

Plan de transport des Laurentides

Septembre 2001

**Ce document a été produit par la Direction
des Laurentides-Lanaudière**

**Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec 2001
ISBN 2-550-36448-1**

Pour de plus amples informations, communiquez avec :
Transports Québec
85, rue de Martigny Ouest, 3^e étage
Saint-Jérôme (Québec)
J7Y 3R8

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

Préface

L'ampleur de la croissance démographique et du développement que connaît la région des Laurentides pose de nombreux défis en matière de transport.

Les activités réalisées dans le cadre du Plan de transport des Laurentides ont permis de mettre en lumière les enjeux auxquels fait face la région dans le domaine des transports et de se doter d'orientations pour identifier les interventions les plus aptes à satisfaire les besoins de déplacement des personnes et des marchandises.

Le présent *Plan de transport* est un document d'information énonçant les orientations et les objectifs qui encadreront l'action du Ministère et de ses partenaires d'ici l'horizon 2016 dans la région des Laurentides. La mise en œuvre des moyens d'action est susceptible de soutenir davantage le développement économique de la région.

Le *Plan de transport* est la suite logique des consultations tenues depuis 1997 qui se traduisent dans les choix régionaux et les moyens d'action qui auront une très forte influence sur la capacité des infrastructures et systèmes de transport à répondre adéquatement aux besoins en transport.

En terminant, nous tenons à souligner l'importance de la participation des intervenants régionaux tout au long du processus d'élaboration du *Plan de transport* qui balisera l'action du Ministère et de ses partenaires dans l'avenir.

PIERRE FABI, directeur
Direction de Laval-Mille-Îles

MARIO TURCOTTE, directeur
Direction des Laurentides–Lanaudière

Table des matières

Préface	V
Sommaire	XI
Introduction	1
Contexte de réalisation	3
Orientations gouvernementales et ministérielles	3
Intégration des principes du développement durable	4
Contexte régional de planification	5
1.0 Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal	7
Enjeu et orientation	7
Objectifs et moyens d'action	13
1.1 Services de transport en commun	13
1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun	14
1.2 Infrastructures routières existantes	15
1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier	15
1.2.2 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules	15
1.3 Gestion de l'urbanisation	16
1.3.1 Promouvoir une gestion de l'urbanisation favorisant la desserte par le transport collectif en limitant la dépendance envers l'automobile	17
2.0 Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire	19
Enjeu et orientation	19
Objectifs et moyens d'action	23
2.1 Étendre la couverture des services de transport adapté à toutes les municipalités	23
2.2 Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés	23
2.3 Favoriser une meilleure coordination des différents services	23
3.0 Les déplacements touristiques	25
Enjeu et orientation	25
Objectifs et moyens d'action	29
3.1 Amélioration et développement du réseau routier	29
3.1.1 Maintenir des conditions de circulation acceptables sur l'autoroute 15 au sud de Sainte-Adèle	29
3.1.2 Maintenir une bonne accessibilité au secteur du Mont-Tremblant en partenariat avec le milieu	29
3.2 Réseaux récréatifs	30
3.2.1 Préserver l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord	30
3.2.2 Soutenir et favoriser le développement de la Route verte et des autres réseaux cyclables des MRC	30
3.2.3 Soutenir le développement des sentiers de véhicules hors route	31

4.0	Les liaisons routières interrégionales	33
	Enjeu et orientation	33
	Objectifs et moyens d'action	37
4.1	Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers l'Outaouais, l'Abitibi-Témiscamingue et Lanaudière	37
4.2	Maintenir des conditions de déplacement acceptables pour la circulation de transit vers Montréal et Laval	38
5.0	La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier	39
	Enjeu et orientation	39
	Objectifs et moyens d'action	42
5.1	Sécurité routière	42
	5.1.1 Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés	42
	5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ	42
	5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier	43
5.2	Chaussées et structures	43
	5.2.1 Maintenir les structures en bon état	43
	5.2.2 Maintenir en priorité la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage	43
	5.2.3 Améliorer la qualité des chaussées	44
5.3	Caractéristiques géométriques	44
	5.3.1 Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier	44
5.4	Fonctionnalité du réseau routier	45
	5.4.1 Préserver l'intégrité des corridors routiers	45
6.0	La qualité de vie et la qualité de l'environnement	47
	Enjeu et orientation	47
	Objectifs et moyens d'action	51
6.1	Bruit de la circulation routière	51
	6.1.1 Prévenir et corriger les problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	51
6.2	Paysages routiers	52
	6.2.1 Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières	52
6.3	Autres ressources du milieu	53
	6.3.1 Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.	53

7.0	Le camionnage et le transport ferroviaire	55
	Enjeu et orientation	55
	Objectifs et moyens d'action	59
7.1	Camionnage	59
	7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage.	59
	7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ	59
7.2	Infrastructures ferroviaires	59
	7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel	59
8.0	L'aéroport de Montréal-Mirabel	61
	Enjeu et orientation	61
	Objectifs et moyens d'action	65
8.1	Maintenir des accès terrestres adéquats à l'aéroport international de Montréal-Mirabel	65
8.2	Donner suite aux recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel	65
9.0	Le cadre financier	67
9.1	Contexte général	69
9.2	Contexte régional	71
	Mise en œuvre et suivi du plan de transport	77
	Conclusion	79
	Bibliographie	81
	Annexe 1 - Synthèse des moyens d'action	85

Liste des cartes, figures et tableaux

Liste des cartes en annexe

Carte 1	Région administrative des Laurentides
Carte 2	Évolution et perspectives démographiques
Carte 3	Déplacements en provenance de la partie sud des Laurentides en 1998
Carte 4	Problèmes de mobilité vers Laval et l'île de Montréal
Carte 5	Services de transport adapté
Carte 6	Problèmes d'accessibilité des lieux touristiques
Carte 7	Problématique des liaisons routières interrégionales
Carte 8	Problèmes de gestion des accès et de sécurité routière
Carte 9	Bruit de la circulation routière
Carte 10	Réseau ferroviaire

Liste des figures

Figure 1	Étapes de réalisation du plan de transport	1
Figure 2	Répartition des dépenses du MTQ en 1998-1999 dans la région des Laurentides	71
Figure 3	Investissements entre 1991 et 1998 sur le réseau routier du MTQ dans la région des Laurentides	73

Liste des tableaux

Tableau 1	Évolution et projection de la population de la région des Laurentides et du Québec de 1996 à 2016 selon le MTQ et le BSQ	10
Tableau 2	Déplacements des résidents de la partie sud des Laurentides, selon les modes, en 1998	11
Tableau 3	Investissements entre 1991 et 1998 sur le réseau routier du MTQ dans la région des Laurentides - en milliers de dollars	72
Tableau 4	Subventions au réseau routier local de 1994 à 1998 dans la région des Laurentides - en milliers de dollars	74
Tableau 5	Subventions au transport collectif de 1994 à 1998 dans la région des Laurentides en milliers de dollars	75

Un plan de transport pour les Laurentides



Le ministère des Transports du Québec a entrepris, en 1996, la réalisation d'un plan de transport pour la région administrative des Laurentides. Ce plan encadrera l'action de l'ensemble des intervenants en transport de la région d'ici l'horizon 2016.

Le plan de transport a été élaboré en plusieurs étapes. Chacune d'elles a donné lieu à la production de divers documents, 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. Un rapport¹ sur cette consultation a été produit au cours de l'an 2000.

Le présent document constitue la version définitive du *Plan de transport des Laurentides*. Le plan d'action 2001-2006² et les versions ultérieures de ce document découlant du plan de transport compléteront l'information contenue dans le plan de transport.

Les enjeux

Le document *Diagnostic et esquisses d'orientations*, publié en 1998, a permis de dresser le contexte de réalisation du plan de transport et de relever les principaux problèmes actuels et prévisibles des réseaux et systèmes de transport de la région des Laurentides. Ces enjeux ont été validés et bonifiés dans le cadre des diverses consultations tenues tout au long de la réalisation du plan.

Voici les principaux enjeux qui se dégagent de ce diagnostic :

La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante

La population de la partie sud des Laurentides continuera de progresser à un rythme largement supérieur à celui du reste du Québec. En dépit de l'augmentation prévisible du nombre d'emplois dans la région des Laurentides, Laval et l'île de Montréal demeureront des pôles d'emploi majeurs. Par

conséquent, les déplacements vers ces destinations en périodes de pointe passeront de 43 000 en 1998 à 65 000 en 2016.

Suivant les tendances en matière d'aménagement du territoire et de transport, l'utilisation de l'automobile continuera d'être prédominante. Si rien n'est fait, les conditions de circulation sur les liens routiers vers Laval et Montréal s'aggraveront donc davantage. En outre, la forte dispersion des lieux d'origine et de destination des déplacements de la population de la partie sud des Laurentides fait en sorte que l'utilisation du transport en commun y est faible. Bien qu'il y ait eu des améliorations substantielles à l'offre de transport en commun avec la modernisation du train de banlieue Deux-Montagnes et l'expérience-pilote du train de Blainville, certains services demeurent encore peu coordonnés et peu directs vers les principales destinations des résidents des Laurentides.

La desserte du territoire par des services de transport collectif

Avec la dispersion de la clientèle sur un vaste territoire se pose le défi d'assurer des services adéquats de transport collectif à la population des Laurentides. À l'exception du transport scolaire, la desserte par les autres modes de transport collectif, comme le transport en commun, le taxi, l'autocar ou le transport adapté aux personnes handicapées, est très variable d'un mode à l'autre et ne couvre pas l'ensemble du territoire municipalisé. De plus, les besoins en transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite iront en grandissant en raison du vieillissement de la population.

L'organisation du transport collectif ainsi que ses modes de financement ont fortement contribué au cloisonnement actuel entre les services de transport et à la prolifération d'une multitude d'organismes responsables du transport des personnes dans les Laurentides et au Québec en général. Il en découle po-

tentiellement des dédoublements de service et une sous-utilisation des ressources, tant matérielles que financières.

L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante

Les investissements massifs réalisés et prévus afin d'améliorer et de diversifier l'offre touristique notamment dans le couloir Saint-Sauveur-des-Monts - Mont-Tremblant, entraîneront une hausse de la fréquentation de la région. La croissance anticipée de l'affluence touristique pourrait être freinée par les problèmes actuels de circulation qui perdurent les fins de semaine dans le corridor de l'autoroute 15, entre Sainte-Adèle et l'autoroute 640, ainsi que sur les accès immédiats au secteur du Mont-Tremblant. Il est à prévoir que ces problèmes s'accroîtront dans l'avenir.

L'efficacité des liaisons routières interrégionales

Les routes nationales 117, 148 et 158 assurent les liaisons entre les Laurentides et les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Outaouais et de Lanaudière. Toutefois, des déficiences géométriques et la concentration d'accès résultant de l'urbanisation en bordure du réseau routier limitent la fluidité et la sécurité des déplacements de long parcours sur certains tronçons de ces routes. De plus, la route 148 ne remplit pas entièrement son rôle de route nationale en raison de la traversée de nombreuses agglomérations et des faibles possibilités de dépassement entre Lachute et Masson-Angers, dans l'Outaouais.

La congestion dont fait l'objet l'autoroute 15, la semaine et les fins de semaine, cause des inconvénients à la circulation de transit qui traverse les Laurentides et se dirige vers Laval et l'île de Montréal.

¹ Transports Québec, *Proposition de plan de transport des Laurentides – Rapport sur la consultation*, Direction des Laurentides-Lanaudière, Saint-Jérôme, juin 2001.

² Transports Québec, *Plan de transport des Laurentides, Plan d'action 2001-2006*, Direction des Laurentides-Lanaudière, Saint-Jérôme, juin 2001.

La sécurité des transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier

Le réseau routier sous la gestion du Ministère dans les Laurentides s'étend sur un peu plus de 1 700 kilomètres. Près de 75 % de la longueur des routes du réseau supérieur s'avère en bon état. En ce qui concerne les structures, 90 % d'entre elles sont en bon état. Cependant, comme les principales infrastructures de transport de la région ont été construites au cours des années 1950, 1960 et 1970, elles nécessiteront à l'avenir des travaux d'entretien et de réfection plus fréquents et plus coûteux.

La fonctionnalité du réseau routier est pour sa part menacée par la multiplicité des accès qui limitent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. Dans les Laurentides, plus de 350 kilomètres de routes traversent des zones urbaines ou en voie d'urbanisation. Cette situation est particulièrement problématique sur le réseau national, soit sur les routes 117, 148 et 158, où les débits de circulation sont parmi les plus élevés de la région et où une proportion importante de véhicules effectuent de longs trajets. La majorité des accidents qui s'y produisent surviennent d'ailleurs en milieu urbanisé où les accès prolifèrent.

Ces dernières années, les réseaux cyclables et les réseaux de véhicules hors route se sont développés de façon importante. L'ensemble de ces réseaux est appelé à s'étendre considérablement dans les années à venir, contribuant fortement au développement touristique du territoire. Or, l'interface de ces réseaux avec le réseau routier comporte des risques élevés d'accidents, en particulier lorsque les aménagements ne correspondent pas aux normes de géométrie routière.

La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Plusieurs éléments doivent être considérés afin d'intégrer le plus harmonieusement possible la fonction « transport » à l'environnement. Un des concepts les plus englobant consiste à intégrer les principes du développement durable à la planification, à la réalisation et à l'entretien des réseaux de transport.

De plus, certaines problématiques de la région des Laurentides doivent faire l'objet d'une



attention particulière. C'est le cas du bruit de la circulation routière qui affecte la qualité de vie des riverains, particulièrement au sud de la région. Il en est de même pour les paysages visibles des axes routiers, dont la qualité est de plus en plus menacée par les pressions de l'urbanisation. Cet élément est non négligeable dans une région touristique comme celle des Laurentides.

L'efficacité du transport des marchandises

Trois problèmes caractérisent le transport routier des marchandises. D'abord, les conditions de circulation en période de pointe sur les routes d'accès à Montréal iront en s'aggravant, compte tenu des perspectives démographiques et économiques. En second lieu, les caractéristiques géométriques de certaines routes nationales présentent des déficiences qui limitent la fluidité et la sécurité du transport routier des marchandises. Enfin, le manque de cohérence entre le réseau de camionnage du Ministère et la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau municipal constitue un autre problème important.

En matière de transport ferroviaire, les plans de rationalisation du Canadien Pacifique et du Canadien National ont entraîné la vente d'un tronçon entre Mirabel et Hull et d'un autre entre Mirabel et Saint-Jérôme à un chemin de fer d'intérêt local (CFIL), soit Les chemins de fer Québec-Gatineau. Cette entreprise dessert le sud du territoire par l'intermédiaire de trois lignes qui permettent un débouché sur les réseaux transcontinentaux. Même si la formule des CFIL comporte, comme partout ailleurs, un élément de vulnérabilité lié à la taille des entreprises et des marchés à desservir, ils peuvent en revanche démontrer un grand dynamisme dans la mise en marché de leurs produits et dans l'adaptation de leurs services aux besoins de la clientèle. Les CFIL offrent de bonnes possibilités pour la conservation d'un réseau ferroviaire adéquat et performant.

La relance de l'aéroport de Mirabel

Les aéroports de Mirabel et de Dorval appartiennent au gouvernement fédéral qui en a confié la gestion, par bail à long terme, à un organisme privé local, Aéroports de Montréal Inc. (ADM). Les changements effectués en

1997 par cette société ont eu des impacts majeurs sur la nature et le niveau des activités à Mirabel, soit une perte nette annuelle d'un peu plus de un million de passagers et une baisse importante du volume de cargo manutentionné.

Bien que ces décisions échappent à son contrôle, le gouvernement du Québec s'est préoccupé de la situation qui en a résulté, dans l'optique de la promotion des intérêts du Québec et de ceux de la région touchée par les changements. L'enjeu de cette affaire réside dans la survie d'une infrastructure de calibre international, avec tous les services et les équipements qui s'y trouvent, et du noyau d'activités qui gravitent autour d'elle.

Les orientations et les moyens d'action

En considérant les orientations ministérielles et gouvernementales, les principes du développement durable, le contexte régional de planification, les enjeux et les avis des partenaires consultés, on distingue huit grandes orientations. Pour chacune, des objectifs mesurables par des indicateurs de performance ont été fixés. Des moyens d'action ont ensuite été déterminés pour permettre d'atteindre ces objectifs.

La mise en œuvre de plusieurs de ces moyens d'action implique la participation des partenaires du MTQ : Agence métropolitaine de transport, MRC, municipalités, organismes de transport collectif, clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. Le défi consiste maintenant à mobiliser l'ensemble des intervenants et à entreprendre la mise en œuvre du plan de transport.

Voici donc les huit orientations et les moyens d'action qui en découlent.

ORIENTATION 1

Favoriser le transport collectif
tout en tirant le meilleur parti
possible des réseaux existants
pour les déplacements vers
Laval et l'île de Montréal

Dans un contexte où la demande de transport est en croissance, l'amélioration de la mobilité vers Laval et l'île de Montréal s'avère essentielle. L'application des principes du développement durable amène à privilégier, dans un premier temps, le développement et l'amélioration des services de transport en commun ainsi que l'amélioration du réseau routier existant avant le développement de nouvelles infrastructures routières. En raison de la forte croissance de la demande de transport dans les Laurentides, il sera bien difficile de répondre adéquatement à cette demande sans effectuer des investissements importants dans les infrastructures et systèmes de transport. Enfin, il faut aussi mieux gérer l'urbanisation de ce territoire afin de diminuer la dépendance de la population qui y réside envers l'automobile et de faciliter le recours au transport collectif.

Moyens d'action

Services de transport en commun

- *amélioration des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme - Montréal;*
- *accroissement de la capacité de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes;*
- *amélioration de la desserte des stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes.*

Infrastructures routières existantes

- *amélioration du réseau routier;*
- *mesures de gestion de la demande.*

Gestion de l'urbanisation

- *intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement des MRC de la partie sud du territoire.*

ORIENTATION 2

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

L'implantation de services de transport en commun urbain apparaît peu viable dans l'ensemble de la région, compte tenu de la faible taille des agglomérations et de la très faible densité de l'occupation du territoire. Cependant, il faut miser sur une consolidation des services existants d'autocars interurbains et de taxi. Pour les services de transport collectif dédiés comme le transport adapté et le transport scolaire, il faut évaluer si l'ouverture de ces services à une clientèle élargie est réalisable et souhaitable. Il faut aussi viser à une meilleure coordination de ces services entre eux et tenter d'implanter des services collectifs sur demande. Mais d'abord, le nombre de municipalités offrant un service de transport adapté aux personnes handicapées pourrait être accru.

Moyens d'action

- promotion du programme d'aide au transport adapté;
- amélioration des liaisons entre les différents services de transport adapté;
- révision de la Loi sur le transport par taxi;
- évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande;
- soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif;
- comité régional d'étude et d'organisation des fusions entre les différents services de transport collectif.

ORIENTATION 3

Optimiser les infrastructures routières existantes, de préférence à la construction de nouvelles routes

Le Ministère vise à soutenir le développement récréo-touristique en maintenant des conditions de circulation acceptables sur le réseau routier d'accès aux principaux pôles d'activité. Dans un contexte de ressources financières limitées et dans le but de minimiser les impacts environnementaux, l'approche privilégiée par le Ministère est de mettre en place des solutions légères avant de passer aux solutions plus lourdes et plus coûteuses, d'autant plus que les problèmes de circulation sont très concentrés dans le temps (limités à la période de pointe des fins de semaine). Ceci se traduit par l'optimisation des infrastructures routières existantes avant d'en développer de nouvelles.

Les réseaux de voies cyclables, de sentiers de motoneige et de véhicules tout terrain contribuent au développement touristique du territoire. Le Ministère vise à soutenir leur développement, conformément à ses politiques en la matière.

Moyens d'action

Amélioration et développement du réseau routier

- optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117 entre Sainte-Adèle et Saint-Jérôme et accroissement de la capacité de l'autoroute 15 en temps opportun;
- amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant;
- amélioration de l'axe Outaouais - Mont-Tremblant;
- plans d'aménagement du corridor (PACR) de la route 117 entre Sainte-Agathe-des-Monts et Mont-Tremblant.

Réseaux récréatifs

- actions visant à la préservation de l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord;
- soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC;
- soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route.
- plan d'aménagement du corridor (PACR) de la route 344 entre Saint-André-d'Argenteuil et Grenville.

ORIENTATION 4

Améliorer et parachever les liaisons routières interrégionales

Les liaisons routières entre les Laurentides et les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière sont déficientes ; certains tronçons des routes 148, 117 et 158 présentent des problèmes de fluidité de la circulation et de sécurité routière, ce qui nuit également à la qualité de vie des riverains concernés. Pour le Ministère, ces tronçons routiers constituent des secteurs prioritaires sur lesquels il compte intervenir.

Moyens d'action

- prolongement de l'autoroute 50 et amélioration de la route 344;
- amélioration de la route 117 de Mont-Tremblant vers le nord ;
- amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière (route 158) ;
- analyse des besoins pour un nouveau lien entre l'axe de l'A-15 / route 117 et la route 125 dans Lanaudière ;
- suivi de l'évolution des conditions de circulation sur le réseau autoroutier du sud des Laurentides.

ORIENTATION 5

Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier

La sécurité routière ainsi que le maintien et l'amélioration du patrimoine routier constituent de grandes préoccupations du Ministère et font partie intégrante de ses choix stratégiques pour les prochaines années.

Moyens d'action

Sécurité routière

- identification et amélioration des tronçons problématiques;
- soutien technique à l'amélioration des traverses de véhicules hors route;
- intégration des aménagements cyclables aux projets routiers.

Chaussées et structures

- maintien des structures;
- maintien de la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage;
- maintien et amélioration des chaussées.

Caractéristiques géométriques

- amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier.

Fonctionnalité du réseau routier

- mesures de correction des accès;
- mesures de gestion des nouveaux accès;
- activités d'information auprès des MRC et des municipalités.

ORIENTATION 6

Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport

P our combattre le bruit de la circulation routière, le ministère des Transports souhaite que les MRC et les municipalités participent à la démarche visant à atténuer le bruit routier dans les zones sensibles qui subissent une pollution sonore importante. Afin de prévenir les problèmes, les usages sensibles au bruit en bordure des voies de circulation doivent être davantage contrôlés par le biais de mesures appropriées d'aménagement du territoire.

En ce qui a trait à la préservation et à la mise en valeur des paysages, une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent doit être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées. Enfin, le Ministère module ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés, tout en s'assurant de leur mise en valeur. Il poursuit également la recherche et le développement de solutions visant à la réduction des incidences de la construction et de l'exploitation du réseau routier sur l'environnement.

Moyens d'action

Bruit de la circulation routière

- mesures d'aménagement du territoire;
- mesures d'atténuation du bruit routier;
- activités d'information auprès des MRC et des municipalités.

Paysages routiers

- mesures de préservation de la qualité des paysages;
- projet-pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15 et route 117, en partenariat avec le milieu.

Autres ressources du milieu

- analyses environnementales spécifiques;
- étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques.

ORIENTATION 7

Améliorer les conditions de circulation sur le réseau de camionnage et assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat

P our favoriser leur compétitivité, les entreprises des Laurentides doivent disposer de moyens de transport adéquats au meilleur coût. Dans cette optique, des efforts doivent être déployés pour assurer de bonnes conditions de circulation, particulièrement sur le réseau routier du sud de la région, pour améliorer les caractéristiques géométriques de plusieurs sections de routes déficientes les plus utilisées par le camionnage et, enfin, pour favoriser une harmonisation des réseaux de camionnage régional et local. Il faudrait également assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat dans les Laurentides.

Moyens d'action

Camionnage

- amélioration des routes de camionnage;
- harmonisation des réseaux de camionnage.

Infrastructures ferroviaires

- soutien technique et financier au maintien en bon état des infrastructures ferroviaires du CFIL;

- maintien de la fonctionnalité des passages à niveaux ;
- protection de l'emprise ferroviaire abandonnée entre Deux-Montagnes et Mirabel.

ORIENTATION 8

Soutenir le développement de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel

P our la Commission sur le développement de la région de Mirabel, l'aéroport constitue un équipement collectif de grande valeur dont il faut tirer le meilleur parti. Pour ce faire, il faut repositionner celui-ci par rapport aux besoins à l'échelle continentale et internationale. La Commission a proposé des mesures concrètes à l'intention de tous les partenaires socio-économiques et gouvernementaux concernés.

Moyens d'action

- amélioration des accès à l'aéroport et à la zone de commerce international de Montréal à Mirabel.
- mise en œuvre des recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel retenues par le gouvernement en matière de transport.

Conclusion

L a préparation du *Plan de transport des Laurentides* a permis de mettre de l'avant des orientations, des objectifs et des moyens d'action pour encadrer les interventions des divers intervenants en transport pour les quinze prochaines années. Le plan d'action découlant du plan de transport identifie les interventions qui seront mises de l'avant pour la période 2001-2006.

Le défi consiste donc maintenant à ce que l'ensemble des intervenants en transport des Laurentides effectue conjointement la mise en œuvre du plan de transport en réalisant les interventions inscrites au plan d'action. Pour ce faire, la participation des interlocuteurs du Ministère est incontournable.

