



Portrait sommaire du transport routier dans le Grand Montréal

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE
MARS 2011



Portrait sommaire du transport routier dans le Grand Montréal



Portrait sommaire du transport routier dans le Grand Montréal

Rapport final

05-21317

Mars 2011

Signatures

Rapport préparé par :



Yves Dallaire, M. Urb
Directeur de projet

Le 10 Mars 2011

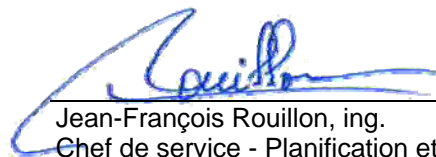


Marie Pinaudeau, ing. jr
Analyste en transport

Le 10 Mars 2011

Florian Peigner, ing. jr
Sébastien Goulet, Infographe

Rapport vérifié par :



Jean-François Rouillon, ing.
Chef de service - Planification et
Circulation

Le 10 Mars 2011

Table des matières

Introduction.....	1
1 Contexte de planification du réseau routier métropolitain	3
1.1 La planification du réseau routier dans la région : une responsabilité partagée.....	3
1.1.1 Présentation des principaux acteurs de la région de Montréal et de leurs responsabilités	3
1.1.2 Classifications du réseau routier	6
1.2 Principaux exercices de planification sur le territoire de la CMM.....	9
1.2.1 Le gouvernement du Canada.....	10
1.2.2 Le gouvernement du Québec.....	10
1.2.3 Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), CMM	13
1.2.4 Plan de transport, Ville de Montréal	14
1.2.5 Exercices de planification à Laval et Longueuil.....	14
1.2.6 Plan stratégique de développement du transport métropolitain, AMT.....	15
1.2.7 Schémas d'aménagement, MRC	15
2 Portrait du transport routier dans le Grand Montréal et principaux enjeux	19
2.1 Offre du réseau routier supérieur sur le territoire de la CMM	19
2.1.1 Réseau routier supérieur actuel	19
2.1.2 Interventions récentes sur le réseau autoroutier de la CMM.....	20
2.2 Mobilité des personnes : Utilisation du réseau routier	21
2.2.1 Portrait des déplacements automobiles	21
2.2.2 Transport collectif : utilisation des axes du réseau supérieur.....	26
2.3 Mobilité des biens et marchandises : transport routier	27
2.3.1 Prédominance du transport routier.....	27
2.3.2 Grands équipements intermodaux	28
2.3.3 Réseaux de camionnage sur le réseau routier sur le territoire de la CMM	29
2.4 Contraintes actuelles du réseau routier supérieur	31
2.4.1 Demande actuelle sur le réseau supérieur	31
2.4.2 Congestion sur le réseau routier et impacts économiques	36
2.5 Principales problématiques associées au réseau routier sur le territoire de la CMM	38
2.5.1 Maintien en bon état du patrimoine routier (maintien des actifs).....	38
2.5.2 Amélioration et développement du réseau routier.....	39
2.5.3 Réduction des impacts négatifs de la congestion	39
2.5.4 Réduction des émissions de gaz à effet de serre	39
2.5.5 Développement durable	40
2.5.6 Planification du territoire et grands projets de transport des gouvernements du Québec et du Canada..	40

2.5.7	Coordination des réseaux routiers à l'échelle métropolitaine	40
3	Développement du réseau routier supérieur du Grand Montréal	41
3.1	Inventaire des interventions.....	41
3.2	Portrait des projets et interventions envisagés sur le réseau supérieur	44
	Bibliographie.....	49

Liste des annexes

Annexe A	Territoires des enquêtes O/D entre 1987 et 2008
Annexe B	État d'avancement de l'adoption des règlements, réseau de camionnage sur l'agglomération de l'Île de Montréal
Annexe C	Liste détaillée des projets routiers

Liste des tableaux

Tableau 1.1	Organisation du réseau routier, classification du MTQ	8
Tableau 1.2	Classification fonctionnelle du réseau routier de l'île de Montréal	9
Tableau 1.3	Schémas d'aménagement en vigueur sur le territoire de la CMM	15
Tableau 1.4	Planification du transport terrestre dans la Couronne Nord de la CMM, faits saillants.....	16
Tableau 1.5	Planification du transport terrestre dans la Couronne Sud de la CMM, faits saillants	16
Tableau 2.1	Déplacements auto-conduct., tous motifs sur une période de 24 heures – Territoire de la CMM (2008)	22
Tableau 2.2	Déplacements auto-conducteurs, tous motifs sur la période de pointe du matin (6h - 9h) – Territoire de la CMM (2008)	23
Tableau 2.3	Part modale du transport en commun dans les déplacements de la CMM, 24 heures	24
Tableau 3.1	Inventaire des interventions sur le réseau routier supérieur de la CMM.....	42

Liste des figures

Figure 1.1	Localisation des MRC sur le territoire de la CMM.....	6
Figure 1.2	Réseau routier national sur le territoire de la CMM.....	7
Figure 2.1	Périodes de construction du réseau autoroutier, territoire de la CMM.....	19
Figure 2.2	Répartition des déplacements dans la CMM, auto-conducteurs, tous motifs, 24 heures, 2008....	22
Figure 2.3	Répartition des déplacements dans la CMM, auto-cond., tous motifs, pointe du matin, 2008	23
Figure 2.4	Évolution de la part de l'auto en pointe du matin, territoires O/D 1987-2003 comparables.....	24
Figure 2.5	Évolution des déplacements dans la CMM entre 2003 et 2008, tous motifs, auto-conducteurs, 24 heures.....	25
Figure 2.6	Réseau de transport métropolitain – autobus proposé au PTI 2010-2012	26

Figure 2.7	Densité d'emplois dans les industries génératrices de transport de marchandises sur le territoire de la CMM	28
Figure 2.8	Équipements intermodaux pour le transport de marchandises sur le territoire de la CMM	29
Figure 2.9	Réseau de camionnage sur le territoire de la CMM	32
Figure 2.10	DJMA 2008 sur le territoire de la CMM	34
Figure 2.11	Identification des axes routiers stratégiques les plus sollicités	35
Figure 2.12	Phénomène de congestion en période de pointe du matin, automne 2003.....	37
Figure 2.13	Phénomène de congestion en période de pointe du soir, automne 2003.....	37
Figure 3.1	Principaux projets du réseau routier supérieur sur le territoire de la CMM.....	45

Introduction

Le présent rapport technique traite du réseau routier sur le territoire du Grand Montréal et s'inscrit dans le cadre du processus d'élaboration du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Le mandat confié à AECOM par la CMM a pour principal objectif de dresser un état de la situation concernant la planification du réseau routier du Grand Montréal. Le document comprend trois principaux chapitres, soit :

- *Contexte de planification du réseau routier métropolitain*: Ce chapitre a pour objectif d'identifier et présenter les différents acteurs jouant un rôle dans la planification du réseau routier du Grand Montréal ainsi que leurs responsabilités vis-à-vis du réseau routier. Par la suite, les principaux exercices récents de planification des transports effectués par ces acteurs sont présentés et synthétisés.
- *Portrait du transport routier dans le Grand Montréal et principaux enjeux* : Ce chapitre vise à élaborer un portrait sommaire du transport routier abordant l'offre sur le réseau routier supérieur, la demande en matière de transport de personnes et transport de biens et marchandises, les contraintes pesant aujourd'hui sur le réseau routier supérieur, pour aboutir enfin sur une description des enjeux en matière de réseau routier supérieur à l'échelle du territoire de la CMM.
- *Développement du réseau routier supérieur du Grand Montréal* : Le dernier chapitre présente les principaux projets structurants touchant le réseau routier supérieur.

1 Contexte de planification du réseau routier métropolitain

Ce chapitre a pour objectif de situer globalement le cadre de planification dans lequel s'inscrit le réseau routier sur le territoire de la CMM.

Ainsi, suite à une présentation des principaux acteurs jouant un rôle à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, les principaux exercices de planification des transports actuellement en vigueur seront explicités. Enfin, l'évolution en cours de ce cadre de planification sera évoquée.

1.1 La planification du réseau routier dans la région : une responsabilité partagée

Cette section a pour objet de présenter les principales responsabilités liées à la planification du réseau routier dans la région métropolitaine de Montréal, en définissant plus précisément les orientations et objectifs de planification des principaux acteurs et en clarifiant sommairement les responsabilités de ces différents acteurs vis-à-vis de la planification, la construction, la gestion et l'exploitation du réseau routier.

1.1.1 Présentation des principaux acteurs de la région de Montréal et de leurs responsabilités

1.1.1.1 Acteurs gouvernementaux

❖ Le gouvernement du Canada

Selon la Loi Constitutionnelle de 1867, les provinces ont la responsabilité presque complète de la construction des routes. Toutefois, le gouvernement fédéral assume l'entretien des routes qui traversent les propriétés et territoires de compétence fédérale (telles que des voies navigables, des parcs nationaux, etc.) et participe aussi à la définition du réseau routier national (RRN) qui sera défini au point 1.2.1.

Le gouvernement du Canada est directement responsable de plusieurs infrastructures routières importantes de la région de Montréal par l'intermédiaire de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI). La PJCCI est une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée, société d'État relevant du ministère des Transports du Canada. La PJCCI a pour mission de gérer, d'exploiter et d'entretenir le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain, l'autoroute Bonaventure, la section fédérale du pont Honoré-Mercier, le tunnel de Melocheville et l'estacade du pont Champlain afin d'offrir à leurs usagers un passage sécuritaire et efficace.

❖ Le gouvernement du Québec

En vertu de la Loi québécoise sur la Voirie, le gouvernement du Québec détermine, par décret¹ publié à la *Gazette officielle du Québec*, les routes et les ponts à caractère stratégique dont la gestion relève du ministre des Transports. En vertu de cette Loi, il existe au Québec des routes et des autoroutes, ces dernières étant de propriété exclusive du Gouvernement à l'exception de celles faisant l'objet d'une entente de partenariat².

Le ministère des Transports a mis en place un système de classification fonctionnelle³, en vigueur depuis le 1^{er} avril 1993, qui permet essentiellement de catégoriser et regrouper différentes routes selon leur fonction et importance. Le système québécois de classification s'arrime à celui en vigueur dans les autres provinces canadiennes et celui des États-Unis. Les réseaux autoroutier, national, régional et collecteur, relevant de la compétence du ministre des Transports, sont regroupés sous l'intitulé « Réseau supérieur », auquel il faut ajouter celui de juridiction fédérale.

¹ « Décret 659-2010 du 7 juillet 2010, (2010) 142 G.O. 2, 3301 » et décret « Décret 750-2010 du 1^{er} septembre 2010, (2010) 142 G.O. 2, 3787 ».

² http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/V_9/V9.htm

³ Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Ouvrages routiers. Tome 1 – Conception routière, chapitre 1 – Classification fonctionnelle.

Parallèlement à la classification fonctionnelle du réseau routier, le ministère des Transports a adopté une classification appelée Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE), lequel réseau comprend un volet routier, et en 1996 un réseau de camionnage pour le réseau sous sa responsabilité ainsi qu'une politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal⁴.

❖ L'Agence métropolitaine de transport

Créée en 1996, l'Agence métropolitaine de transport est une agence gouvernementale à vocation métropolitaine qui relève du ministre des Transports du Québec. Bien que sa vocation soit essentiellement centrée sur le transport collectif, l'AMT joue un rôle indirect dans la planification et l'exploitation du réseau routier, du fait de sa responsabilité vis-à-vis du réseau de transport métropolitain-autobus (RTMA), dont les lignes peuvent emprunter le réseau routier autoroutier. En effet, selon l'article 27 de la Loi sur l'AMT, L'Agence a compétence sur le transport métropolitain par autobus et cette compétence a primauté sur celle de toute autorité organisatrice de transport en commun. Cependant, selon l'article 29 de cette même loi, la reconnaissance visée au deuxième alinéa de l'article 27 doit être approuvée par le gouvernement et publiée à la *Gazette officielle du Québec* et dans un journal diffusé dans son territoire. Cette reconnaissance peut inclure la désignation de tout équipement et infrastructure nécessaires aux déplacements métropolitains. Le RTMA est donc constitué du transport métropolitain par autobus décrété par le gouvernement.

1.1.1.2 Acteurs à l'échelle régionale

❖ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

La CMM est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités. Créée le 1^{er} janvier 2001, elle exerce ses compétences dans les domaines suivants :

- Aménagement du territoire;
- Développement économique;
- Développement artistique ou culturel;
- Logement social;
- Équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain;
- Transport en commun et réseau artériel métropolitain;
- Planification de la gestion des matières résiduelles;
- Assainissement de l'atmosphère;
- Assainissement des eaux.

En vertu du projet de loi 58 « *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines* » sanctionné le 2 juin 2010, la Communauté doit adopter un *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* qui doit obligatoirement traiter de la planification du transport terrestre, et de l'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport.

En vertu de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal, la Communauté a compétence pour planifier le transport en commun, le coordonner et en financer les aspects ayant un caractère métropolitain en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport. En vertu de cette loi, la CMM doit également, par règlement, adopter un réseau artériel métropolitain, et prescrire les normes minimales relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation applicables sur son territoire.

⁴ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/reseau_camionnage

❖ Municipalités Régionales de Comté (MRC)

Créées à partir de 1979, pour remplacer les comtés du Québec, les municipalités régionales de comté (MRC) sont des collectivités territoriales qui organisent l'administration des municipalités locales qui les constituent. Les principales obligations d'une MRC en matière de planification du réseau routier et du transport terrestre sont liées à leur qualité de gestionnaire de l'aménagement du territoire. Les MRC sont en effet responsables de l'élaboration d'un schéma d'aménagement sur leur territoire et doivent veiller à l'application de ce dernier. Dans le cadre du schéma d'aménagement, les MRC peuvent ainsi exprimer des avis ou demandes pour le développement du réseau supérieur, en cohérence avec leurs objectifs de développement.

Douze MRC font partie de la CMM, dont deux villes avec des compétences de MRC (Laval et Mirabel), auxquelles s'ajoutent deux agglomérations, soit les agglomérations de Montréal et de Longueuil qui sont, pour leur part, des territoires équivalents aux MRC (figure 1-1).

❖ Agglomérations

Les agglomérations ont été créées à la suite des réorganisations municipales québécoises. À la suite du démembrement de certaines villes fusionnées, il a été convenu que les municipalités reconstituées resteront liées à la ville-centre de laquelle elles se sont défusionnées. L'agglomération assure ainsi des compétences d'agglomération, alors que les municipalités reconstituées sont chargées des compétences de proximité. Les principales responsabilités d'une agglomération en matière de planification du réseau routier et du transport terrestre sont principalement liées au transport collectif, et à la gestion des rues et des routes du réseau artériel.

