur Jacques Léonard, Président du Conseil du Trésor, Ministre responsable des Laurentides
- Monsieur Mario Turcotte, Directeur, Direction des Laurentides-Lanaudière
- Monsieur Jean-Pierre Barabé, Chef, Service des inventaires et du plan, Direction des Laurentides-Lanaudière
- Monsieur Paul-André Fournier, Directeur, Direction de Laval-Mille-Îles

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard souligne que la démarche réalisée par le MTQ au cours des trois dernières années a permis pour la première fois de poser des questions de fond en matière de transport dans les Laurentides. Il rappelle que l'an dernier une série d'études, d'analyses et de cartes a été publiée et que ce sont des documents utiles non seulement pour la réalisation du plan de transport des Laurentides mais pour l'ensemble des intervenants de la région. Monsieur Léonard tient à remercier l'équipe technique du MTQ responsable de la réalisation de ces documents et du plan de transport, ainsi que le comité aviseur qui a permis de prendre en compte toute la problématique de la région.

Monsieur Léonard rappelle que l'élaboration du plan de transport des Laurentides a débuté en 1996. Il mentionne que la proposition de plan présentée aujourd'hui s'appuie sur le diagnostic déposé l'an dernier et prend en compte les plans de transport des régions limitrophes soit Lanaudière, Laval et l'Outaouais. Monsieur Léonard invite les participants à prendre connaissance des documents distribués aujourd'hui (document de consultation et document de référence sur la proposition de plan de transport) et à faire part au MTQ de leur opinion quant aux orientations mises de l'avant par le MTQ dans ces documents.

Monsieur Léonard décrit brièvement le document de consultation que les participants ont reçu. Il souligne que ce document met en lumière les différents enjeux en transport dans la région dont découlent les huit orientations mises de l'avant. Il précise qu'une série de moyens d'action sont proposés et qu'étant donné les limites budgétaires il faudra faire des priorités.

Monsieur Léonard commente les trois premières orientations : la première : *Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et l'île de*

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Montréal; la deuxième : Assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région; la troisième : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique. Il précise qu'au sud de la région, il y a actuellement un problème de congestion qui s'aggrave au fil des ans et que seulement 3% des déplacements se font en transport en commun. Il estime qu'il faudra mettre en place une plus grande complémentarité entre les différents outils (stationnements incitatifs, aménagement du territoire, etc.) ainsi que d'intégrer les divers types de transport (scolaire, adapté, etc.). Il signale également qu'il n'y aura pas de construction de nouvelles voies mais plutôt de l'amélioration au réseau existant.

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte rappelle le contexte général de réalisation du plan de transport, son rôle, le contexte général de planification, les étapes de réalisation ainsi que les activités d'information et de consultation. Il souligne que la demande de transport est en croissance dans la région et qu'étant donné les ressources limitées, il est important de faire les meilleurs choix.

Monsieur Jean-Pierre Barabé

Monsieur Barabé expose le contenu de la proposition de plan de transport : la structure de la proposition, les thèmes et préoccupations en transport dans la région, les enjeux, les orientations ainsi que les moyens d'action proposés.

Période de questions

Monsieur André Genest *Maire de Wentworth-Nord*

Monsieur Genest considère que la Proposition de plan de transport déposée par le MTQ est un document très général ne présentant pas pour lui de nouvelles informations. Il estime que c'est un beau livre avec de belles cartes mais ne croit pas que dans les faits il sera utile. Dans la mesure où le document ne présente pas de projets concrets, il s'interroge sur ses effets à court terme.

D'autre part, Monsieur Genest se demande si la gestion et les coûts reliés à l'entretien des collectrices ainsi qu'au service de transport adapté seront transférés aux municipalités. Il souligne que l'amélioration de l'autoroute 15 a déjà été annoncé mais qu'en est-il des routes secondaires ? Quelle est l'orientation du gouvernement ?

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Jacques Léonard

Il comprend que Monsieur Genest fait référence au suivi du rapport Bédard. Il mentionne que la question des finances publiques et du transfert aux municipalités se débat actuellement. Il souligne que plusieurs millions de dollars ont déjà été demandés en contribution aux municipalités.

Par ailleurs, selon lui, le transport adapté est une fonction sociale, au surplus déjà financée en partie par les municipalités. Il serait très surpris que ce service soit transféré entièrement aux municipalités.

Quant à l'entretien des collectrices, il souligne que celles toujours sous la responsabilité du gouvernement sont interrégionales. Il ne croit pas que toutes les municipalités soient capables de les assumer, ni les MRC.

Monsieur Mario Turcotte

Il souligne que la proposition de plan de transport n'annonce pas de projets concrets, car c'est une démarche de planification permettant de dégager des orientations générales pour la région et d'influencer les actions futures. En faisant des projections, ces orientations issues du diagnostic de la région permettent d'être proactifs.