Équipe de réalisation

Comité directeur

Président du comité directeur

Mario Turcotte, *directeur*
Direction des Laurentides-Lanaudière

Paul-André Fournier, *directeur (avant 2001)*
Direction de Laval-Mille-Îles
Pierre Fabi, *directeur (actuel)*
Direction de 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 et rédaction

Marie-France Fusey, *M.Urb.*
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Luc Parent, *économiste*
Service de l'économie et plan directeur en transport
Direction de la planification stratégique en transport

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

Comité technique et collaborateurs

Les personnes dont le nom apparaît ci-dessous ont aussi contribué à l'une ou l'autre des étapes du plan de transport, soit :

Président du comité technique

Jean-Pierre Barabé, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Raymond Allan, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Luc Beaudin, *Direction de la mobilité en transport*

Pierre Beaudoin, *Direction de la planification stratégique en transport*

Michel Charbonneau, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Guy D'Astous, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

France Dompierre, *Direction de la mobilité en transport*

Joanès Dorcély, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Michel Drouin, *Direction générale de Montréal et de l'Ouest*

Marie-France Fusey, *Direction générale de Montréal et de l'Ouest*

Louis Gourvil, *Direction de la planification stratégique en transport*

Jean Gagnon, *Direction de la mobilité en transport*

Richard Gauvin, *Direction de Laval-Mille-Îles*

Gilles Labarre, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Marie Lapointe, *Direction de Laval-Mille-Îles*

Richard Lebel, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Yves Paquet, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Daniel Parent, *Direction de Laval-Mille-Îles*

Luc Parent, *Direction de la planification stratégique en transport*

Jean-Luc Pellerin, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Serge Picard, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Robert Sergerie, *Direction des Laurentides-Lanaudière*

Diane Viens, *Direction générale de Montréal et de l'Ouest*

Jacques Venne, *Direction de Laval-Mille-Îles*

Serge Vaugeois, *Direction générale de Montréal et de l'Ouest*

Cartographie

Guy Duranceau, *Direction générale de Montréal et de l'Ouest*

Christine Petitclerc, *mandataire*

Liste des sigles

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
BSQ	Bureau de la statistique du Québec
CAR	Conférence administrative régionale
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CITBL	Conseil intermunicipal de transport des Basses-Laurentides
CRDL	Conseil régional de développement des Laurentides
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJME	Débit journalier moyen estival
IRI	Indice de rugosité international
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MRC	Municipalité régionale de comté
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPT	Organisme public de transport
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
RMR	Région métropolitaine de recensement
SAAQ	Société de l'assurance-automobile du Québec

Lexique

Enjeu

ensemble des éléments de contexte constituant des défis, des opportunités et des préoccupations majeures.

Orientation

ligne directrice que l'on privilégie et dont découlent un ensemble d'objectifs.

Objectif

expression d'une finalité précise et généralement quantifiable.
L'objectif relève de l'orientation.

Indicateur

mesure quantitative ou qualitative permettant de porter un jugement sur le degré d'atteinte des objectifs fixés.

Cible

résultat à atteindre dans un délai déterminé, défini si possible en termes spécifiques et mesurables

Moyens d'action

projets d'infrastructures et de services de transport, programmes, mesures d'aménagement du territoire et études permettant d'atteindre les objectifs fixés.

Introduction

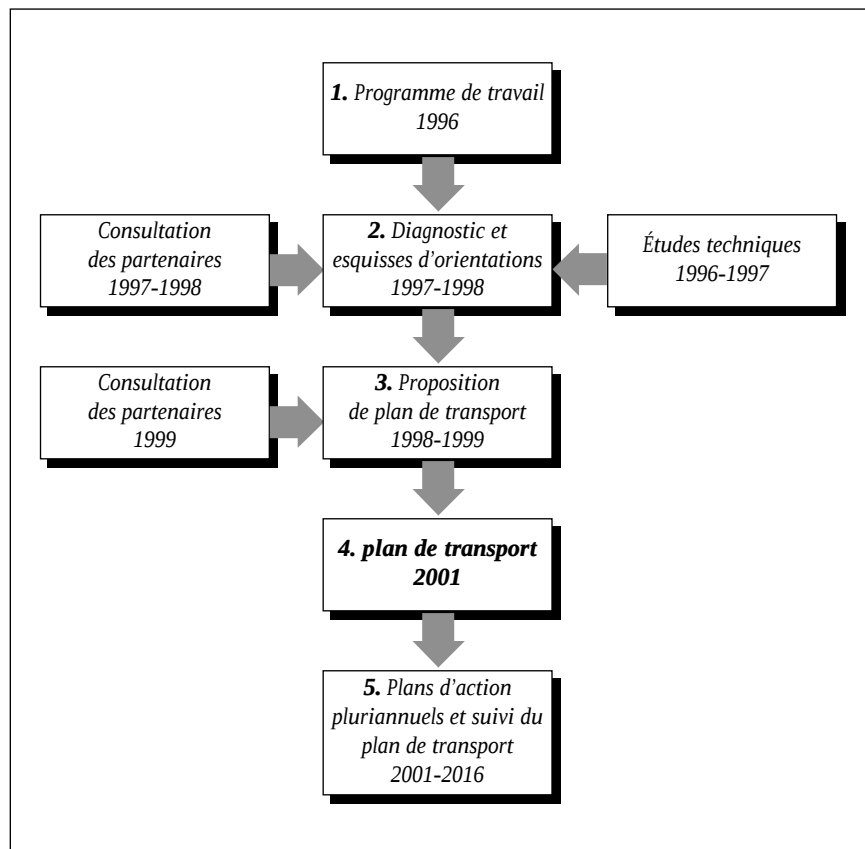
Un plan de transport pour les Laurentides

Les besoins, actuels et prévisibles, et les attentes en matière de transport dépassent largement les ressources financières actuellement disponibles. Dans un tel contexte, l'établissement de priorités d'intervention est un processus de plus en plus complexe. Le développement d'outils pour soutenir l'établissement de priorités en matière de transport devient donc nécessaire.

Le plan de transport régional est l'un des instruments que privilégie le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour l'aider à faire les choix les plus judicieux possible, en associant le milieu par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation. Il permet d'établir un diagnostic complet de la situation des transports dans une région et de proposer des pistes de solutions aux principaux problèmes qui l'affectent, en tenant compte des enveloppes budgétaires disponibles et des orientations ministérielles. Le plan constitue un cadre général d'intervention qui balisera l'action du MTQ et de ses partenaires au cours des prochaines années.

Le Ministère a donc entrepris, depuis 1992, l'élaboration d'une série de plans de transport pour les diverses régions du Québec. Le plan de transport de 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 (voir carte 1). Cette région est desservie par deux directions du ministère des Transports, soit celles des Laurentides-Lanaudière et de Laval-Mille-Îles, dont les bureaux sont situés respectivement à Saint-Jérôme et à Laval.

FIGURE 1
ÉTAPES DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT



Le cheminement du plan de transport : cinq grandes étapes

Le cheminement retenu pour l'élaboration du plan s'articule autour de cinq grandes étapes qui sont présentées à la figure 1.

Étape 1

Programme de travail : en 1996, le *Programme de travail* a été publié et présenté aux principaux intervenants du milieu afin de recueillir leurs commentaires tant sur la démarche proposée que sur les principaux enjeux en transport à considérer dans la région.

Étape 2

Diagnostic et esquisses d'orientations : au cours des années 1996 et 1997, une série d'études techniques ont été effectuées. Elles ont été regroupées en sept (7) volumes et publiées en 1997 (voir Bibliographie). Un *Atlas sur les transports* a pour sa part été rendu public en 1998. Ces études techniques ont été utilisées comme documents d'appui pour la rédaction du document *Diagnostic et esquisses d'orientations*. Ce rapport a fait l'objet de consultations auprès des partenaires du Ministère au cours de 1997 et de 1998. Cette deuxième étape a permis d'analyser la situation actuelle et prévisible des transports et de

formuler des esquisses d'orientations pour encadrer le choix des moyens d'action.

Étape 3

Proposition de plan de transport : le diagnostic et les orientations ont servi à formuler la *proposition de plan de transport*. Celle-ci a fait l'objet d'une consultation publique au cours de l'automne 1999. Un rapport de consultation³ a été produit pour présenter les avis et les opinions exprimés lors de cette consultation. Il a été produit au cours de l'année 2000.

Étape 4

Plan de transport des Laurentides : les résultats des consultations effectuées sur la proposition de plan ont été intégrés dans la version définitive du *Plan de transport des Laurentides*.

Étape 5

Plans d'action pluriannuels et suivi du plan de transport : la mise en œuvre du plan de transport s'effectue par l'intermédiaire de plans d'action couvrant, de façon générale, des horizons de 3 à 5 ans. Un premier plan d'action, couvrant la période 2001-2006⁴, accompagne la version définitive du *Plan de transport des Laurentides* et est publié en même temps.

Ce plan d'action présente de façon détaillée les moyens d'action à mettre de l'avant par les intervenants en transport de la région. Ces moyens reflètent la capacité financière des intervenants et du Ministère à réaliser les diverses interventions.

Le Ministère compte aussi mettre de l'avant un processus de suivi du plan de transport qui comprendra notamment la production d'un rapport annuel. Dans le cadre de ce processus, il associera les intervenants régionaux en transport. De plus, on pourra aussi envisager une mise à jour du plan de transport ou de certaines de ses parties, en temps opportun, selon l'évolution de la situation des transports.

Démarche d'information et de consultation

Une démarche d'information et de consultation a été intégrée dans le processus de réalisation du plan de transport. Ses objectifs étaient les suivants :

- *connaître l'opinion des partenaires du Ministère et des usagers des systèmes de transport sur la situation des transports;*
- *amener les intéressés à se prononcer sur les enjeux et sur les orientations proposés afin de les valider et de les bonifier;*
- *favoriser les échanges avec les partenaires sur les orientations, 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.*

Lors de l'élaboration du plan de transport, les principaux partenaires du Ministère ont donc été informés et consultés sur les documents produits, soit le *Programme de travail*, les *Études techniques* et le *Diagnostic et esquisses d'orientations*. Les députés de la région, les préfets et les aménagistes des MRC, les membres d'un comité aviseur représentant divers secteurs des transports, de même que la Conférence administrative régionale (CAR) ont eu l'occasion de valider et de bonifier les documents.

La *Proposition de plan de transport* a pour sa part fait l'objet d'une consultation publique au cours de laquelle plusieurs intervenants ont

exprimé des points de vue sur le sujet, soit verbalement lors d'une réunion tenue à Saint-Jérôme le 27 septembre 1999 ou encore par l'intermédiaire d'avis ou de mémoires transmis ultérieurement. Un rapport de consultation, déjà mentionné, fait état des opinions émises dans le cadre de cette consultation.

Le contenu du présent document

Le présent document décrit d'abord les principaux éléments du contexte de réalisation du plan de transport. Les chapitres 1 à 8 rappellent, en premier lieu, les enjeux et les orientations définis dans le document *Diagnostic et esquisses d'orientations*, mis à jour et bonifiés grâce aux consultations tenues auprès des principaux partenaires. Chaque chapitre énumère ensuite les objectifs et les moyens d'action qui découlent de l'orientation proposée. Le chapitre 9 fait état du cadre financier dont a disposé le Ministère au cours des dernières années. Celui-ci peut servir de balise pour la mise en œuvre du plan. Enfin, une section fait état des activités de mise en œuvre et de suivi du plan qui ont été retenues par le Ministère.

L'**annexe 1** présente sous forme de tableaux synthèses l'ensemble des objectifs, des moyens d'action, des cibles proposées ainsi que les interlocuteurs concernés. La carte A-1 illustre pour sa part les principales zones qui feront l'objet d'interventions importantes en vertu du plan de transport.

³ *Ibid* ¹.

⁴ *Ibid* ².

Contexte de réalisation

Cette section expose d'abord les orientations stratégiques du Ministère qui exercent une influence déterminante sur le contenu du Plan de transport des Laurentides, de même que les orientations gouvernementales qui concernent plus spécifiquement la gestion de l'urbanisation. En deuxième lieu, elle présente la façon dont les principes du développement durable ont été intégrés dans le plan de transport. Enfin, il est question du contexte régional de planification avec une brève description des exercices de planification qui ont une incidence sur les transports.



Orientations gouvernementales et ministérielles

La mission du Ministère consiste à :

« Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. »

En vertu de cette mission, les orientations et les objectifs du Ministère inscrits dans son plan stratégique 2001-2004 qui influencent le plus le contenu du présent document sont les suivants :

Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec et de ses régions :

- améliorer la qualité et le niveau de service des axes routiers stratégiques donnant accès aux pôles économiques nord-américains et aux équipements et aux infrastructures de transport internationaux;
- favoriser l'intermodalité et l'utilisation optimale des modes de transport terrestre, maritime et aérien pour le transport des marchandises;
- appuyer le développement socio-économique des régions et assurer une meilleure cohérence des actions

en transport;

- améliorer la qualité du réseau routier supérieur québécois et son exploitation;
- réduire la congestion dans les grandes agglomérations;
- favoriser les modes alternatifs à l'utilisation individuelle de l'automobile;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de transport.

Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés :

- réduire de 15% le nombre de décès et de blessés graves sur les routes du Québec;
- réduire le nombre de décès et de blessés graves dans les accidents impliquant un camion lourd;
- réduire le nombre de décès dans les accidents impliquant un véhicule hors route;

Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population :

- améliorer la qualité du service aux citoyens.

De plus, le Ministère a participé à la formulation des orientations gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation lors du début du processus de révision des schémas d'aménagement des MRC et des communautés urbaines en 1994⁵. Voici ces orientations :

- privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et donner la priorité à la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens;
- orienter l'extension urbaine dans les parties de territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement;
- favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine.

Lors des activités préparatoires à l'élaboration d'un cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal, le Conseil des ministres⁶ du Gouvernement du Québec a d'ailleurs réaffirmé, en 1996, les orientations dont on vient de faire état.

⁵ Gouvernement du Québec. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire; pour un aménagement concerté du territoire, 1994, 89 p.

⁶ Conseil des ministres du gouvernement du Québec, Décision 96-223, Québec, 1996

Intégration des principes du développement durable

Le Ministère souscrit aux principes du développement durable dans le cadre du Plan de transport des Laurentides. Voici comment ces principes s'appliquent au plan de transport.

Les grands principes du développement durable

Le développement durable est défini par le rapport Brundtland comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». Ces principes s'intègrent dans la pratique du Ministère par l'application de la politique sur l'environnement à toutes les étapes de réalisation des projets et par une participation à la stratégie québécoise de protection de la diversité biologique, à l'atteinte des objectifs contenus dans la politique énergétique du Québec et aux objectifs gouvernementaux visant la gestion de l'urbanisation.

Des moyens de transport à haut rendement énergétique et moins dommageables pour l'environnement

À l'échelle du plan des Laurentides, la stratégie de transport basée sur le développement durable vise, dans la mesure du possible, à favoriser les moyens de transport moins dommageables pour l'environnement et à meilleur rendement énergétique que le transport motorisé individuel (automobile ou camion), de façon à réduire le plus possible l'émission de polluants, de gaz à effet de serre et la consommation énergétique.

La poursuite de l'objectif de développement durable dans une région comme les Laurentides pose des défis de taille, notamment dans la partie nord, où il existe peu de solutions de rechange au camionnage et à l'automobile. Par contre, dans la partie sud, une certaine concentration de la population et des industries peut favoriser la mise en place de solutions de rechange à meilleur rendement énergétique. Beaucoup d'efforts doivent cependant être consacrés à l'augmentation des déplacements de personnes par transport collectif là où la



faible densité d'occupation du territoire et l'éparpillement des lieux de destination favorisent naturellement l'utilisation de l'automobile. Une meilleure gestion de l'urbanisation visant à réduire la dépendance de la population envers l'automobile s'impose si l'on veut atteindre cet objectif. Des efforts doivent aussi être faits pour assurer le maintien du transport ferroviaire des marchandises dans un contexte de vive concurrence avec le camionnage.

L'intégration des principes de développement durable se concrétise aussi dans le choix des types d'interventions. À cet égard, le principe retenu est de favoriser, dans la mesure du possible, l'optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport existantes avant la construction de nouvelles infrastructures, par exemple en facilitant une meilleure intégration entre les modes de transport (automobile, transport en commun) ou en adoptant des mesures légères de gestion de la circulation.

Une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures de transport

Les infrastructures de transport existantes ont des répercussions importantes sur les milieux qu'elles traversent. L'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières passe notamment par la réduction du bruit de la circulation et par la préservation et la mise en valeur des paysages. Les incidences de l'exploitation des infrastructures sur les autres composantes environnementales (eau, sol, faune, flore, etc.) sont aussi prises en compte dans la gestion courante du Ministère et des autres organismes de transport.

Des services de base pour l'ensemble de la population

Enfin, le plan de transport tente dans la mesure du possible d'intégrer les principes d'équité sociale. Elle tente de répondre aux besoins fondamentaux de l'ensemble de la population de la région.

Contexte régional de planification

L'entente-cadre de développement de la région des Laurentides

En 1993, le CRDL (Conseil régional de développement des Laurentides) a réalisé un exercice de planification stratégique qui a établi les grands axes de développement privilégiés par la région. L'axe retenu en matière de transport est « le développement d'une meilleure accessibilité à la région et la consolidation de la vocation internationale de l'aéroport de Mirabel en harmonie avec les régions limitrophes et en particulier avec la grande région métropolitaine »⁷.

Le CRDL mise sur le développement du transport collectif dans l'axe nord-sud entre Saint-Jérôme et Montréal ainsi que dans les axes est-ouest. Il privilégie l'amélioration et le parachèvement des infrastructures routières stratégiques, tant dans les axes nord-sud (autoroutes 13 et 19, route 117) que dans les axes est-ouest (autoroute 50, route 344 et un nouveau lien dans la partie nord de la région). Quant à l'aéroport de Mirabel, le CRDL en défend le maintien depuis de nombreuses années et en favorise le développement. La protection des infrastructures ferroviaires et l'intégration des corridors verts multifonctionnels figurent également parmi ses préoccupations.

La révision des schémas d'aménagement des MRC

Les MRC sont présentement à l'étape de la révision de leurs schémas d'aménagement ou viennent de la terminer. Le volet transport des schémas permet de mettre en relief les volontés régionales en matière d'aménagement du territoire et de transport. Celles-ci ont été prises en compte dans le présent plan de transport.

Les activités du Ministère en matière de gestion des déplacements dans la région de Montréal

Dans le cadre de ses activités de planification des transports pour la région de Montréal, le Ministère a rendu public, en avril 2000, le *Plan de gestion des déplacements - Région métropolitaine de Montréal*. Comme la région administrative des Laurentides chevauche la région métropolitaine de Montréal,

le contenu du plan de gestion est donc complémentaire aux divers moyens d'action mis de l'avant dans le *Plan de transport des Laurentides*.

Le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport

En novembre 1997, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) adoptait son *Plan stratégique de développement du transport métropolitain* pour l'horizon 2007. Ce plan propose plusieurs interventions visant à améliorer l'efficacité du transport en commun entre la partie sud des Laurentides (Rive Nord), Laval et le secteur nord de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), de même qu'avec le centre-ville de Montréal. Les divers éléments composant le plan produit par l'AMT ont été pris en considération dans l'élaboration des orientations, des objectifs, des moyens d'action et des interventions mis de l'avant pour la partie sud des Laurentides.



⁷ Corporation de développement des Laurentides et Gouvernement du Québec, *Entente-cadre de développement de la région des Laurentides*, (27 février 1995), 14 p. + annexes.



1.0

Les déplacements vers Laval et l'Île de Montréal

Enjeu

*La mobilité vers Laval et l'île de Montréal
dans un contexte de demande croissante*

Orientation

*Favoriser le transport collectif tout en tirant
le meilleur parti possible des réseaux existants
pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal*

Enjeu

La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante

La population des Laurentides s'est accrue de 164 000 entre 1976 et 1996, passant ainsi de 267 000 à 431 000 personnes, soit une hausse de 61 % (tableau 1). Ce fort accroissement de population s'est concentré dans les MRC Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Mirabel et La Rivière-du-Nord (carte 2) et s'est traduit par une importante hausse de la demande de transport.

Celle-ci s'étant presque exclusivement orientée vers l'automobile, les

Comme une bonne proportion des résidents de la partie sud des Laurentides travaillent à Laval et sur l'île de Montréal (carte 3), leurs déplacements vers ces destinations s'effectuent sur des liens routiers déjà très utilisés, ce qui contribue à une plus forte sollicitation du réseau. Ceci se traduit par des problèmes importants de circulation sur les autoroutes 13, 15 et 640 (carte 4). Les vendredis soir, en direction nord, l'écoulement de la circulation est encore plus difficile en raison du surplus de véhicules occasionné par les déplacements des villégiateurs et des touristes qui s'ajoutent aux déplacements des utilisateurs habituels.

Alors que la congestion s'aggrave au fil des ans, seulement 4 % des déplacements, soit 6 700 déplacements sur les 152 000 produits dans la partie sud des Laurentides, étaient effectués en transport en commun durant la période de pointe du matin en 1998 (tableau 2). Pour les déplacements provenant de la région et se destinant vers Laval et l'île de Montréal, la part du transport en commun est un peu plus élevée, s'établissant à 13 %. Cette faible part du transport en commun dans les déplacements sur ce territoire peut s'expliquer par une multitude de facteurs, dont la dispersion des lieux d'origine et de destination, le fort étalement de l'espace urbain et la faible densité de l'occupation du territoire qui rendent difficile la desserte du territoire par le transport en commun traditionnel. De plus, un grand nombre de ménages ont des revenus élevés et disposent de plus d'une automobile, ce qui réduit le nombre de personnes susceptibles d'utiliser le transport en commun.

Jusqu'à la rénovation du train de banlieue de Deux-Montagnes en 1995 et la mise en place



débits de circulation sur le réseau autoroutier du sud de la région se sont donc accrus considérablement. Entre 1972 et 1996, ils se sont multipliés à plusieurs endroits par trois ou même par quatre. Par conséquent, la qualité du service offert aux usagers du réseau routier s'est détériorée au fil des ans, au point où les problèmes de congestion sont récurrents sur les autoroutes tant en période de pointe du matin que du soir.

Source : Recensement du Canada, 1976 et 1996

Ministère des Transports du Québec, ES-3 : Projections de la population et des ménages, 1996-2021, Le modèle, sa mise en œuvre et les résultats, Québec, novembre 1999, 125 p. et annexes. Bureau de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques; Québec et ses régions 1991-2041 et MRC 1991-2016, Les Publications du Québec, avril 1996, 439 p.

Tableau 1

*Évolution et projection de la population
de la région des Laurentides
et du Québec de 1996 à 2016
selon le MTQ et le BSQ*

MRC	1976	1996	1976-1996	2016 (MTQ)	1996-2016 (MTQ)	2016 (BSQ)	1996-2016 (BSQ)
Antoine-Labelle	27 908	33 787	21,0 %	38 912	15,2 %	40 308	19,3 %
Argenteuil	26 697	28 356	6,2 %	32 020	13,0 %	32 556	14,8 %
Deux-Montagnes	43 320	78 939	82,2 %	97 483	23,5 %	120 562	52,7 %
La Rivière-du-Nord	52 282	83 759	60,2 %	110 939	32,4 %	119 363	42,5 %
Les Laurentides	25 042	36 152	44,3 %	49 818	19,5 %	42 109	16,4 %
Les Pays-d'en-Haut	16 593	28 122	69,5 %	46 056	42,4 %	32 981	17,2 %
Mirabel	13 486	22 678	68,2 %	35 392	56,0 %	33 806	49,0 %
Thérèse-De Blainville	62 257	119 253	91,5 %	154 875	29,8 %	202 858	70,0 %
Région des Laurentides	267 585	431 046	61,0 %	565 495	31,1 %	624 543	44,8 %
Le Québec	6 234 445	7 132 027	14,4 %	7 732 526	8,4 %	8 291 907	16,2 %
Importance de la région au Québec	4,3 %	6,0 %		7,3 %		7,5 %	

Source :

Recensement du Canada, 1976 et 1996

Ministère des Transports du Québec, ES-3 : Projections de la population et des ménages, 1996-2021, Le modèle, sa mise en œuvre et les résultats, Québec, novembre 1999, 125 p. et annexes.
Bureau de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques; Québec et ses régions 1991-2041 et MRC 1991-2016, Les Publications du Québec, avril 1996, 439 p.

Enjeu

Tableau 2

Déplacements des résidents de la partie sud des Laurentides, selon les modes, en 1998

Modes	Pointe du matin	%	Journée 24 h	%	Pointe du matin/24 h
Modes motorisés	137 745	90,4	582 128	90,2	23,7
Transport privé (automobile + moto)	102 424	74,3	497 915	85,5	20,6
Transport en commun	6 680	4,8	18 489	3,2	36,1
Autres modes motorisés	28 434	20,6	64 754	11,1	43,9
Modes non motorisés	14 684	9,6	63 080	9,8	23,3
Autres (bimodaux)	206	0,1	969	0,15	21,3
Total des déplacements	152 429		645 208		23,6

Source :

MTQ, AMT, STCUM, STRSM, STL, CIT, MAMM, Enquête Origine-destination, 1998, Région de Montréal.

Enjeu

du projet-pilote du train de banlieue de Blainville en 1997, la population disposait généralement d'un choix restreint de services de transport en commun (certains secteurs n'ayant accès à aucun service). La plupart des services d'autobus sont des services locaux et offrent peu de liens directs et rapides vers Laval et Montréal. De plus, bien que la situation se soit améliorée au cours des dernières années, la coordination et les liens entre les différents services de transport en commun (train, autobus et métro) pourraient encore être développés. Il en est de même avec les équipements incitant les automobilistes à utiliser le transport en commun pour une partie de leur trajet (voies réservées, stationnements d'incitation).