Deux agglomérations font partie de la CMM, soit l'agglomération de Montréal (Île de Montréal) et l'agglomération de Longueuil.

1.1.1.3 Acteurs à l'échelle locale

❖ Villes

Au total, 82 villes ou municipalités sont constitutives des MRC ou agglomérations de la CMM.

En vertu de la Loi sur la voirie, le gouvernement détermine, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, les routes dont le ministre est responsable de la gestion. Toute autre route qui ne relève pas du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un de ses organismes est donc de compétence municipale⁵. La Loi sur les compétences municipales s'applique aux municipalités locales et aux municipalités régionales de comté.

Ainsi, concernant le réseau routier, les municipalités sont responsables de la planification, la construction, de l'exploitation, de l'entretien et du financement du réseau routier local, comme défini par décret du gouvernement du Québec.

❖ Arrondissements

Les villes de Montréal et de Longueuil sont divisées en arrondissements : Montréal compte 19 arrondissements et Longueuil 3 arrondissements. Les arrondissements sont en charge d'une large partie des responsabilités municipales liées au réseau routier local. Par ailleurs, la ville de Laval est divisée en 6 secteurs administratifs.

⁵ Conformément au chapitre I et à la section I du chapitre IX du titre II de la Loi sur les compétences municipales (chapitre C-47.1). http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_47_1/C47_1.html

néanmoins pour 37 % des déplacements routiers annuels. Ce réseau est divisé en trois niveaux : les routes principales, les routes collectrices et les routes desservant les régions nordiques et éloignées.

Le RRN permet les déplacements et les échanges commerciaux interprovinciaux et internationaux, en reliant de manière aussi directe que possible un grand centre démographique ou commercial d'une province ou d'une ville capitale canadienne à un autre grand centre démographique ou commercial.

La Figure 1.2 présente les axes routiers inclus dans le réseau routier national sur le territoire de la CMM.

Figure 1.2 Réseau routier national sur le territoire de la CMM



Source : Réseau routier national du Canada, rapport d'examen, janvier 2009

❖ Réseau routier supérieur (MTQ)

Les réseaux autoroutier, national, régional et collecteur, relevant de la compétence du ministre des Transports, sont regroupés sous l'intitulé « Réseau supérieur », auquel il faut ajouter celui de juridiction fédérale. Le gouvernement du Québec et les acteurs locaux assument ainsi majoritairement la responsabilité du réseau routier, dont une classification a été établie par le MTQ (Tableau 1.1).

Pour les réseaux national, régional et collecteur, la responsabilité du MTQ ou de la Municipalité se choisit en fonction de la taille de l'agglomération urbaine (qui regroupe les zones urbanisées des municipalités de 10 000 habitants et plus) dans laquelle l'axe routier considéré est inclus. Si une municipalité est desservie par plus d'un axe routier national ou régional par direction principale (Nord-Sud ou Est-Ouest), un axe demeure sous

la responsabilité du MTQ, et les autres axes situés dans ces zones urbanisés tombent sous responsabilité municipale. Des exceptions à cette règle sont toutefois possibles.

Tableau 1.1 Organisation du réseau routier, classification du MTQ

	Rôle de l'infrastructure	Responsabilité
Réseau autoroutier	Regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières	MTQ
Réseau national	Routes interrégionales et celles qui relient entre elles les agglomérations principales (généralement plus de 25 000 habitants)	MTQ ou Municipalités
Réseau régional	Fait le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) et entre celles-ci et les agglomérations principales	MTQ ou Municipalités
Réseau collecteur	Relie les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) à celles qui sont plus importantes	MTQ ou Municipalités
Réseau local	Permet de relier les petites agglomérations entre elles et d'accéder aux propriétés	Municipalités

Source : Ministère des Transports du Québec, Tome I : Conception routière – Classification fonctionnelle

Les ponts et autres ouvrages d'art sont en règle générale sous la même autorité que les routes sur lesquels ils sont situés. Une exception est toutefois faite pour les ponts de structure complexe, qui peuvent rester sous responsabilité du MTQ même si la route sur laquelle ils sont implantés est de responsabilité municipale. À noter que les ponts Jacques-Cartier, Champlain et son estacade, Honoré-Mercier ainsi que d'une partie de l'autoroute Bonaventure sont sous responsabilité du Gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de la PJCCI, comme mentionné précédemment.

❖ Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) – volet routier

Le RSSCE est un sous-ensemble du réseau supérieur sous responsabilité du MTQ, composé des principales infrastructures qui soutiennent le commerce extérieur québécois effectué avec le reste du Canada et avec ses principaux partenaires internationaux, plus particulièrement avec les États-Unis.

❖ Réseau de camionnage

Le réseau de camionnage relève à la fois des responsabilités du MTQ et des municipalités.

Le MTQ a mis en place son réseau routier de camionnage sur les axes routiers relevant de sa compétence en 1996. Pour leur part, les municipalités sont responsables de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur les axes routiers dont l'entretien est à leur charge et doivent ainsi élaborer des plans de camionnage, suivant les recommandations du Ministère. Afin de conserver une cohérence globale, le Ministre des Transport doit valider tout projet municipal lié à des interdictions de circulation pour le camionnage.

Le réseau de camionnage vise la conservation du patrimoine routier et la sécurité des usagers de la route. Il permet au MTQ d'avoir une vision globale de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier québécois.

❖ Réseau artériel métropolitain

La CMM doit, par règlement, adopter un réseau artériel métropolitain (RAM), et prescrire les normes minimales relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation applicables sur son territoire.

Aucun RAM n'existe actuellement sur le territoire de la CMM.

❖ Classification du réseau routier de l'Île de Montréal et responsabilités associées

La classification du réseau routier proposée par le MTQ est la seule classification officielle en vigueur au Québec. Les axes routiers urbains entrent difficilement dans cette classification, le MTQ estimant toutefois que ces derniers sont assimilables à des axes du réseau national. Ainsi, pour l'Île de Montréal, une autre classification a été élaborée conjointement par la Ville et la CMM (Tableau 1.2).

Tableau 1.2 Classification fonctionnelle du réseau routier de l'île de Montréal

	Rôle de l'infrastructure	Responsabilités des différents acteurs
Autoroutes	<ul style="list-style-type: none"> • Circulation des véhicules avec des vitesses plus élevées, dans des conditions sécuritaires, avec des accès limités 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Gestion, exploitation et investissements</i> : MTQ
Artères principales et secondaires	<ul style="list-style-type: none"> • Principal lien du réseau routier pour les déplacements urbains 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Établissement du réseau, normalisation de la gestion et harmonisation des règles</i> : Conseil d'agglomération • <i>Gestion et investissements</i> : Villes • <i>Exploitation</i> : Villes ou arrondissements (pour la Ville de Montréal uniquement, à l'exception des travaux relevant du programme triennal d'immobilisations restant sous responsabilité Ville)
Collectrices	<ul style="list-style-type: none"> • Connexion entre les rues locales et les artères • Accessibilité aux propriétés et aux activités urbaines riveraines 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Gestion et investissements</i> : Villes • <i>Exploitation</i> : Villes ou arrondissements (pour la Ville de Montréal uniquement, à l'exception des travaux relevant du programme triennal d'immobilisation restant sous responsabilité Ville)
Rues locales	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité aux propriétés riveraines, vitesse normalement plus réduite 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Gestion et investissements</i> : Villes • <i>Exploitation</i> : Villes ou arrondissements (pour la Ville de Montréal uniquement, à l'exception des travaux relevant du programme triennal d'immobilisations restant sous responsabilité Ville)

Source : Ville de Montréal – Guide des plans locaux de déplacements, Réseau routier, thème 11 : classification fonctionnelle

❖ Classification du réseau routier sur le territoire de l'agglomération de Longueuil et des autres municipalités de la CMM

D'autres classifications routières peuvent exister sur le territoire sur le territoire de l'agglomération de Longueuil et d'autres municipalités de la CMM. Toutefois celles-ci n'ont pas été répertoriées dans le cadre de cet exercice.

1.2 Principaux exercices de planification sur le territoire de la CMM

Cette section présente les principaux exercices de planification des transports concernant la région métropolitaine de Montréal réalisés durant les dix dernières années.

1.2.1 Le gouvernement du Canada

Le principal élément de planification routière sur le territoire de la CMM de la part du gouvernement fédéral concerne l'étude de préféabilité pour le remplacement du pont Champlain⁷. Ce pont, qui aura bientôt 50 ans, est principalement construit de poutres en béton précontraint supportées par des piles de béton. Sa construction particulière, la corrosion causée par le sel de voirie, de même que la circulation élevée de camions ont contribué au vieillissement de sa structure.

L'étude de préféabilité pour le remplacement du pont Champlain lancée en septembre 2009 doit examiner plusieurs options, incluant la réfection du pont actuel, afin de permettre au gouvernement du Canada de déterminer la meilleure option pour les usagers.

Une option consiste à examiner la possibilité de construire un nouveau pont ou un tunnel parallèlement au corridor actuel du pont Champlain, notamment en tenant compte du nombre de voies de circulation pouvant être requises pour répondre à la demande actuelle et future et de l'insertion possible d'un système de transport public moderne dans la nouvelle structure afin de relier centre-ville de Montréal à la Rive-Sud.

L'exercice de détermination des coûts de remplacement du pont Champlain constitue un élément important de cette étude.

1.2.2 Le gouvernement du Québec

1.2.2.1 Plans de transport

Les plans de transport sont des outils de planification privilégiés par le ministère des Transports pour guider ses actions futures. Ils sont réalisés selon une approche de planification globale qui tient compte :

- de tous les modes de transport des personnes et des marchandises;
- de la relation des transports avec l'aménagement du territoire;
- de la qualité de l'environnement;
- du développement socio-économique.

Les Plans de transport consistent en une analyse approfondie des multiples variables que doit prendre en considération une région dans le but d'en arriver à une vision d'avenir des transports et à une allocation et organisation des ressources conformes à cette vision.

Dans une optique de vision intégrée des transports, ces plans permettent de prévoir et de déterminer, pour tous les modes de transport, les priorités d'intervention les plus aptes à répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises sur un territoire donné, et ce, en tenant compte des ressources disponibles.

❖ Plan de gestion des déplacements de Montréal (PGDM), MTQ

Réalisé en 2000, le Plan de transport de la région de Montréal, nommé Plan de Gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal (PGDM) est aujourd'hui le document de planification des transports le plus récent élaboré par le MTQ concernant la région métropolitaine.

Les principales orientations du PGDM sont les suivantes :

- Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;

⁷ <http://www.pontchamplainbridge.ca/fr/projets-en-cours/>

- Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération, et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement;
- Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants;
- Assurer l'efficacité et l'équité du financement.

Sur la base de ces orientations, le PGDM définit des objectifs principaux, qui cadrent l'ensemble des interventions proposées :

- Diminuer le nombre de points de congestion
- Augmenter l'utilisation du transport en commun
- Accroître l'efficacité du transport des marchandises
- Gérer la demande plutôt que d'y réagir

Le PGDM présente une stratégie d'intervention prioritaire sur dix ans, intégrant différents projets dont l'horizon de mise en œuvre est planifié en fonction de leur pertinence par rapport aux objectifs, de leur durée de réalisation et de la capacité financière globale. Ces projets sont groupés selon les différentes thématiques suivantes :

- Gestion de la demande
- Interventions en transport en commun
- Interventions en conservation du transport en commun
- Intervention sur le réseau routier au centre de l'agglomération
- Intervention sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération
- Plan d'action conjoint Ville de Montréal/MTQ
- Interventions pour réparer le réseau routier supérieur
- Partenariat public/privé

Dans le cadre du PGDM, le MTQ définit le réseau de transport stratégique du Québec (RSTQ) pour lequel la majorité des interventions à planifier seront concentrées. Le RSTQ comprend pour le transport routier les principales infrastructures routières qui :

- relie la région métropolitaine aux autres régions et à l'extérieur du Québec;
- donnent aux pôles d'activité économique de la région un accès efficace à leurs marchés;
- assurent la desserte des infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Sur le territoire de la région métropolitaine, ce réseau englobe la totalité des autoroutes, la route 133 et une portion des routes 132, 138 et 148 ainsi que le tronçon de la rue Notre-Dame entre l'A-720 et l'A-25.

❖ **Autres plans de transport**

Sur le territoire de la CMM, d'autres plans de transport du MTQ s'appliquent en partie, soit ceux de la région des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie :

- Le Plan de transport des Laurentides a été soumis aux organismes concernés en 1999, puis, suite aux résultats de la consultation, a été rendu public en 2001. Seule la partie Sud de la région est incluse au territoire de la CMM.
- Le Plan de transport de Lanaudière a suivi une évolution similaire à celui des Laurentides et a également été rendu public en 2001. Comme pour les Laurentides, seule la partie Sud de la région est incluse au territoire de la CMM.
- L'étape « Diagnostic et Orientations » du Plan de Transport de la Montérégie a été rendue publique en 2001. Une proposition de Plan de transport de la Montérégie a été élaborée en 2002 mais n'a pas encore adoptée à ce jour.

1.2.2.2 Vers une nouvelle génération de plans à l'échelle québécoise : les plans territoriaux de mobilité durable (PTMD)

Le MTQ définit actuellement un nouveau cadre de planification axé sur le concept de mobilité durable. L'élaboration de ce nouveau cadre résulte en grande partie de l'adoption depuis ces dix dernières années par le gouvernement du Québec de lois et règlements liés à la problématique du développement durable :

- Loi sur le développement durable;
- Politique québécoise sur les transports collectifs (PQTC);
- Plan québécois sur les infrastructures routières et de transport en commun (FORT);
- Plan d'action sur les changements climatiques (PACC).

Ce nouveau cadre aboutirait ainsi à l'élaboration de plans territoriaux de mobilité durable (PTMD) à l'échelle des régions du Québec. Cette nouvelle génération de plans met l'accent sur le lien très étroit que doivent avoir la planification du territoire et la planification de la mobilité. Les enjeux suivants sont ainsi identifiés⁸ :

- Redistribution modale conforme aux objectifs de mobilité durable;
- Diminution de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants;
- Transports et infrastructures de transport plus sécuritaires et conciliables avec la santé publique et l'intégrité des écosystèmes;
- Mécanismes de cohérence et concertation accrue entre parties prenantes;
- Assurance de l'accessibilité et de l'équité aujourd'hui et demain;
- Systèmes de mobilité innovants et soutien au développement économique.