Monsieur Laurier Sarazin
Maire de Notre-Dame-du-Laus

Monsieur Sarrazin est surpris de ne pas retrouver de projet d'amélioration de la route 309 comme moyen d'action à l'intérieur de l'orientation 4. Il souligne que c'est un lien important de cette partie du territoire pour le transport lourd (400 camions/jour), principalement des camions de bois. Il indique que des pressions de la MRC Antoine Labelle ont été faites auprès des autorités. Selon lui, l'état actuel de cette route la rend dangereuse.

Monsieur Jean-Pierre Barabé

Monsieur Barabé souligne que toutes les routes ne sont pas mentionnées dans le document. Il précise qu'il est question de l'ensemble des liaisons routières; seules les routes les plus importantes ont été mentionnées mais tout le réseau est considéré.

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte confirme que le document fait état des interventions majeures, mais assure que la route 309 fait partie des préoccupations.

Monsieur Laurier Sarazin
Maire de Notre-Dame-du-Laus

Suite à la remarque de Monsieur Léonard à l'effet que la route n'est pas à refaire entièrement, Monsieur Sarrazin confirme qu'il ne souhaite que son amélioration.

Madame Mélanie Bérubé
Journal de Mirabel

Madame Bérubé s'interroge sur les intentions du MTQ quant à l'implantation du train de banlieue jusqu'à St-Jérôme ?

Monsieur Paul-André Fournier

Monsieur Fournier souligne le succès du train de banlieue jusqu'à Blainville. Quant à son prolongement jusqu'à St-Jérôme, il mentionne que des investissements seraient nécessaires pour l'amélioration des rails ainsi que dans l'achat de trains. Il indique qu'à ce jour, il n'y a pas de problèmes de circulation entre Blainville et St-Jérôme. Toutefois, le MTQ réalise actuellement des analyses coûts-bénéfices afin d'évaluer l'opportunité de réalisation du prolongement.

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard estime que l'évaluation doit se faire dans le temps. Selon les prévisions, il y aura une augmentation de la circulation dans le temps pour atteindre jusqu'à trois heures d'attente dans l'avenir. Il considère que le transport collectif deviendra une nécessité, mais il faudra déterminer quel type de transport collectif (train? covoiturage? autres?). Le succès du train de Blainville est un exemple mais cela représente une solution plus lourde que le covoiturage par exemple.

Monsieur Léonard assure qu'il n'y aura pas d'autres corridors routiers. Il précise qu'un nouveau pont pour accéder à Montréal signifie un investissement de plus de 100 millions de dollars. D'autres solutions doivent donc être envisagées auparavant. Quant au prolongement du train de banlieue jusqu'à St-Jérôme, il faut examiner l'augmentation de la clientèle et comparer les coûts avec la construction d'un nouveau pont.

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Michel Laroche
Limocar

Monsieur Laroche se dit content du travail de recherche effectué par la Direction des Laurentides-Lanaudière à l'intérieur de la démarche du plan de transport. Il déplore que, particulièrement dans les basses Laurentides, personne ne supporte les décisions. Il donne l'exemple de la voie réservée de l'autoroute 13 qui est restée en opération que quelques jours. Il souligne que la coordination des différents systèmes ne se fait pas. Il estime qu'une coordination sérieuse doit se faire entre le train, l'autobus, le métro et l'aménagement des gares et terminus.

Monsieur Paul-André Fournier

Il confirme que la coordination paraît déficiente et souligne que c'est la raison pour laquelle l'Agence métropolitaine de transport a été mise sur pied; pour avoir une vision élargie et intégrée. Il convient que la coordination est essentielle mais également la complémentarité entre les moyens de transport.

Monsieur Michel Laroche
Limocar

Monsieur Laroche rapporte qu'il y a un besoin important en transport en commun et que toutes les compagnies sont prêtes à venir à Laval.

Monsieur Paul-André Fournier

Monsieur Fournier ajoute que la clientèle qui utilise les autobus et le train est différente car l'autobus ne s'est pas vidée avec l'arrivée du train.

Monsieur Georges Filion
Maire de Saint-Sauveur-des-Monts

Monsieur Filion assure qu'il fera parvenir au MTQ ses commentaires, mais souligne que la date du 22 octobre 1999 est très proche étant donnée qu'il n'y a qu'une réunion mensuelle à la MRC. Il croit que le milieu pourrait s'entendre sur les priorités d'action à condition que l'argent soit disponible et qu'il y ait des plans triennaux ou quinquennaux. Il suggère que le gouvernement octroie un montant d'argent et que le milieu s'entende sur les priorités compte tenu du montant disponible.

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard indique que l'Assemblée Nationale doit statuer quant à une réforme de la commission parlementaire sur des budgets triennaux. Il souligne que quand le MTQ annonce des projets, ils se poursuivent sur plusieurs années. Le plan de transport sert à débattre des enjeux et des orientations.

Actuellement, la planification se fait avec l'hypothèse que les budgets seront les mêmes que ceux d'aujourd'hui. Les orientations se font à long terme et la prévision budgétaire sur au moins 3 ans.