Par ailleurs, les problèmes de double tarification entre les services des divers organismes de transport se sont résorbés avec l'intégration tarifaire mise de l'avant par l'AMT depuis juillet 1998. Quant à la durée des trajets en transport en commun (surtout en autobus), elle n'est pas, de façon générale, concurrentielle avec celle de l'automobile. Le train Blainville - Gare Jean-Talon - Gare Windsor et le service rénové entre Deux-Montagnes - Montréal ont cependant amélioré la situation à ce chapitre.

Il est à noter que ces améliorations ont notamment permis de faire passer le nombre de déplacements en transport en commun de 3 700 en 1993 à 6 700 en 1998, soit de 3,1 à 4,8 % du nombre total des déplacements produits dans la partie sud des Laurentides en période de pointe du matin. Quant aux déplacements vers Laval et l'île de Montréal s'effectuant en transport en commun, ils sont passés de 7% du nombre total de déplacements vers ces destinations en 1993 à 13% en 1998.

Dans l'avenir, les conditions de circulation sur le réseau autoroutier sont susceptibles de se détériorer davantage. En effet, entre 1996 et 2016, la population des MRC du sud de la région (304 000 en 1996) pourrait s'accroître de 134 000 personnes, selon les prévisions du MTQ, et même de 193 000 personnes, selon les prévisions du Bureau de la statistique du Québec (BSQ) (tableau 1). Cette hausse prévue de population devrait se traduire, selon les prévisions effectuées par le Ministère, par un fort accroissement des déplacements

durant la période de pointe du matin. Ceux-ci devraient passer de 152 000 à 202 000, soit une augmentation de plus de 33 %. Vers Laval et l'île de Montréal seulement, plus de 22 000 déplacements s'ajouteraient aux 43 000 enregistrés en 1998.

Enfin, à moins d'intervenir d'une façon ou d'une autre, toutes les tendances actuelles démontrent que le type de développement à faible densité prévu sur le territoire de la partie sud des Laurentides continuera de favoriser l'utilisation prédominante de l'automobile.

En dépit du fait que le développement des entreprises et des emplois dans la région même devrait diminuer la dépendance envers le marché de l'emploi de Laval et de l'île de Montréal, celles-ci demeureront des pôles majeurs d'emploi dans les années à venir. Par ailleurs, la tendance à l'utilisation de la voiture à un seul occupant risque également de se maintenir, ce qui se traduira par une augmentation sensible du nombre de véhicules sur les routes.

Si les tendances se maintiennent d'ici l'horizon 2016, la demande associée aux ponts permettant l'accès à Laval pourrait excéder la capacité de plus de 5 000 véhicules en période de pointe du matin. Cette période de pointe devrait donc s'étaler sur un plus grand nombre d'heures puisque ces ponts sont saturés ou utilisés à pleine capacité. La congestion devrait donc être plus importante.

Cet accroissement des déplacements exerce une forte pression sur l'utilisation des ponts, déjà très sollicités, principalement sur ceux des autoroutes 13 et 15. Si rien n'est fait, la durée moyenne de déplacement vers Laval et l'île de Montréal pourrait doubler, passant de 42 à 87 minutes entre 1993 et 2016, et ce selon les prévisions effectuées par le Ministère.

Enfin, un usage plus important de l'automobile, sans amélioration technologique importante, entraînera une diminution importante de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement.

Orientation

Favoriser le transport collectif

tout en tirant le meilleur parti possible

des réseaux existants pour les déplacements

vers Laval et l'île de Montréal

Dans un contexte où la demande de transport est en croissance, l'amélioration de la mobilité vers Laval et l'île de Montréal s'avère essentielle. L'application des principes du développement durable amène à privilégier, dans un premier temps, le développement et l'amélioration des services de transport en commun ainsi que l'amélioration du réseau routier existant avant le développement de nouvelles infrastructures routières. En raison de la forte croissance de la demande de transport dans les Laurentides, il sera bien difficile de répondre adéquatement à cette demande sans effectuer des investissements importants dans les infrastructures et systèmes de transport. Il faut aussi mieux gérer l'urbanisation de ce territoire afin de diminuer la dépendance de la population envers l'automobile.

Objectifs et moyens d'action

1.1

Services de transport en commun

Un des grands objectifs visés consiste à accroître l'utilisation du transport en commun par le développement et l'amélioration des services. Pour ce faire, il faut élargir l'éventail des services et en augmenter l'attrait, en rendant le transport en commun plus concurrentiel par rapport à l'automobile. De nouveaux services de transport en commun plus directs et plus rapides doivent être développés vers les principaux lieux de destination des résidents de la partie sud des Laurentides. Les intervenants en transport dans le territoire des Laurentides œuvrent d'ailleurs déjà en ce sens depuis plusieurs années.

Le succès remporté par le projet-pilote du train Blainville - Montréal, en ce qui concerne l'achalandage, démontre bien la demande existante dans la région pour des services de transport en commun performants. Il faut aussi noter que 68 % des usagers de cette ligne de trains de banlieue proviennent du territoire des Laurentides et qu'environ 75 % de cette clientèle utilisait auparavant l'automobile, contribuant ainsi à réduire le nombre d'automobiles circulant sur le réseau routier en direction de Laval et de la CUM. De plus, la population desservie par cette ligne est en forte croissance. Le marché pour des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme - Montréal devrait donc s'accroître de façon significative, d'autant plus que les conditions de circulation dans cet axe sont appelées à se détériorer.

En ce qui concerne la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes - Montréal, sa capacité est déjà atteinte en raison d'une forte hausse de son achalandage. La capacité de la ligne devrait éventuellement être augmentée, ce qui est déjà prévu par l'AMT.

La venue probable du métro à Laval, envisagée pour l'année 2004⁸, constitue un projet d'importance qui permettra sans doute d'améliorer les conditions de déplacements vers Laval et la CUM pour les résidents de la partie sud des Laurentides.

Par ailleurs, en raison de la dispersion des lieux de destination dans la ville de Laval et sur l'île de Montréal, les services de trains de banlieue ne peuvent répondre à tous les besoins de transport. Il faut aussi miser sur les services d'autobus pour améliorer les déplacements provenant de la partie sud des Laurentides et ayant comme destination les pôles d'activités de Laval et l'île de Montréal non desservis par les services de trains de

intégrée. L'accès aux réseaux de transport en commun pour les automobilistes doit aussi être facilitée par l'augmentation de l'offre de stationnements d'incitation à proximité des stations de trains ou de terminus d'autobus, car un fort pourcentage des déplacements en transport en commun sont bi-modaux (auto et t.c.). Une meilleure complémentarité des services passe finalement par la mise en place de solutions innovatrices de services de transport adaptés à la faible densité d'occupation du sol, comme des services de taxi collectif ou de minibus sur demande.

De plus, selon le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport publié en 1997, l'achalandage du transport en commun dans la partie sud des Laurentides pourrait être multiplié par deux entre 1993 et 2007, si les interventions proposées dans son plan pour l'amélioration des services étaient réalisées. Tout comme l'AMT, le MTQ vise à accroître l'achalandage du transport en commun et a retenu, pour ce faire, plusieurs des interventions proposées dans le plan de l'Agence.

Enfin, bien que l'on puisse accroître l'utilisation du transport collectif par diverses interventions, il n'en demeure pas moins que ce mode de transport ne pourra pas répondre à toute la nouvelle demande de transport. Des interventions sur le réseau routier seront donc aussi nécessaires, notamment pour accommoder les services de transport collectif et pour assurer une circulation satisfaisante des marchandises.



banlieue ou le métro. Il faut aussi mettre de l'avant des mesures de gestion de la demande ayant pour effet d'augmenter non seulement l'achalandage des réseaux de transport en commun mais aussi l'utilisation du covoiturage.

Les efforts doivent enfin converger vers le développement d'une plus grande complémentarité des divers systèmes (incluant train, autobus, taxi, autocar interurbain, etc.) pour créer une offre de transport plus intégrée. Il faut donc pouvoir offrir à la population un meilleur service avec un minimum de correspondances plus efficaces et une tarification

⁸ Agence métropolitaine de transport, *Les budgets de l'AMT pour l'an 2000, L'avenir du développement des transports en commun, Programme triennal d'immobilisations, 2000-2001-2002, Montréal, 1999, 46 pages et annexes.*

Objectif

1.1.1

Accroître l'utilisation

du transport en commun

Moyens d'action

1.1.1.1

Amélioration des services de

transport en commun dans

l'axe Saint-Jérôme - Montréal

Compte tenu de la croissance anticipée des déplacements vers Laval et la CUM, une amélioration des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme - Montréal s'avère nécessaire. Dans ce contexte, tous les intervenants en transport œuvrant dans la partie sud des Laurentides devraient inscrire leurs actions dans une stratégie commune pour améliorer les services de transport en commun, en mettant à profit les moyens les plus efficaces parmi les suivants, soit :

- *service de trains de banlieue entre Blainville, Laval et Montréal et prolongement éventuel jusqu'à Saint-Jérôme, si la demande le justifie. Le service de train entre Blainville et Montréal fait l'objet d'investissements afin que cette ligne devienne permanente ;*
- *augmentation de l'offre de stationnements d'incitation à proximité des stations de trains de banlieue et des terminus situés dans les Laurentides;*
- *voies réservées aux autobus et au covoiturage sur le réseau routier;*
- *mesures favorisant le covoiturage;*
- *nouveaux circuits d'autobus et rabattement des autobus aux axes lourds (trains de banlieue, métro à Laval);*
- *nouveaux services pour desservir les quartiers résidentiels de faible densité.*

1.1.1.2

Accroissement de la capacité

de la ligne de trains de banlieue

de Deux-Montagnes

L'accroissement de la capacité du train de Deux-Montagnes sera requis pour profiter pleinement de cet axe de transport lourd qui dessert très efficacement les déplacements à destination du centre-ville de Montréal. En effet, il est prévu, selon le plan stratégique de l'AMT, d'améliorer les infrastructures entre les stations Bois-Franc et Roxboro, toutes deux situées sur l'île de Montréal. Cela permettra de transporter plus de passagers vers l'île de Montréal.

1.1.1.3

Amélioration de la desserte des

stations de trains de banlieue de

Deux-Montagnes

En raison des limites de capacité, des impacts sur le milieu et des coûts associés aux stationnements d'incitation près des stations de trains, il faut privilégier l'optimisation de la desserte d'autobus, afin que la population des quartiers résidentiels puisse accomplir la totalité de son trajet en transport en commun.

Afin de coordonner les divers systèmes de transport, il est souhaitable d'assurer une meilleure desserte de la gare de Deux-

Montagnes par l'OMIT Saint-Eustache et par le CIT Deux-Montagnes. La pertinence de compléter les services existants par des services de taxi collectif ou de minibus sur demande devrait aussi être évaluée par les organismes de transport.

Indicateurs et cibles

- *Achalandage du transport en commun vers Laval et l'île de Montréal en période de pointe du matin*

1993 : 2 700 ⁹

1998 : 5 400 ¹⁰

2006 : 6 700

2016 : 9 000 ¹¹

- *Part modale du transport en commun en période de pointe du matin vers Laval et l'île de Montréal*

1993 : 7% ¹²

1998 : 13%

2016 : 14% ¹³

⁹ Les données proviennent de l'enquête O/D réalisée par le MTQ et la STCUM en 1993.

¹⁰ Les données proviennent de l'enquête origine-destination pour la région de Montréal, réalisée par le MTQ, l'AMT, la STCUM, la STRSM, la STL, les CIT et le MAMM en 1998.

¹¹ La cible de 2016 a été estimée en fonction du potentiel de transfert modal de l'automobile au transport en commun résultant de l'aggravation des conditions de circulation sur les voies d'accès à Laval et l'île de Montréal. La clientèle supplémentaire attirée par le transport en commun selon les moyens d'action proposés est estimée de la façon suivante : environ 1100 usagers en raison du prolongement du métro à Laval, 1 400 usagers supplémentaires sur la ligne de train de Blainville, près de 700 sur le réseau d'autobus amélioré combiné à des voies réservées reliées à la station de métro Montmorency à Laval et à l'actuelle station de métro Côte-Vertu à ville Saint-Laurent. L'ajout de capacité sur la ligne de train de Deux-Montagnes pourrait également bénéficier aux usagers des Laurentides avec l'aménagement de voies d'accès rapides aux stations. Des analyses plus récentes, avec un projet de métro à Laval comprenant 3 stations, permettent d'estimer la clientèle supplémentaire attirée par le transport en commun à 3 400 nouveau déplacements, pour l'an 2006.

¹² La part du transport en commun se calcule comme suit pour 1993 : 2 700 déplacements tc/2 700 déplacements tc + 35 000 déplacements en automobile = 7 %.

¹³ En 2016 : 9 000 déplacements tc/9 000 déplacements tc + 57 200 déplacements en automobile = 14 %.

1.2

Infrastructures routières existantes

En raison de la forte croissance de la demande de transport et de l'impossibilité de répondre à cette demande uniquement par des services de transport en commun, l'amélioration des conditions de déplacement nécessite aussi des interventions sur les infrastructures routières existantes. Cependant, à cause des coûts très élevés des projets routiers, des orientations gouvernementales qui favorisent la consolidation du centre de la grande région de Montréal et des impacts sur l'environnement, le Ministère mise surtout sur l'optimisation de l'utilisation des infrastructures en place plutôt que sur un développement majeur des nouvelles infrastructures routières pour améliorer les conditions de déplacement.

L'optimisation des infrastructures routières existantes vise à faire passer le plus grand nombre possible de personnes plutôt que de véhicules dans un corridor de transport donné. Pour ce faire, les mesures à mettre en place doivent contribuer à diminuer de façon significative le nombre d'automobiles à un seul occupant qui, par ailleurs, ne cesse d'augmenter dans les Laurentides au fil des ans. Le maintien du taux d'occupation des véhicules peut être favorisé par le biais de programmes et d'équipements.

De plus, pour optimiser l'utilisation du réseau routier existant, des améliorations importantes pourraient être nécessaires



Objectif

1.2.1

Améliorer la fonctionnalité du réseau routier

Moyen d'action

1.2.1.1

Amélioration du réseau routier

Le Ministère a entrepris une étude globale du fonctionnement de l'autoroute 15 entre les autoroutes 40 et 640. Les résultats de cette étude devraient être connus en l'an 2001 et permettront de planifier les interventions à réaliser au cours des prochaines années. Cette étude proposera une série d'interventions sur le réseau autoroutier telles qu'élargissements, construction de voies de service et réaménagements d'échangeurs, de façon à améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau et d'en optimiser l'utilisation.

Une étude sera aussi réalisée sur l'autoroute 15, de l'autoroute 640 jusqu'à

l'échangeur 45 situé à la hauteur de Saint-Jérôme. Celle-ci présentera une vision d'avenir quant à la réalisation d'améliorations aux échangeurs existants ou encore à l'ajout de nouveaux échangeurs, et ce, en tenant compte du développement prévisible du secteur.

Des études sont par ailleurs en cours pour identifier les améliorations à apporter aux autoroutes 13, et 640. Les interventions possibles dans le prolongement de l'autoroute 13 feront aussi l'objet de diverses analyses.

De plus, des améliorations seront apportées au reste du réseau routier du Ministère afin d'en améliorer le fonctionnement, notamment sur l'autoroute 640 et sur les routes 148 et 335. Il en est de même avec les approches du pont Athanase David, situé sur la route 335.

Objectif

1.2.2

Maintenir le taux

d'occupation

moyen des véhicules

Moyen d'action

1.2.2.1

Mesures de gestion

de la demande

Ces mesures visent notamment à canaliser les déplacements vers les modes qui sont les plus efficaces sur le plan de la consommation d'énergie, la protection de l'environnement et l'accroissement de la qualité de vie. Elles visent aussi plus particulièrement à mettre en place des conditions favorables au covoiturage, ce qui contribuerait à maintenir le taux moyen d'occupation des véhicules¹⁴.

Des projets-pilotes se déroulent d'ailleurs présentement dans la région de Montréal afin d'évaluer la faisabilité et les bénéfices de programmes-employeurs. Le programme-employeur consiste en une gamme de mesures prises par l'employeur pour faciliter les déplacements des employés entre leur domicile et leur lieu de travail. Ces mesures peuvent prendre diverses formes telles que la modification des habitudes de déplacement, le transport en commun, le covoiturage, les horaires de travail variables, le télétravail, la gestion des stationnements, la mise en service de navettes, etc. Ce programme s'avère donc un outil efficace permettant de réduire le nombre de déplacements en automobile effectués par les employés, le nombre de voitures dans un stationnement où il manque d'espace, etc.



Indicateurs et cibles

- *Taux moyen d'occupation des véhicules sur les autoroutes d'accès à Laval*
1993 : 1,15
1998 : 1,13
2006 : 1,10
2016 : 1,13 (avec moyens d'action proposés)
(Sur la base des tendances, le taux moyen d'occupation des véhicules serait de 1,10 en 2016)¹⁵

1.3

Gestion

de l'urbanisation

Des mesures d'aménagement du territoire favorisant une desserte de transport collectif doivent être envisagées, lorsque possible, pour les nouveaux secteurs à urbaniser. Contrairement aux autres interventions sur les systèmes de transport, ces mesures ont des effets à plus long terme sur la demande en transport. Pour créer des conditions favorables à une desserte par transport collectif, on doit viser à consolider et densifier le développement urbain, à planifier un réseau de rues collectrices, à aménager des quartiers multifonctionnels et parfois à revoir la configuration de la grille de rues locales. Par ailleurs, puisque l'application de telles mesures modifie substantiellement la façon de concevoir l'urbanisme en banlieue, la sensibilisation des décideurs, des promoteurs immobiliers et de la population en général s'avère primordiale pour en assurer le succès.

¹⁴ Selon les prévisions, le taux moyen d'occupation des véhicules particuliers devrait passer de 1,15 à 1,10 de 1993 à 2016. Le maintien du taux d'occupation à son niveau actuel, qui s'est établi à environ 1,13, s'avère plus réaliste que son augmentation, dans le contexte de la tendance à l'accroissement de la motorisation des ménages de la partie sud des Laurentides.

¹⁵ La mise en place de programmes et de mesures incitatives au covoiturage est susceptible d'attirer environ 1 500 automobilistes supplémentaires en raison du fort taux de saturation prévu sur le réseau routier en période de pointe en 2016. Ceci équivaldrait à un taux d'occupation moyen des véhicules particuliers de 1,13, ce qui est légèrement en deçà du niveau de 1993 (1,15), mais supérieur au taux prévu à l'horizon 2016 si les tendances actuelles persistent, soit 1,10.

Objectif

1.3.1

Promouvoir une gestion de l'urbanisation favorisant la desserte par le transport collectif en limitant la dépendance envers l'automobile

Moyen d'action

1.3.1.1

Intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement des MRC de la partie sud du territoire

Au cours des 15 prochaines années, les révisions en cours ou futures des schémas d'aménagement des MRC (Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Mirabel et La Rivière-du-Nord) constitueront des occasions idéales pour y intégrer une série de mesures visant à favoriser une desserte par transport collectif des territoires visés et une plus forte utilisation de ces modes, là où les conditions y sont le plus propices. Les mesures suivantes devraient faire partie des schémas :

- la consolidation des périmètres d'urbanisation, de sorte que le développement du territoire puisse être limité dans l'espace, ce qui évitera notamment une augmentation du nombre de kilomètres à parcourir par les autobus qui desservent ces territoires;
- la détermination de zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés, ce qui permettra de limiter l'éparpillement du développement et facilitera la desserte par transport collectif;
- une plus grande mixité des fonctions urbaines à l'intérieur des grandes affectations des sols, ce qui pourrait diminuer la longueur de certains déplacements tout en limitant la consommation totale d'énergie;
- la concentration de nouvelles zones

résidentielles à plus forte densité et des activités commerciales le long des principaux corridors de transport collectif (lignes d'autobus et de trains de banlieue), par l'intermédiaire des grandes affectations et des densités d'occupation des sols;

- la révision de la conception des grilles de rues et des lotissements dans les nouveaux quartiers résidentiels, de façon à faciliter la planification des circuits d'autobus et à améliorer l'accès des piétons et des cyclistes aux arrêts d'autobus;
- le parachèvement du réseau routier intermunicipal, des artères ou des collectrices présentement discontinues, de façon à faciliter la création de nouveaux circuits d'autobus.

Indicateurs et cibles

- Schémas d'aménagement de la partie sud des Laurentides (MRC Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord, Mirabel et Thérèse-De Blainville) contenant des mesures favorables au transport collectif

2001 : 0 / 4

2006 : 4 / 4

2006 à 2016 : 4 / 4



2.0

Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

Enjeu

La desserte du territoire par des services de transport collectif

Orientation

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

Enjeu

La desserte du territoire par des services de transport collectif

Avec la dispersion de la clientèle sur un vaste territoire se pose le défi d'assurer des services adéquats de transport collectif à la population des Laurentides. À cet égard, il faut distinguer la situation dans les parties sud et nord du territoire, selon trois types de clientèle : clientèle générale, écoliers et personnes handicapées et à mobilité réduite.

Dans la partie sud du territoire, où réside la majorité de la population, le transport en commun ne

autocar tend à se limiter presque uniquement à l'axe nord-sud de l'autoroute 15 et de la route 117. Par ailleurs, avec la détérioration des conditions de circulation en période de pointe touristique, l'autocar pourrait accaparer une plus grande part du marché de ces déplacements, aujourd'hui limitée à moins de 2 %.

Le découpage territorial de l'organisation des services de taxi n'est pas nécessairement adapté à ceux des organismes municipaux et intermunicipaux de transport, ce qui peut causer certains problèmes d'exploitation et d'intégration de ces services. La réglementation actuelle offre déjà la possibilité aux détenteurs de permis de taxis de développer de nouveaux marchés (transport en commun, transport scolaire, transport adapté pour les personnes handicapées, transport entre les établissements de santé, etc.) et les services de taxi des Laurentides ont été actifs dans le développement de plusieurs de ces nouveaux marchés. Un meilleur découpage territorial de l'organisation du taxi pourrait faciliter davantage la complémentarité de nouveaux services de taxi avec les autres services de transport collectif existants.

Enfin, l'histoire récente a vu l'implantation et l'augmentation de l'offre de services de transport adapté aux personnes handicapées. Il y a encore place pour le développement de ce type de services dans les Laurentides, puisque 21% des municipalités n'ont accès à aucun service (carte 5). Lorsque les municipalités sont desservies, on peut aussi observer une disparité de l'offre de services, notamment en ce qui concerne les heures de services et les destinations.

En outre, la politique d'admissibilité du MTQ, révisée en 1998, permet dorénavant l'accessibilité universelle au processus d'admission (c'est-à-dire qu'il y ait ou non un service sur le territoire de la personne handicapée) et la reconnaissance provinciale de l'admissibilité. Cette nouvelle disposition pourra causer des problèmes particuliers d'accessibilité aux



représente, en 1998, que 5 % des déplacements en période de pointe et 3 % sur une période de 24 heures. Dans la partie nord du territoire, il n'y a pas de service de transport en commun, mais la population dispose d'une offre partielle d'autres types de services (taxi, autocars interurbains, transport scolaire et transport adapté). Le niveau de desserte varie selon chaque type de service de transport collectif offert.

En ce qui a trait au transport par autocar interurbain, environ 40 % de la population est directement desservie, c'est-à-dire qu'elle peut utiliser ces services à partir de sa municipalité de résidence. L'évolution historique de l'offre de services indique que les lignes intra régionales sont fragiles. Ainsi, avec la diminution des services, voire même l'abolition de certains parcours, la desserte par

Enjeu

services pour les personnes handicapées des Laurentides, étant donné que le service n'est pas assuré sur tout le territoire et que tous les services ne relient pas le territoire de l'Agence métropolitaine de transport. Cette agence, qui a entre autres la responsabilité de régler les déplacements inter réseaux dans la grande région de Montréal, devrait offrir le service aux visiteurs des Laurentides au cours des prochaines années.

L'organisation du transport collectif et ses modes de financement ont fortement contribué au cloisonnement actuel entre les services de transport et à la prolifération d'une multitude d'organismes responsables du transport des personnes. Dans les Laurentides, 20 organismes bénéficient d'une aide du MTQ et 22 en reçoivent du ministère de la Santé et des Services sociaux. En outre, des services de transport équivalents sont gérés de manière parallèle sur un même territoire, sous la responsabilité de diverses autorités. Il peut potentiellement en découler des doublonnages de services et une sous-utilisation des ressources tant matérielles que financières. Par ailleurs, bien que le transport scolaire relève dorénavant du ministère de l'Éducation, il n'en demeure pas moins qu'il offre un potentiel d'intégration avec les autres services de transport collectif.

Enfin, la population des Laurentides n'échappera pas au phénomène du vieillissement observé dans l'ensemble du Québec, ce qui modifiera sensiblement les besoins en transport collectif. Le vieillissement de la population des Laurentides devrait accentuer les problèmes de mobilité, en particulier pour les personnes ne possédant pas d'automobile. Ce problème peut s'avérer plus important dans la partie nord de la région, peu desservie par des services de transport en commun. Le nombre des personnes à mobilité réduite passera de 31 000 à 49 000 entre 1993 et 2006, soit une augmentation de plus de 50 %, ce qui accroîtra les besoins en transport adapté pour cette clientèle.