Partant sur ces nouvelles bases de planification, le successeur du PGDM serait en cours d'élaboration par le MTQ. Le transport collectif y jouerait un rôle majeur, en tant qu'outil privilégié permettant d'assurer un développement durable et axe de solution principal pour résoudre les problèmes de congestion⁹.

1.2.2.3 Plan stratégique 2008-2012

Réalisé en 2008, Le Plan stratégique du ministère des Transports décrit les principaux résultats visés par le Ministère dans le domaine de transports pour la période s'étendant de 2008 à 2012 et se bâtit sur les orientations et réalisations du plan stratégique précédent. Le Ministère souhaite que les investissements issus des orientations de ce plan stratégique contribuent à la réalisation de sa mission d'assurer la « mobilité durable » sur le territoire du Québec.

Le Plan stratégique définit le contexte et les enjeux qui caractérisent la vision du Ministère. Les principaux enjeux décrits sont alors les suivants :

- L'accessibilité des lieux afin de soutenir le développement durable;
- Des systèmes de transport sécuritaires et sûrs;
- Une capacité organisationnelle adéquate.

La réponse aux enjeux décrits est exprimée à travers quatre principales orientations :

- Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures;
- Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires;

⁸ Informations tirées de la présentation « Planification et mobilité durable : un défi d'intégration », Alain Rajotte, MTQ

⁹ Source : « Projets routiers: des mesures favoriseront les transports en commun », article de Bruno Bisson, publié le 15 novembre 2010 sur le site www.cyberpresse.ca

- Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population.

Pour chaque orientation, plusieurs axes d'intervention sont alors ébauchés, mettant en avant différents indicateurs mesurables dans l'objectif d'apporter une réponse concrète à la vision définie dans le Plan stratégique.

1.2.2.4 Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014

Publiée en 2009, la Politique sur le transport routier des marchandises est le document le plus récent élaboré par le MTQ entièrement consacré au transport routier des marchandises au Québec.

Les principales orientations de cette politique sont les suivantes :

- Soulever l'importance du transport routier des marchandises pour l'économie du Québec et le bien-être des québécois;
- Répondre aux enjeux et problématiques qui caractérisent le secteur du transport routier des marchandises;
- Contribuer au développement de systèmes de transport efficaces comme levier économique et stratégique pour le Québec dans l'environnement économique nord-américain contemporain.

Pour concrétiser ses orientations, la Politique envisage différents axes d'interventions qui visent à :

- favoriser l'efficacité du système de transport routier de marchandises dans une perspective de transport durable;
- contribuer au maintien de la compétitivité de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises sur le marché nord-américain;
- maintenir des infrastructures de transport routier en bon état et fonctionnelles;
- poursuivre l'amélioration de la sécurité routière.

Enfin, pour mettre en œuvre les axes d'intervention proposés, l'action ministérielle repose sur six leviers d'intervention :

- Un cadre législatif et réglementaire bien articulé;
- Un financement approprié des infrastructures;
- Un réseau de services et d'information convivial;
- Une concertation continue avec tous les acteurs du secteur;
- Un soutien actif à la formation, à la recherche et à l'innovation;
- Un plan d'action annuel flexible, concerté avec les acteurs du secteur et axé sur les priorités en matière de transport de marchandises.

1.2.3 Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), CMM

La CMM est actuellement en cours de réalisation du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) sur son territoire.

Cet exercice de planification est issu de la Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines, sanctionnée le 2 juin 2010, qui redéfinit le partage des compétences en matière d'aménagement entre les communautés métropolitaines et les MRC qui y sont incluses. En particulier, cette loi détermine la compétence des communautés métropolitaines à l'égard d'un PMAD.

Le PMAD a pour objectif de définir des orientations, des objectifs et des critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté, dans une perspective de développement durable.

Les MRC métropolitaines demeurent responsables de l'élaboration d'un schéma d'aménagement et de développement à leur échelle, mais elles devront toutefois assurer la conformité de leur schéma au PMAD.

Les communautés métropolitaines doivent s'assurer de la conformité des schémas d'aménagement des MRC à leur plan métropolitain. Le gouvernement s'assure quant à lui de la conformité des instruments métropolitains et régionaux (plans métropolitains et schémas d'aménagement) à ses propres orientations et préoccupations en matière d'aménagement.

1.2.4 Plan de transport, Ville de Montréal

Élaboré en 2008, le Plan de transport s'inscrit dans une démarche de planification dans laquelle s'est engagée la Ville de Montréal lors du Sommet de Montréal en 2002. Ce sommet définissait alors pour la Ville le besoin d'un plan de transport qui s'appuierait sur les orientations suivantes :

- Développer les modes alternatifs à l'auto solo;
- Privilégier le transport collectif;
- Développer Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises en préservant les milieux de vie et la sécurité;
- Développer une offre de transport permettant de consolider les pôles existants et de limiter l'étalement urbain.

Le Plan de transport définit pour l'agglomération de Montréal des orientations et projets, visant à demeurer en cohérence avec la planification existante et avec les objectifs des différents partenaires, tout en se positionnant fortement en faveur du développement durable. Ces projets et orientations s'axent autour des grandes thématiques suivantes, issues de la Vision définie au début de la démarche d'élaboration du Plan de transport :

- Mise en place d'une meilleure offre de transport en commun;
- Favoriser les modes actifs (marche à pied et vélo);
- Favoriser le développement des usages collectifs de l'automobile (covoiturage, auto partage, taxi);
- Intervenir sur le réseau routier afin de réhabiliter et moderniser le patrimoine, assurer un meilleur partage de la chaussée entre les différents modes de transport, améliorer la gestion de la circulation et des déplacements, réaménager certains segments;
- Adapter l'offre de stationnement pour réduire la dépendance à l'automobile;
- Agir sur la sécurité des déplacements et la qualité de vie;
- Soutenir les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises;
- Favoriser l'innovation.

Vision du Plan de transport de Montréal

Par son Plan de transport, la Ville entend : « Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de l'agglomération un endroit agréable à vivre, un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche, ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile, tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

1.2.5 Exercices de planification à Laval et Longueuil

D'après les informations obtenues, la Ville de Laval et l'agglomération de Longueuil mènent actuellement des exercices de planification des transports sur leurs territoires respectifs. Aucun document lié à ces deux exercices n'a toutefois été rendu public jusqu'à maintenant.

1.2.6 Plan stratégique de développement du transport métropolitain, AMT

Ce Plan stratégique, élaboré en 1996 et revu en 2003, fixe des objectifs de développement du réseau de transport collectif à l'horizon 2012. En lien avec le réseau routier supérieur, le Plan fixe en particulier un objectif de consolidation et de développement du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA).

Le RTMA est formé de circuits d'autobus régionaux convergeant vers le centre de l'agglomération. Il permet de relier efficacement tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs moins densément peuplés.

Le Plan stratégique de développement du transport métropolitain est actuellement en cours de révision à l'AMT.

1.2.7 Schémas d'aménagement, MRC

Pour une MRC, le schéma d'aménagement est l'outil principal qui permet d'assurer la gestion de l'aménagement du territoire. La thématique du transport routier y est abordée (volet transport terrestre) et constitue souvent le seul élément de planification des transports à cette échelle.

Les schémas d'aménagement décrivent les orientations, objectifs et actions souhaitées au sujet du transport routier avec plus ou moins de détail. Les principales informations liées aux schémas d'aménagement des MRC présentes sur le territoire de la CMM sont décrites dans les tableaux présentés ci-après.

Les premières générations de schémas d'aménagement des MRC faisant partie de la CMM ont été élaborées entre 1987 et 1990 (Tableau 1.3). La plupart des MRC ont par la suite révisé leur premier schéma et deux d'entre elles sont en train d'élaborer un troisième schéma.

Tableau 1.3 Schémas d'aménagement en vigueur sur le territoire de la CMM

		1 ^{re} génération	2 ^e génération	3 ^e génération
Couroenne Nord	Mirabel	1987	1996	Révision en cours *
	Deux-Montagnes	1988	Révision en cours*	
	Thérèse-de-Blainville	1987	2005	
	Les Moulins	1988	2002	
	L'Assomption	1988	2001	Révision en cours *
Couroenne Sud	Vaudreuil-Soulanges	1990	2004	
	Beauharnois-Salaberry	1988	2000	
	Roussillon	1987	2006	
	Rouville	1989	2005	
	La Vallée-du-Richelieu	1988	2007	
	Lajemmerais	1987	2006	
	Laval	1990	Révision en cours *	
	Longueuil**	1987	1999	
	Montréal***	1987		

* Étape franchise en date d'août 2010

** En octobre 2006 est entré en vigueur le règlement CA-2006-09 qui remplaçait le SADR en vigueur de manière à intégrer les territoires de Saint-Bruno-de-Montarville et Boucherville et créer un document unique applicable à l'ensemble de l'agglomération

*** Schéma de l'ex-CUM

Source : Document de synthèse du contenu des 14 schémas régionaux sur le territoire de la CMM, Communauté métropolitaine de Montréal, septembre 2010.

Les principales informations contenues dans les schémas d'aménagement liées à la planification des transports ont été synthétisées aux tableaux des pages suivantes (Tableau 1.4 et Tableau 1.5¹⁰)

¹⁰ Données issues du Document de synthèse du contenu des 14 schémas régionaux sur le territoire de la CMM réalisé par la CMM en septembre 2010.

Tableau 1.4 Planification du transport terrestre dans la Couronne Nord de la CMM, faits saillants

		Orientations	Objectifs
Couronne Nord	Mirabel	-	Orienter les politiques futures de développement pour l'amélioration de l'accessibilité par le suivi de la performance du réseau interne à l'aide d'un indice d'accessibilité.
	Deux-Montagnes	-	Priorité au prolongement de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel.
	Thérèse-de-Blainville	<ul style="list-style-type: none"> Optimiser la mobilité des personnes et des marchandises 	Insertion de la planification des infrastructures de transport dans une approche intégrée de l'aménagement du territoire afin d'harmoniser : <ul style="list-style-type: none"> les circuits de transport en commun; la desserte en camionnage des zones industrielles et commerciales; l'accès au secteur résidentiel; les réseaux de pistes cyclables et piétons.
	Les Moulins	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer de façon permanente les conditions de transport entre la MRC des Moulins et les pôles d'attraction régionaux. Préserver la capacité et la fonctionnalité du réseau routier existant. Compléter le réseau routier sur le territoire de la MRC des Moulins. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer les conditions de circulation entre la partie centrale, la partie est et la partie ouest de la MRC et l'île de Montréal ainsi que la ville de Laval. Favoriser l'utilisation de mode de transport alternatif (vélo, marche, transport en commun) aux véhicules motorisés privés en aménageant un cadre bâti favorisant ces types de déplacements. Atténuer l'isolement de certains pôles.
	L'Assomption	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser le transport en commun sur le territoire de la MRC et entre celui-ci et l'île de Montréal. Améliorer le réseau routier sur le territoire de la MRC. 	-

Tableau 1.5 Planification du transport terrestre dans la Couronne Sud de la CMM, faits saillants

		Orientations	Objectifs
Couronne Sud	Vaudreuil-Soulanges	<ul style="list-style-type: none"> Développer un réseau routier fonctionnel tant au niveau du réseau supérieur qu'au niveau municipal. Améliorer la qualité de vie, la sécurité des citoyens et la qualité de l'environnement le long du réseau routier supérieur. Favoriser le développement du transport en commun sur le territoire de la MRC et entre celui-ci et l'île de Montréal. S'assurer de l'intégration des infrastructures municipales au réseau de trains de banlieue et tout particulièrement avec les deux nouvelles gares intermodales prévues à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot. 	-

Tableau 1.5 Planification du transport terrestre dans la Couronne Sud de la CMM, faits saillants (suite)

		Orientations	Objectifs
Couronne Sud	Beauharnois-Salaberry	<ul style="list-style-type: none"> Planifier et harmoniser adéquatement les différents modes de transport du territoire. Conserver les emprises ferroviaires abandonnées du territoire à des fins d'utilités publiques. 	<ul style="list-style-type: none"> Doter le territoire d'un lien autoroutier moderne. Conserver la permanence des liens inter-rives. Maintenir une desserte ferroviaire sur le territoire Développer l'intermodalité du transport des marchandises. Régler les problèmes de capacité ou de fluidité aux points critiques du réseau régional. Favoriser l'efficacité et la sécurité sur le réseau routier.
	Roussillon	<ul style="list-style-type: none"> Compléter et optimiser la gestion du réseau de transport terrestre sur l'ensemble du territoire de la MRC afin de desservir adéquatement et de façon sécuritaire l'ensemble des usagers. Assurer une desserte adéquate du territoire par une complémentarité des modes de transport. Assurer une desserte adéquate en transport (tous modes) des pôles d'activités culturelles, récréatives et touristiques ainsi qu'aux pôles d'emploi de la région (MRC et Rive-Sud). 	<ul style="list-style-type: none"> Assurer une desserte adéquate du territoire par une complémentarité des modes de transport. Mettre en place un réseau cyclable régional.
	Rouville	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'amélioration du réseau routier existant afin de répondre adéquatement à la demande de déplacements et d'apporter les correctifs nécessaires pour la sécurité des usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> Protéger la santé publique et le bien-être général des résidents en bordure du réseau routier. Améliorer la sécurité aux intersections routières et le long de certaines sections de l'autoroute 10. Préserver, sur le réseau routier, la fluidité de la circulation et la sécurité de tous les usagers Maintenir les liens ferroviaires existants.
	Vallée-du-Richelieu	<p>Planifier l'organisation du transport terrestre :</p> <ul style="list-style-type: none"> Conserver la dynamique des déplacements dans la MRC; Éviter d'importants déboursés pour les infrastructures routières; Conserver la vitalité de la région; Maximiser les capacités d'exploitation du réseau routier. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir la fluidité des déplacements sur les réseaux routiers suprarégional et régional. Faire de l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Beloeil l'unique site aéroportuaire sur le territoire de la MRC. Favoriser l'intégration des réseaux routiers locaux intermunicipaux. Définir le réseau cyclable régional. Améliorer la sécurité des déplacements sur le réseau routier régional, tout en maintenant son rôle.
Couronne Sud	Lajemmerais	<ul style="list-style-type: none"> Consolider et optimiser le réseau de transport de surface sur tout le territoire de la MRC. Favoriser l'intégration des réseaux de transport en commun existants et son développement du transport en commun sur tout le territoire de la MRC. Améliorer la gestion des corridors routiers. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer et compléter le réseau de voies de circulation. Prévoir au Plan de transport des mesures d'intervention pour bonifier le réseau routier. Favoriser et développer le transport en commun pour assurer avec efficacité la desserte de tout le territoire et ainsi répondre aux besoins de la population locale. Harmoniser les réseaux de transport en commun aux pôles d'activités urbaines, culturelles, récréatives et touristiques, ainsi qu'aux pôles d'emploi de la région. Promouvoir le transport en commun et sensibiliser la population à son utilisation. Étudier la possibilité d'utiliser la voie ferroviaire traversant la ville de Varennes à des fins de transport en commun.