Quant à la date limite pour le dépôt des mémoires, Monsieur Léonard assure qu'un mémoire reçu le 23 octobre sera considéré.

Monsieur Georges Filion
Maire de Saint-Sauveur-des-Monts

Monsieur Filion propose qu'une enveloppe budgétaire soit octroyée par année pour une période de 5 ans pour la réalisation du plan de transport. Il estime que s'il y a une augmentation de 56 000 résidents dans la région, cette dernière devra nécessairement recevoir plus d'argent.

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard souligne que cette question est reliée à l'étape des moyens et qu'il n'y a pas d'engagement ce matin. Il précise que le budget total du MTQ relève du Ministre lui-même. Il souligne la relation entre le développement routier et le développement économique. Il estime que le plan de transport permettra une meilleure productivité du MTQ en lien avec les développements entre autres au Mont-Tremblant, à St-Sauveur et à St-Jérôme. Lorsque le plan de transport final sera déposé, les priorités fixées se feront dans le cadre budgétaire déterminé.

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte souligne que les Laurentides disposent d'un budget de 70 millions de dollars annuellement pour l'ensemble des fonctions (entretien, développement, etc.). Il précise que le plan de transport n'a pas été élaboré en fonction d'un budget mais selon les enjeux et les besoins de la région. Les moyens proposés se feront en fonction des budgets et des priorités qui auront été fixées. Ainsi, lorsque l'argent sera disponible, le plan de transport indiquera la meilleure façon de le dépenser. L'énergie pourra alors être investie dans la réalisation de projets.

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Gilles Gauthier
Maire de Lafontaine

Monsieur Gauthier déplore le manque d'intégration du transport collectif (scolaire, adapté, etc.). Il rapporte que dans certaines rues il peut y avoir jusqu'à cinq autobus scolaires qui vont chercher des écoliers. Selon lui, une meilleure intégration permettrait de faire des économies.

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard estime que l'étalement urbain engendre des coûts énormes. Il rapporte qu'il y a une demande de plusieurs millions de dollars pour construire des écoles en banlieue alors qu'on en ferme à Montréal. Le transport scolaire représente la somme considérable d'environ 350 millions de dollars (le quart du budget du MTQ) n'incluant pas Montréal, Québec, et la Communauté urbaine de l'Outaouais. Selon lui, il y a un dédoublement important dans le transport scolaire qui pourrait être grandement amélioré.

Monsieur Mario Turcotte

Selon Monsieur Turcotte, les normes doivent être revues pour favoriser l'intégration.

Monsieur Gilles Gauthier
Maire de Lafontaine

Monsieur Gauthier ajoute qu'il doit y avoir une réflexion plus pointue pour que les ministères s'arriment (éducation, transport, etc.).

Monsieur François Mercier
Conseil régional de développement des Laurentides (CRD)

Monsieur Mercier félicite d'abord le MTQ pour le travail réalisé ainsi que pour la consultation effectuée. Il informe que le Comité sur le transport des marchandises du CRD travaille actuellement sur un document présentant des propositions quant au transport des marchandises (p. ex. voie de contournement de Montréal) qui devrait être publié dans 18 mois. Il se demande si le plan de transport est évolutif afin d'intégrer les propositions de ce document.

Aussi, Monsieur Gauthier se demande de quelle façon le MTQ envisage la protection des paysages et la lutte contre le bruit (barrières naturelles ou mur rose beige comme à Laval) ?

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte précise que le transport des marchandises est une préoccupation mais qu'il n'y a pas actuellement de projets précis. Ainsi, les projets éventuels pourraient découler de l'analyse du Comité du CRD. Il ajoute que l'objectif du plan de transport n'est pas de faire des nouvelles routes mais d'essayer d'optimiser le réseau actuel. Le plan de transport est donc évolutif, c'est un document de planification qui devra être revu et ajusté par exemple aux cinq ans.

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard mentionne que l'intégration du plan des Laurentides doit se faire avec le plan de transport de Montréal.

Il souligne également que le Québec a été dépouillé, particulièrement depuis cinq ans, de son réseau ferroviaire et qu'il devient difficile d'utiliser ce mode pour le transport des marchandises.

Quand au contournement de Montréal, il indique que des études montrent que 90% des camions qui prennent l'autoroute 40 ont une destination sur l'île de Montréal. Il soulève qu'il ne vaut peut-être pas le coût de faire une voie de contournement pour 10% de camions de transit. Il suggère qu'avec le temps, les individus prendront le transport en commun ce qui limitera la voiture et laissera la voie aux camions.

*Monsieur Jacques Roy
Maire de Mont-Laurier
Préfet de la MRC Antoine-Labelle*

Monsieur Roy félicite le MTQ pour le travail effectué. Il est content de retrouver les préoccupations qui ont été soulevées lors de la consultation sur le diagnostic. Il indique qu'à la page 70 du document de référence, on retrouve la route 309 dont parlait Monsieur Sarrazin ainsi que la route de Parent. Quant aux routes collectrices il indique que dans certaines MRC, elles couvrent un très grand territoire et comprennent des infrastructures complexes et onéreuses comme les ponts.