Dans un contexte comme celui des Laurentides, où la population est dispersée sur un vaste territoire et où une partie de celle-ci n'a pas accès à tous les services de transport collectif, le défi consiste à assurer des services de base adéquats dans l'ensemble des MRC. De plus, les besoins en transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite iront en

grandissant en raison du vieillissement de la population. Compte tenu des ressources financières publiques de plus en plus restreintes, il faudra innover dans la façon d'adapter les services de transport collectif à l'évolution de la demande.

Orientation

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

L'implantation de nouveaux services de transport en commun urbain apparaît peu viable dans la partie nord de la région, compte tenu de la faible taille des agglomérations et de la très faible densité de l'occupation du territoire. Cependant, il faut miser sur une consolidation des services existants (autocars interurbains et taxis). Pour les services de transport collectif dédiés (transport adapté et transport scolaire), il faut évaluer si l'ouverture de ces services à une clientèle élargie est réalisable et souhaitable. Il faut aussi viser à une meilleure coordination de ces services entre eux, tenter d'implanter des services collectifs sur demande et assister les instances locales dans leurs tentatives de regroupement ou de mise en commun des services.

En transport adapté, le nombre de municipalités offrant un service de transport adapté aux personnes handicapées pourrait être accru. Pour relier les services de transport adapté entre eux et pour se déplacer vers Laval et l'île de Montréal, certains services de transport collectif, tels les autocars interurbains, pourraient être mis à contribution. Comme pour les transports en commun, il faut viser une offre de transport cohérente. Il y a beaucoup à faire dans ce secteur, puisque plusieurs programmes de différents ministères offrent une aide financière pour le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite (MTQ, MEQ, MSSS, CSST, SAAQ). Il en découle potentiellement des doublonnages de services et une mauvaise utilisation des ressources tant matérielles que financières.

Objectifs et moyens d'action

Objectif

2.1

Étendre la couverture des services de transport adapté à toutes les municipalités

Moyen d'action

2.1.1

Promotion du programme d'aide au transport adapté

Le Ministère fera connaître davantage son programme d'aide au transport adapté aux municipalités non desservies de la région, en vue d'accroître le nombre de municipalités offrant un tel service.

Objectif

2.2

Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés

Moyens d'action

2.2.1

Amélioration des liaisons entre les divers services de transport adapté

Afin d'améliorer les services existants, les organismes responsables du transport adapté devraient analyser les possibilités d'améliorer les liaisons entre les différents services de transport adapté existants dans les Laurentides.

2.2.2

Révision de la Loi sur le transport par taxi

La *Loi sur le transport par taxi* a été adoptée le 21 juin 2001 et le Ministère participera à sa mise en vigueur de manière à répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires.

2.2.3

Évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande

Les intervenants en transport de la région devraient évaluer la pertinence de compléter les services existants (transport en commun urbain et autocar interurbain) par des services de taxi collectif ou de minibus sur demande.

Objectif

2.3

Favoriser une meilleure coordination des différents services

Moyens d'action

2.3.1

Soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif

Le Ministère appuiera tout projet de mise en commun sur une base volontaire des différents services de transport collectif, y compris le transport scolaire, notamment par l'intermédiaire d'un programme d'aide financière pour le démarrage des projets. La mise en commun des services viserait prioritairement les différents services de transport adapté. Dans ce contexte, le MTQ évaluera la possibilité de permettre aux services dédiés d'offrir des services à une clientèle élargie, notamment à l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

2.3.2

Comité régional d'étude et d'organisation de fusions entre différents services de transport collectif

Le Ministère participera à un comité régional d'étude et d'organisation de fusions entre différents services de transport collectif, et ce tel que demandé par des intervenants lors de la consultation publique sur la proposition de plan de transport.

Indicateurs et cibles

- *% des municipalités desservies par le transport adapté*
1994 : 52%
1997 : 58%
2006 : 100%
2006 à 2016 : 100%
- *Nombre de projets de mise en commun de services de transport collectif.*



3.0

Les déplacements touristiques

Enjeu

*L'accessibilité des lieux touristiques
dans un contexte de demande croissante*

Orientation

*Optimiser les infrastructures routières existantes
de préférence à la construction de nouvelles routes*

Enjeu

L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante

Avec plus de 1 763 000 visiteurs en 1998, les Laurentides constituent la quatrième région touristique la plus visitée du Québec, après les régions de Montréal, Québec et l'Estrie qui accueillaient respectivement 4 963 000, 3 571 000 et 1 855 000 personnes en 1998¹⁶. Les Québécois forment les trois quarts de la clientèle des Laurentides, alors que les Ontariens, les Américains et les touristes d'autres pays représentent, respectivement, 17 %, 5 % et 4 % de la clientèle¹⁷. En ce qui a trait aux touristes québécois, les deux tiers proviennent de la région de Montréal.

La majorité des équipements et des attraits touristiques se concentrent dans le couloir qui s'étend de

Les Pays-d'en-Haut et Les Laurentides, où 20 % à 25 % des travailleurs œuvrent dans les domaines de l'hébergement, de la restauration et des loisirs.

Les problèmes de fluidité de la circulation

Les touristes en provenance de la région de Montréal se rendent fréquemment dans la région des Laurentides pour y effectuer des activités de plein air ou des séjours de villégiature. Cela se traduit par de forts débits de circulation durant les fins de semaine et les périodes de vacances scolaires. La carte 6 illustre divers problèmes de circulation observés dans la région depuis plusieurs années, sur l'autoroute 15 et la route 117 et, plus récemment, sur les accès routiers au secteur de Mont-Tremblant. Ces problèmes surviennent particulièrement les dimanches et les jours fériés en direction de la région métropolitaine.

Sur l'autoroute 15 entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme, les débits se sont fortement accrus depuis les trois dernières décennies, passant de 18 400 à 42 300 véhicules par jour entre 1972 et 1996. Sur une base annuelle, les débits ont progressé de 2 % entre 1972 et 1988 pour atteindre 6,5 % les années suivantes.

Selon les estimations du Ministère, des problèmes de ralentissement et parfois de congestion affectent l'autoroute 15 en direction sud, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme, pendant plus de 100 heures par an. Pour un dimanche moyen, de forts ralentissements peuvent s'observer pendant environ deux heures. Ils peuvent même atteindre jusqu'à 7 heures certains dimanches les plus achalandés. Une des principales sources de ce problème est la



part et d'autre de l'autoroute 15 et de la route 117, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Mont-Tremblant. L'économie de certaines parties de la région est donc fortement tributaire de l'activité touristique, comme dans les MRC

¹⁶ Tourisme Québec, *Le tourisme au Québec en bref, 1998*, Direction de la recherche et du développement, Québec, 2000, p. 6.

¹⁷ Tourisme Québec, *Le tourisme au Québec en 1995*, Direction de la recherche et du développement, Québec, 1997, p. 67.

Enjeu

présence d'entrées successives aux kilomètres 60, 58 et 57, où s'insère plus de 40 % de la circulation relevée sur ce tronçon.

Lorsque l'autoroute est congestionnée à la hauteur de Saint-Sauveur-des-Monts, un certain nombre d'automobilistes, surtout les habitués, transfèrent vers la route 117, ce qui permet d'alléger quelque peu le débit de circulation sur l'autoroute 15. À l'heure actuelle, les usagers qui transfèrent vers la route 117 ne peuvent le faire qu'à la sortie 60, même si les files d'attente peuvent parfois s'observer quelques kilomètres en amont. De plus, les usagers empruntent cette sortie sans savoir si les conditions de circulation sur la route 117 permettent un temps de parcours plus avantageux que sur l'autoroute. La réserve de capacité de la route 117 n'est vraisemblablement pas toujours utilisée pleinement.

L'ampleur du récent développement du Mont-Tremblant a, pour sa part, fait doubler les débits de circulation sur la montée Ryan, principale voie d'accès au versant sud de la montagne. Son débit journalier moyen annuel (DJMA) est en effet passé de 2 220 en 1993 à 5 150 en 1997. En période de pointe touristique, des files d'attente se forment sur la Montée Ryan à l'approche de la route 117, de même qu'aux accès immédiats à la station. De plus, le chemin du Lac Supérieur, qui donne accès au versant nord du Mont-Tremblant ainsi qu'au parc du même nom, présente des caractéristiques géométriques déficientes sur le tronçon situé au nord de Saint-Faustin – Lac-Carré.

Les débits ont aussi fortement progressé sur la route 323, principal accès au Mont-Tremblant pour la clientèle en provenance de la région de l'Outaouais et de l'Ontario. Entre 1993 et 1997, le DJMA est passé de 2 420 à 3 450 véhicules.

Les caractéristiques géométriques de cette route s'avèrent toutefois déficientes et n'assurent pas une bonne qualité de service aux utilisateurs. Le principal problème de cette route réside dans la présence de nombreuses courbes et pentes qui obligent les automobilistes à ralentir sur plusieurs kilomètres, en particulier dans la municipalité du Canton d'Amherst.

Enfin, sur la route 117, des problèmes de congestion et de ralentissement sont aussi observés aux traversées des agglomérations de Labelle et de L'Annonciation en période d'affluence touristique, nuisant à la fluidité des déplacements interrégionaux.

Dans l'avenir, les problèmes de circulation dans le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 devraient s'accroître. En effet, les importants investissements réalisés et prévus dans le couloir Saint-Sauveur-des-Monts – Mont-Tremblant afin d'améliorer et de diversifier l'offre touristique sont susceptibles d'entraîner une hausse de fréquentation de la région. Selon les prévisions¹⁹, les débits sur l'autoroute 15 au sud de Saint-Sauveur-des-Monts pourraient augmenter

de 50 % au cours des quinze prochaines années. En l'absence d'intervention, cette augmentation des débits se traduirait par un allongement des files d'attente et un étalement plus important de la période de pointe qui passerait de 2 à 8 heures pour un dimanche type de l'année. Le nombre annuel d'heures de congestion pourrait quintupler pour atteindre 500 heures.

Quant aux accès au Mont-Tremblant, la capacité de la Montée Ryan pourrait être dépassée aux environs de 2003 si les projets de développement de la station se poursuivent^{20 21}. L'achalandage prévu de la station est de l'ordre de 7 millions de visiteurs-jour en 2010, par rapport à 2,5 millions



¹⁹ CIMA, *Étude sur l'opportunité d'améliorer les conditions de circulation sur l'autoroute 15 des échangeurs 45 à 64 dans le secteur Saint-Jérôme/Mont-Gabriel*, Étude réalisée pour le compte du MTQ, 1999, p. 68.

²⁰ Agra Québec Ltée, *Étude d'opportunité de la desserte de la région de Tremblant*, Rapport final, Montréal, avril 2000, 89 pages.

²¹ Intrawest, Tremblant, *Plan de développement de la phase III*, Novembre 1999, 32 pages et annexes.

Enjeu

en 1999. Cela ne pourra qu'accroître les problèmes actuels de circulation, si aucune intervention n'est effectuée pour améliorer la situation.

Si les conditions de circulation se détériorent davantage, l'attrait de la région auprès de la clientèle touristique risque de s'amenuiser au profit d'autres destinations plus aisément accessibles. Les touristes et les villégiateurs doivent donc pouvoir compter sur de bonnes conditions de mobilité, conditions par ailleurs essentielles pour soutenir le développement socio-économique régional.

L'intégrité et le développement des réseaux récréatifs

Par ailleurs, le parc linéaire du P'tit train du Nord, aménagé depuis 1995 et qui s'étend sur une distance de 200 kilomètres entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier, constitue un équipement structurant qui a d'importantes retombées sur la fréquentation des infrastructures d'accueil et des divers attraits touristiques situés à proximité de ce parc. Or, l'intégrité de ce parc est menacée par les fortes pressions de développement qui tendent à multiplier les traverses le long de ce corridor.

De plus, avec le développement de la Route verte par différents partenaires régionaux, conjugué aux nombreux projets des MRC, des municipalités et des clubs récréatifs, les réseaux récréatifs, tels que les voies cyclables et les sentiers de motoneige ou de véhicules tout terrain, sont appelés à s'étendre considérablement dans la région, contribuant à soutenir le développement touristique du territoire. L'intégrité de ces corridors récréatifs doit être préservée et le développement de ces réseaux doit s'effectuer en vue d'assurer la sécurité des usagers tant de ces réseaux que de ceux des routes.



Orientation

***Optimiser les infrastructures routières existantes
de préférence à la construction de nouvelles routes***

Une bonne accessibilité aux lieux touristiques, de même que le soutien au développement des réseaux récréatifs apparaissent comme des conditions nécessaires pour soutenir le développement socio-économique de la région.

Objectifs et moyens d'action

3.1

Amélioration et développement du réseau routier

Le Ministère vise à soutenir le développement récréo-touristique en maintenant des conditions de circulation acceptables sur le réseau routier d'accès aux principaux pôles d'activités. Dans un contexte de ressources financières limitées et dans le but de minimiser les impacts environnementaux, le Ministère privilégie la mise en place de solutions de moindre impact avant de passer aux solutions plus lourdes et plus coûteuses, d'autant plus que les problèmes de circulation sont très concentrés dans le temps (limités à la période de pointe des fins de semaine). Ceci se traduit par l'optimisation des infrastructures routières existantes avant d'envisager le développement de nouvelles routes.

Objectif

3.1.1

*Maintenir des conditions
de circulation acceptables
sur l'autoroute 15
au sud de Sainte-Adèle*

Moyen d'action

3.1.1.1

*Optimisation de l'utilisation de
l'autoroute 15 et de la route 117
entre Sainte-Adèle et
Saint-Jérôme et accroissement
de la capacité de l'autoroute 15
en temps opportun*

À la suite de la réalisation d'une étude d'opportunité²², le Ministère privilégie d'abord l'optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme. Ceci pourrait se traduire par des mesures de gestion de la circulation, des réaménagements ou fermetures

d'échangeurs, l'allongement de voies de circulation et l'optimisation des feux de circulation dans la municipalité de Prévost. Des mesures facilitant le transfert d'une certaine partie des véhicules de l'autoroute 15 vers la route 117 pourraient également être mises en place, en amont de la zone de congestion, qui ne cessera de s'allonger avec les années.

Avec l'accroissement prévisible des débits de circulation au cours des quinze prochaines années, l'optimisation de l'utilisation des corridors de l'autoroute 15 et de la route 117 ne permettra probablement pas de maintenir les conditions actuelles de circulation, c'est-à-dire une centaine d'heures de ralentissement et de congestion par an. Le Ministère compte analyser périodiquement l'évolution des conditions de circulation tant sur l'autoroute 15 que sur la route 117 afin de prévoir les interventions requises en temps opportun.

Parmi ces interventions, un accroissement de la capacité de l'autoroute 15 apparaît déjà comme une solution nécessaire dans l'horizon couvert par le plan de transport. Cet accroissement de capacité pourrait par ailleurs être nécessaire à partir de Saint-Sauveur-des-Monts vers Saint-Jérôme pour offrir des conditions de circulation acceptables en direction sud les fins de semaine.

Objectif

3.1.2

*Maintenir une bonne
accessibilité au secteur
du Mont-Tremblant
en partenariat avec le milieu*

Moyens d'action

3.1.2.1

*Amélioration des accès au
secteur du Mont-Tremblant*

Une étude d'opportunité²³ a été réalisée pour trouver des solutions aux problèmes de fluidité

de la circulation sur les accès au Mont-Tremblant en période de pointe touristique. À la suite de cette étude, le Ministère effectuera des améliorations aux axes existants et réalisera un nouvel axe. En effet, selon les prévisions de demande, des améliorations à la Montée Ryan, au chemin du Lac Supérieur et au chemin Duplessis seront nécessaires pour répondre aux besoins. La MRC de la Matawinie construira pour sa part un lien routier de Saint-Donat jusque dans les municipalités de Lac Supérieur et de Val-des-Lacs, et ce, afin d'avoir un meilleur accès à la Station Tremblant. Ce lien, d'une longueur de 31,4 kilomètres et dont l'ouverture est prévue en 2003, est évalué à 18 millions de dollars. Ce montant inclut la réfection du chemin Le Boulé est sur 1,7 kilomètre.

Des mesures de gestion de la circulation permettant d'optimiser l'utilisation des infrastructures routières existantes en période de très forte affluence pourront aussi être mises en place. Enfin, le Ministère compte suivre l'évolution des conditions de circulation dans le secteur afin de suivre l'évolution des besoins et mettre de l'avant toutes les mesures nécessaires, en temps opportun.

3.1.2.2

*Amélioration de l'axe Outaouais -
Mont-Tremblant (route 323)*

Suivant les résultats de la consultation effectuée auprès des municipalités concernées, le Ministère améliorera les caractéristiques techniques de la route 323 entre Amherst et Ville de Mont-Tremblant.

3.1.2.3

*Plans d'aménagement du
corridor (PACR) de la route 117
entre Sainte-Agathe-des-Monts
et Mont-Tremblant*

Afin de préserver la fonctionnalité et d'améliorer l'aspect visuel du corridor, le Ministère compte réaliser, en collaboration avec les intervenants du milieu, des plans d'aménagement du corridor (PACR) de la route 117, entre Sainte-Agathe-des-Monts et Mont-Tremblant.

²² CIMA, *ibid.*

²³ Groupe Cartier, *ibid.*

Indicateurs et cibles

- *Nombre annuel d'heures de congestion sur l'autoroute 15 (entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme)*
1998 : 100
2001 : 100
2006 : 100
2016 : 200²⁴
- *Nombre annuel d'heures de congestion sur la Montée Ryan à Mont-Tremblant*
1998 : 75
2001 : 75
2006 : 75
2016 : 75
- *Kilomètres de la route 323 améliorés / kilomètres à améliorer*
2001 : 0 / 23
2006 : 14 / 23
2016 : 23 / 23
- *PACR réalisé*
Année 2006

3.2

Réseaux récréatifs

Les réseaux de voies cyclables, de sentiers de motoneige et de véhicules tout terrain contribuent au développement touristique de la région. Le Ministère vise à soutenir leur développement conformément à ses politiques en la matière.

Objectif

3.2.1

Préserver l'intégrité

du parc linéaire

Le P'tit train du Nord

Moyen d'action

3.2.1.1

Actions visant à la préservation

de l'intégrité du parc linéaire

Le P'tit train du Nord

Le Ministère, les MRC et les municipalités doivent prendre les actions nécessaires pour limiter l'ajout de nouvelles traverses à l'emprise du parc linéaire, afin de protéger son intégrité et la sécurité de ses usagers.

Le Ministère agit déjà à ce sujet en effectuant des recommandations aux intervenants concernés lorsqu'il y a des projets de traverses de l'emprise. Il tente par son action de réduire au minimum le nombre de nouvelles traverses.

Objectif

3.2.2

Soutenir et favoriser

le développement

de la Route verte et

des autres réseaux

cyclables des MRC

Moyen d'action

3.2.2.1

Soutien technique et financier

à la mise en place de la Route

verte et des réseaux cyclables

des MRC

Le Ministère participe au Comité régional pour la planification et l'implantation de la Route verte dans les Laurentides, y apportant notamment son expertise technique en matière de conception et de signalisation des voies cyclables. Il offre également son soutien technique aux MRC et aux municipalités qui lui en font la demande.

Conformément à sa Politique sur le vélo, adoptée en mai 1995, le Ministère entend prendre en considération les besoins des cyclistes, tels qu'ils sont ou seront exprimés dans les schémas d'aménagement des MRC, aux étapes de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier.

Ainsi, la politique permet l'asphaltage d'une partie des accotements de certains tronçons de routes du réseau du MTQ afin de rendre possible la réalisation des itinéraires cyclables régionaux lorsqu'il y a chevauchement avec ce réseau. De la même manière, le ministère des Transports accepte l'implantation de pistes cyclables (non contiguës à la chaussée) à l'intérieur des emprises qu'il possède lorsque l'utilisation future de ces emprises n'est pas compromise.

²⁴ Suivant les prévisions réalisées dans le cadre d'une étude d'opportunité sur l'A-15, le nombre d'heures de congestion et de ralentissement entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme pourrait s'élever à plus de 500 en l'an 2016. En 1996, on évaluait ce nombre à 110 heures. Compte tenu de la concentration des pointes touristiques et des importantes sommes en jeu pour augmenter la capacité routière, le Ministère retient comme cible un maximum de 200 heures par an.

Objectif	Indicateurs et cibles
3.2.3 <i>Soutenir le développement des sentiers de véhicules hors route</i>	- Kilomètres de réseau cyclable 2001 : 400 2006 : 500 - PACR réalisé Année 2006

Moyen d'action
3.2.3.1 <i>Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route</i>
Conformément au projet de Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières et qui devrait être en vigueur au cours de l'année 2002, le Ministère privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les intervenants concernés par la pratique des véhicules hors route, afin de favoriser le développement de sentiers sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.

Objectif
3.2.4 <i>Soutenir et favoriser la revitalisation de la route 344</i>

Moyen d'action
3.2.4.1 <i>Plan d'aménagement du corridor (PACR) de la route 344 entre Saint-Eustache et Grenville</i>
Le Ministère compte réaliser, en collaboration avec les intervenants du milieu, un plan d'aménagement du corridor (PACR) de la route 344, entre Saint-André-d'Argenteuil et Grenville, et ce, afin que l'ensemble des actions futures en transport respectent le caractère panoramique et patrimonial de cet axe routier.



4.0

Les liaisons routières interrégionales

Enjeu

L'efficacité des liaisons routières interrégionales

Orientation

Améliorer et parachever les liaisons routières interrégionales

Enjeu

L'efficacité des liaisons routières interrégionales

Des déficiences géométriques limitent la fluidité et la sécurité des déplacements sur certains tronçons des routes nationales 117, 148 et 158 qui relient les Laurentides aux régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Outaouais et de Lanaudière. Par ailleurs, la congestion dont fait l'objet l'autoroute 15, la semaine et les fins de semaines, cause des inconvénients à la circulation de transit qui traverse les Laurentides et se dirige vers Laval et l'île de Montréal.

Labelle jusqu'à la limite nord de la région, plusieurs tronçons de la route ne respectent pas les normes actuelles du Ministère, et ce particulièrement en ce qui a trait aux possibilités de dépassement, ce qui affecte la fluidité de la circulation, en particulier la circulation de long transit. Plusieurs tronçons de la route présentent aussi des chaussées dégradées (voir carte 7).

Quant à la route 148, entre Lachute et la région de l'Outaouais, elle est très importante, car en plus d'être classée nationale, c'est elle qui supporte le plus de circulation de long parcours parmi toutes les routes de la région des Laurentides, soit 3 500 véhicules par jour sur un DJMA de 7 800 véhicules.

Cependant, la route 148 ne remplit pas entièrement son rôle de route nationale en raison de la traversée de nombreuses agglomérations et des faibles possibilités de dépassement entre Lachute et Masson-Angers, dans l'Outaouais.

La route 148 donne aussi accès à l'Ontario en empruntant la route 344 et le pont du Long Sault, dans la municipalité de Grenville.

Divers problèmes affectent d'ailleurs la route 344. On y constate des taux élevés d'accidents dans la partie urbaine située à proximité du pont du Long Sault. De plus, dans la zone rurale située à proximité de la route 148, la largeur des voies et des accotements est inférieure aux normes actuelles du Ministère.

De plus, tel que déjà mentionné, la congestion dont fait l'objet l'autoroute 15 la semaine et les fins de semaine, cause des inconvénients à la circulation de transit qui traverse les Laurentides et se dirige vers Laval et l'île de Montréal. L'autoroute 13 est aussi fortement congestionnée, alors que les abords de la route 117 s'urbanisent de plus en plus, ce qui y limite la fluidité de la circulation. Des interventions deviendront éventuellement nécessaires dans le temps, si l'on souhaite offrir des conditions de circulation acceptables pour le trafic de transit. Dans ce contexte, le prolongement de l'autoroute 13 pourrait faire partie des solutions, même si pour l'instant, les analyses effectuées



Pont interprovincial, construction du pont du Long Sault.

En ce qui concerne la route 117, on retrouve sur toute sa longueur un grand nombre d'accès qui réduisent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. Le contournement de la municipalité de Mont-Tremblant est particulièrement problématique à ce chapitre, au point où le Ministère a déjà entrepris divers travaux visant à améliorer la situation. De plus, des problèmes de congestion et de ralentissement sont observés aux traversées des agglomérations de Labelle et de L'Annonciation, tel que mentionné dans le chapitre précédent. Cette situation détériore considérablement la qualité de vie des résidents de ces municipalités tout en nuisant à la circulation de transit qui compose 80 % du total des véhicules traversant ces agglomérations. De

Enjeu

révèlent que les débits de circulation qui s'y retrouveraient à l'heure de pointe du matin seraient de l'ordre de 1 500 véhicules.

Enfin, dans la partie nord de la région, plusieurs intervenants sont aussi préoccupés par l'amélioration des axes reliant les régions de Lanaudière et des Laurentides afin de favoriser le développement des activités de villégiature et de tourisme, tout en facilitant le transport du bois. Cependant, les besoins de déplacement dans l'axe est-ouest sont relativement faibles, d'où la difficulté de justifier des interventions majeures de la part du ministère des Transports.

Par contre, le Ministère subventionnera la construction d'un lien intermunicipal reliant les régions des Laurentides et de Lanaudière. La municipalité de Saint-Donat construira le nouvel axe (voir moyens d'action 3.1.2.1).