2 Portrait du transport routier dans le Grand Montréal et principaux enjeux

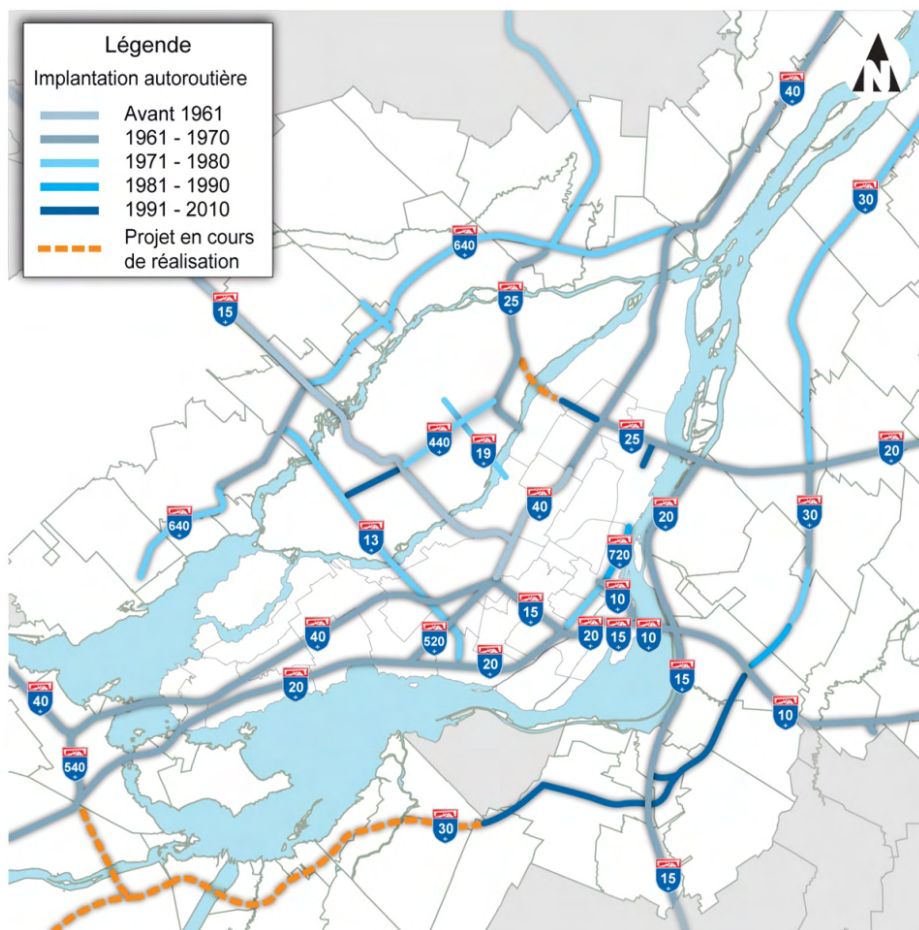
Ce chapitre présente un portrait succinct de l'offre et de la demande du réseau routier supérieur sur le territoire de la CMM de même que les principaux enjeux de planification.

2.1 Offre du réseau routier supérieur sur le territoire de la CMM

2.1.1 Réseau routier supérieur actuel

Le réseau routier supérieur est constitué des autoroutes et des routes relevant de la compétence du ministre des Transports du Québec. En ce qui a trait au réseau autoroutier, rappelons que sur le territoire de la CMM, la majorité de celui-ci a été construit dans les années 60-70, notamment afin de répondre aux importants besoins de transport liés aux événements majeurs tels l'Exposition universelle de 1967 et les Jeux olympiques de 1976 (Figure 2.1). Actuellement, les travaux de parachèvement de l'A-25 et du et de l'A-30 constituent les interventions les plus importantes menées sur le réseau autoroutier au cours des trois dernières décennies.

Figure 2.1 Périodes de construction du réseau autoroutier, territoire de la CMM



Source : Plan de transport, Ville de Montréal, 2008; Modifié par AECOM

2.1.2 Interventions récentes sur le réseau autoroutier de la CMM

Outre le parachèvement de l'A-25 entre Laval et Montréal et de l'A-30 dans la partie ouest de la Couronne Sud, plusieurs interventions majeures ont été réalisées depuis l'adoption du PGDM en 2000. Ces interventions consistent notamment en des travaux de réfection ou de réaménagement au cours desquels des améliorations géométriques sont apportées afin d'accroître la sécurité et la fonctionnalité d'une partie du réseau autoroutier. Les paragraphes qui suivent identifient certaines interventions d'envergure réalisées sur le réseau autoroutier depuis la parution du PGDM.

❖ Île de Montréal

Plusieurs interventions majeures ont été réalisées ou sont en cours de réalisation sur le réseau autoroutier de l'Île de Montréal, notamment :

- le réaménagement du rond-point L'Acadie (échangeur avec l'A-40);
- la réfection des viaducs franchissant l'autoroute Décarie (A-15);
- la réfection de la chaussée de l'A-40 (Cavendish à Saint-Charles) - dalle de béton;
- la réfection de la chaussée de l'A-13 au nord de l'A-40 - dalle de béton;
- la réfection des viaducs franchissant l'autoroute Décarie (A-15);
- le réaménagement du rond-point Dorval (échangeur A-20 / A-520) - travaux en cours;
- la réfection de la chaussée de l'A-40 à l'est de l'A-25 et du pont Charles-de-Gaulle;
- l'élargissement du lien Souigny (entre Dickson et A-25);
- le parachèvement de l'A-25 entre Montréal et Laval - travaux en cours;

Le parachèvement de l'A-25 constitue pratiquement le seul projet autoroutier consistant à accroître la capacité du réseau routier supérieur sur l'île de Montréal. L'essentiel des interventions du MTQ au cours des dix dernières années sont en effet liées à la remise en état du réseau autoroutier et à l'amélioration de sa fonctionnalité, le cas échéant. Il est intéressant de noter que certains de ces travaux de réfection n'étaient pas planifiés dans le PGDM comme par exemple la reconstruction de la chaussée de l'A-40 à l'est et à l'ouest de la Métropolitaine.

❖ Rive-Sud (Longueuil et Couronne Sud)

Sur le territoire de la Rive-Sud de Montréal, les interventions suivantes ont été réalisées ou sont aujourd'hui en cours de réalisation :

- Réaménagement de l'échangeur de l'A-10/boulevard Taschereau (R-134), intégrant le corridor de transport en commun en site propre reliant les terminus et stationnements incitatifs Chevrier et Panama à la voie réservée du pont Champlain;
- Élargissement de l'A-20 en direction est, au nord du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et la sortie 102 (Sainte-Julie);
- Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine;
- Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion - travaux en cours.

❖ Laval et Couronne Nord

Les principales interventions réalisées ou en cours de réalisation sur le réseau autoroutier au nord de l'île de Montréal sont les suivantes :

- Réfection de la chaussée de l'A-13 – dalle de béton;
- Aménagement du collecteur Nord sur l'A-15 entre Cartier et Saint-Martin;
- Réfection de la chaussée de l'A-15 entre Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme, et élargissement à certains endroits;
- Réaménagement de l'échangeur entre l'A-15 et l'A-640 – travaux en cours;
- Parachèvement de l'A-25 entre Montréal et Laval - travaux en cours.

2.2 Mobilité des personnes : Utilisation du réseau routier

2.2.1 Portrait des déplacements automobiles

Les paragraphes qui suivent ont pour objet de présenter les principaux échanges automobiles sur le territoire de la CMM. Ce portrait des déplacements est issu des données des enquêtes Origine/Destination (O/D) 2003 et 2008 réalisées par le Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination métropolitaines¹¹. L'utilisation de telles données permet la caractérisation du transport des personnes et non du transport des marchandises.

❖ Répartition des déplacements automobiles dans les secteurs de la CMM

Les données de l'enquête O/D 2008 permettent d'identifier les déplacements effectués en automobile entre les cinq grands secteurs géographiques de la CMM¹². L'exploitation des données choisit ici de mettre en avant des déplacements d'auto-conducteurs, afin de caractériser les mouvements véhiculaires utilisant le réseau routier sur le territoire de la CMM plutôt que les déplacements de personnes en automobile. Les déplacements auto-passagers sont ainsi mis de côté dans cette analyse.

Les résultats de l'O/D 2008 permettent de tirer les constats suivants pour les mouvements automobiles sur 24 heures (Tableau 2.1 et Figure 2.2) :

- Environ 3,7 millions de déplacements auto-conducteurs sont effectués quotidiennement sur les quelque 7,1 millions tous modes confondus recensés à l'échelle de la CMM¹³(tableau ci-contre).
- L'île de Montréal est à l'origine de la grande majorité des déplacements auto-conducteurs : plus de 1,8 M de déplacements contre 410 000 à 540 000 pour chacun des autres secteurs.
- La majorité des déplacements auto-conducteurs sont internes à un même grand secteur géographique de la CMM : un déplacement trouvant son origine dans un secteur de la CMM trouve sa destination dans le même secteur : c'est le cas de 80 % des déplacements de l'île de Montréal, de près de 75 % de ceux de la Couronne Nord et de 60 à 69 % des déplacements à l'origine de chacun des autres secteurs.
- En dehors des déplacements auto-conducteurs internes, l'île de Montréal est la destination principale des secteurs de Laval, Longueuil, Couronne Nord et Couronne Sud : sur les déplacements auto-conducteurs à l'origine de ces secteurs, 17 à 27 % se destinent à l'île de Montréal.

Pendant la période de pointe du matin, de 6h à 9h, la prépondérance de l'île de Montréal comme destination des déplacements auto-conducteurs est accentuée, du fait du nombre important de déplacements ayant pour motif le travail et les études (Tableau 2.2 et Figure 2.3) :

- Près de 90 % des déplacements à l'origine de Montréal trouvent leur destination sur cette dernière;
- De 29 à 45 % des déplacements à l'origine d'un secteur extérieur à l'île de Montréal se destinent à cette dernière.

Mode	Déplacements tous motifs, 24 h (valeurs arrondies)	Part modale	
		Total	Motorisés
Automobile	4 575 000	64 %	74 %
Autoconducteur	3 646 000		
Autopassager	929 000		
Transport en commun	1 356 000	19 %	22 %
Bimodaux	131 000	2 %	2 %
Autres motorisés	117 000	2 %	2 %
Modes actifs	965 000	14 %	
Total motorisés	6 178 000		100 %
Total	7 143 000	100 %	

¹¹ L'enquête Origine-Destination 2008 est une réalisation conjointe de l'Agence métropolitaine de transport, de la Société de transport de Montréal, du Réseau de transport Longueuil, de la Société de transport de Laval, de l'Association des Conseils intermunicipaux de transport, du ministère des Transports du Québec et du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

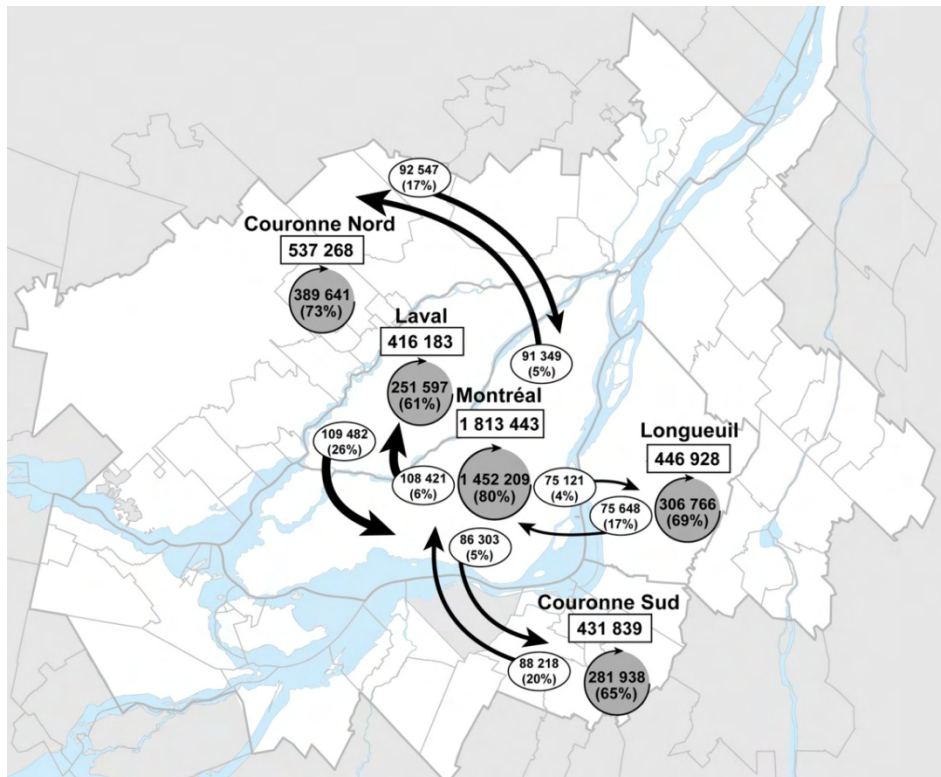
¹² Les données disponibles de l'enquête O/D 2008 selon les secteurs municipaux ne permettent pas de reconstituer exactement le territoire de la CMM. Ainsi, dans l'exploitation des résultats de l'enquête O/D, les municipalités de Saint-Clet et Coteau-du-Lac ont été intégrées dans la Couronne Sud, celles de Saint-Placide, Kanesatake et l'Épiphanie ont été intégrées dans la Couronne Nord.

¹³ Le total des déplacements quotidiens à l'échelle du territoire de l'enquête O/D se chiffre à près de 8 millions.