Monsieur Luc Ouimet

Monsieur Ouimet invite Monsieur Roy à faire ses commentaires et d'autres par écrit.

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Fernand Hamelin
Office des personnes handicapées

Monsieur Hamelin considère que le transport scolaire pourrait être utile aux handicapés dans la mesure où les autobus sont adaptés. Il croit que le transport scolaire pourrait résoudre une partie des problèmes de transport pour personnes handicapées et du transport collectif en région éloignée. Il se demande si les associations des personnes handicapées sont consultées ?

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte signale que l'orientation 2 considère le transport adapté. Il assure que c'est une consultation publique et que les associations des personnes handicapées peuvent donner leurs avis.

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard estime qu'il faut faire une distinction entre les personnes ayant un handicap lourd et ceux ayant un handicap léger. Il est plus facile de transporter par autobus scolaire les personnes ayant un handicap léger.

Monsieur Jacques Ruelland
Conseil régional de l'environnement des Laurentides

Monsieur Ruelland félicite le MTQ pour les trois premières orientations qui vont avoir selon lui un impact important sur l'amélioration de l'environnement.

Il soulève le conflit d'usage entre les véhicules tout terrain (VTT) et les autres types d'activités de développement touristique de la région comme la bicyclette et la marche. Il s'inquiète de la position spécifique du MTQ sur le développement des parcours de VTT.

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte précise que la question des VTT et du vélo est traitée sous l'enjeu 3. Il précise que le MTQ a maintenant une politique sur le vélo c'est-à-dire que le Ministère reconnaît ce mode de transport et favorise son développement lors d'amélioration des routes (pavage des accotements, etc.). Quant aux VTT, le MTQ n'offre qu'un soutien technique aux organismes de VTT principalement du point de vue de la sécurité lorsque des traverses de routes sont envisagées.

Objet : Lancement de la consultation publique sur la Proposition de plan de transport des Laurentides

Détails

Monsieur Paul-André Fournier

Monsieur Fournier soutient que les activités des VTT et des motoneiges entraînent des retombées économiques considérables et qu'il faut les soutenir. Il ajoute que le MTQ doit s'assurer de la conformité et de la sécurité des traverses de routes. Il croit que même s'il ne le faisait pas, les parcours se feraient mais de façon non sécuritaire.

Monsieur Jacques Ruelland

Conseil régional de l'environnement des Laurentides

Monsieur Ruelland s'interroge sur les données relatives aux retombées économiques importantes dont parle Monsieur Fournier. Il demande s'il existe des études qui le prouvent.

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte précise que ce sont des données du Ministère du Tourisme.

Monsieur Jacques Ruelland

Conseil régional de l'environnement des Laurentides

Selon Monsieur Ruelland, il semble que le Ministère du Tourisme ne possède pas ce type de données. Il demande au MTQ d'obtenir si possible les études sur lesquelles il s'est appuyé.

Monsieur Mario Turcotte

Monsieur Turcotte fera la vérification des études sur lesquelles s'appuie le Ministère.

Monsieur Jacques Léonard

Monsieur Léonard ajoute qu'il y a un conflit d'utilisation entre le tourisme et le confort des gens dans la mesure où les gens se plaignent de plus en plus du bruit des motoneiges et des motomarines.

Monsieur Luc Ouimet

Monsieur Ouimet invite les participants à formuler leurs questions supplémentaires auprès de Monsieur Serge Forest à la Direction des Laurentides-Lanaudière qui s'assurera que des réponses soient obtenues dans un court délai.

Objet : Lancement de la consultation publique sur la *Proposition de plan de transport des Laurentides***Détails****Levée de la réunion***Monsieur Jacques Léonard*

Monsieur Léonard remercie les participants d'être venus au lancement de la consultation publique. Il souligne que l'avantage des documents élaborés par le Ministère est qu'ils présentent une vision générale et globale des transports dans les Laurentides pour faciliter la mobilité des personnes et des marchandises. Il encourage les gens à participer largement à la consultation publique afin de confirmer les orientations mises de l'avant par le MTQ. Il encourage les conseils municipaux à les étudier sous l'angle des outils de planification (schéma d'aménagement, etc.) et des possibilités de modifications de ces outils.