Orientation

Améliorer et parachever

les liaisons routières interrégionales

Les liaisons routières entre les Laurentides et les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière sont déficientes car certains tronçons des routes 148 (à Saint-Eustache et à l'ouest de Lachute), 344 (à Grenville) et 117 (de Mont-Tremblant jusqu'à la limite nord de la région), présentent des problèmes de fluidité de la circulation et de sécurité routière, ce qui nuit également à la qualité de vie des riverains concernés. Pour le Ministère, ces tronçons routiers constituent des secteurs prioritaires sur lesquels il compte intervenir.

La liaison entre les Laurentides et l'Outaouais fait d'ailleurs déjà l'objet de travaux. En effet, un tronçon de 11 kilomètres de l'autoroute 50 a été ouvert récemment à la circulation entre Mirabel et Lachute. En ce qui a trait au projet du tronçon Lachute – Masson-Angers de cette autoroute, le rapport issu des audiences publiques tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a été publié le 26 septembre 1997. Le BAPE a jugé le tracé non recevable en regard de ses impacts sur l'environnement et particulièrement sur l'agriculture. Le 3 octobre 1997, le ministre des Transports a confirmé en conférence de presse que le gouvernement du Québec désire toujours parachever l'autoroute 50. Le Ministère procède à des études de variantes de tracés qui cherchent notamment à minimiser les impacts sur les activités agricoles. Le MTQ poursuit les démarches en vue d'obtenir un Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) auprès des autorités gouvernementales.

Le ministre des transports a dévoilé en conférence de presse, le 14 mai 2001, un échéancier accéléré pour la réalisation de l'autoroute 50 sur 90 km entre Masson et Lachute d'ici 2007.

Le MTQ poursuivra l'amélioration ponctuelle des déficiences de cette route en attendant la réalisation de l'A-50.

Objectifs et moyens d'action

Objectif

4.1

Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers l'Outaouais, l'Abitibi-Témiscamingue et Lanaudière

Moyen d'action

4.1.1

Prolongement de l'autoroute 50 et amélioration de la route 344

Le Ministère a obtenu le certificat d'autorisation de réalisation (CAR) du ministère de l'environnement pour procéder au prolongement de l'autoroute 50 pour le tronçon Masson-Montée Laurin dans l'Outaouais (décret 1064-2000 en date du 5 septembre 2000)

Le Ministère compte poursuivre les activités nécessaires à l'obtention des autorisations gouvernementales requises pour procéder au prolongement de l'autoroute 50. Une fois les autorisations reçues, les travaux pourront être réalisés en fonction des disponibilités budgétaires.

Quant à la route 344, elle sera élargie dans la partie située à proximité du pont du Long Sault, à Grenville. Plus au nord, elle fera l'objet d'une réfection incluant le pavage des accotements.

4.1.2

Amélioration de la route 117 de Mont-Tremblant vers le nord

Les travaux d'amélioration de la route 117 entrepris au cours des dernières années seront poursuivis. La fonctionnalité et la sécurité du tronçon contournant l'agglomération de Mont-Tremblant seront accrues. Des voies de déviation de Labelle et de L'Annonciation seront réalisées. Plus au nord, des voies de dépassement seront construites et des travaux de réfection seront effectués sur la presque totalité du parcours, afin de donner à la route de meilleures caractéristiques techniques.

4.1.3

Amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière

Dans le cadre des mesures visant à accroître la fonctionnalité du réseau routier de la partie sud des Laurentides, inscrites dans la section intitulée *Développement du transport collectif et optimisation du réseau routier vers Laval et l'île de Montréal*, le Ministère envisage d'effectuer des travaux d'amélioration à l'échangeur des autoroutes 15 et 640 et à celui de la route 117 et de l'autoroute 640, ce qui accroîtra notamment la fluidité des déplacements entre les Laurentides et Lanaudière.

4.1.4

Analyse des besoins pour un nouveau lien entre l'axe de l'A-15 / route 117 et la route 125 dans Lanaudière

Il existe une certaine demande variant de 500 à 3 000 véhicules / jour selon l'endroit et le jour pour relier la région de Lanaudière à celle des Laurentides. Le Ministère a réalisé une étude pour préciser les besoins et la localisation possible de ce nouvel axe et suivra l'évolution de la demande à cet effet.

Indicateurs et cibles

- *Kilomètres de la route 344 améliorés*
2001 : 0 km / 2 km
2006 : 2 km / 2 km
- *Obtention des autorisations gouvernementales pour l'autoroute 50*
Autorisations gouvernementales obtenues : 2002
- *Kilomètres de l'autoroute 50 construits*
2006 : 34 km
- *Kilomètres de la route 117 améliorés / kilomètres à améliorer*
2001 : 0 / 47 km
2006 : 9 / 47 km
2016 : 47 / 47 km
- *Obtention des autorisations gouvernementales pour les contournements de Labelle et de L'Annonciation*
Autorisations gouvernementales obtenues : 2003
- *Suivi de la demande suite à l'étude de l'axe A-15 / route 117 et route 125 dans Lanaudière réalisée en 2000 .*

Objectif

4.2

*Maintenir des conditions
de déplacement acceptables
pour la circulation de transit
vers Montréal et Laval*

Moyen d'action

4.2.1

*Suivi de l'évolution
des conditions de circulation
sur le réseau autoroutier
du sud des Laurentides*

Le Ministère compte suivre l'évolution des conditions de circulation sur le réseau autoroutier du sud de la région afin d'être en mesure de prévoir, en temps opportun, les interventions nécessaires pour atteindre l'objectif fixé.

Indicateurs et cibles

- Niveaux de service sur les autoroutes
du sud des Laurentides*





5.0

La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier

Enjeu

*La sécurité dans les transports, le maintien
et l'amélioration du patrimoine routier*

Orientation

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

Enjeu

La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier

Les problèmes de sécurité routière

Le réseau routier sous la gestion du Ministère dans les Laurentides s'étend sur un peu plus de 1 700 kilomètres. La majorité des accidents surviennent en milieu urbanisé, où les accès sont nombreux (voir carte 8), et sur les routes les plus achalandées. Les deux tiers (65%) des accidents se produisent en effet sur quatre routes, soit l'autoroute 15 et les routes 117, 148 et 158. De plus, les routes 148 et 158 affichent

d e s

véhicules tout terrain. L'ensemble de ces réseaux est appelé à s'étendre considérablement dans les années à venir, contribuant fortement au développement touristique du territoire.

Cependant, l'interface de ces réseaux avec le réseau routier est source d'accidents potentiels. Bon nombre de traverses ne respectent pas les normes de visibilité. En ce qui a trait aux traverses de motoneige, le quart de celles-ci ne respectent pas les critères minimaux de sécurité et ne sont pas autorisées par le Ministère. Plusieurs traverses de voies cyclables ou de sentiers de véhicules tout terrain ne sont pas conformes aux normes de sécurité routière. De plus, la circulation de ces véhicules dans les emprises routières est en croissance.

Plusieurs kilomètres de sentiers illégaux de véhicules hors route ont été relevés. Enfin, la circulation cycliste en bordure des routes, bien qu'elle soit autorisée, n'est pas sans risques, en particulier sur les routes fortement utilisées par le camionnage. Toutes ces interactions entre les usages réguliers du réseau routier et ceux de ces réseaux récréatifs contribuent à augmenter les risques d'accidents.



Perte de fonctionnalité du réseau routier : le cas de la route 344, Grenville.

taux d'accidents mortels et graves par 100 accidents (respectivement 8,0 et 8,6) supérieurs à la moyenne de la région (5,0). Enfin, les autoroutes des Laurentides (13, 15, 50 et 640) se distinguent des autres autoroutes du Québec par un taux d'accidents mortels et graves par 100 accidents (3,9) plus élevé que dans le reste du Québec (1,9).

Ces dernières années, les réseaux cyclables et les réseaux de véhicules hors route se sont développés de façon importante, au point où l'on retrouve maintenant plus de 400 kilomètres de voies cyclables, 1 700 kilomètres de sentiers de motoneige et 500 kilomètres de sentiers pour

L'état du réseau routier

Selon les relevés de l'année 1998, les chaussées et les structures du réseau routier sont en bon état. En effet, selon les valeurs d'IRI (indice de rugosité international) qui reflètent le confort de roulement, près de 70 % de la longueur des routes du réseau supérieur est dans un état adéquat. En ce qui concerne les structures, on en retrouve un peu plus de 700, dont près de 90 % sont dans un état acceptable, c'est-à-dire sous les seuils d'intervention prévus par le Ministère.

Comme les principales infrastructures de transport de la région ont été construites au cours des années 1950, 1960 et 1970, elles nécessitent maintenant des travaux d'entretien et de réfection fréquents et coûteux. Dans ce contexte, le maintien du réseau nécessitera des

Enjeu

investissements annuels importants afin de préserver ce patrimoine et d'en éviter la dégradation. Selon les estimés du Ministère, on évalue à 320 kilomètres de routes et à 90 structures où des interventions seront requises.

De plus, un bon nombre de tronçons de routes régionales et collectrices, dont la construction date de plusieurs années, présentent aussi des déficiences techniques par rapport aux normes actuelles du Ministère et ceci à une influence majeure sur le fonctionnement de la route.

La configuration des échangeurs de l'autoroute 15 est particulière, car elle a été conçue au départ comme une autoroute à péage possédant une vocation touristique. On souhaitait aussi faire en sorte que la circulation de nature plus locale emprunte la route 117 plutôt que l'autoroute 15. Certains échangeurs sont incomplets alors que d'autres présentent des déficiences mineures sur le plan de leur conception. Ainsi certains échangeurs posent divers problèmes d'accessibilité à l'autoroute ou au territoire situé de part et d'autre de celle-ci, soit en raison de l'absence de certaines bretelles ou encore de leurs caractéristiques géométriques déficientes.

La fonctionnalité du réseau routier

En ce qui concerne la fonctionnalité du réseau routier sous la gestion du MTQ, celle-ci est menacée par la multiplicité des accès qui limitent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. « L'existence d'un lien direct entre l'accroissement du nombre de points d'accès et la diminution de la sécurité d'utilisation de la route a été démontrée par de nombreuses études américaines et, à un degré moindre, par quelques études canadiennes. Il ressort aussi des études consultées qu'une proportion moyenne de 10% des accidents se produisent aux points d'accès. »²⁵

La carte 8 illustre la relation qui existe entre le développement linéaire et les problèmes de sécurité routière dans les Laurentides. Plus de 350 kilomètres de routes subissent ainsi les pressions de l'urbanisation. Cette situation est particulièrement problématique sur le réseau national, soit sur les routes 117, 148 et 158, où les débits de circulation sont parmi les plus élevés de la région et où une proportion importante de



véhicules effectuent de longs trajets. Par ailleurs, à bien des endroits sur les routes nationales et régionales où des voies de déviation ont été réalisées sans contrôle d'accès, la fonctionnalité de la route est à nouveau menacée.

Certaines sections de ces routes présentent une concentration importante d'accès. C'est le cas de la route 117, au sud de Saint-Jérôme, qui est transformée en artère urbaine. Il en est de même pour d'autres tronçons de cette route, soit à Prévost, Sainte-Adèle, Val-David et Sainte-Agathe-des-Monts. D'autres tronçons du réseau sont cependant moins affectés par l'urbanisation et peuvent encore faire l'objet d'interventions pour améliorer la situation, notamment la route 117, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme, qui peut servir de voie d'évitement à l'autoroute 15 lorsque celle-ci est congestionnée. Toutefois, le nombre d'accès ne cesse d'aug-

menter à la hauteur de Prévost, ce qui rend ce parcours de moins en moins attrayant. De plus, le réseau routier situé en périphérie du Mont-Tremblant, comme la montée Ryan et la route 327, nécessite une attention particulière car il pourrait perdre sa fonctionnalité compte tenu du fort développement de ce secteur. La route 117, entre Sainte-Agathe-des-Monts et Mont-Tremblant, apparaît aussi particulièrement vulnérable à ce chapitre, car il s'agit d'un endroit stratégique pour y établir de nouvelles activités. Il en est de même pour la route 158 dans les municipalités de Saint-Antoine et de Sainte-Sophie.

Orientation

Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier

La sécurité routière ainsi que le maintien et l'amélioration du patrimoine routier constituent de grandes préoccupations du Ministère et des intervenants régionaux en transport, tout en faisant d'ailleurs partie des choix stratégiques ministériels pour les prochaines années.

²⁵ Transports Québec, *La gestion des corridors routiers*, Québec, déc. 1992, p.14

Objectifs et moyens d'action

5.1

Sécurité routière

Plusieurs tronçons routiers présentent des taux d'accidents élevés. Des priorités d'intervention doivent être définies sur ces tronçons pour corriger la situation et accroître l'intégration de la sécurité routière dans les activités du Ministère. De plus, compte tenu de l'importance des réseaux de voies cyclables et de sentiers de véhicules hors route pour le développement socio-économique de la région, des mesures doivent être mises de l'avant pour assurer la sécurité de la pratique de ces activités.



Objectif

5.1.1

Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés

Moyen d'action

5.1.1.1

Identification et amélioration des tronçons problématiques

Une série d'analyses de tous les tronçons problématiques, par itinéraire, est déjà entreprise par le Ministère, afin d'identifier les causes des problèmes et de mettre de l'avant des solutions pour améliorer la situation. À la suite des études, des améliorations seront apportées aux tronçons problématiques. Les routes 117, 148 et 158 ont déjà fait l'objet de travaux visant à améliorer la sécurité.

Le Ministère réalise des interventions sur l'ensemble de son réseau afin d'éliminer les composantes déficientes et d'améliorer la sécurité, soit par la pose de glissières de sécurité, la fragilisation des éléments de signalisation, le pavage d'accotements, l'accroissement des possibilités de dépassement, ou encore par la correction de pentes fortes

et courbes qui ne rencontrent pas les normes, etc.

Les traversées d'agglomérations qui posent des problèmes de sécurité routière feront l'objet d'une attention particulière. La sécurité routière est aussi prise en compte lors des opérations d'entretien du réseau routier. Un inventaire complet des zones problématiques doit d'abord être effectué, avant d'aller de l'avant avec des mesures particulières.

La sécurité routière constitue une préoccupation importante lors de la préparation et de la réalisation de tous les projets routiers. Ainsi, le Ministère effectue notamment diverses études de sécurité lors de la préparation des projets et il s'assure que des mesures adéquates de sécurité sont mises de l'avant lors des travaux sur le réseau routier. De plus, afin de réduire les accidents provoqués par les cervidés, le Ministère entreprend l'analyse des sites les plus problématiques à ce chapitre et mettra de l'avant des mesures pour améliorer la situation.

La politique de sécurité dans les transports-volet routier 2001-2005 établira de nouveaux objectifs pour accroître la sécurité. Des plans d'actions spécifiques seront élaborés suite au dépôt de cette politique de sécurité.

Objectif

5.1.2

Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ

Moyen d'action

5.1.2.1

Soutien technique à l'amélioration des traverses de véhicules hors route

Afin d'améliorer la situation existante des traverses non conformes, le Ministère a entrepris des démarches auprès des responsables des clubs pour éliminer ou réduire les problèmes actuels. Il compte ainsi mieux informer les divers clubs responsables des traverses afin de les sensibiliser aux problèmes actuels et d'éviter des problèmes dans l'avenir.

Objectif

5.1.3

*Assurer la sécurité
des aménagements cyclables
croisant ou longeant
le réseau routier*

Moyen d'action

5.1.3.1

*Intégration des aménagements
cyclables aux projets routiers*

Dans le cadre de la réalisation de tous ses projets routiers, le Ministère analyse la situation actuelle et prévisible en matière de réseau cyclable dans le secteur afin d'intégrer le plus possible cette dimension dans la préparation de ses projets. Il intègre aussi la préoccupation de la sécurité routière dans ses analyses des projets d'aménagements cyclables qui croisent ou longent son réseau routier.

Le Ministère participe aussi à des analyses et travaux visant à rendre plus sécuritaires les traverses des pistes cyclables lorsqu'elles croisent son réseau routier.

Indicateurs et cibles

- Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 et plan d'action spécifique à venir.
- Pourcentage de traverses de motoneiges conformes

2001	: 74%
2006	: 100%
2006 à 2016	: 100%



5.2

Chaussées et structures

Les chaussées et structures du réseau routier des Laurentides sont relativement en bon état et il importe de pouvoir effectuer toutes les interventions requises afin de maintenir le réseau dans un état convenable. Le MTQ a obtenu la certification ISO 9002 pour l'inspection des structures. De plus, en raison de leur fort achalandage ou encore de leur importance pour les déplacements interrégionaux ou les déplacements à des fins touristiques, les chaussées sur les autoroutes 13, 15, 50 et 640, ainsi que sur les routes 117, 148, 158 et 323 requièrent un niveau d'attention supérieur à celui de l'ensemble du réseau routier.

Objectif

5.2.1

*Maintenir les structures
en bon état*

Moyen d'action

5.2.1.1

Maintien des structures

Le Ministère compte effectuer tous les travaux nécessaires pour maintenir au moins 90 % des structures en bon état de 2001 à 2016.

Objectif

5.2.2

*Maintenir en priorité la capacité
structurale des ponts situés
sur les axes routiers les plus
importants et sur le réseau
de camionnage*

Moyen d'action

5.2.2.1

*Maintien de la capacité
des ponts situés sur les routes
de transit faisant partie du
réseau de camionnage*

Les travaux nécessaires pour maintenir la capacité de tous les ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage, (autoroutes 13, 15, 50 et 640, et les

routes 117, 148, 158, 323 et 329) seront effectués de façon prioritaire, par rapport à toute autre intervention sur les structures

Indicateurs et cibles

- Pourcentage des structures en bon état 2001 à 2016 : 90%
- Pourcentage des ponts sans limite de capacité 2001 à 2016 : 100%

Objectif

5.2.3

*Améliorer la qualité
des chaussées*

Moyen d'action

5.2.3.1

*Maintien et amélioration
des chaussées*

Le Ministère effectue tous les travaux nécessaires (couche d'usure, réfection, travaux de drainage, etc.) pour atteindre et respecter les objectifs ministériels en matière de qualité des chaussées.

Indicateurs et cibles

Pourcentage des chaussées en bon état

	Situation en 2000 Région des Laurentides
Autoroutes	81 %
Nationales	79 %
Régionales	73 %
Collectrices	73 %
Total	76 %



5.3

Caractéristiques géométriques

Les tronçons et les échangeurs du réseau routier qui présentent des déficiences importantes par rapport aux normes du Ministère font l'objet d'améliorations en priorité.

Objectif

5.3.1

*Améliorer les caractéristiques
géométriques du réseau routier*

Moyen d'action

5.3.1.1

*Amélioration des caractéristiques
géométriques du réseau routier*

Le Ministère compte effectuer une série de travaux sur les routes régionales et collectrices pour en améliorer la sécurité et les caractéristiques techniques. Ces travaux peuvent consis-

ter en des réfections majeures, des corrections de courbes et de pentes, des réaménagements d'intersections, des élargissements de la chaussée, notamment sur les routes 323, 329 et 335.

Des améliorations seront aussi apportées à certains échangeurs de l'autoroute 15. Il s'agira notamment de l'ajout ou de la modification de bretelles, soit aux échangeurs 25, 35, 45, 57, 58, 60, 64, 69 et 72. L'échangeur 86 dans la municipalité de Sainte-Agathe-des-Monts, sera pour sa part complété par la construction de deux bretelles. De plus, des interventions seront aussi réalisées dans l'échangeur des autoroutes 15 et 640. D'autres échangeurs pourraient aussi faire l'objet de travaux d'amélioration qui leur permettront de mieux répondre aux besoins.

Indicateurs et cibles

- Kilomètres de routes améliorés
- Échangeurs améliorés /échangeurs à améliorer
2001 : 1 / 12
2006 : 8 / 12
2016 : 12 / 12

5.4

Fonctionnalité du réseau routier

Les corridors routiers perdent de leur fonctionnalité en raison de la prolifération des accès, tels que les intersections et les entrées privées. L'efficacité du réseau routier, de même que la sécurité des usagers de la route et des riverains, en sont donc affectées. Les solutions aux problèmes passent par des interventions à réaliser autant par le Ministère que par les MRC et les municipalités.



Objectif

5.4.1

Préserver l'intégrité des corridors routiers

Moyens d'action

5.4.1.1

Mesures de correction des accès

Dans le cadre de ses diverses interventions sur le réseau routier (projets d'élargissement de route, réfections importantes, travaux de pavage ou de drainage), le Ministère envisage la possibilité de corriger les accès non conformes aux normes et effectue des interventions dans les secteurs où l'on peut en tirer le plus de bénéfices. Une attention particulière est accordée aux tronçons de routes où les taux d'accidents sont supérieurs au taux moyen.

5.4.1.2

Mesures de gestion des nouveaux accès

Lors de la préparation de tout projet de nouvelle route, le Ministère effectue une série d'actions (imposition de servitudes de non-accès, localisation des nouveaux accès et raccordement de rues, etc.) afin de préserver la fonctionnalité des nouveaux corridors routiers.

Une approche harmonisée à l'échelle de la région en matière de planification et de con-

trôle des accès au réseau routier du Ministère apparaît aussi nécessaire pour limiter le nombre de nouveaux accès et de raccordements au réseau. Le Ministère favorise l'intégration des mesures suivantes dans le schéma de chaque MRC de la région :

- *identification des zones problématiques en matière de gestion des accès;*
- *limitation, dans les grandes affectations du territoire (hors des périmètres d'urbanisation), d'usages du sol générant une circulation importante (commerces de grande surface, établissements industriels, etc) ;*
- *limitation des périmètres d'urbanisation le long du réseau routier supérieur;*
- *localisation des nouvelles rues dans les plans d'urbanisme ;*
- *normes minimales pour les distances entre les nouveaux accès ;*
- *identification des réseaux cyclables.*

Le Ministère souhaite aussi pouvoir formuler des avis :

- *avant l'octroi de permis de construction et de lotissement et lors d'importants projets de développement;*
- *sur la localisation et le raccordement de nouvelles rues et lors de la révision du plan d'urbanisme de chaque municipalité.*

À la suite de demandes effectuées par des municipalités ou des MRC, le Ministère collabore à la réalisation de plans d'aménagement de corridors routiers (PACR), de concert avec

les intervenants municipaux concernés, pour des secteurs jugés problématiques quant aux accès et à la sécurité routière.

5.4.1.3

Activités d'information auprès des MRC et des municipalités

Le Ministère compte améliorer l'information et, au besoin, la formation des divers intervenants municipaux et des professionnels dont les activités touchent la gestion des accès. Pour ce faire, il produira les documents nécessaires et tiendra des rencontres à l'échelle des MRC qui permettront de meilleures interventions en gestion des accès.

Le Ministère compte diffuser des documents d'information pour sensibiliser les citoyens à la problématique de la gestion des accès et à l'obligation de demander un permis pour tout nouvel accès au réseau routier du Ministère.

Indicateurs et cibles

- *Kilomètres d'accès contrôlés / kilomètres de nouvelles routes*
2001 à 2006 : 100 %
2006 à 2016 : 100 %
- *Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures de gestion des accès*
2001 : 2 / 8
2006 : 8 / 8
2005 à 2016 : 8 / 8



6.0

La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Enjeu

La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Orientation

*Améliorer la qualité de vie et la qualité de
l'environnement le long des infrastructures de transport*

Enjeu

La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Les infrastructures de transport ont des répercussions indiscutables et importantes sur les milieux qu'elles traversent. L'exploitation des infrastructures de même que leur utilisation peuvent aussi avoir des incidences environnementales non négligeables.

Plusieurs éléments doivent être considérés afin d'intégrer le plus harmonieusement possible la fonction « transport » dans l'environnement. Un des concepts les plus englobant consiste à intégrer les principes du développement durable à la planification, à la réalisation et à l'entretien des réseaux de transport.



De plus, certaines problématiques de la région des Laurentides doivent faire l'objet d'une attention particulière. C'est la cas de la circulation routière qui affecte la qualité de vie des riverains, particulièrement au sud de la région. Il en est de même pour les paysages visibles des axes routiers, dont la qualité est de plus en plus menacée par les pressions de l'urbanisation. Cet élément est non négligeable dans une région touristique comme celle des Laurentides.

Le bruit causé par la circulation sur les autoroutes engendre des problèmes de qualité de vie dans plusieurs municipalités de la région (carte 9). Selon le dernier inventaire réalisé en 1993 par le Ministère, des zones résidentielles existantes, situées de part et d'autre des autoroutes 15 et 640, subissent une pollution sonore élevée sur une distance de 8,6 kilomètres, c'est-à-dire que le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dBA $L_{eq, 24h}$ ²⁶. D'autres zones situées le long de l'autoroute 15 sont affectées par des niveaux de bruit qui se rapprochent du seuil de 65 dBA, seuil à partir duquel des interventions pour atténuer le bruit devraient être réalisées.

Le problème du bruit causé par la circulation sur les autoroutes prend de l'ampleur, les débits de circulation s'accroissant au cours des années, d'autant plus que les pratiques actuelles d'aménagement favorisent encore, dans plusieurs municipalités, le développement de secteurs résidentiels en bordure des autoroutes. Afin de contrer ce phénomène, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), modifiée en 1993, oblige les MRC à identifier les voies de circulation posant des contraintes à l'occupation du sol à proximité et à établir, dans les zones de contraintes, des dispositions réglementaires visant à combattre le bruit de la circulation routière.