Tableau 2.1 Déplacements auto-conduct., tous motifs sur une période de 24 heures – Territoire de la CMM (2008)

			DESTINATION					
			Île de Montréal	Laval	Longueuil	Couronne Sud	Couronne Nord	Total CMM
ORIGINE	Île de Montréal	Nombre de déplacements %	1 452 209 80,1 %	108 421 6,0 %	75 121 4,1 %	86 303 4,8 %	91 389 5,0 %	1 813 443 100 %
	Laval	Nombre de déplacements %	109 482 26,3 %	251 597 60,5 %	4 148 1,0 %	2 891 0,7 %	48 065 11,5 %	416 183 100 %
	Longueuil	Nombre de déplacements %	75 648 16,9 %	4 012 0,9 %	306 766 68,6 %	56 495 12,6 %	4 007 0,9 %	446 928 100 %
	Couronne Sud	Nombre de déplacements %	88 218 20,4 %	3 024 0,7 %	55 878 12,9 %	281 938 65,3 %	2 782 0,6 %	431 839 100 %
	Couronne Nord	Nombre de déplacements %	92 547 17,2 %	48 322 9,0 %	4 093 0,8 %	2 664 0,5 %	389 641 72,5 %	537 268 100 %
	Total CMM	Nombre de déplacements %	1 818 105 49,9 %	415 376 11,4 %	446 006 12,2 %	430 291 11,8 %	535 883 14,7 %	3 645 662 100 %

Figure 2.2 Répartition des déplacements dans la CMM, auto-conducteurs, tous motifs, 24 heures, 2008

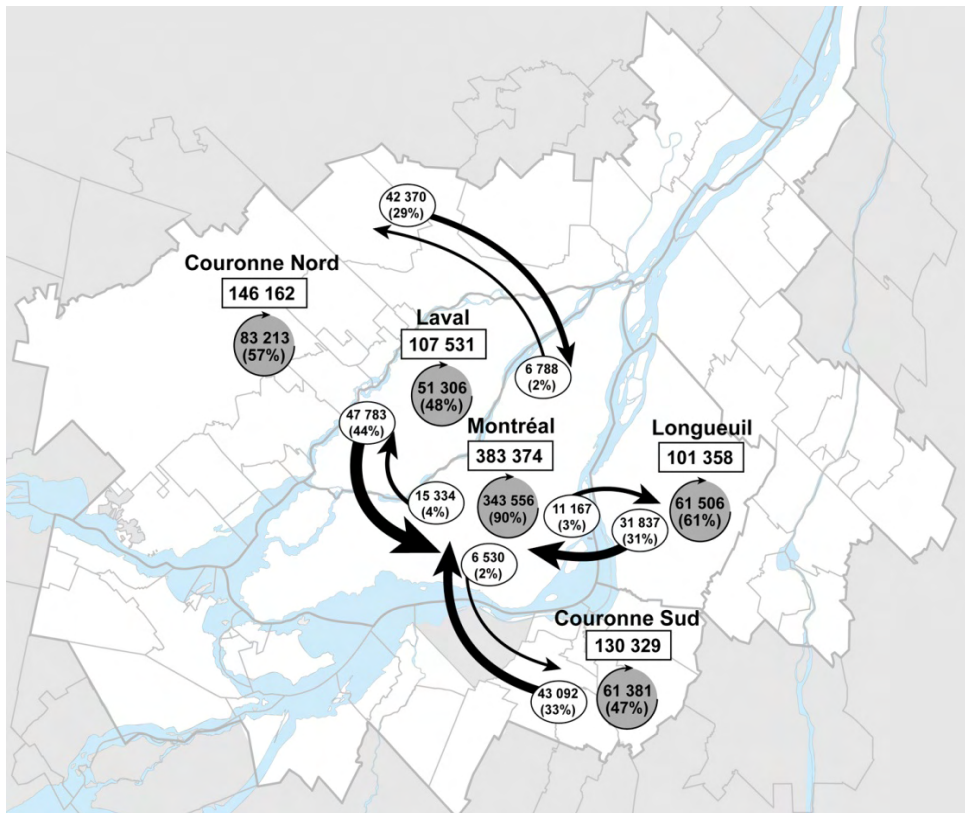


Source : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2003, version 08.2a période automne; Traitement AECOM 2011.*

Tableau 2.2 Déplacements auto-conducteurs, tous motifs sur la période de pointe du matin (6h - 9h) – Territoire de la CMM (2008)

		DESTINATION						Total CMM
		Île de Montréal	Laval	Longueuil	Couronne Sud	Couronne Nord		
ORIGINE	Île de Montréal	Nombre de déplacements %	343 556 89,6 %	15 334 4,0 %	11 167 2,9 %	6 530 1,7 %	6 788 1,8 %	383 374 100 %
	Laval	Nombre de déplacements %	47 783 44,4 %	51 306 47,7 %	1 367 1,3 %	431 0,4 %	6 643 6,2 %	107 531 100 %
	Longueuil	Nombre de déplacements %	31 837 31,4 %	600 0,6 %	61 506 60,7 %	6 876 6,8 %	540 0,5 %	101 358 100 %
	Couronne Sud	Nombre de déplacements %	43 092 33,1 %	1 099 0,8 %	23 971 18,4 %	61 381 47,1 %	786 0,6 %	130 329 100 %
	Couronne Nord	Nombre de déplacements %	42 370 29,0 %	18 571 12,7 %	1 380 0,9 %	628 0,4 %	83 213 56,9 %	146 162 100 %
	Total CMM	Nombre de déplacements %	508 638 58,5 %	86 911 10,0 %	99 391 11,4 %	75 846 8,7 %	97 970 11,3 %	868 755 100 %

Figure 2.3 Répartition des déplacements dans la CMM, auto-cond., tous motifs, pointe du matin, 2008



Source : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2003, version 08.2a période automne; Traitement AECOM 2011.*

❖ Part du transport en commun dans les secteurs géographiques de la CMM

Sur 24 heures, la part du transport en commun la plus importante se retrouve sur l'Île de Montréal, avec une proportion de 35 % (Tableau 2.3). L'île de Laval et l'agglomération de Longueuil enregistrent des proportions quasi-similaires de 14 et 15 %. La part du transport en commun la plus faible se retrouve dans les Couronnes Nord et Sud, avec 7 %.

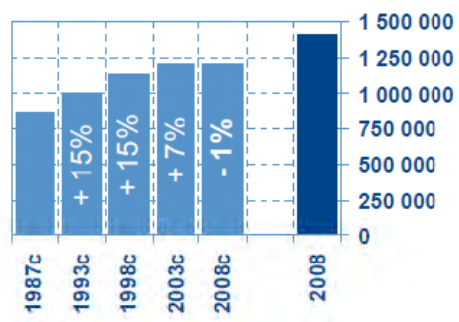
Tableau 2.3 Part modale du transport en commun dans les déplacements de la CMM, 24 heures

Origine	Nombre de déplacements autos + TC + bimodaux, 24h	Part Transport en commun et bimodal
île de Montréal	3 522 019	35 %
île de Laval	604 340	14 %
Longueuil	654 375	15 %
Couronne Sud	567 513	7 %
Couronne Nord	713 310	7 %

❖ Évolution des déplacements en auto dans les secteurs de la CMM entre 2003 et 2008

Entre 2003 et 2008, les résultats de l'enquête O/D ont montré une légère diminution du nombre de déplacements effectués en automobile pour le territoire 1987 comparable (l'évolution du territoire considéré pour l'enquête O/D entre 1987 et 2008 est fournie en annexe A). Ce recul global des déplacements automobiles sur le territoire de la CMM n'avait jamais été observé auparavant lors des précédentes enquêtes O/D (Figure 2.4).

Figure 2.4 Évolution de la part de l'auto en pointe du matin, territoires O/D 1987-2003 comparables



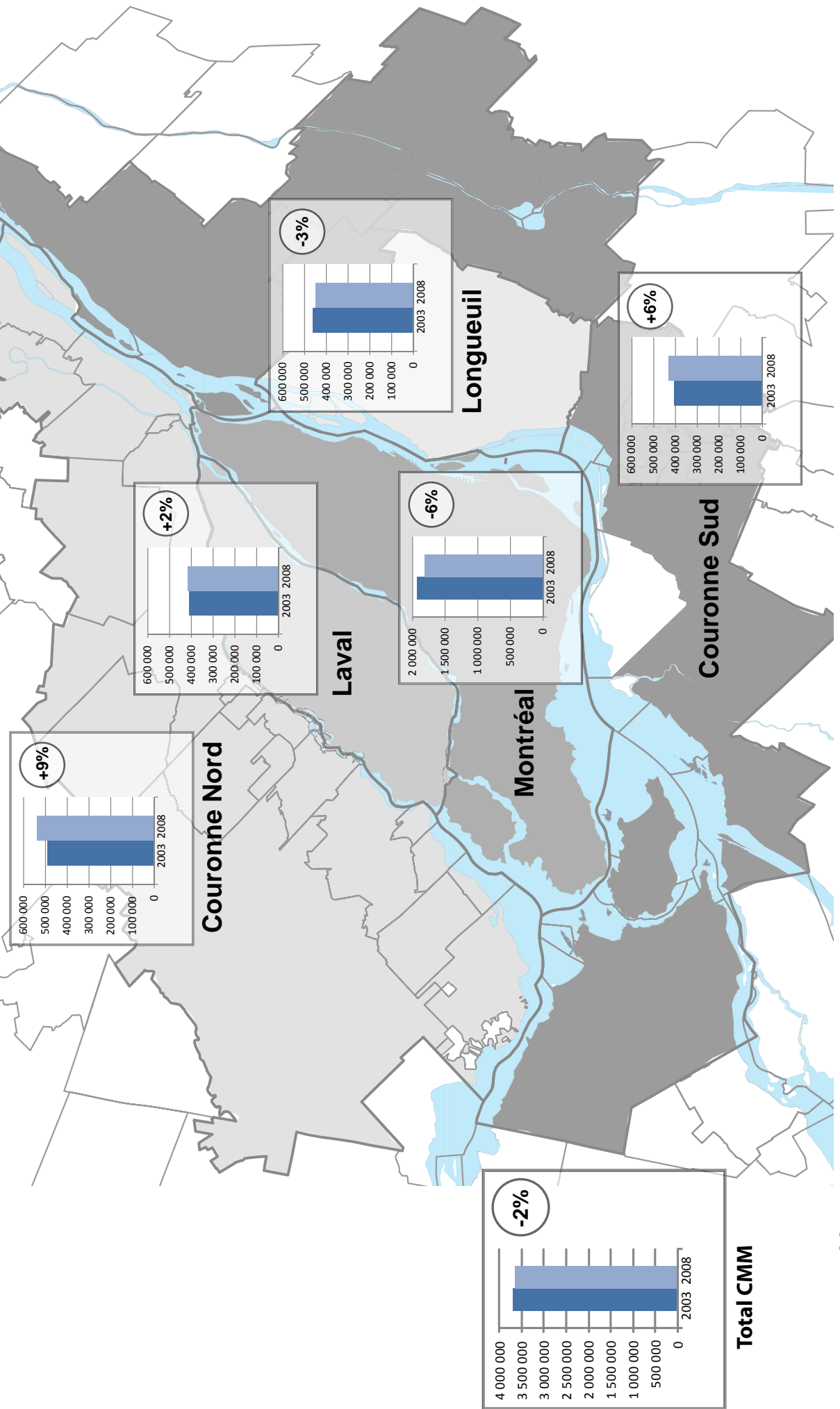
Source : Enquête Origine-Destination 2008 – Constat sur la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal – Faits saillants

Concernant les déplacements sur 24 heures, si la part de l'auto-conducteur dans les déplacements est légèrement en recul ou s'est stabilisée dans les trois secteurs centraux de la CMM, elle continue à augmenter pour les deux Couronnes (Figure 2.5) :

- Sur l'Île de Montréal, une baisse de 6 % est observée pour les déplacements en auto, en origine comme en destination. Il s'agit de la baisse la plus importante dans le territoire de la CMM.
- Dans l'agglomération de Longueuil, une baisse de 3 % est également observée.
- Laval enregistre une augmentation de 2 %.
- La Couronne Nord enregistre une augmentation de 9 % des déplacements, contre 6 % d'augmentation sur le territoire de la Couronne Sud.

Note : Les déplacements bimodaux n'ont pas été intégrés dans les déplacements auto-conducteurs considérés.