Annexe 2
Liste des personnes présentes
à la réunion du 27 septembre 1999

Annexe 2. Liste des personnes présentes à la réunion du 27 septembre 1999

Nom de l'organisme	Représentant(s)
Agence métropolitaine de transport	Yves Phaneuf
Association touristique des Laurentides	Guy Lafontaine, président
Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles	Jeanne D'Arc Duval-Paquette, présidente
Conseil du Statut de la Femme	Lise Julien
Conseil régional de développement des Laurentides	François Mercier, directeur général Guy Raynault, directeur général adjoint
Conseil régional de l'environnement des Laurentides	Jacques Ruelland, président
Corporation du transport adapté MRC d'Argenteuil	Denise Patry-Cayer, directrice
Député d'Argenteuil	Diane Lapointe, attachée politique
Député de Bertrand	Claude Cousineau, député Alexandre Lebel, attaché politique
Député de Blainville	Céline Signori, députée
Député de Deux-Montagnes	Hélène Robert, députée
Député de Labelle	Jacques Léonard, député et ministre Andrée Labelle, attachée politique Madeleine Gascon, attachée politique
Député de Prévost	Lucie Papineau, députée Réjean Boivin, attaché politique
Emploi Québec	Louise Paradis
Ligue de taxis de Lachute	Georges Cambier, président
Ligue de taxis Sainte-Thérèse	Christian Beaudet, président
Limocar Inc.	Michel Laroche, vice-président
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Lucie Tanguay, aménagiste
Ministère de l'Environnement	Serge Assel

Proposition de plan de transport- Rapport sur la consultation

Nom de l'organisme	Représentant(s)
Ministère des Régions	Jean-Guy Tremblay
Ministère des Relations avec les Citoyens et de l'Immigration	Brigitte Bousquet
Ministère des Ressources naturelles	Paul-Émile Vallée, Robert Deffrasnes
Ministère des Transports	Louise De La Sablonnière
Ministère des Transports	Paul-André Fournier, directeur Direction Laval-Mille-Îles
Ministère des Transports	Marie-France Fusey
Ministère des Transports	Serge Vaugeois
Ministère des Transports	France Dompierre
Ministère des Transports	Jean-Pierre Barabé
Ministère des Transports	Serge Forest
Ministère des Transports	Gérald Ouellet
Ministère des Transports	Luc Parent
Ministère des Transports	Mario Turcotte, directeur Direction des Laurentides-Lanaudière
Ministère des Transports	André Sanschagrin
Ministère des Transports	Pier Thibault
Ministère des Transports	Robert Belzile
Ministère des Transports	Michel Lachance
Ministère des Transports	Bernard Valois
Ministère des Transports	Robert Sergerie
Ministère des Transports	Jean-Luc Pellerin
Ministère des Transports	Isabelle Fecteau Cabinet du ministre

Annexe 2. Liste des personnes présentes à la réunion du 27 septembre 1999

Nom de l'organisme	Représentant(s)
Ministère des Transports	André Picard Bureau du sous-ministre
Ministère des Transports	Richard Charpentier
Ministère des Transports	Denis Domingue
Ministère des Transports	Denys Houde
Ministère des Transports	Yvan Paquet
MRC d'Antoine-Labelle	Jacques Brisebois, préfet Alain Tardif, directeur adjoint
MRC d'Argenteuil	Marie-Josée Casaubon, aménagiste
MRC de Mirabel	Hubert Meilleur, préfet
MRC de Thérèse-De Blainville	Robert Poirier
MRC Les Laurentides	Maurice Giroux, préfet Denis Savard, secrétaire trésorier Richard Morin, urbaniste
Municipalité d'Huberdeau	Jean-Marie Morin, maire Pierre Richer, conseiller
Municipalité de Beaux-Rivages	Jacques Séguin, inspecteur municipal
Municipalité de Boisbriand	Claude Brière, conseiller municipal
Municipalité de Bois-des-Filion	Patrick Goineau, directeur général
Municipalité de Brownsburg - Chatham	Richard Boyer, conseiller
Municipalité de Calumet	Maurice St-Onge, maire
Municipalité de Grenville, canton	Joe Gilmore, maire
Municipalité de Grenville, village	Ronald Tittlit, maire
Municipalité de La Conception	Louise Corbeil, mairesse
Municipalité de La Macaza	Richard Therrien, maire
Municipalité de La Minerve	Rémi Dumay, maire

Proposition de plan de transport- Rapport sur la consultation

Nom de l'organisme	Représentant(s)
Municipalité de Labelle	Robert Saint-Cyr, conseiller Marc Rivest, responsable de l'urbanisme
Municipalité de Lafontaine	Gilles Gauthier, maire
Municipalité de Lantier	Armand McDonald, maire Benoît Charbonneau, secrétaire-trésorier
Municipalité de Mirabel	Hubert Meilleur, maire
Municipalité de Mont-Laurier	Jacques Brisebois, maire
Municipalité de Morin Heights	Yvette Thériault, conseillère
Municipalité de Notre-Dame-du-Laus	Laurier Sarrazin, maire Hubert Tauvette, conseiller
Municipalité de Prévost	Réal Martin, directeur général
Municipalité de Saint-André-Est	Linne Roquebrune, secrétaire-trésorière Gilbert Ladouceur, inspecteur municipal
Municipalité de Saint-Antoine	Normand Plouffe, maire
Municipalité de Sainte-Adèle	Pierre Grignon, maire
Municipalité de Sainte-Agathe-Nord	Réal Doré, conseiller
Municipalité de Sainte-Anne-des-Lacs	Dominique Lavoie, conseiller
Municipalité de Sainte-Anne-du-Lac	Aimé Lachapelle, maire
Municipalité de Sainte-Sophie	Yvon Brière, maire Normand Aubin, conseiller
Municipalité de Saint-Eustache	Christiane Paquin, conseillère
Municipalité de Sainte-Véronique	Richard Radermaker , maire
Municipalité de Saint-Jérôme	Jérôme Filiatrault, conseiller André Tousignant, conseiller
Municipalité de Saint-Sauveur-des-Monts	Georges Filion, maire
Municipalité de Val-David	André Desjardins, secrétaire-trésorier - directeur général