En ce qui concerne les paysages, ceux-ci constituent l'un des principaux attraits sur lesquels s'est appuyé le développement du tourisme dans la région. Cependant, la qualité de certains paysages situés de part et d'autre du réseau routier est en voie de se dégrader ou est menacée par certains types d'aménagements urbains. C'est le cas de certaines zones d'extraction (carrières, sablières), d'aires d'entreposage des secteurs industriels ou commerciaux, ou encore de secteurs en voie d'urbanisation où se multiplient les panneaux d'affichage.

²⁶ Niveau d'intensité acoustique, équivalent sur 24 heures, mesuré en décibels selon le filtre de pondération A qui simule la réponse acoustique de l'oreille humaine.

Enjeu

De plus, la plupart des emprises des routes et des autoroutes des Laurentides n'ont pas bénéficié, de la part du Ministère, de traitements paysagers particuliers visant à préserver et à mettre en valeur l'aspect visuel de ces corridors routiers, ce qui pourrait témoigner davantage du caractère touristique de la région. Les pratiques d'aménagement du territoire ont aussi fait peu de place jusqu'à maintenant à la préservation et à l'amélioration de la qualité des bassins visuels en bordure des routes. Depuis quelques années cependant, plusieurs organismes de la

région, en particulier les MRC, sont de plus en plus préoccupés par la préservation et la mise en valeur des paysages.

Enfin, les ressources du milieu biophysique contribuent au développement de plusieurs secteurs de l'activité économique, tels que le tourisme, la villégiature, l'exploitation des ressources fauniques (chasse et pêche), des ressources floristiques (parc, réserve, forêt) et des ressources souterraines (nappe aquifère), de même que de l'agriculture. Parmi les composantes les plus

significatives des Laurentides, signalons l'exceptionnelle qualité des sols du sud de la région et la qualité des lacs, des rivières et des forêts formant les paysages du nord de la région. Par endroit, le patrimoine historique ou archéologique présente également une grande importance, de même que les eaux souterraines. Il apparaît indispensable que la qualité de ces composantes du milieu soit préservée et, dans la mesure du possible, mise en valeur par les actions du Ministère.

Orientation

*Améliorer la qualité de vie
et la qualité de l'environnement
le long des infrastructures de transport*

Le bruit de la circulation routière

Dans les Laurentides, plusieurs zones résidentielles situées le long des autoroutes sont fortement perturbées par le bruit routier. Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le Ministère, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le Ministère entend réaliser, conformément à sa politique sur le bruit routier et de concert avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier et qui sont les plus fortement affectées par le bruit de la circulation.

Les paysages routiers

En ce qui a trait à la préservation et à la mise en valeur des paysages, les MRC, de concert avec le Conseil de la culture et d'autres ministères, réalisent un guide d'évaluation des éléments patrimoniaux ainsi que des paysages naturels et bâtis. Ce guide permettra de déterminer des mesures concrètes d'intervention visant la mise en valeur de ceux-ci et pouvant être intégrées dans les schémas d'aménagement. Le Ministère vise à améliorer sa façon de faire dans ses emprises routières afin de préserver et de mettre en valeur les paysages distinctifs. Une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent doit être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées.

Les ressources du milieu

Le Ministère module ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés tout en s'assurant de leur mise en valeur. Il poursuit également la recherche et le développement de solutions visant la réduction des incidences du réseau sur les problématiques environnementales régionales.

Objectifs et moyens d'action

6.1

Bruit de la circulation routière

Plusieurs zones résidentielles et institutionnelles situées principalement le long des autoroutes sont déjà fortement perturbées par le bruit routier. Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le Ministère, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le Ministère entend réaliser, conformément à sa politique, et de concert avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier qui sont les plus fortement affectées par le bruit de la circulation.

Objectif

6.1.1

Prévenir et corriger les problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation

Moyens d'action

6.1.1.1

Mesures d'aménagement du territoire

Dans le cadre de projets de construction de nouvelles routes ou de reconstruction de routes ayant pour effet d'en augmenter la capacité ou d'en changer la vocation, le Ministère met en œuvre, dans les zones sensibles établies, des mesures d'atténuation du bruit, conformément à la *Politique sur le bruit routier*.

De plus, en matière de planification, une approche harmonisée à l'échelle de la région apparaît nécessaire pour prévenir les problèmes

de bruit. Les mesures suivantes doivent être intégrées dans les schémas des MRC :

- *limiter le développement des fonctions résidentielles, institutionnelles et récréatives aux périmètres d'urbanisation ;*
- *éviter les développements résidentiels linéaires en bordure du réseau routier ;*
- *dans les zones de contraintes à l'occupation du sol (en bordure des voies de circulation routière déterminées selon l'art. 5 de la LAU), s'assurer que des règles minimales soient adoptées pour obliger les municipalités à réglementer en matière de bruit routier et ce, particulièrement le long des autoroutes où des projets résidentiels sont prévus.*

Par ailleurs, compte tenu des préoccupations croissantes quant au bruit de la circulation ferroviaire, les MRC peuvent également déterminer les voies ferrées qui occasionnent des contraintes à l'occupation du sol à proximité et spécifier, dans les zones de contraintes, des règles minimales à être respectées dans la réglementation d'urbanisme des municipalités concernées (selon l'art. 6 de la LAU).

6.1.1.2

Mesures d'atténuation du bruit routier

Conformément à sa Politique sur le bruit routier, le Ministère compte réaliser des mesures correctives dans les zones où le bruit s'élève à 65 dBA Leq, 24h et plus. L'engagement du Ministère à financer partiellement les mesures correctives est conditionnel à l'adoption, par la municipalité qui en fait la demande, de mesures réglementaires, administratives ou techniques visant à prévenir à long terme les problèmes de bruit en bordure du réseau routier.

Afin de mieux circonscrire les zones problématiques au niveau du bruit, le Ministère compte mettre à jour l'inventaire des zones où le bruit s'élève à 65 dBA Leq, 24h et plus, notamment en y incluant les nouvelles zones sensibles qui se sont ajoutées depuis 1993.

Lors des travaux d'amélioration ou d'entretien de son réseau, le Ministère voit à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit (nouveau revêtement de la chaussée par exemple) dans les secteurs les plus fortement pollués.

6.1.1.3

Activités d'information auprès des MRC et des municipalités

Le Ministère compte mieux informer les intervenants municipaux et les professionnels dont les activités touchent les considérations de bruit routier. Pour ce faire, il envisage la tenue de réunions de travail avec les MRC et les municipalités de façon à assurer de meilleures interventions au regard de la prévention ou de la correction du bruit routier. Le Ministère compte diffuser des documents d'information pour sensibiliser les citoyens à la problématique du bruit routier et les informer des orientations de sa *Politique sur le bruit routier*.

Indicateurs et cibles

- *Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures pour prévenir et corriger la pollution sonore*
2001 : 2 / 8
2006 : 8 / 8
2006 à 2016 : 8 / 8
- *Kilomètres d'écrans antibruit réalisés / kilomètres de zones qui subissent une pollution sonore*
1993 : 0 km / 8,6 km
2006 : 0 km / 8,6 km
2016 : 8,6 km / 8,6 km

6.2

Paysages routiers

Depuis vingt ans, le Ministère a intégré le volet paysage dans la planification des projets routiers grâce à la réalisation d'études environnementales. Le Ministère poursuit ses efforts en la matière et tentera dorénavant d'élargir le cadre d'intervention au réseau routier existant. Ceci sous-entend de considérer le corridor routier dans son ensemble, c'est-à-dire non seulement l'emprise de la route elle-même mais également ses abords. Par conséquent, toute intervention dans ce domaine nécessite d'être réalisée en partenariat avec les MRC et les municipalités responsables de l'aménagement du territoire.

Objectif

6.2.1

Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières

Moyens d'action

6.2.1.1

Mesures de préservation de la qualité des paysages

Lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement de routes existantes, le Ministère intègre de façon accrue la dimension paysagère à toutes les étapes de la planification d'un projet, qu'il soit assujéti ou non à la procédure d'évaluation des impacts. Le Ministère favorise également l'intégration de mesures visant à préserver et à mettre en valeur les paysages qui sont visibles des corridors routiers dans les schémas d'aménagement des MRC. Le guide méthodologique de caractérisation, d'évaluation et de gestion des paysages, piloté notamment par les MRC de la région et en cours d'élaboration, fournira des outils concrets à ce chapitre.



6.2.1.2

Projet-pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15, en partenariat avec le milieu

Dans le cadre de ce projet-pilote, le Ministère compte d'abord associer les MRC et les municipalités concernées pour l'identification des secteurs prioritaires d'intervention. Par la suite, un plan d'aménagement paysager sera réalisé pour déterminer les interventions à effectuer dans ces secteurs prioritaires à l'intérieur des emprises du MTQ ou en dehors de celles-ci. Parallèlement, le Ministère, les MRC et les municipalités concernées devront se concerter pour fixer des objectifs communs de protection et de mise en valeur des compositions paysagères visibles des corridors routiers. Enfin, le Ministère compte réorienter les pratiques de plantation d'arbres dans ses emprises afin qu'elles cadrent avec les critères qui seront retenus dans le plan d'intervention. Si les résultats de ce projet-pilote s'avèrent concluants, cette expérience pourrait être appliquée à d'autres corridors routiers dans la

région, notamment la route 117 entre Mont-Tremblant et Mont-Laurier.

Indicateurs et cibles

- *Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures de préservation de la qualité des paysages*
2001 : 2 / 8
2006 : 8 / 8
2006 à 2016 : 8 / 8
- *Kilomètres de A-15 ayant fait l'objet d'interventions paysagères*
2001 : 0 / 13 km
2006 : 13 / 13 km

6.3

Autres ressources du milieu

Les ressources du milieu biophysique contribuent au développement de plusieurs secteurs de l'activité économique. Il apparaît indispensable que la qualité de ces composantes du milieu soit préservée et, dans la mesure du possible, mise en valeur par les actions du Ministère.

Objectif

6.3.1

*Améliorer le bilan
environnemental des pratiques
actuelles du MTQ*

Moyens d'action

6.3.1.1

*Analyses environnementales
spécifiques*

Le Ministère maintient à jour ses inventaires environnementaux et entreprendra, si nécessaire, des études spécifiques afin d'être au fait de l'état de la situation des composantes sensibles du territoire. Il améliorera, au besoin, les mécanismes permettant l'intégration de la sensibilité des milieux aux choix des interventions sur le territoire. De plus, les études environnementales doivent inclure la recherche de moyens de mise en valeur des composantes du milieu.

6.3.1.2

*Étude de solutions
pour minimiser l'impact
du réseau routier sur
les ressources hydriques*

La dégradation des lacs, des rivières et des zones humides de la région des Laurentides est un processus en évolution. Par ses activités de construction et d'entretien sur son réseau, le Ministère contribue à ce processus. Une attention particulière sera portée à la recherche

de solutions aux nuisances liées à l'érosion des sols et à l'utilisation de sels déglacants et d'abrasifs. De nouvelles approches seront également évaluées afin de réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.



7.0

Le camionnage et le transport ferroviaire

Enjeu

L'efficacité du transport des marchandises

Orientation

Améliorer les conditions de circulation sur le réseau de camionnage et assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat

Enjeu

L'efficacité du transport des marchandises

La région des Laurentides compte un nombre élevé d'entreprises exportatrices. Elle doit donc disposer d'infrastructures efficaces pour le transport des marchandises. De plus, dans le contexte actuel où les échanges internationaux prennent une plus grande importance, une région comme celle des Laurentides doit non seulement disposer d'un bon réseau routier interne vers Montréal et les grands marchés, mais elle doit aussi disposer d'un

nage indique que les débits de véhicules lourds sont particulièrement importants dans la partie sud de la région, desservie par les autoroutes 13, 15 et 640. À titre d'exemple, sur l'autoroute 15, au nord de l'autoroute 640, le nombre de camions atteint plus de 5 000 par jour. Or, ces segments du réseau autoroutier montrent déjà des signes d'insuffisance de capacité, alors que les perspectives démographiques et économiques laissent entrevoir une croissance des activités de transport tant des personnes que des marchandises. Les conditions de circulation seront donc de plus en plus difficiles dans la partie sud des Laurentides, diminuant ainsi l'efficacité du transport des marchandises, surtout en période de pointe.

De plus, les caractéristiques géométriques de certaines routes nationales et régionales fortement utilisées par les camions, comme les routes 117, 158, 323 et 329, présentent des déficiences qui en limitent la fluidité et la sécurité.

Un réseau sous la responsabilité du MTQ a été affecté au camionnage de transit en 1996. Les objectifs poursuivis sont multiples mais consistent notamment à diriger ces véhicules sur le réseau le plus approprié afin de minimiser la détérioration des routes, de réduire les inconvénients de cette circulation en dehors des grandes artères, de faciliter le contrôle, de prioriser les investissements du Ministère et de permettre aux municipalités de planifier plus facilement la circulation de ces véhicules sur leur propre réseau.

Plus particulièrement dans le nord de la région, l'une des préoccupations importantes concerne la cohérence entre le réseau affecté par le Ministère et la gestion de la circulation des camions sur le réseau municipal. Dans les MRC Antoine-Labelle et Les Laurentides, le transport du bois s'effectue souvent sur des chemins municipaux. Les responsabilités plus grandes qu'elles doivent assumer en regard du réseau routier et les préoccupations des résidents quant à la sécurité et à la



réseau qui permet l'accès à l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien) qui la relie aux marchés étrangers.

Dans les Laurentides, les enjeux se présentent différemment selon qu'il s'agit du camionnage ou du transport ferroviaire. Le camionnage est devenu, au cours des années, le mode dominant du transport des marchandises, en raison de sa souplesse, de sa rapidité et de son coût compétitif. Dans le contexte nord-américain, certains facteurs, tels que l'accroissement des déplacements dans les axes nord-sud vers les États-Unis et vers le nord-est en particulier, ainsi que la production en flux continu, favoriseront davantage le camionnage.

Le portrait statistique régional du camion-

Enjeu

tranquillité amènent les municipalités à restreindre la circulation des camions. Cette situation pose donc le défi d'une harmonisation des mesures de gestion de la circulation des camions dans le but d'assurer la continuité des liens dédiés aux camions.

Par ailleurs, l'utilisation du camion a ses limites en raison de la nature des produits à transporter, de l'éloignement des marchés et des sources d'approvisionnement. L'utilisation croissante du transport routier a aussi des conséquences, telles que la détérioration accélérée du réseau routier, la diminution de la sécurité et l'augmentation des dommages à l'environnement, qui représentent des coûts externes non mesurés et non tarifés pris en charge par l'ensemble de la société et qui ne font que s'accroître. La présence d'infrastructures de transport ferroviaire dans une région constitue donc un facteur stratégique pour la localisation et le développement des entreprises.

Cependant, depuis une quarantaine d'années, une rationalisation importante du réseau ferroviaire canadien a été effectuée. Les deux principaux transporteurs, le Canadien National et le Canadien Pacifique, ont abandonné des lignes jugées non rentables. Le gouvernement du Québec a favorisé la relève de certaines lignes par des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

Le territoire des Laurentides a été amputé de trois embranchements ferroviaires d'importance, totalisant environ 300 kilomètres. Le réseau ferroviaire encore en exploitation comporte environ 135 kilomètres de voies ferrées (carte 10). Son exploitation est assurée par le Canadien National, le Canadien Pacifique et, depuis peu, par un CFIL. Ce réseau comble les besoins de certaines entreprises pour le transport des produits primaires (sable de silice, pâte de papier, etc.) et de biens manufacturés, tels que des automobiles ou encore des pièces d'automobiles. Dans les Laurentides, le Canadien Pacifique a vendu un tronçon de Mirabel vers l'Outaouais. Un chemin de fer d'intérêt local (CFIL), les Chemins de fer Québec-Gatineau, filiale de la compagnie américaine Genessee Rail One, a acheté ce tronçon et a relancé son exploitation en 1998. Cette ligne relie la région de l'Outaouais à la région de Montréal et dessert la MRC, Argenteuil. Elle permet aussi un débouché vers les réseaux transcontinentaux.



En 1998, le Canadien National a indiqué son intention de vendre ou d'abandonner sa ligne entre Deux-Montagnes et Saint-Jérôme — Bellefeuille. Le même CFIL (Les Chemins de fer Québec-Gatineau) a acquis ce tronçon de Mirabel à Saint-Jérôme-Bellefeuille en 1999, alors que le Canadien National a manifesté son intention de démanteler le tronçon Deux-Montagnes à Mirabel. Le Ministère s'est porté acquéreur de ce tronçon d'une quinzaine de kilomètres à l'automne 2000. De plus, en vertu du décret 52-2000²⁷, le tronçon pourra être loué aux MRC de Mirabel et Deux-Montagnes à des fins de loisir, de sport et de plein air.

Quant à l'avenir du transport ferroviaire dans la région, la formule des CFIL comporte, comme partout ailleurs, un élément de vulnérabilité lié à la taille des entreprises et des marchés à desservir. En revanche, les CFIL peuvent démontrer un grand dynamisme dans la mise en marché de leurs produits et dans l'adaptation de leurs services aux besoins de la clientèle. Les CFIL offrent donc de bonnes possibilités pour la conservation d'un réseau ferroviaire adéquat et performant.

Orientation

**Améliorer les conditions de circulation
sur le réseau de camionnage et assurer
le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat**

Pour favoriser leur compétitivité, les entreprises des Laurentides doivent disposer de moyens de transport adéquats au meilleur coût. Dans cette optique, des efforts doivent être déployés pour assurer de bonnes conditions de circulation, particulièrement sur le réseau routier du sud de la région, pour améliorer les caractéristiques géométriques de plusieurs sections de routes déficientes les plus utilisées par le camionnage et, enfin, pour favoriser une harmonisation des réseaux de camionnage régional et local. Il faudrait également assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat dans les Laurentides.

²⁷ Gouvernement du Québec, Décret 52-2000 concernant la location à différentes municipalités régionales de comté d'emprises ferroviaires désaffectées, Québec, 19 janvier 2000, 2 pages.

Objectifs et moyens d'action

7.1

Camionnage

Dans le sud du territoire, la principale préoccupation concerne la congestion des autoroutes qui permettent l'accès à Montréal ou son contournement. La fluidité des déplacements de marchandises sur le réseau routier est à préserver et, si possible, à améliorer. Les projets d'amélioration des infrastructures routières doivent prendre en compte les besoins des entreprises de transport.

Une autre préoccupation importante concerne le réseau de camionnage. Plus particulièrement dans le nord du territoire, mais également dans le sud, la cohérence entre le réseau routier supérieur et les réseaux municipaux doit être assurée. À cet égard, les municipalités et le ministère des Transports doivent continuer à travailler ensemble en vue d'établir une réglementation harmonieuse qui assurera le maintien d'un réseau efficace.



Objectif

7.1.1

*Améliorer l'efficacité
des déplacements sur les routes
de camionnage*

Moyen d'action

7.1.1.1

*Amélioration
des routes de camionnage*

Le Ministère améliorera en priorité les routes de camionnage sous sa responsabilité et qui présentent des déficiences importantes, soit principalement la route de Parent. Les travaux qu'il effectuera sur les routes 117 et 323 amélioreront aussi la circulation des camions et sont déjà pris en compte dans les autres moyens d'action. De plus, tel qu'énoncé dans la section 5.2.2, le Ministère s'engage à maintenir en priorité la capacité portante des structures sur le réseau de camionnage.

Objectif

7.1.2

*Assurer la cohérence
des réseaux de camionnage
des municipalités et du MTQ*

Moyen d'action

7.1.2.1

*Harmonisation des réseaux
de camionnage*

Le Ministère continue à analyser pour approbation les règlements municipaux ayant une incidence sur la circulation des véhicules lourds. Il a aussi entrepris l'illustration des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ sur un même outil cartographique.

Indicateurs et cibles

- Kilomètres de route de camionnage de Parent améliorés / kilomètres à améliorer
2001 : 78 / 178 km
2006 : 178 / 178

7.2

Infrastructures ferroviaires

Le Ministère continue de privilégier la création de CFIL pour suppléer à l'abandon des services offerts par les grandes compagnies ferroviaires. Les contraintes associées à l'utilisation croissante du transport routier et les entraves à la rentabilité des entreprises ferroviaires peuvent nécessiter des interventions s'inscrivant dans une démarche plus globale, qui tienne compte de tous les modes de transport.

Objectif

7.2.1

*Préserver la fonctionnalité
du réseau ferroviaire actuel*

Moyen d'action

7.2.1.1

*Soutien technique et financier
au maintien en bon état
des infrastructures ferroviaires
des CFIL*

À la suite d'une étude de la problématique du transport ferroviaire au Québec, le gouvernement a mis de l'avant un programme de soutien aux entreprises de chemin de fer d'intérêt local. Celui-ci vise à l'amélioration des infrastructures et à la revitalisation de ce mode de transport par une participation financière du gouvernement jumelée à une contribution équivalente du secteur privé.

Le Ministère compte aussi élaborer une politique québécoise des transports et une politique de transport des marchandises, afin d'accroître l'efficacité des systèmes de transport des marchandises.

7.2.1.2

*Maintien de la fonctionnalité
des passages à niveaux*

Dans le cadre de ses responsabilités habituelles en la matière, le Ministère veille à assurer des passages à niveaux fonctionnels et sécuritaires avec le réseau routier.

7.2.1.3

*Protection de l'emprise
ferroviaire abandonnée du CN
entre Deux Montagnes
et Mirabel*

Le Ministère a fait l'acquisition de l'emprise ferroviaire abandonnée du CN entre Deux-Montagnes et Mirabel afin de la préserver pour toute utilisation future en matière de transport. Le décret gouvernemental numéro 52-2000 autorise la location de l'emprise aux MRC.



Indicateurs et cibles

- *Kilomètres de voie ferrée en opération*
2001: 135 km,
2006: 135 km,
2001 à 2016 : 135 km
- *Pourcentage des passages à niveaux fonctionnels*
2001: 100 %,
2006 : 100%,
2006 à 2016: 100 %



8.0

L'aéroport de Montréal-Mirabel

Enjeu

La relance de l'aéroport de Montréal-Mirabel

Orientation

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

Enjeu

La relance de l'aéroport de Montréal-Mirabel

La relance par le transport nolisé

La perte nette de l'ordre de un million de passagers embarqués et débarqués annuellement à l'Aéroport international de Montréal-Mirabel a été suivie d'une

très marginal au Québec. Ce mode de transport est surtout réservé aux produits à haute valeur ajoutée et aux denrées périssables, sensibles aux délais de livraisons. L'essentiel du fret aérien est de nature internationale et passe par les aéroports de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel.

Le changement de mission de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel a entraîné une baisse du volume de cargo manutentionné à cet aéroport, qui était de l'ordre de 174 018 tonnes métriques en 1996. Dans son plan de relance, ADM vise la consolidation du fret aérien à 72 000 tonnes métriques et une croissance de 12 % par année, pour atteindre 127 000 tonnes en 2002. L'intermodalité avion-camion pour le transport du fret fait en sorte que le camionnage engendré par cette activité, qui est somme toute marginal, est en baisse par rapport à 1996.



Les aéroports internationaux de Montréal-Mirabel et de Montréal-Dorval appartiennent au gouvernement fédéral qui en a confié la gestion, par bail à long terme, à un organisme privé local, Aéroports de Montréal Inc. (ADM). Les changements effectués par cette société ont eu des impacts majeurs sur la nature et le niveau des activités à Mirabel, soit une perte d'un peu plus de un million de passagers embarqués et débarqués annuellement et une baisse importante du volume de cargo manutentionné.

Bien que ces décisions échappent à son contrôle, le gouvernement du Québec s'est préoccupé de la situation qui en a résulté, dans l'optique de la promotion des intérêts du Québec et de ceux de la région touchée par les changements. L'enjeu de cette affaire réside dans la survie d'une infrastructure de calibre international avec tous les services et les équipements qui s'y rattachent, et du noyau d'activités qui gravitent autour d'elle.

diminution du nombre de véhicules sur les routes d'accès à l'aéroport. Ainsi, le débit journalier moyen entre l'Aéroport international de Montréal-Mirabel et l'autoroute 15 est passé de 18 000 à 12 000 véhicules. En novembre 1997, ADM dévoilait un plan d'action pour développer une nouvelle base d'affaires à Mirabel. Ce plan comprend un volet transport des personnes axé sur les vols nolisés et le marché des vacanciers en particulier. ADM souhaite ainsi, à partir d'une base de 1,3 million de passagers embarqués et débarqués annuellement, augmenter son trafic de 6 % par année pour atteindre 1,7 million de passagers en 2002. ADM a aussi annoncé une entente de coopération et de promotion avec Intrawest, selon laquelle Mirabel est l'aéroport-vacances pour le Mont-Tremblant.

La relance du fret aérien

Bien qu'il soit en croissance rapide à l'échelle mondiale, le fret aérien reste encore

La Zone de Commerce international de Montréal à Mirabel

La Société de développement de la Zone de Commerce international de Montréal à Mirabel fut créée en 1999 par une mesure du budget 1999-2000 du gouvernement du Québec et a débuté ses activités au printemps 2000. Elle a pour mission de favoriser l'implantation d'entreprises par la mise en valeur des infrastructures dans la région aéroportuaire et paraaéroportuaire de Mirabel.

La Zone dispose d'immenses terrains disponibles à des prix concurrentiels et ayant notamment un accès direct aux pistes de l'aéroport international de Montréal-Mirabel. Pour s'arrimer à cette volonté du gouvernement du Québec, ADM a réalisé un plan de développement de la Zone qui fut déposé au ministre des Transports fédéral pour approbation durant l'été 2001. Ce plan de développement spécifie la capacité d'accueil de la Zone, les différentes affectations prévues, les services existants et à construire.