Figure 2.5 Évolution des déplacements dans la CMM entre 2003 et 2008, tous motifs, auto-conducteurs, 24h

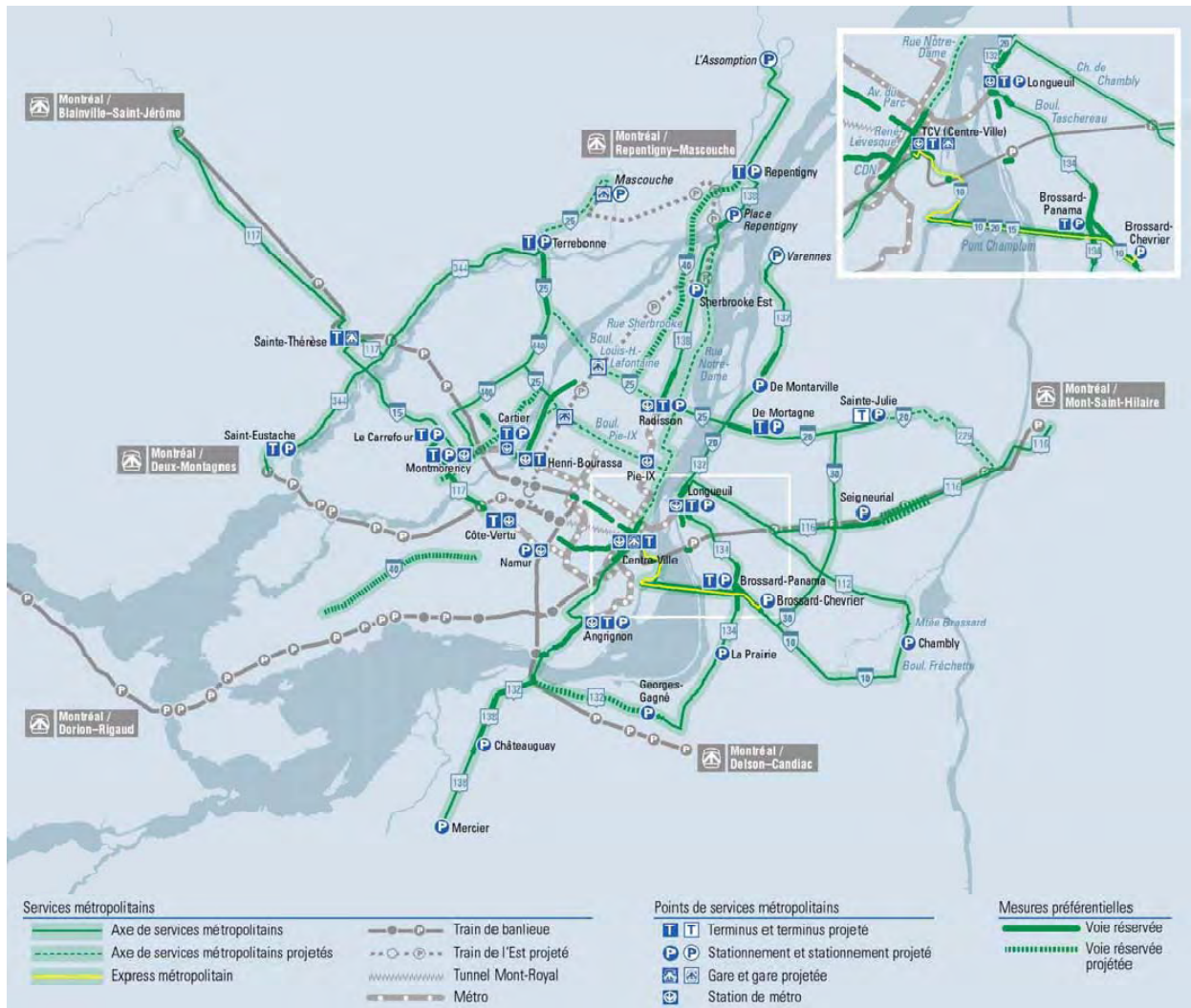


2.2.2 Transport collectif : utilisation des axes du réseau supérieur

Des lignes d'autobus exploitées par différentes autorités organisatrices de transport (AOT) assurant des dessertes sur le territoire de la CMM empruntent le réseau supérieur sur ce territoire, constitué d'autoroutes et de routes provinciales. L'utilisation du réseau supérieur impliquant un nombre d'arrêts limités, ces lignes d'autobus sont le plus souvent des lignes express, visant à rallier des points d'échanges multimodaux tels que des stations de métro ou des gares de train de banlieue. Dans une moindre mesure, d'autres modes de transport collectif tels les taxis et les véhicules de covoiturage utilisent également certains tronçons du réseau supérieur.

Les axes autoroutiers empruntés par les AOT font généralement partie du réseau de transport métropolitain - autobus (RTMA) sous la responsabilité de l'AMT. Le RTMA compte 20 axes de transport, 31 voies réservées, 16 terminus, 22 stationnements incitatifs (offre de plus de 12 500 places) et un autobus express métropolitain géré directement par l'AMT : Chevrier¹⁴. La figure 2.6 indique les composantes du RTMA actuelles et projetées.

Figure 2.6 Réseau de transport métropolitain – autobus proposé au PTI 2010-2012



Source : Programme triennal d'immobilisations 2010/2011/2012, AMT

¹⁴ Programme triennal d'immobilisations 2010/2011/2012, AMT, novembre 2009

❖ Voies réservées

Sur le territoire de la CMM, quelques unes des 31 voies réservées du RTMA sont implantées sur le réseau autoroutier. Leur nombre et leur longueur sont relativement limités.

Les voies réservées du RTMA ont pour objectif principal d'augmenter l'attractivité des transports en commun en fournissant aux autobus un aménagement sécuritaire et efficace (par des temps de parcours concurrentiels et fiables), sur des secteurs en général congestionnés durant les périodes de pointe.

Ces voies réservées sont limitées à l'usage exclusif des autobus ou sont partagées, avec les véhicules de transport collectif tels les taxis ou le covoiturage. En règle générale, leur usage est limité à des plages horaires et à des jours spécifiques (périodes de pointe, en semaine). L'aménagement de ces voies réservées peut également différé. On retrouve notamment :

- Voie réservée en site propre (corridor au centre de l'A-10 au sud du terminus et stationnement Chevrier);
- Voie réservée implantée sur la voie de circulation la plus à gauche;
- Voie réservée implantée à contresens de la circulation générale (pont Champlain);
- Voie réservée aménagée sur l'accotement de l'autoroute (A-25 entre Laval et Terrebonne).

❖ Exploitation en site banal

En raison du nombre limité de voies réservées sur les axes autoroutiers, plusieurs services de transport en commun s'effectuent plus souvent qu'autrement en site banal, c'est-à-dire dans les voies de circulation régulières. Ainsi par exemple, les axes A-20 et A-40 sur l'Île de Montréal ne bénéficient d'aucune mesure préférentielle spécifique aux autobus. Pour ce qui est de l'A-40, elle est utilisée à l'est par des services d'autobus assurant la liaison entre le secteur de l'Assomption et le terminus de métro Radisson, et à l'ouest par des autobus assurant la liaison entre Vaudreuil-Dorion et Saint-Laurent (station de métro Côte-Vertu).

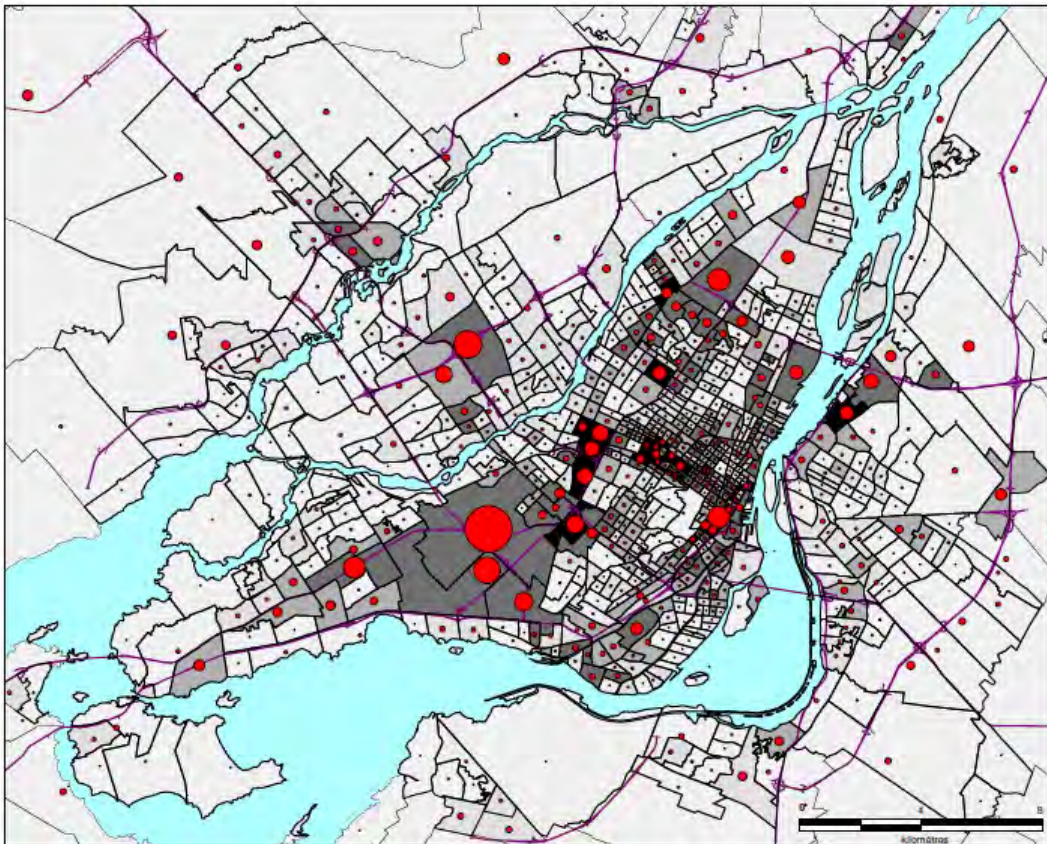
2.3 Mobilité des biens et marchandises : transport routier

2.3.1 Prédominance du transport routier

Au Québec, le transport routier est le principal mode permettant d'assurer le transport des marchandises : la moitié du tonnage des échanges marchands est assurée par la route.

À l'échelle de la CMM, le transport routier bénéficie en tonnage d'un quasi monopole pour les échanges de biens et marchandises, les activités génératrices de déplacements de marchandises étant essentiellement concentrées à Montréal. À l'exception de pôles d'emplois importants à Laval et Longueuil, en 2002, plus de 70 % des emplois associés aux industries génératrices de transport de marchandises se concentraient dans le centre de l'Île de Montréal, comme l'illustre la Figure 2.7.

Figure 2.7 Densité d'emplois dans les industries génératrices de transport de marchandises sur le territoire de la CMM



Source : Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal, 2006 – AECOM Tecslut – Août 2009

2.3.2 Grands équipements intermodaux

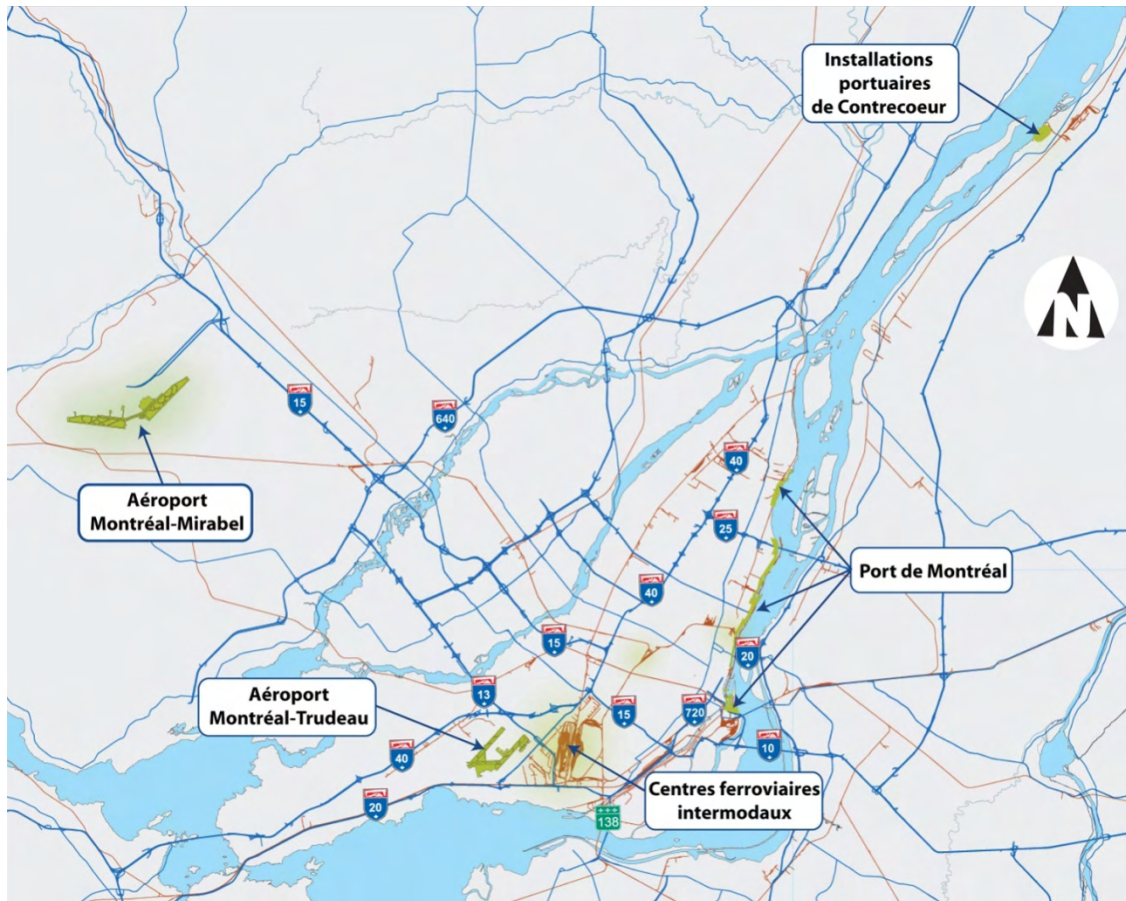
La prépondérance de l'Île de Montréal comme plateforme d'échange de biens et marchandises est d'autant plus accentuée qu'elle regroupe la majorité des grands équipements intermodaux permettant de faire le lien avec les transports maritime, ferroviaire et aérien. Ainsi, aux échanges de biens et marchandises locaux et régionaux s'ajoutent les échanges interrégionaux, nationaux ou internationaux, avec la présence des grands équipements suivants (Figure 2.8) :

- Aéroport International Montréal-Trudeau;
- Port de Montréal;
- Plateformes ferroviaires de Lachine, Taschereau, Saint-Luc et Hochelaga.

Sur le territoire de la Couronne Nord, l'aéroport international Montréal-Mirabel accueille également du transport de fret et peut donc être considéré comme un grand équipement intermodal de la CMM pour le transport des biens et marchandises.

Ces équipements intermodaux sont des générateurs importants de camionnage.

Figure 2.8 Équipements intermodaux pour le transport de marchandises sur le territoire de la CMM



Source : Plan de transport, Ville de Montréal, 2008, modifié par AECOM en mars 2011

2.3.3 Réseaux de camionnage sur le réseau routier sur le territoire de la CMM

On retrouve deux réseaux de camionnage sur le territoire de la CMM :

- Le réseau de camionnage sous la responsabilité du MTQ;
- Les réseaux de camionnage municipaux découlant de règlements approuvés par le ministre des Transports;

❖ Réseau de camionnage sous la responsabilité du MTQ

En 1996, le MTQ a défini un réseau routier de camionnage sur les chemins publics relevant de sa compétence (réseau supérieur : autoroutier, national, régional et collecteur). Ce réseau de camionnage vise la conservation du patrimoine routier et la sécurité des usagers de la route. Il permet au MTQ d'avoir une vision globale de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier québécois.

Le réseau de camionnage du MTQ comprend trois catégories :

- Route de transit : route dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd;
- Route restreinte : route dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd; ces routes comportent des restrictions relatives à la structure de la route;
- Route interdite : route dont l'accès est interdit aux véhicules lourds.

❖ Réseaux de camionnage municipaux

En 1997, le MTQ a adopté une politique intitulée « La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal » dans laquelle sont indiqués les critères en vertu desquels il autorise les municipalités à prohiber la circulation de certaines catégories de véhicules routiers sur des chemins publics municipaux.