Annexe 2. Liste des personnes présentes à la réunion du 27 septembre 1999

Nom de l'organisme	Représentant(s)
Municipalité de Wentworth-Nord	André Genest, maire
Municipalité du Lac-Nominingue	Rosaire Sénécal, maire Wilfrid Marleau, conseiller
Municipalité du Lac-Saguay	Francine Asselin-Bélisle, mairesse
Municipalité du Lac-Supérieur	Monique Grenier, mairesse
Municipalité du Lac-Tremblant-Nord	Ian Rankin, maire
Office des personnes handicapées du Québec	Fernande Hamelin
Régie régionale de la santé	Suzie Gagnon
Syndicat des producteurs de bois du Comté de Labelle	Mario Lanthier
Transport adapté des Laurentides	Michèle Panneton
Transport adapté - région Mont-Laurier	Monique Ladouceur

Annexe 3
Liste des mémoires déposés

Annexe 3. Liste des mémoires déposés

Nom de l'organisme	Mémoire	Questionnaire	Avis
Coalition Laurentienne pour une gestion régionale des déchets (GLGRD)			✓
Comité de suivi de la politique de la santé et du bien-être, MRC Deux-Montagnes et sud de la MRC de Mirabel (CLSC Jean-Olivier Chénier)		✓	✓
Commerçants de la ville de Saint-Jovite	✓		
Conseil du statut de la femme			✓
Conseil régional de développement des Laurentides	✓		
Emploi-Québec		✓	
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation		✓	
Ministère de l'Éducation			✓
MRC Antoine-Labelle			✓
MRC d'Argenteuil	✓		
MRC de Thérèse-De Blainville	✓		
MRC Les Laurentides	✓	✓	
MRC Les Pays-d'en-Haut			✓
Municipalité de Mirabel		✓	✓
Municipalité de Saint-André Est			✓

Nom de l'organisme	Mémoire	Questionnaire	Avis
Municipalité de Sainte-Agathe-Nord			√
Municipalité de Saint-Jérôme		√	
Municipalité de Saint-Jovite, paroisse		√	
Municipalité de Saint-Placide		√	
Municipalité de Wentworth-Nord		√	√
Municipalité du Canton d'Arundel			√
Municipalité du Lac-Supérieur		√	√
OMIT - Ville de Saint-Eustache		√	
Table de concertation sur la pauvreté, MRC de la Rivière-du- Nord, Mirabel-Nord		√	√
Table régionale de concertation du transport adapté , représentant : • Centre d'aide aux personnes handicapées physique des Laurentides • CIT des Basses-Laurentides ; • CIT Deux-Montagnes – Transport adapté • CIT Saint-Jérôme • CLSC des Pays-d'en-Haut • Comité transport – MRC Les Pays-d'en-Haut ; • Office des personnes handicapées du Québec ;			√

Nom de l'organisme	Mémoire	Questionnaire	Avis
• Regroupement de concertation des personnes handicapées des Laurentides • Transport adapté – Mont-Laurier • Transport adapté – MRC d'Argenteuil • Transport adapté Laurentides – Saint-Jovite			

Annexe 4
Synthèse des commentaires spécifiques
sur les moyens d'action

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES SUR LES MOYENS D'ACTION

1 - LES DÉPLACEMENTS VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL

ENJEU 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante		
ORIENTATION 1 : Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal.		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANT(S)
1.1 Services de transport en commun		
1.1.1.1 Amélioration des services de transport collectif dans l'axe Saint-Jérôme - Montréal	Le prolongement du train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme est une priorité.	CRD des Laurentides, MRC Les Laurentides, Ville de Saint-Jérôme
	Contre la mise en place de voies réservées, car cette mesure est trop dispendieuse	Municipalité du Lac-Supérieur
	Les voies réservées ne devraient pas empiéter sur les voies actuelles.	MRC Thérèse De-Blainville
1.1.1.2 Accroissement de la capacité de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes	Accord sur l'accroissement de la capacité de ligne.	CRD des Laurentides
1.1.1.3 Amélioration de la desserte des stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes	Appui au projet d'amélioration de la desserte des stations de train de banlieue.	Ville de Saint-Eustache