Les entreprises qui s'installent dans la Zone peuvent bénéficier de crédits d'impôt rem-

Enjeu

boursables, de congés fiscaux et d'aide financière. Ces avantages font de la Zone une place d'affaires très attrayante.

À ce jour, une dizaine d'entreprises sont en phase de s'installer sur le territoire de la Zone de Commerce international de Montréal à Mirabel, entre autres Bombardier et Technicolor. La Zone deviendra un pôle aéronautique d'importance dans le grand Montréal.

L'état actuel des accès terrestres à Mirabel

À partir de Montréal, l'autoroute 15 est le seul axe nord-sud qui dessert Mirabel ; elle constitue un axe stratégique tant pour le transport des personnes que des marchandises. Les abords de l'aéroport ne sont nullement congestionnés. Les problèmes de circulation se font surtout sentir au sud de l'autoroute 640. La construction de voies de service sur le territoire de Laval viendra, à court terme, accroître sa fonctionnalité là où les problèmes sont les plus aigus. De plus, l'étude globale du fonctionnement de l'autoroute 15 entre Montréal et l'autoroute 640, réalisée par le Ministère, permettra de planifier les interventions des prochaines années.

Par ailleurs, l'échangeur 35 qui relie les autoroutes 15 et 50 est incomplet. On rencontre aussi sur l'autoroute 50, à proximité de l'aéroport, des accès à gauche, soit pour les terrains situés entre les deux chaussées de l'autoroute, ou encore pour accéder à l'aérogare. L'accès à la zone de cargo est à niveau à partir de l'autoroute. Ces situations ne sont pas conformes aux normes actuelles du Ministère. La croissance anticipée de la circulation dans le secteur, en raison du développement de la Zone de Commerce international de Montréal à Mirabel sera sécurisée par la construction de deux nouveaux échangeurs.

L'autoroute 13, qui relie les autoroutes 640 et 20, est utilisée à pleine capacité tant en pointe du matin que du soir. En 1997, le MTQ a réaménagé l'échangeur A-13/A-640 et les problèmes de congestion à cet endroit ont été atténués. Le MTQ envisage maintenant de prolonger l'A-13 vers le nord jusqu'à l'aéroport de Mirabel dans le corridor réservé à cet effet. Ce projet est justifié par le développement de la Zone de Commerce international de Montréal à Mirabel, le parachèvement prévu de l'autoroute 50 et l'augmentation de la circulation sur l'autoroute 15. Le projet fera l'objet d'études de besoins concernant la desserte du territoire et un échéancier de réalisation devra être établi.

Orientation

Soutenir le développement

de l'aéroport international de Montréal-Mirabel

Afin de relancer les activités de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel, le gouvernement du Québec a créé, en juin 1997, la Commission sur le développement de la région de Mirabel. Son mandat était " d'élaborer un plan d'action qui assure le maintien de Mirabel et qui, en s'appuyant sur cette infrastructure aéroportuaire, définisse les axes de développement susceptibles de maximiser les retombées économiques au Québec et dans la région avoisinante. "

Pour la Commission, l'aéroport constitue un équipement collectif de grande valeur dont il faut tirer le meilleur parti. Pour ce faire, il faut repositionner l'aéroport par rapport aux besoins à l'échelle continentale et internationale. Cette Commission a proposé des mesures concrètes à l'intention de tous les partenaires socio-économiques et gouvernementaux concernés.

Ces mesures gravitent autour de six grands axes :

- la mise en valeur de Mirabel par la création d'une zone spéciale d'intervention et d'une société (Société Destination Mirabel) pour la promotion et le développement de l'aéroport et de la région;
- la vocation vacances et les vols nolisés;
- le fret et les vols tout-cargo;
- la formation du personnel navigant et du personnel de sécurité;
- le cadre institutionnel et le processus décisionnel au sein d'Aéroports de Montréal (ADM) et de la Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM);
- le rôle du Québec en matière de transport, en particulier pour les modes qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

Cinq des 36 recommandations concernent plus spécifiquement le MTQ, soit :

- que le Règlement sur le transport par taxi soit amendé de façon à ce que le territoire de l'aéroport de Mirabel fasse partie du territoire des agglomérations de taxi de l'île de Montréal et de la région des Basses-Laurentides, sans autre contrainte et sans qu'ADM puisse demander un droit aux titulaires de permis pour prendre des clients sur le site de l'aéroport ;
- que le MTQ inscrive la desserte terrestre de l'aéroport comme une priorité dans l'ensemble de ses planifications stratégiques, qu'il s'agisse de plans de transport ou de plans de gestion des déplacements ou des réseaux ;
- qu'un groupe de travail, formé des intervenants privés et publics intéressés, notamment des établissements d'enseignement et des ministères de l'Éducation, des Transports, de l'industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, soit chargé de la formation;
- que le gouvernement du Québec dote le MTQ des ressources humaines, financières et matérielles pour assumer le leadership dans les modes de transport de compétence fédérale, si tel est le meilleur intérêt du Québec ;
- que le MTQ se dote d'un système de collecte et de traitement des données sur le trafic aérien des personnes et des marchandises qui tienne compte de toute la chaîne de transport : origine-destination, caractéristiques de la clientèle, motifs des déplacements, coûts du transport et des services, sous-marchés, nature, valeur et tonnage des biens transportés, etc.

Objectifs et moyens d'action

Objectif

8.1

*Améliorer les accès
à l'Aéroport et à la zone
de commerce international
de Montréal-Mirabel*

Moyen d'action

8.1.1

*Amélioration des accès
à l'Aéroport et à la zone
de commerce international
de Montréal-Mirabel*

Dans le cadre de l'amélioration des accès à l'aéroport et à la zone de commerce international, le Ministère compte effectuer, en partenariat avec les intervenants concernés, les interventions suivantes, soit :

- régulariser et améliorer les accès à l'aéroport et à la zone de commerce international;
- aménager de nouveaux accès pour desservir la zone de commerce international, en privilégiant une desserte à partir des liens routiers déjà existants, soit les autoroutes 15 et 50;
- compléter l'échangeur 35 ;
- planification des divers aménagements nécessaires pour la desserte globale de la zone de commerce international.

Le Ministère suivra aussi l'évolution de l'Aéroport et de la zone de commerce international afin de lui assurer une bonne desserte routière.

Objectif

8.2

*Donner suite
aux recommandations
de la Commission sur
le développement de la région
de Mirabel*



Moyen d'action

8.2.1

*Mise en œuvre
des recommandations
de la Commission retenues
par le gouvernement en matière
de transport*

Le MTQ veillera à ce que le Règlement sur le transport par taxi ne fasse pas obstacle à la desserte par taxi de l'aéroport.

Par ailleurs, le gouvernement a mis sur pied un comité interministériel ayant pour mandat d'évaluer la faisabilité des recommandations de cette commission. Parmi les mesures proposées, le gouvernement du Québec a déjà annoncé, lors du dépôt du budget 1999-2000 à l'Assemblée nationale du Québec, le 9 mars 1999, la création de la zone de commerce international de Montréal à Mirabel, de même que la Société de développement de la zone de commerce international de Montréal à Mirabel. Une somme de 6 millions de dollars a été prévue à cet égard au budget 1999-2000 et une somme de 8,6 millions de dollars au budget 2000-2001.

Indicateurs et cibles

- Échangeurs construits ou améliorés / échangeurs à construire ou à améliorer :
2001 : 1 / 3
2006 : 3 / 3

9.0

Le cadre financier

Contexte général

Le contexte général des investissements et des programmes d'aide financière du MTQ au Québec

Contexte régional

Historique des dépenses pour la région des Laurentides

Contexte général

Le contexte général des investissements

À l'échelle du Québec, le ministère des Transports a disposé, pour l'année financière 1999-2000, de ressources financières de l'ordre de 1,6 milliard de dollars. En ce qui a trait au réseau routier, les investissements ont atteint 1,2 milliard de dollars, dont près de 679 millions de dollars pour la conservation, l'amélioration et le développement, 387 millions pour l'entretien et 131 millions pour l'aide à la voirie locale.

De plus, le Ministère a consacré des sommes importantes au maintien et au développement des systèmes de transport. Il a distribué 199 millions de dollars dans le cadre du programme d'aide au transport en commun. Il a également alloué, dans le cadre d'autres programmes, des montants de 43 millions pour le transport adapté, 1,6 millions pour la restauration des chemins de fer d'intérêt local et 48 millions pour les autres modes de transport, dont 2,3 millions pour la réalisation de la Route verte.

Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

En permettant le transport des personnes et des biens sur la plus grande partie du territoire, le réseau routier constitue un des actifs majeurs du Québec. Le gouvernement accorde donc une grande importance à son maintien en bon état.

Le 1er avril 1996, le gouvernement a créé, sous l'égide du ministère des Transports, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, un fonds d'investissements affecté au financement des trois axes d'intervention suivants :

- *conservation des chaussées et des structures;*
- *amélioration du réseau routier;*
- *développement du réseau routier.*

Les projets de **conservation** impliquent la réalisation des travaux sur les chaussées et sur les structures comme les ponts, les viaducs, les tunnels, etc. Les investissements sur les chaussées permettent de maintenir la valeur du capital routier en corrigeant les problèmes associés à la détérioration du réseau. Ces travaux assurent une qualité de roulement adéquate et favorisent une utilisation sécuritaire du réseau.

Les travaux de conservation des structures englobent les activités d'amélioration et de conservation des caractéristiques existantes et ont pour objectif de protéger le capital investi dans la construction des ouvrages d'art.

Les travaux d'**amélioration** du réseau routier visent, par des interventions bien ciblées, à corriger des éléments géométriques déficients sur le réseau routier afin de réduire le nombre d'accidents ou de rétablir la fluidité de la circulation.

Les travaux de **développement** regroupent, quant à eux, les projets qui ont pour but d'augmenter de manière significative la capacité du réseau supérieur existant. Les projets de développement sont en nombre limité et les interventions privilégiées sont celles qui, compte tenu de leur rentabilité, contribuent le plus à optimiser la fonctionnalité du réseau existant et à en améliorer la sécurité.

Mode de répartition budgétaire

La répartition du budget du Ministère à l'échelle des diverses régions du Québec vise à établir un équilibre entre les ressources consacrées aux trois axes d'intervention à un coût optimal pour le trésor public, à court et à long terme. Elle met d'abord l'accent sur la conservation du réseau routier, en y consacrant les ressources requises tant pour les structures que pour les chaussées.

Pour chaque axe d'intervention, la répartition entre les diverses régions administratives est réalisée principalement en tenant compte de la proportion des besoins présents dans chacune de ces régions, de façon à permettre l'atteinte des objectifs à l'échelle du Québec. Les formules de répartition entre les régions sont revues et arrêtées annuellement par les autorités du Ministère.

La voirie locale

Depuis 1993, quatre programmes d'aide financière ont été mis en œuvre afin de permettre aux municipalités d'assumer leurs responsabilités accrues en matière de voirie, suite au transfert par le Ministère d'une partie de la voirie locale sous sa responsabilité. Il s'agit des programmes d'aide aux chemins municipaux, aux structures municipales, à la

Contexte général

prise en charge du réseau local et aux chemins à double vocation. Pour l'année 1999-2000, le Ministère a versé un total de 131 millions de dollars dans le cadre de ces programmes d'aide.

Le transport collectif

Depuis le rattachement du transport scolaire au Ministère de l'Éducation du Québec en 1998, le MTQ compte deux programmes d'aide au transport terrestre des personnes, soit l'aide au transport en commun et l'aide au transport adapté pour les personnes handicapées. Ces programmes feront l'objet d'une évaluation et d'une révision au cours de l'année 2001.

Le transport en commun

Subvention destinée aux immobilisations

Les organismes publics de transport en commun (OPT), l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Communauté urbaine de Montréal et les villes de Laval et de Longueuil peuvent recevoir des subventions destinées aux dépenses d'immobilisation. Le taux de subvention varie de 50 à 100 % des dépenses admissibles selon qu'il s'agisse, par exemple, de l'achat d'autobus, de la construction d'immeubles ou de prolongement de lignes de trains de banlieue ou de métro.

Pour l'année 1999-2000, le MTQ a versé une subvention de 171 millions de dollars comme aide aux immobilisations destinée aux organismes publics de transport.

Subvention destinée à l'exploitation

Seuls les organismes municipaux et inter-municipaux de transport sont admis à recevoir cette subvention à l'exploitation qui comprend la subvention de fonctionnement et la subvention relative aux laissez-passer mensuels. La subvention de fonctionnement équivaut à 40 % des recettes provenant du service régulier de transport en commun. La subvention relative aux laissez-passer équivaut à 100 % de la réduction consentie aux usagers, sans excéder 50 % du prix du laissez-passer. La somme de ces deux subventions ne peut pas

dépasser 75 % du déficit d'exploitation. Depuis le 1^{er} janvier 1997, elle ne peut non plus excéder le montant de la subvention versée pour l'année 1996.

En 1999-2000, 17,0 millions de dollars ont été versés aux organismes municipaux et inter-municipaux de transport du Québec.

Subvention destinée aux études et aux projets expérimentaux et subvention destinée à la réduction des tarifs du transport en commun empruntant deux réseaux

Pour compléter ce programme, il existe également une subvention destinée aux études et aux projets expérimentaux. Cette subvention peut atteindre 100 % du coût de réalisation de certaines études ou de projets expérimentaux relatifs à l'implantation ou à l'amélioration des services de transport en commun.

La subvention destinée à la réduction des tarifs du transport en commun empruntant deux réseaux est accordée aux organismes qui ont signé une entente en ce sens avec le MTQ.

Le transport adapté

aux personnes handicapées

Le transport adapté est un élément essentiel à l'intégration de la personne handicapée aux activités sociales, professionnelles et économiques de sa communauté. Un programme vise à fournir une aide financière aux municipalités qui veulent se doter d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées.

L'aide financière du MTQ peut être obtenue pour l'implantation, la consolidation et le développement des services de transport adapté selon les enveloppes budgétaires disponibles. Le programme prévoit une subvention annuelle égale à 75 % de l'ensemble des dépenses admissibles préalablement approuvées par le MTQ. Le solde de 25 % est absorbé par les municipalités participantes et par les usagers.

Contexte régional

Contexte régional des investissements

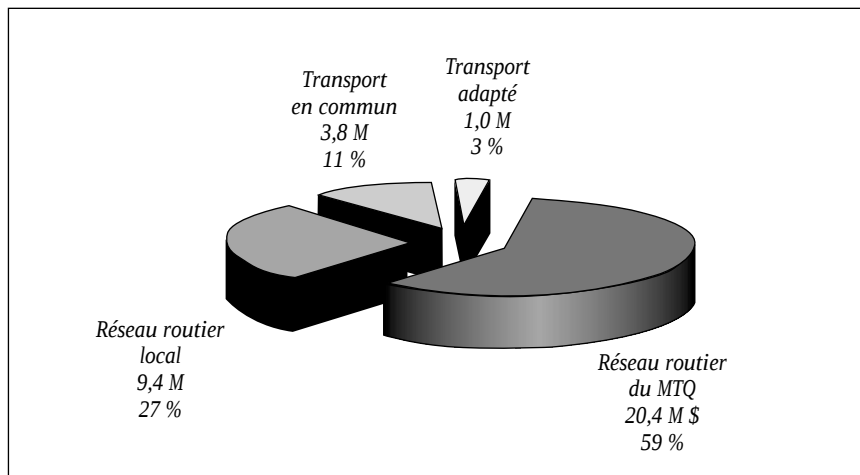
Les dépenses en transport effectuées dans les Laurentides s'inscrivent dans le cadre financier attribué à chacune des régions du Québec par les autorités du ministère des Transports.

Pour l'année financière 1999-2000, la figure 2 montre que le Ministère a dépensé près de 35 millions de dollars dans la région administrative des Laurentides, sans compter les dépenses liées à l'entretien du réseau routier. Le MTQ a investi 59 % de cette somme pour la conservation, l'amélioration et le développement du réseau routier sous sa responsabilité, soit 20,4 millions de dollars. Plus de 14 millions de dollars ont été consacrés à divers programmes d'aide : réseau routier local (9,4 M \$), transport en commun (3,8 M \$) et transport adapté aux personnes handicapées (1,0 M \$).

Réseau routier du MTQ

Les investissements effectués par le Ministère sur le réseau routier des Laurentides entre 1991 et 1998 totalisent 165 millions de dollars. Le tableau 3 présente ces dépenses. Celles-ci sont réparties selon les catégories d'intervention suivantes : conservation des chaussées et des structures, amélioration du réseau routier et développement. La figure 3 illustre, pour sa part, les variations dans les investissements au cours de ces mêmes années.

FIGURE 2
RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ EN 1999-2000
DANS LA RÉGION DES LAURENTIDES



Conservation des chaussées et des structures

Entre 1991 et 1998, 63 millions de dollars ont été dépensés pour la conservation des chaussées et des structures, soit 38 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. Les investissements annuels se situent à environ 7 millions de dollars. Un tel budget permet de réaliser des interventions sur un maximum de 100 à 110 kilomètres de route, soit 6 % de l'ensemble du réseau recouvert de béton bitumineux. Une bonne stratégie d'intervention s'avère nécessaire pour tirer le meilleur parti des ressources disponibles.

Tableau 3

*Investissements entre 1991 et 1999
sur le réseau routier du MTQ dans
la région des Laurentides – en milliers
de dollars*

Année	Conservation	Amélioration	Développement	Total
1991	5 308	7 958	140	13 406
1992	11 284	12 220	227	23 731
1993	9 234	9 913	232	19 379
1994	11 107	3 601	13 282	27 990
1995	7 267	6 742	984	14 993
1996	4890	2 719	10 071	17 680
1997	7 353	7 995	8 112	23 460
1998	6 387	10 850	7 447	24 684
1999	9 840	8 045	2 557	20 442
Total 1991-1999	72 670	70 043	43 052	185 765

Source :

*MTQ, Étude technique sur le cadre financier de la région des
Laurentides, Saint-Jérôme, 1999.*

Contexte régional

Les diverses données concernant les chaussées révèlent que les autoroutes et les routes nationales ont une structure ou une fondation moins gélive que les autres classes de route. Dans la majorité des cas, ces routes ont été construites avec de bonnes fondations et présentent souvent une capacité portante acceptable. Par conséquent, les interventions de réfection limitées à la surface de roulement devraient être réalisables à des coûts moyens tout en atteignant les résultats escomptés.

Sur les routes collectrices et sur plusieurs routes régionales, on rencontre une détérioration élevée causée par un degré de vieillissement très avancé du pavage et une fondation de faible capacité. On y dénote donc des déficiences très importantes qui requièrent des interventions importantes, affectant d'autant les budgets alloués. Plus les interventions sont dispendieuses, moins on rénove de kilomètres de route avec les mêmes budgets.

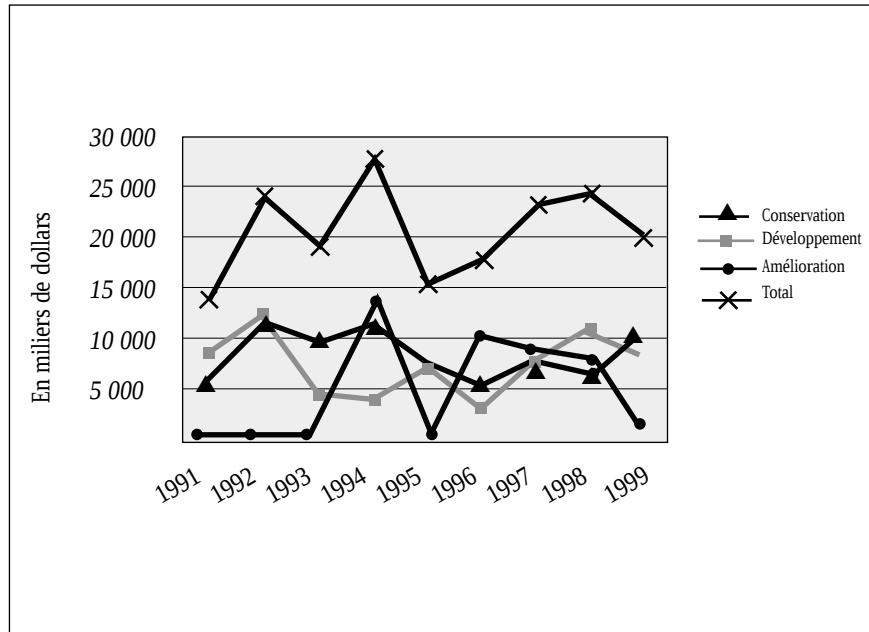
Face à tous les besoins, il faut bien choisir le type d'intervention tout en respectant l'équilibre budgétaire et le nombre de kilomètres améliorés. Des choix s'imposent et, dans bien des cas, la seule façon d'atteindre les objectifs des seuils d'intervention sera de réaliser des interventions de prévention à faibles coûts.

En ce qui concerne les structures, le budget moyen dépensé depuis 1991 pour l'entretien, la réparation, l'amélioration, le renforcement et le remplacement des structures sous responsabilité du ministère a été d'environ 1,5 million de dollars par an.

Le budget étant limité, seule une bonne stratégie d'intervention permet d'améliorer l'état général des structures. La vitesse de détérioration des structures sur lesquelles il n'y a pas d'intervention est imprévisible et varie d'une structure à l'autre. Il est donc très difficile de simuler le comportement de celles-ci dans le futur. Le résultat d'une stratégie d'intervention ne peut être observé qu'après coup.

Le défi consiste donc à choisir la meilleure stratégie possible et à voir à moyen terme les effets de ce choix. Il faut un bon dosage d'entretien préventif, de réparation, d'amélioration, de renforcement et de reconstruction. L'amélioration, le renforcement et la reconstruction sont en général des choix faciles car ils sont liés à un besoin précis, tel que la fluidité, la sécurité, etc. Un équilibre doit être atteint entre l'entretien préventif et la réparation.

FIGURE 3
INVESTISSEMENT ENTRE 1991 ET 1999 SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU MTQ
DANS LA RÉGION DES LAURENTIDES



Amélioration du réseau routier

Entre 1991 et 1998, 56 millions de dollars ont été dépensés pour l'amélioration du réseau routier, soit 34 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. La moyenne des investissements annuels se situe à près de 7 millions de dollars et a atteint 10 millions de dollars en 1998.

Le Ministère effectuera donc des interventions visant à améliorer la fluidité, à accroître la sécurité aux intersections, à renforcer la sécurité aux abords des routes et par le fait même à diminuer le nombre d'accidents. Des interventions telles que l'ajout de voies auxiliaires, des reconstructions de sections de route, des réaménagements géométriques, la pose de feux de circulation et de glissières de sécurité, la fragilisation d'obstacles fixes, la correction de points noirs et l'étagement d'intersections actuellement à niveau seront réalisées.

Dans les Laurentides, la sollicitation du réseau est de plus en plus importante, ce qui a pour effet d'en accélérer la détérioration. L'élément important de la planification des projets d'amélioration du réseau routier est

de bien cibler, dans le respect des orientations ministérielles, les interventions ponctuelles ou celles qui seront davantage bénéfiques dans le temps. Les besoins inventoriés sont très importants et de nouveaux besoins sont identifiés au fur et à mesure des expertises menées sur le réseau routier.

Développement du réseau routier

Entre 1991 et 1998, 46,5 millions de dollars ont été dépensés pour le développement du réseau routier, soit 28 % des sommes investies dans le réseau durant cette période. Les investissements moyens annuels ont été de 5,8 millions de dollars.

Les décisions relatives au choix des projets de développement sont prises au niveau ministériel. L'enveloppe budgétaire consacrée au développement est limitée et le Ministère privilégie les interventions qui contribuent le plus à optimiser la fonctionnalité du réseau existant et à en améliorer la sécurité. Par conséquent, il s'avérera nécessaire de faire des choix quant aux priorités des projets de développement, et ce avec les partenaires du Ministère.

Contexte régional

Réseau routier local

Entre 1994 et 1999, les subventions accordées aux municipalités dans le cadre des programmes d'aide à la voirie locale dans les Laurentides sont passées de 14,5 à 9,4 millions de dollars. Le tableau 4 présente des statistiques sur ces subventions pour les dernières années.

Tableau 4

Subventions au réseau routier local de 1994 à 1999 dans la région des Laurentides – en milliers de dollars

TYPE DE SUBVENTIONS	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Aide – chemins municipaux	6 760	5 992	1 303	1 834	1 465	1 720
Aide – structures municipales	593	830	1 015	1 354	743	404
Prise en charge du réseau local	7 133	7 054	7 063	7 102	7 094	7 094
Chemins à double vocation	59	103	79	32	75	137
TOTAL	14 545	13 979	9 460	10 322	9 378	9 355

Source :

MTQ, Étude technique sur le cadre financier de la région des Laurentides, Saint-Jérôme 1999.

Contexte régional

Transport collectif

Le Ministère subventionne aussi certains organismes de transport collectif, selon trois programmes, et le tableau 5 nous en fournit une image. Les dépenses en matière de transport collectif ont augmenté pour les trois programmes, à l'exception de l'année 1997. Le total pour la région est passé de 32,5 à 34,9 millions de dollars entre 1994 et 1999.

Lorsque l'on considère exclusivement les subventions destinées à l'exploitation du transport en commun et au transport adapté, le montant total est passé de 3,5 millions de dollars en 1994 à 4,8 millions en 1999.