La Politique précise également :

- les règles générales applicables à la préservation de l'aspect fonctionnel et sécuritaire du réseau routier;
- les règles relatives à la limitation des charges sur un pont;
- les véhicules routiers qui peuvent être visés par les interdictions de circuler;
- les types de panneaux qui doivent être utilisés pour signaler les interdictions de circuler.

Les municipalités sont donc responsables de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur les chemins publics dont l'entretien est à leur charge; cette gestion se fait par l'adoption d'un règlement qui doit recevoir l'approbation du ministre des Transports, en vertu de l'article 627 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2). L'adoption d'un règlement permet notamment à une municipalité de :

- prohiber la circulation de tout véhicule routier dans les chemins qu'elle indique pourvu que cette prohibition soit indiquée par une signalisation appropriée;
- restreindre ou d'interdire sur un chemin, dont elle est responsable de l'entretien, la circulation de tous ou certains véhicules lourds;
- restreindre ou interdire partiellement la circulation, par une signalisation appropriée;

Le règlement municipal comporte la liste des chemins sur lesquels la circulation des camions et véhicules-outils est interdite. Il est également accompagné d'une carte ou d'un plan détaillé indiquant le ou les chemins interdits et présentant le type et l'emplacement de la signalisation routière interdisant la circulation.

Une municipalité n'a toutefois pas l'obligation d'adopter un règlement de camionnage, si elle juge que la circulation de véhicules lourds n'affecte pas la protection du réseau routier, la sécurité des citoyens ou la tranquillité des secteurs résidentiels.

En 2011, la majorité des municipalités du territoire de la CMM ont adopté un règlement de camionnage pour l'ensemble de leur territoire à l'exception des municipalités suivantes¹⁵ :

- Couronne nord : Oka, Saint-Joseph-du-Lac
- Couronne sud : Brossard (en cours d'adoption), McMasterville, Saint-Isidore, Ile-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Terrasse-Vaudreuil, Pincourt.
- Agglomération de Montréal¹⁶ (schéma en annexe B) :
 - Règlement en cours d'adoption : arrondissement Verdun, arrondissement LaSalle, arrondissement Lachine, arrondissement Saint-Laurent, arrondissement Pierrefonds-Roxboro, Dorval, L'Île-Dorval, Pointe-Claire, Westmount;
 - Règlement à venir : arrondissement L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, Côte-Saint-Luc, Dollard-des-Ormeaux, Senneville, Ste-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé, Kirkland, Beaconsfield.
- Longueuil : La ville de Longueuil a adopté un règlement de camionnage pour l'ensemble de son territoire en juin 2010¹⁷.

¹⁵ Selon les informations obtenues des directions territoriales du MTQ, du territoire de la CMM et l'Atlas des transports mis en ligne par le MTQ : <http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchandisesCamionnage.asp>

¹⁶ MTQ (2008) Réseau de camionnage sur l'île de Montréal : état d'avancement de l'adoption des règlements sur le territoire municipal, Direction de l'Île-de-Montréal, avril 2008.

La Figure 2.9 illustre les parties des réseaux de camionnage (MTQ et municipaux) sur lesquelles la circulation est permise en tout temps (routes de transit) et les routes sur lesquelles la circulation des véhicules lourds est restreinte. Afin d'alléger la présentation des réseaux, les routes sur lesquelles la circulation des véhicules lourds est interdite ne sont pas illustrées.

❖ **Transport de marchandises : sollicitation du réseau routier**

Compte tenu du rôle du centre de la région de Montréal en tant que plaque tournante du transport de marchandises, le réseau de camionnage est fortement sollicité par le transport routier de marchandises. Aujourd'hui, une partie du réseau supérieur subit « une très forte congestion ». Cette contrainte est d'autant plus pesante que :

- Le transport routier est quasi-incontournable dans les échanges de biens et marchandises, que ce soit à une échelle restreinte (échanges locaux et régionaux) ou beaucoup plus large (échanges internationaux);
- La volonté de développement du transport intermodal pour accroître le rôle de la grande région de Montréal dans les échanges internationaux de marchandises risque d'accroître la demande sur le réseau routier de camionnage de l'île et donnant accès à l'île de Montréal (ponts);
- Un accroissement significatif de la capacité routière paraît très difficilement envisageable aujourd'hui, du fait des contraintes de la trame urbaine montréalaise et de la place de plus en plus importante du développement durable dans les questions liées au développement des infrastructures de transport.

2.4 Contraintes actuelles du réseau routier supérieur

2.4.1 Demande actuelle sur le réseau supérieur

La Figure 2.10, extraite de l'Atlas des Transports disponible sur le site internet du MTQ, illustre l'utilisation des tronçons routiers selon les débits journaliers moyens annuels (DJMA) en 2008 sur le réseau supérieur sur le territoire de la CMM. Réalisée sur la base des données de la Figure 2.10, la Figure 2.11 met en évidence les tronçons routiers les plus sollicités selon les débits journaliers moyens annuels (DJMA) en 2008 sur le réseau supérieur du territoire de la CMM.

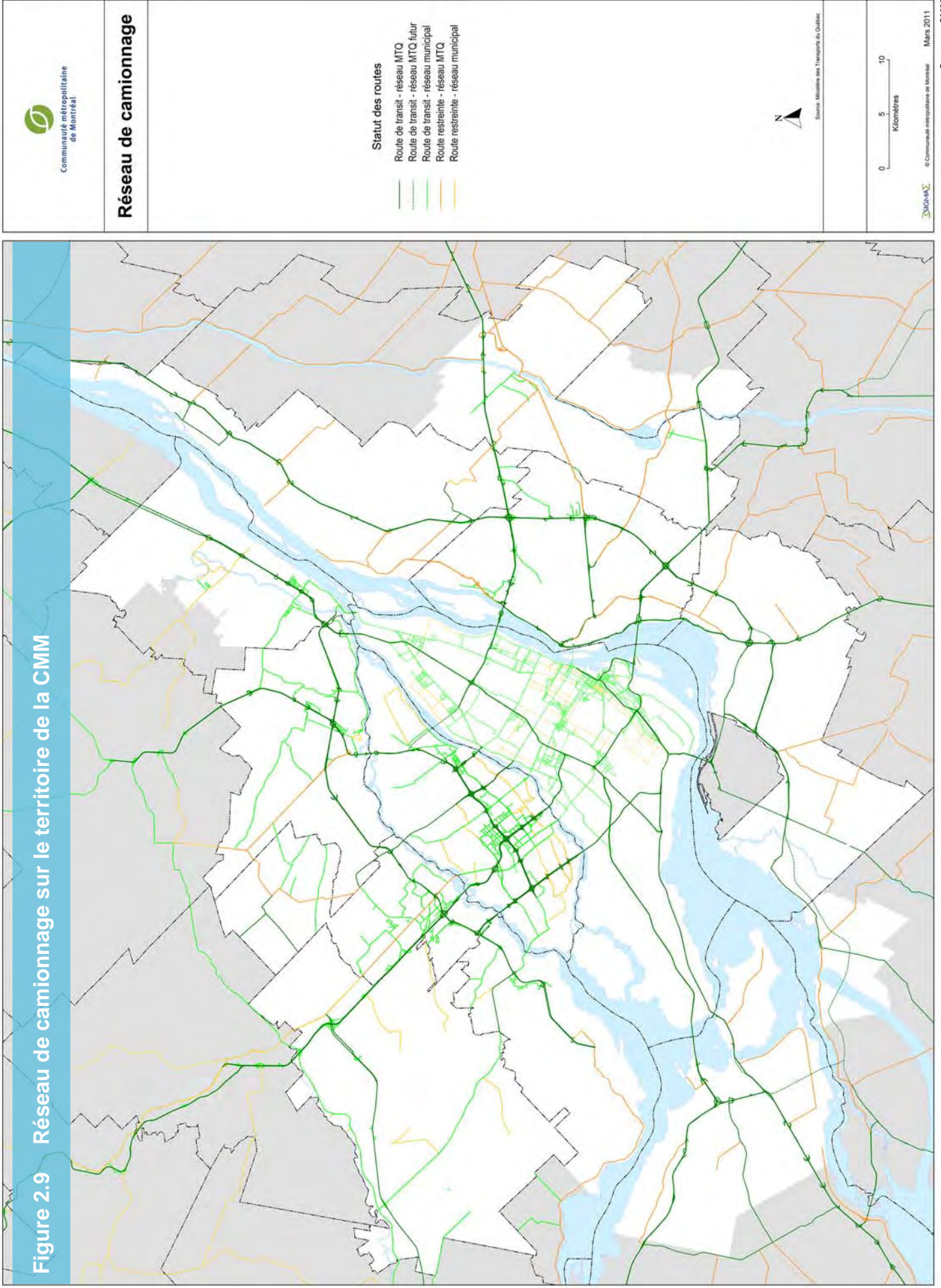
L'analyse des données permet d'établir les constats suivants :

❖ **Île de Montréal**

- L'autoroute 40 est très sollicitée sur l'île de Montréal, avec des DJMA supérieurs à 100 000 véhicules par jour, voire supérieurs à 150 000 véhicules par jour sur la partie de l'autoroute cheminant au centre de Montréal (entre l'autoroute 15 et l'autoroute 25).
- L'autoroute Décarie (A-15) supporte des DJMA supérieurs à 160 000 véhicules par jour sur sa quasi-totalité.
- L'autoroute 15 enregistre un DJMA variant entre 139 000 et 178 000 véhicules par jour.
- L'autoroute 20 et l'autoroute 720 sont très sollicitées à l'approche de l'échangeur Turcot, avec des DJMA de l'ordre de 150 000 véhicules par jour.
- L'autoroute 25 connaît des DJMA supérieurs à 100 000 véhicules par jour sur le tronçon entre le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et l'autoroute 40.
- L'autoroute 20 entre l'autoroute 520 et le pont Mercier ainsi que l'autoroute 13 sur l'île de Montréal supportent des DJMA variant entre 80 000 et 100 000 véhicules par jour.

¹⁷ Au moment de rédiger cette note, la représentation cartographique du règlement de la ville de Longueuil n'apparaissait pas dans l'Atlas cartographique du MTQ (<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchandisesCamionnage.asp>)

Figure 2.9 Réseau de camionnage sur le territoire de la CMM



❖ Liens interrives

- Entre Montréal et la Rive Sud, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine supporte un DJMA supérieur à 130 000 véhicules par jour, tandis que le pont Mercier enregistre un DJMA de 75 000 véhicules par jour. Les ponts Jacques-Cartier et Champlain ont des DJMA estimés à 98 000 et 163 000 véhicules par jour.
- Entre Montréal Laval, les ponts des autoroutes 13 et 15 enregistrent les DJMA les plus élevés, respectivement de 145 000 et 178 000 véhicules par jour. Le pont Pie-IX en direction de l'autoroute 25 et de l'autoroute 440 supporte également un DJMA supérieur à 80 000 véhicules par jour.
- Certains ponts entre Laval et la Couronne Nord sont également très sollicités : plus de 125 000 véhicules par jour pour le pont de l'autoroute 15, entre 76 000 et 86 000 pour les ponts des autoroutes 13 et 25.

❖ Rive-Sud (Longueuil et Couronne Sud)

- Selon les données du MTQ, en 2008, aucune des autoroutes de la Rive-Sud de Montréal ne supporte un DJMA supérieur à 100 000 véhicules par jour. Toutefois, l'autoroute 20 entre le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et l'autoroute 30, dont le DJMA n'est pas connu, est reliée à des tronçons supportant des DJMA importants, laissant à penser que la sollicitation sur ce lien pourrait être de l'ordre de 100 000 véhicules par jour.
- L'autoroute 30 enregistre un DJMA compris entre 60 000 et 85 000 véhicules par jour entre l'autoroute 20 et l'autoroute 10.
- À l'est de l'autoroute 30, l'autoroute 10 enregistre un DJMA supérieur à 75 000 véhicules par jour.
- L'axe route 132-autoroute 20 supporte un DJMA variant entre 75 000 et 85 000 véhicules par jour entre le pont Champlain et l'autoroute 25.
- Entre l'autoroute 30, l'autoroute 20, l'axe route 116/route 112/route 134 enregistre un DJMA compris entre 60 000 et 72 000 véhicules par jour.

❖ Laval

- L'autoroute 15 et l'autoroute 440 (entre les autoroutes 15 et 19) supportent des DJMA supérieurs à 100 000 véhicules par jour.
- Les autoroutes 13, 25 et 440 (entre les autoroutes 13 et 15) enregistrent des DJMA de l'ordre de 80 000 véhicules par jour.

❖ Couronne Nord

- Entre les autoroutes 50 et 640, l'autoroute 15 enregistre des DJMA supérieurs à 110 000 véhicules par jour.
- Entre les routes 148 et 335, l'autoroute 640 supporte un DJMA variant entre 70 000 et 100 000 véhicules par jour.