ENJEU 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante		
ORIENTATION 1 : Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal.		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANT(S)
1.2 Infrastructures routières existantes		
1.2.1.1 Amélioration de la fonctionnalité du réseau routier	Demande d'amélioration de l'échangeur au kilomètre 25 de l'autoroute 15.	MRC Thérèse-De Blainville, ville de Mirabel
	Demande de construction d'un nouvel échangeur entre les kilomètres 25 et 31 de l'autoroute 15.	MRC Thérèse-De Blainville, ville de Mirabel
	Demande d'étendre l'étude globale du fonctionnement de l'autoroute 15 au nord de l'autoroute 640.	Ville de Mirabel
1.2.2.1 Mesures de gestion de la demande	N/A	
1.3 Gestion de l'urbanisation		
1.3.1 Promouvoir une gestion de l'urbanisation favorisant la desserte par transport collectif	N/A	

2 - LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

ENJEU 2 : La desserte du territoire par des services de transport collectif		
ORIENTATION 2 : Assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
2.1.1 Promotion du programme d'aide au transport adapté	Ajouter les municipalités et les usagers comme interlocuteurs.	Table régionale de concertation du transport adapté
	Réduire l'échéancier pour que toutes les municipalités soient desservies par le transport adapté en 2004 ou 2005 plutôt qu'en 2016.	Table régionale de concertation du transport adapté
2.2.1 Amélioration des liaisons entre les différents services de transport adapté	N/A	
2.2.2 Révision de la <i>Loi sur le transport par taxi</i>	N/A	
2.2.3 Évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande	N/A	
2.3.1 Soutien à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif	Proposition de création d'un comité pour étudier et organiser les fusions entre les services de transport scolaire, de transport vers le réseau de la santé et des services sociaux, de transport adapté et de transport en commun régulier.	Table régionale de concertation du transport adapté

3 - LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante		
ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
3.1 Amélioration et développement du réseau routier		
3.1.1.1 Optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117 entre Sainte-Adèle et St-Jérôme et accroissement de la capacité de l'A-15 en temps opportun	Proposition d'ajout de sorties à l'autoroute en direction sud (Prévost, Sainte-Anne-des-Lacs, Sainte-Adèle) pour diriger la circulation vers des routes alternatives (route 117, côte Sainte-Thérèse). Proposition d'amélioration de la signalisation vers les routes alternatives et indications adéquates pour informer les usagers sur la fluidité de l'autoroute 15 et de la route 117 en direction sud. Proposition de prolonger la montée Sainte-Thérèse nord vers le chemin Avila.	Municipalité de Wentworth-Nord
	Accord sur l'utilisation de la route 117 comme voie d'évitement à l'autoroute 15 et questionnement sur la pertinence d'élargir l'autoroute 15 à plus long terme.	CRD des Laurentides
	Proposition d'utilisation des routes 327, 329 et 364 pour réduire les problèmes de congestion sur l'autoroute 15 et la route 117 les fins de semaine.	Municipalité de Wentworth-Nord, CRD des Laurentides, Canton d'Arundel.

ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante		
ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
3.1.2.1 Amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant	Appui au Ministère quant à l'amélioration des axes existants avant le développement de tout nouvel axe.	CRD des Laurentides
	La réalisation d'un échangeur à l'intersection de la route 117 et de la Montée Ryan et l'amélioration de la Montée Ryan constituent les priorités pour cette municipalité.	Municipalité de Saint-Jovite, paroisse
	Proposition d'implantation d'un nouvel axe d'accès nord-sud à la Station Mont-Tremblant et priorité à l'amélioration du Chemin Duplessis et du Chemin du Lac-Supérieur avant l'amélioration de la Montée Ryan.	Regroupement des commerçants de la ville de Saint-Jovite.
	La priorité devrait être accordée à l'amélioration du Chemin Duplessis et du Chemin du Lac-Supérieur avant l'amélioration de la Montée Ryan.	Municipalité du Lac-Supérieur
	Proposition de transformer graduellement la route 117 en autoroute, à partir de Sainte-Agathe-des-Monts jusqu'à la Montée Ryan à Saint-Jovite.	MRC des Laurentides
	Proposition d'utilisation du train pour accéder au Mont-Tremblant.	Ville de Saint-Jérôme

ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante		
ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
3.1.1.2 Amélioration de la route 323	N/A	
Réseaux récréatifs régionaux		
3.2.1.1 Actions visant à la préservation de l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord	Appui à la préservation de l'intégrité du parc linéaire « Le P'tit train du Nord».	MRC des Laurentides CRD des Laurentides
3.2.2.1 Soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC	Demande de reconnaissance du tracé de la Route Verte dans l'axe est-ouest des Laurentides, entre Oka et Grenville. Demande de pavage d'une partie des accotements de certains tronçons des routes 327, 329 et 344.	MRC d'Argenteuil
3.2.2.2 Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route	N/A	