La population des Laurentides bénéficie également de subventions destinées aux im-

mobilisations qui sont attribuées aux organismes publics de transport en commun et à l'Agence métropolitaine de transport. Le MTQ a déboursé 325 millions entre 1992 et 1995 pour la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Le MTQ a également dépensé 5,1 millions entre 1996 et 1998 pour l'implantation du train de banlieue Montréal – Blainville.

Il ressort que le MTQ joue un rôle important dans le maintien et le développement des réseaux et services de transport dans la région de Laurentides et qu'il soutient aussi le développement économique et touristique en fournissant des services de qualité. Les in-

vestissements prévus confirment aussi sa volonté de continuer à améliorer la desserte du territoire et son accessibilité.

La préparation du présent plan de transport a permis d'identifier un vaste ensemble de besoins d'investissements dans les infrastructures et systèmes de transport estimés à plusieurs centaines de millions de dollars. Ces montants excèdent largement les ressources financières actuelles et prévisibles du Ministère. Le présent plan de transport fait donc état des priorités identifiées lors des consultations avec le milieu.

Tableau 5

Subventions au transport collectif de 1994 à 1999 dans la région des Laurentides - en milliers de dollars

TYPE DE SUBVENTIONS	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Transport scolaire	29 006	29 911	31 254	30 190	n/d	n/d
Transport en commun *	2 727	3 054	3 890	3 823	3 823	3 823
Transport adapté	747	782	786	873	935	1 015
TOTAL	32 480	33 748	35 941	34 886	4 758	4 838

Source :

MTQ, *Étude technique sur le cadre financier de la région des Laurentides, Saint-Jérôme 1999.*

* Il s'agit ici des subventions destinées à l'exploitation du transport en commun.

Mise en œuvre et suivi du plan de transport

Les activités à réaliser

Mise en œuvre

La mise en œuvre du Plan de transport des Laurentides s'amorce en même temps qu'il est rendu public. Les principales interventions qui seront réalisées en vertu de ce plan, et ce autant par le Ministère que par les divers intervenants des Laurentides, sont inscrites au plan d'action 2001-2006²⁸ qui découle du plan de transport. Celui-ci a été déposé en même temps que le plan de transport. Par ailleurs, en plus de réaliser les interventions dont fait état le plan d'action, le Ministère intégrera les objectifs contenus dans le plan de transport à l'ensemble de ses activités courantes. En effet, le Ministère effectuera par exemple l'analyse de toutes les demandes qui lui seront acheminées par le milieu en fonction du contenu du plan de transport. Les avis qu'il transmettra sur les schémas d'aménagement des MRC seront articulés à partir du plan. Les solutions proposées dans le cadre des études sur les divers projets de transport respecteront aussi les orientations et les objectifs énoncés dans la plan. L'ensemble de l'action du ministère des Transports dans la région des Laurentides sera donc encadrée par le plan de transport et le plan d'action qui en découle.

Suivi du plan de transport

Le Ministère compte mettre de l'avant un processus de suivi du Plan de transport des Laurentides. Les objectifs qu'il vise à atteindre par ce processus sont les suivants :

- **Mesurer le degré d'atteinte des objectifs fixés**, c'est-à-dire dans quelle mesure les interventions et projets réalisés en vertu du plan de transport permettent ou non l'atteinte des objectifs fixés,

et identifier, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger la situation.

- **Assurer le suivi des études et projets proposés**, c'est-à-dire faire en sorte que les études et projets proposés dans le plan soient effectivement réalisés.
- **Soutenir la concertation**, c'est-à-dire permettre la concertation nécessaire entre les différents intervenants pour faire en sorte que les études et projets proposés dans le plan soient effectivement réalisés.
- **Informar sur la mise en œuvre du plan**, c'est-à-dire informer les intervenants concernés et la population des progrès qui s'effectuent vers l'atteinte des objectifs fixés dans le plan et des mesures qui sont prises pour corriger des situations qui ne sont pas conformes aux objectifs fixés.
- **Susciter la réflexion stratégique**, c'est-à-dire susciter une réflexion de nature stratégique sur l'outil « plan de transport », sa mise en œuvre, les difficultés rencontrées, les problématiques régionales de transport en émergence, etc. Cette réflexion servira à bonifier l'action du Ministère et des intervenants en transport.

Le processus de suivi retenu par le Ministère donnera d'abord lieu à la production d'un programme de suivi et, par la suite, à la réalisation de rapports de suivi.

Programme de suivi

Cette première étape consiste à organiser le suivi, c'est-à-dire identifier les activités qui seront réalisées, les données à recueillir, le contenu des biens livrables, ainsi que les groupes et personnes responsables des différentes activités.

La participation des partenaires du Ministère à cette étape de travail s'avère importante, car ceux-ci doivent effectuer des projets et des interventions en vertu du plan

²⁸ Transports Québec, *Ibid* 2.

de transport. Ils doivent donc être associés formellement au suivi.

Le plan de transport et le plan d'action qui en découlent constituent les documents de base qui serviront à réaliser le programme de suivi, car on y retrouve les objectifs à atteindre (avec des cibles et des indicateurs) ainsi que les interventions et projets prévus pour permettre l'atteinte de ces objectifs.

Cette étape devrait donner lieu à la production d'un programme de suivi qui ferait office de programme de travail pour le suivi.

Rapports de suivi

La première activité de cette étape consiste à recueillir les données et informations nécessaires pour effectuer le suivi. Il s'agit principalement des données reliées aux indicateurs accompagnant les objectifs et des informations sur l'état d'avancement des interventions et projets prévus dans le plan de transport et le plan d'action.

Une fois recueillies, les données feront l'objet d'analyse pour voir dans quelle mesure les interventions et projets réalisés permettent de cheminer vers l'atteinte des objectifs fixés. À ce moment, il sera opportun d'identifier des causes possibles pour les écarts constatés et de suggérer des éléments de solution. Les analyses réalisées serviront de matière de base pour la production des rapports de suivi, soit un bilan annuel et un rapport quinquennal de suivi.

Le bilan annuel permettra principalement de voir quels sont les progrès accomplis vers l'atteinte des objectifs fixés. On y présentera aussi l'état d'avancement des projets et interventions en transport prévus ainsi que des propositions pour corriger toute situation qui pourrait ne pas s'avérer conforme aux objectifs fixés. Le rapport quinquennal comprend de façon générale les mêmes éléments que le rapport annuel, mais il donne aussi lieu à une réflexion sur la nécessité de réviser le plan de transport.

Le Ministère compte associer les principaux intervenants en transport des Laurentides à ce processus de suivi. Pour ce faire, il compte mettre sur pied un comité régional de suivi qui serait responsable de la mise en œuvre du plan, de la réalisation du programme de suivi et des divers rapports de suivi. Ce comité devrait se réunir au moins une fois par an.

Concertation et partenariat

La mise en œuvre du Plan de transport des Laurentides nécessite donc la participation des divers intervenants en transport de la région, que ce soit les organismes de transport, les MRC ou encore les municipalités, car une partie des interventions à réaliser en vertu du plan relève de leur responsabilité.

Le Ministère invite donc ses partenaires à s'engager dans les actions menant à la mise en œuvre du plan de transport.

Conclusion

La forte croissance démographique et le développement industriel, commercial et touristique que connaît la région des Laurentides posent de nombreux défis en matière de transport. En considérant les orientations ministérielles et gouvernementales, les principes du développement durable, le contexte régional de planification, les enjeux et les avis des partenaires consultés, le ministère des Transports propose huit grandes orientations régionales. Ces orientations constituent les lignes directrices des interventions privilégiées en transport dans la région des Laurentides de 2001 à 2016. Elles sont assorties d'objectifs et de moyens d'action.

Rappelons que ces orientations sont les suivantes

1. *favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible des réseaux existants pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal ;*
2. *assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région ;*
3. *optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes ;*
4. *améliorer et parachever les liaisons routières interrégionales;*
5. *améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier ;*
6. *améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport ;*
7. *améliorer les conditions de circulation sur le réseau de camionnage et assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat ;*
8. *soutenir le développement de l'Aéroport international de Montréal–Mirabel.*

Le *Plan de transport des Laurentides* s'attaque donc, dans une perspective à long terme, aux défis qui se posent à la région selon une vision intégrée et multimodale. La mise en œuvre des moyens d'action améliorera les transports et soutiendra le développement économique régional. Les moyens d'action mis de l'avant dans le plan de transport sont nombreux et interreliés, puisque les problèmes actuels et prévisibles de transport le sont également. La mise en œuvre de plusieurs moyens d'action nécessitera la participation d'un grand nombre de partenaires du MTQ, qu'il s'agisse de l'Agence métropolitaine de transport, des MRC, des municipalités, des organismes de transport collectif, des clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. Le plan de transport offre donc un cadre d'intervention qui permet à l'ensemble des intervenants d'œuvrer conjointement et en partenariat à l'amélioration des transports dans la région des Laurentides.

La préparation du présent plan de transport a permis d'identifier des besoins d'investissement dans les infrastructures et systèmes de transport estimés à plusieurs centaines de millions de dollars. Ces montants excèdent largement les ressources financières actuelles et prévisibles du Ministère. Les priorités d'intervention sont contenues dans le présent document et s'appuient sur les résultats des consultations effectuées tout au cours de la réalisation du plan. Des études pourront aussi être réalisées pour préciser les priorités d'intervention.

Bibliographie

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Document de référence, mai 1997, Montréal, 77 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Plan stratégique de développement du transport métropolitain, novembre 1997, Montréal, 105 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Les budgets de l'AMT pour l'an 2000, L'Avenir du développement des transports en commun, Programme triennal d'immobilisations, 2000-2001-2002, Montréal, 29 octobre 1999, 46 pages et annexes.

CIMA, Autoroute 15/ Étude d'opportunité d'améliorer les conditions de circulation des échangeurs 45 à 64 dans le secteur Saint-Jérôme/Mont-Gabriel; volume 1. Étude effectuée pour le compte du MTQ, mars 1999, Laval, pagination multiple.

COMMISSION SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION DE MIRABEL, Destination Mirabel, juin 1998, Montréal, 161 pages.

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DES LAURENTIDES ET GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Entente-cadre de développement de la région des Laurentides, 27 février 1995, 14 pages et annexes.

GROUPE CARTIER, Étude de justification du contournement pour la municipalité de l'Annonciation, Rapport synthèse, mai 1996, Montréal, 65 pages.

GROUPE CARTIER, Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle, Rapport synthèse, avril 1996, Montréal, 61 pages.

LES CONSULTANTS BCPTA INC., Étude de faisabilité de voies réservées pour véhicules à taux d'occupation élevé sur les accès routiers de l'île de Montréal, Corridor de l'Autoroute 15, Rapport final, novembre 1994, Montréal, 42 pages et annexes.

LES CONSULTANTS BCPTA INC., Étude de faisabilité de voies réservées pour véhicules à taux d'occupation élevé sur les accès routiers de l'île de Montréal, Corridor de l'Autoroute 13, Rapport final, décembre 1994, Montréal, 38 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Politique sur le bruit routier, Service de l'environnement, mars 1998, Québec, 13 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'opportunité, Échangeurs A-15, de la sortie 67 à la sortie 69, Service plan et soutien technique, 1998, Montréal, 53 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'opportunité, Route 344 Service plan et programmes, novembre 1997, Montréal, 28 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'opportunité, Route 323, Service plan et programmes, août 1997, Montréal, 58 pages et annexes.

Bibliographie

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Évaluation du potentiel pour un réseau de voies réservées aux véhicules à haute occupation, Service de la modélisation et des bases de données, mars 1995, Montréal, 63 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Gestion de la demande de transport, Mesures et moyens de mise en œuvre, Direction générale de Montréal, Direction générale de la planification et de la technologie, janvier 1996, Montréal, 44 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, Pour une décongestion durable, Montréal, avril 2000, 82 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, Stratégie d'intervention, Montréal, avril 2000, 36 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, Fiches techniques et cartographiques, Montréal, avril 2000, 41 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan stratégique du Ministère des Transports 2000 -2003, 2000, Québec, 45 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, 1998, 181 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, 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, 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, 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, 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, mars 1997, 103 pages.

Bibliographie

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, mars 1997, 40 pages

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

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Vers un Plan de transport pour les Laurentides; Proposition de plan de transport - Rapport sur la consultation Direction des Laurentides-Lanaudière, Saint-Jérôme, septembre 2000, 97 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de transport des Laurentides; Plan d'action 2000-2005, Direction des Laurentides-Lanaudière, Saint-Jérôme, septembre 2000, 64 pages.

TOURISME QUÉBEC, Le tourisme au Québec en bref, 1997, Direction de la recherche et du développement, Québec, 1999, 12 pages.

TOURISME QUÉBEC, Le tourisme au Québec en 1995, Direction de la recherche et du développement, Québec, 1997, 102 pages.

Annexe 1

Tableau 1

Les déplacements vers Laval et l'Île de Montréal

Tableau 2

Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

Tableau 3

Les déplacements touristiques

Tableau 4

Les liaisons routières interrégionales

Tableau 5

La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier

Tableau 6

La qualité de vie et la qualité de l'environnement

Tableau 7

Le camionnage et le transport ferroviaire

Tableau 8

L'aéroport de Montréal-Mirabel

Tableau 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 des réseaux existants pour les déplacements vers Laval et l'Île de Montréal

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
1.1 Services de transport en commun				
1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun	Achalandage du transport en commun vers Laval et l'Île de Montréal en période de pointe	1993 : 2 700 usagers	1.1.1.1 Améliorer des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme – Montréal	AMT / OMIT / MTQ
		1998 : 5 400 usagers		
		2006 : 6 700 usagers	1.1.1.2 Accroissement de la capacité de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes	AMT / MTQ
		2016 : 9 000 usagers		
	Part modale du transport en commun en période de pointe vers Laval et l'Île de Montréal	1993 : 7 % 1998 : 13 % 2016 : 14 %	1.1.1.3 Amélioration de la desserte des stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes	OMIT Saint-Eustache / CIT Deux-Montagnes / AMT / MTQ
1.2 Infrastructures routières existantes				
1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier	Échangeurs construits / échangeurs à construire	2001 : 0 / 1 2006 : 1 / 1	1.2.1.1 Amélioration du réseau routier	MTQ
1.2.2 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules	Taux moyen d'occupation des véhicules sur les autoroutes d'accès à Laval (personne/véhicule)	1993 : 1,15 1998 : 1,13 2006 : 1,10 2016 : 1,13	1.2.2.1 Mesures de gestion de la demande	Employeurs / MTQ / AMT
1.3 Gestion de l'urbanisation				
1.3.1 Promouvoir une gestion de l'urbanisation favorisant la desserte par le transport collectif en limitant la dépendance envers l'automobile	Schémas d'aménagement de la partie sud des Laurentides contenant des mesures favorables au transport collectif	2001 : 0 / 4 2006 : 4 / 4 2006 à 2016 : 4 / 4	1.3.1.1 Intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement des MRC de la partie sud du territoire	MRC / MTQ

Tableau 2

Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

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

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
2.1 Étendre la couverture des services de transport adapté à toutes les municipalités				
	% de municipalités desservies par le transport adapté	1994 : 52 % 1997 : 58 % 2006 : 100 % 2006 à 2016 : 100%	2.1.1 Promotion du programme d'aide au transport adapté	Organismes de transport adapté / municipalités / usagers / MTQ
2.2 Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés				
	N/A	N/A	2.2.1 Amélioration des liaisons entre les différents services de transport adapté	Organismes de transport adapté / MTQ
			2.2.2 Révision de la Loi sur le transport par taxi	MTQ / Intervenants en transport
			2.2.3 Évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande	Organismes de transport / municipalités / MTQ
2.3 Favoriser une meilleure coordination des différents services				
	Nombre de projets de mise en commun de services de transport collectif		2.3.1 Soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif	Organismes de transport/ MRC / commissions scolaires / MTQ/ autres ministères
	N/A	N/A	2.3.2 Comité régional d'étude et d'organisation de fusions entre différents services de transport collectif	Organismes de transport/ MRC / municipalités / commissions scolaires / MTQ/ autres intervenants en transport

Tableau 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

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
3.1 Amélioration et développement du réseau routier				
3.1.1 Maintenir des conditions de circulation acceptables sur l'autoroute 15 au sud de Sainte-Adèle	Nombre annuel d'heures de congestion sur l'autoroute 15 (entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme)	1998 : 100 heures 2001 : 100 heures 2006 : 100 heures 2016 : 200 heures	3.1.1.1 Optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117 entre Sainte-Adèle et Saint-Jérôme et accroissement de la capacité de l'A-15 en temps opportun	MTQ
3.1.2 Maintenir une bonne accessibilité au secteur du Mont-Tremblant en partenariat avec le milieu	Nombre annuel d'heures de congestion sur la Montée Ryan à Mont-Tremblant	1998 : 75 heures 2001 : 75 heures 2006 : 75 heures 2016 : 75 heures	3.1.2.1 Amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant	MTQ /municipalités et Intrawest / Gouvernement du Québec
	Kilomètres de la route 323 améliorés/ kilomètres à améliorer	2001 : 0 / 23 2006 : 14/23 2016 : 23/23	3.1.2.2 Amélioration de l'axe Outaouais – Mont-Tremblant (route 323)	MTQ
	PACR réalisés	Année 2006	3.1.2.3 Plans d'aménagement du corridor (PACR) de la route 117 entre Sainte-Agathe-des-Monts et Mont-Tremblant	MTQ / MRC / municipalités
3.2 Réseaux récréatifs				
3.2.1 Préserver l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord	N/A	N/A	3.2.1.1 Actions visant à la préservation de l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord	MTQ / municipalités / intervenants
3.2.2 Soutenir et favoriser le développement de la Route verte et des autres réseaux cyclables des MRC	Kilomètres de réseau cyclable	2001 : 400 2006 : 500	3.2.2.1 Soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC	MTQ / MRC / municipalités / Vélo-Québec
3.2.3 Soutenir le développement des sentiers de véhicules hors route			3.2.3.1 Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route	MTQ/MRC/municipalités/ clubs de véhicules hors route
3.2.4 Soutenir et favoriser la revitalisation de la route 344	PACR réalisé	Année 2006	3.2.4.1 Plan d'aménagement du corridor (PACR) de la route 344 entre Saint-Eustache et Grenville	MTQ/MRC/municipalités

Tableau 4

Les liaisons routières interrégionales

Enjeu 4

L'efficacité des liaisons routières interrégionales

Orientation 4

Améliorer et parachever les liaisons routières interrégionales

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
4.1 Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers l'Outaouais, l'Abitibi-Témiscamingue et Lanaudière				
	Kilomètres	2001 : 0 km / 36 km 2006 : 36 km / 36 km	4.1.1 Prolongement de l'autoroute 50 et amélioration de la route 344	MTQ
	Obtention des autorisations gouvernementales pour l'A-50	Autorisations obtenues : 2002		
	Kilomètres de la route 117 améliorés/ kilomètres à améliorer	2001 : 0 / 47 2006 : 9 / 47	4.1.2 Amélioration de la route 117 de Mont-Tremblant vers le nord	MTQ
	Obtention des autorisations gouvernementales pour les contournements de Labelle et de l'Annonciation	2016 : 47 / 47 Autorisations obtenues : 2003		
	Suivi de l'étude de besoins axe A-15 / route 117 et route 125 dans Lanaudière réalisée	2006 : mise à jour	4.1.4 Analyse des besoins pour un nouveau lien entre l'axe de l'A-15 / Route 117 et la route 125 dans Lanaudière	MTQ
4.2 Maintenir des conditions de déplacements acceptables pour la circulation de transit vers Montréal et Laval				
	Niveaux de service sur les autoroutes du sud des Laurentides	N/A	4.2.1 Suivi de l'évolution des conditions de circulation sur le réseau autoroutier du sud des Laurentides	MTQ

Tableau 5

La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier

Enjeu 5

La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier

Orientation 5

Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
5.1 Sécurité routière				
5.1.1 Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés	Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 et plan d'action à venir		5.1.1.1 Identification et amélioration des tronçons problématiques	MTQ
5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ	Pourcentage des traverses de motoneiges conformes	2001 : 74 % 2006 : 100% 2006 à 2016 : 100 %	5.1.2.1 Soutien technique à l'amélioration des traverses de véhicules hors route	Clubs de véhicules hors route / MTQ
5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier	N/A	N/A	5.1.3.1 Intégration des aménagements cyclables aux projets routiers	Municipalités / MTQ
5.2 Chaussées et structures				
5.2.1 Maintenir les structures en bon état	Pourcentage des structures en bon état	2001 à 2016 : 90%	5.2.1.1 Maintien des structures	MTQ
5.2.2 Maintenir en priorité la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage	Pourcentage de ponts sans limite de capacité	2001 à 2016 : 100 %	5.2.2.1 Maintien de la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage	MTQ
5.2.3 Améliorer la qualité des chaussées	Pourcentage des chaussées en bon état		5.2.3.1 Maintien et amélioration des chaussées	MTQ
				Suite...

Tableau 5 suite

La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier

Enjeu 5

La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier

Orientation 5

Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
5.3 Caractéristiques géométriques				
5.3.1 Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier	Kilomètres de route améliorés Échangeurs améliorés / échangeurs à améliorer	N/A 2001 : 1 / 12 2006 : 8 / 12 2016 : 12 / 12	5.3.1.1 Amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier	MTQ
5.4 Fonctionnalité du réseau routier				
5.4.1 Préserver l'intégrité des corridors routiers	N/A	N/A	5.4.1.1 Mesures de correction des accès	MTQ
	Km d'accès contrôlés / km de nouvelles routes	2001 à 2006 : 100% 2006 à 2016 : 100%	5.4.1.2 Mesures de gestion des nouveaux accès	MTQ
	Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures de gestion des accès	2001 : 2 / 8 2006 : 8 / 8 2006 à 2016 : 8 / 8		MRC/municipalités / MTQ
	N/A	N/A	5.4.1.3 Activités d'information auprès des MRC et des municipalités	MTQ / MRC / municipalités

Tableau 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

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
6.1 Bruit de la circulation routière				
6.1.1 Prévenir et corriger les problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures pour prévenir et corriger la pollution sonore	2001 : 2 / 8 2006 : 8 / 8 2016 : 8 / 8	6.1.1.1 Mesures d'aménagement du territoire	MRC / MTQ
	Kilomètres d'écrans antibruit réalisés/ kilomètres de zones qui subissent une pollution sonore	1993 : 0 / 8,6 2006 : 0 / 8,6 km 2016 : 8,6 km / 8,6 km	6.1.1.2 Mesures d'atténuation du bruit routier	Municipalités / MTQ
	N/A	N/A	6.1.1.3 Activités d'information auprès des MRC et des municipalités	MTQ
6.2 Paysages routiers				
6.2.1 Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières	Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures de préservation de la qualité des paysages	2001 : : 2 / 8 2006 : : 8 / 8 2016 : : 8 / 8	6.2.1.1 Mesures de préservation de la qualité des paysages	MRC / municipalités / MTQ
	Kilomètres de l'autoroute 15 ayant fait l'objet d'interventions paysagères	2001 : 0 / 13 2006 : 13 / 13	6.2.1.2 Projet pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15, en partenariat avec le milieu	MTQ/MRC/municipalités / Environnement visuel Plus / consultant
6.3 Autres ressources du milieu				
6.3.1 Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ	N/A	N/A	6.3.1.1 Analyses environnementales spécifiques	MTQ
			6.3.1.2 Étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques	MTQ / Conseil régional de l'environnement / municipalités

Tableau 7

Le camionnage et le transport ferroviaire

Enjeu 7

L'efficacité du transport des marchandises

Orientation 7

Améliorer les conditions de circulation sur le réseau de camionnage et assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
7.1 Camionnage				
7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage	Kilomètres de routes de camionnage améliorés / kilomètres à améliorer	2001 : 68 / 178 2006 : 178 / 178	7.1.1.1 Amélioration de la route de camionnage de Parent	MTQ
7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ	N/A	N/A	7.1.2.1 Harmonisation des réseaux de camionnage	MTQ/municipalités
7.2 Infrastructures ferroviaires				
7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel	Kilomètres de voie ferrée en opération	2001 : 135 2006 : 135 2016 : 135	7.2.1.1 Soutien technique et financier au maintien en bon état des infrastructures ferroviaires des CFIL	MTQ
	Pourcentage des passages à niveaux fonctionnels	2001 : 100 % 2006 : 100% 2016 : 100 %	7.2.1.2 Maintien de la fonctionnalité des passages à niveaux	Transports Canada MTQ/municipalités
	N/A	N/A	7.2.1.3 Protection de l'emprise ferroviaire abandonnée entre Deux-Montagnes et Mirabel	CN/MTQ

Tableau 8

L'aéroport de Montréal-Mirabel

Enjeu 8

La relance de l'aéroport de Mirabel

Orientation 8

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

Objectifs	Indicateurs	Cibles	Moyens d'action	Interlocuteurs
8.1 Améliorer les accès à l'aéroport et à la Zone de commerce international de Montréal-Mirabel				
	Échangeurs construits ou améliorés / échangeurs à construire ou à améliorer	2001 : 1/3 2006 : 3 /3	8.1.1 Amélioration des accès à l'Aéroport et à la zone de commerce international de Montréal-Mirabel	MTQ / ADM / Société de développement de la zone de commerce international à Mirabel
8.2 Donner suite aux recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel				
	N/A	N/A	8.2.1 Mise en oeuvre des recommandations de la Commission retenues par le gouvernement en matière de transport	MTQ