4 - LES LIAISONS ROUTIÈRES INTERRÉGIONALES

ENJEU 4 : L'efficacité des liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière		
ORIENTATION 4 : Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
4.1.1 Prolongement de l'autoroute 50 et travaux d'amélioration des axes existants (routes 148 et 344)	Proposition que la prochaine phase du prolongement de l'autoroute 50 soit celle du secteur de St-Philippe-Est, de la municipalité de Brownsburg-Chatam jusqu'au Chemin Scotch dans le Canton de Grenville.	MRC d'Argenteuil
	La réalisation du prolongement de l'autoroute 50 s'effectue trop lentement.	CRD des Laurentides
4.1.2 Travaux d'amélioration de la route 117 de Saint-Jovite jusqu'au nord de la région	N/A	
4.1.3 Travaux d'amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière (route 158)	N/A	

5 - LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

ENJEU 5 : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier		
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
5.1 Sécurité routière		
5.1.1 Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés	N/A	
5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ	N/A	
5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier	N/A	

ENJEU 5 : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier		
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
5.2 Chaussées et structures		
5.2.1.1 Travaux de maintien des structures	N/A	
5.2.2.1 Travaux prioritaires de maintien de la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage	N/A	
5.2.3.1 Travaux de maintien et d'amélioration des chaussées	N/A	

ENJEU 5 : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier		
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier		
MOYENS D’ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
5.3 Caractéristiques géométriques		
5.3.1.1 Amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier	Demande d’amélioration de la route 344.	MRC d’Argenteuil et Municipalité de Saint-André-Est
5.4 Fonctionnalité du réseau routier		
5.4.1.1 Mesures de correction des accès	Appui de tous les moyens, mais invite le Ministère à se donner une politique claire en matière de gestion des corridors routiers.	MRC des Laurentides
5.4.1.2 Mesures de gestion des nouveaux accès		
5.4.1.3 Information, formation et échanges		

6 - LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement		
ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport.		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
6.1 Bruit de la circulation routière		
6.1.1.1 Mesures d'aménagement du territoire	Appui à des mesures d'aménagement du territoire.	CRD des Laurentides
6.1.1.2 Mesures d'atténuation du bruit routier	Désaccord pour effectuer des investissements dans des écrans acoustiques.	Municipalité de Saint-Jovite
	Mesures d'atténuation du bruit devraient s'appliquer aux voies ferrées	MRC Thérèse De-Blainville
6.1.1.3 Information aux MRC et aux municipalités et échanges avec celles-ci.	N/A	

ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement		
ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport.		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
6.2 Paysages routiers		
6.2.1.1 Mesures de préservation de la qualité des paysages	N/A	
6.2.1.2 Projet pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117, en partenariat avec le milieu	Intérêt à participer au projet pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117.	MRC des Laurentides, Municipalité du Lac-Supérieur, MAPAQ
	Appui au projet pilote. Proposition de tenir compte de l'expertise de la corporation « Environnement visuel Plus » et du travail réalisé par le Conseil de la culture et des communications des Laurentides comme point de départ.	CRD des Laurentides
	Les actions concrètes ne devraient pas seulement toucher les emprises mais déborder sur les abords des axes routiers.	MRC Thérèse-De Blainville
	Proposition d'améliorer l'aménagement paysager de la route 117 en contournement de Saint-Jovite pour lui conférer une image de prestige.	Commerçants de la ville de Saint-Jovite

ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement		
ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport.		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANTS
6.3 Autres ressources du milieu		
6.3.1.1 Analyses environnementales spécifiques	N/A	
6.3.1.2 Étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques	Proposition de travailler en étroite collaboration avec le Conseil régional de l'environnement des Laurentides et les municipalités concernées dans le cadre des études de solutions. Proposition de prendre connaissance d'une étude qui est actuellement en cours étude sur les nappes aquifères des Basses-Laurentides.	CRD des Laurentides

7 - LE CAMIONNAGE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE

ENJEU 7 : L'efficacité du transport des marchandises		
ORIENTATION 7 : Améliorer le réseau de camionnage et préserver le réseau ferroviaire		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANT(S)
7.1 Camionnage		
7.1.1.1 Amélioration des routes de camionnage	Proposition d'améliorer la route 311 au nord de la route 117.	MRC d'Antoine Labelle
7.1.2.1 Harmonisation des réseaux de camionnage	Appui à la cartographie des réseaux de camionnage.	CRD des Laurentides et MRC Thérèse De Blainville
7.2 Infrastructures ferroviaires		
7.2.1.1 Soutien technique et financier au maintien en bon état des infrastructures ferroviaires des CFIL	N/A	
7.2.1.2 Maintien de la fonctionnalité des passages à niveau avec le réseau routier	N/A	

8 - L'AÉROPORT DE MIRABEL

ENJEU 8 : La relance de l'aéroport de Mirabel		
ORIENTATION 8 : Soutenir le développement de l'aéroport international de Montréal-Mirabel		
MOYENS D'ACTION	COMMENTAIRES	INTERVENANT(S)
8.1.1 Mise en œuvre des recommandations de la Commission retenues par le gouvernement en matière de transport	N/A	