Figure 2.10 DJMA 2008 sur le territoire de la CMM

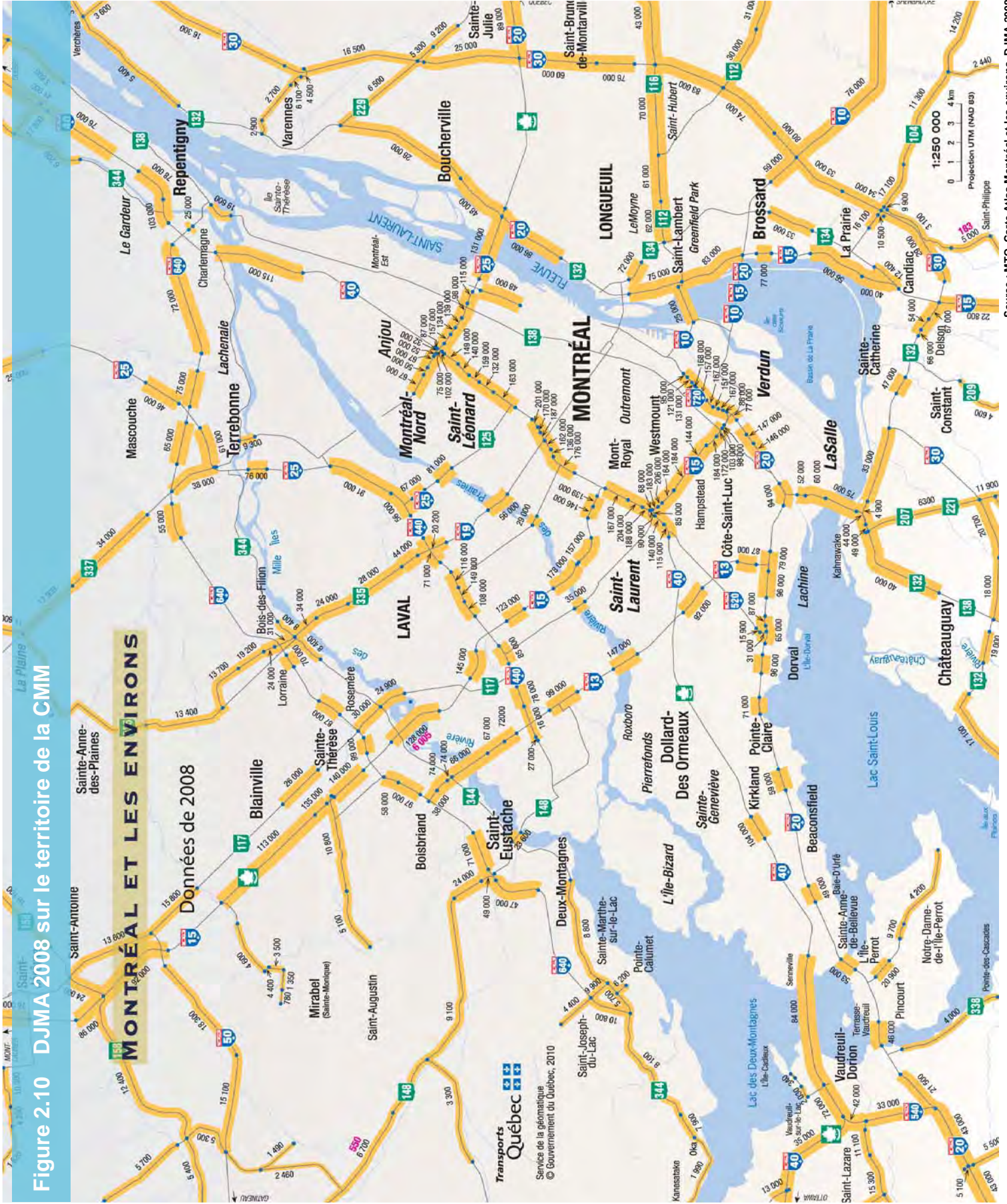
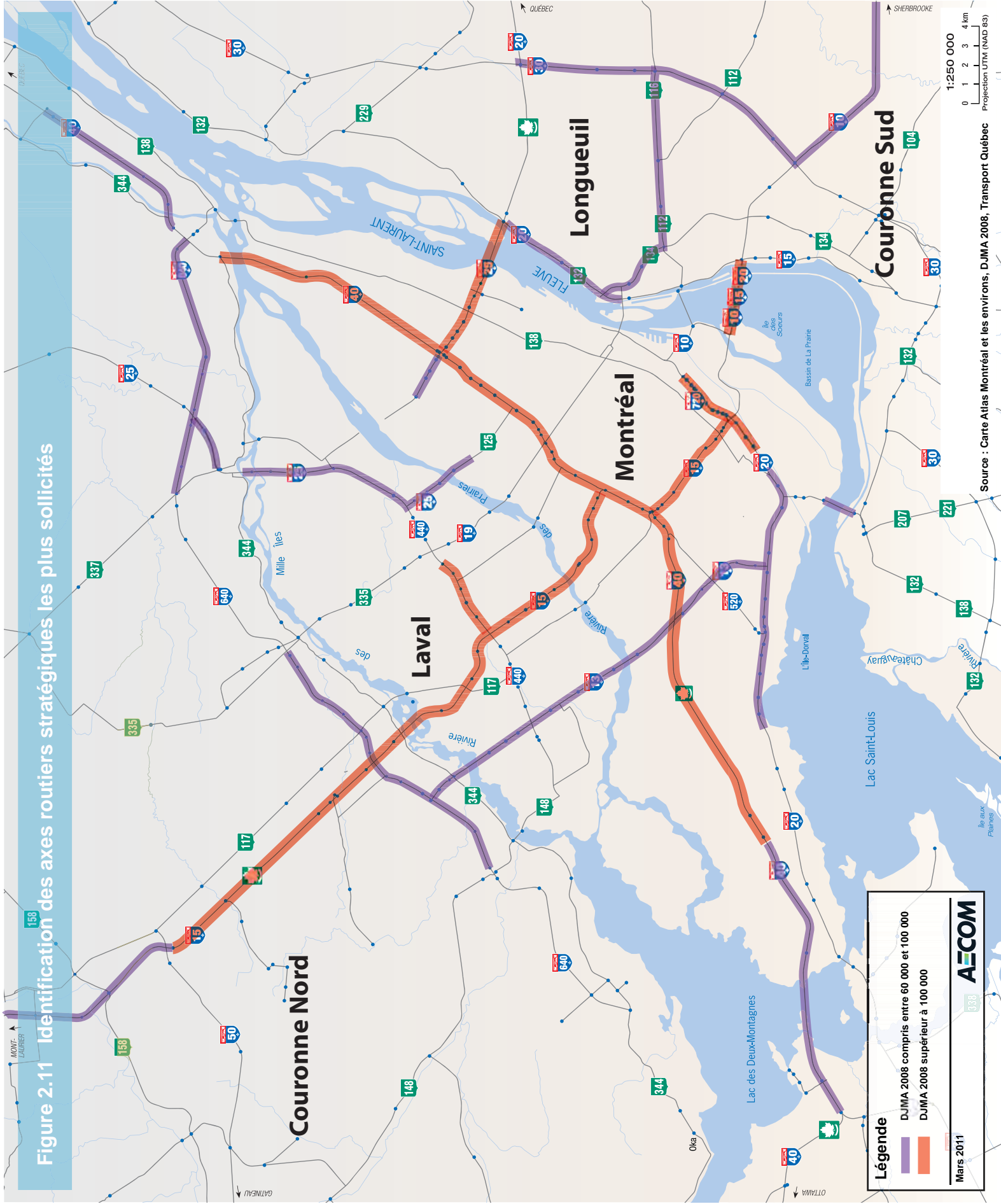


Figure 2.11 Identification des axes routiers stratégiques les plus sollicités



Légende

- DJMA 2008 compris entre 60 000 et 100 000
- DJMA 2008 supérieur à 100 000

Mars 2011

AECOM

1:250 000
 0 1 2 3 4 km
 Projection UTM (NAD 83)
 Source : Carte Atlas Montréal et les environs, DJMA 2008, Transport Québec

2.4.2 Congestion sur le réseau routier et impacts économiques

À l'instar des autres grandes villes des pays industrialisés, notamment des villes nord-américaines, la grande région de Montréal connaît des problèmes de congestion récurrente durant les périodes de pointe.

❖ Évolution de la congestion entre 1998 et 2003

L'étude « Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence 2003 » élaborée par le MTQ est la plus récente réalisée concernant la congestion sur le territoire de la CMM. Selon cette étude, entre 1998 et 2003, la demande de déplacements (auto-conducteurs) effectués en période de pointe du matin a progressé de 8 % alors que durant cette même période, le nombre de véhicules-heures de retard s'est accru de près de 50 % et le nombre de voies-kilomètres congestionnés a augmenté de près de 40 %.

Cet écart important entre demande et impact de la congestion s'explique par le fait que des parties du réseau routier étaient déjà à saturation en 1998, impliquant que des augmentations de la demande, même faibles, ont eu un impact très lourd sur la fluidité.

D'autre part, le coût socio-économique estimé de la congestion est passé d'environ 840 M\$ (\$ de 2003) en 1998 à un peu plus de 1 260 M\$ en 2003, soit une hausse de 50 %.

Toutefois, malgré l'apparente croissance importante de la congestion, la durée moyenne des retards n'a augmenté que d'une minute et demie, passant de 4,3 à 5,8 minutes durant la pointe du matin. La durée moyenne des déplacements en automobile (congestion incluse) est quant à elle passée de 22,7 à 26,1 minutes durant la pointe du matin, soit un accroissement de 15 %.

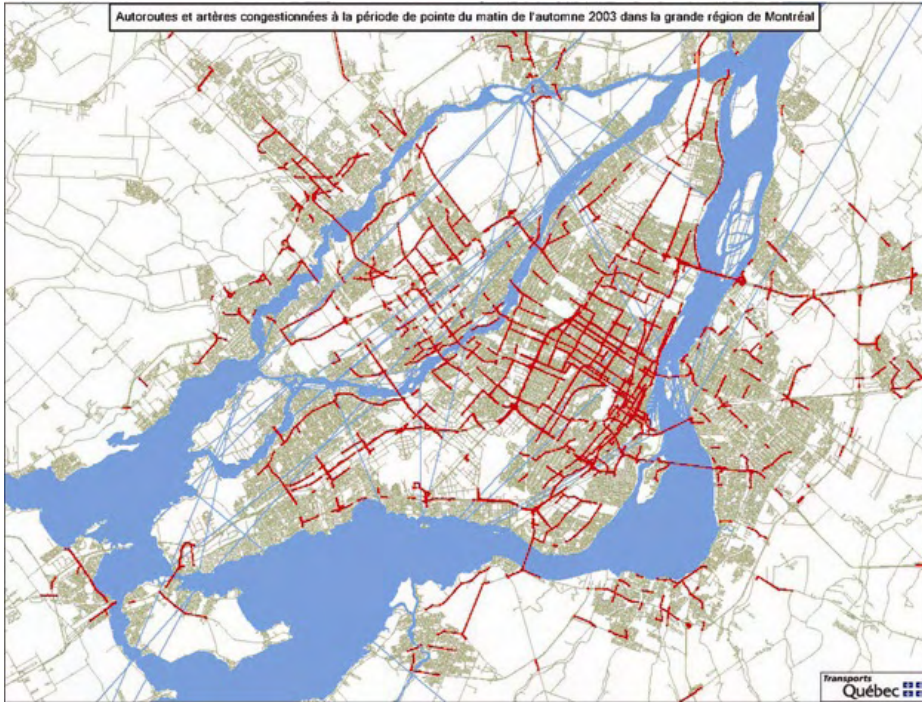
En nombre absolu, le réseau routier de l'île de Montréal est celui qui a subi le gros de l'augmentation du nombre de véhicules-heures de retard de 1998 à 2003, soit environ 16 100 véhicules-heures de retard de plus par jour durant la période de pointe du matin, ou 45 % du total. Montréal continuait ainsi à supporter en 2003 la majeure part du fardeau de la congestion, autant en période de pointe du matin qu'en fin d'après-midi. Les Figure 2.12 et Figure 2.13 illustrent les principaux tronçons congestionnés, cette information étant issue du modèle régional d'affectation routière du ministère des Transports du Québec.

❖ Congestion sur le réseau supérieur en 2003

Sur la base de l'exploitation des résultats du modèle et à l'analyse de leur représentation graphique élaborée par le MTQ, les principaux constats suivants peuvent être réalisés au sujet de la congestion sur le réseau supérieur :

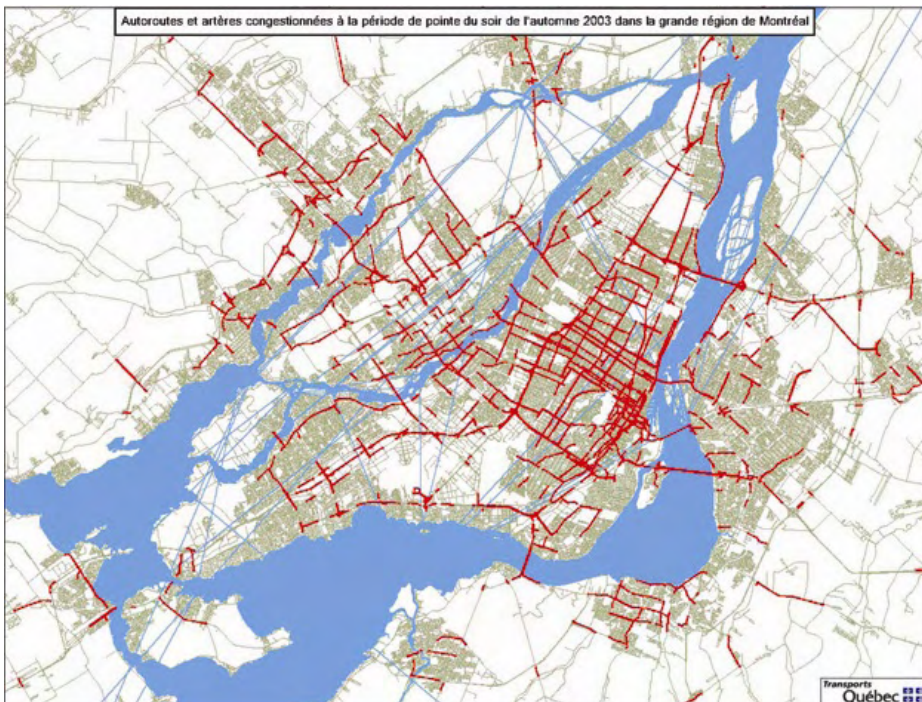
- La localisation des tronçons subissant de la congestion reste quasi-similaire entre la période de pointe du matin et la période de pointe de fin d'après-midi. Bien que la distinction entre les sens de circulation ne soit pas réalisée sur les figures, compte tenu de l'attraction de l'île de Montréal comme pôle d'emploi et d'études, la congestion est très probablement plus marquée en direction de l'île de Montréal en période de pointe du matin et à l'inverse en période de fin d'après-midi.
- Les ponts entre Montréal et Longueuil ou la Couronne Sud, entre Montréal et Laval et entre Laval et la Couronne Nord subissent un phénomène de congestion durant les périodes de pointe.
- Les axes autoroutiers reliant l'île de Montréal ainsi que les axes autoroutiers sur l'île de Montréal présentent de la congestion durant les périodes de pointe.
- La plus grande densité d'axes congestionnés durant les périodes de pointe se situe sur l'île de Montréal.

Figure 2.12 Phénomène de congestion en période de pointe du matin, automne 2003



Source : *Modèle de transport de la région de Montréal, version 2003 (MOTREM03), figure tirée de l'« Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence 2003 », Mars 2009, MTQ*

Figure 2.13 Phénomène de congestion en période de pointe du soir, automne 2003



Source : *Modèle de transport de la région de Montréal, version 2003 (MOTREM03), figure tirée de l'« Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence 2003 », Mars 2009, MTQ*

Aucune nouvelle étude n'a été réalisée au sujet de la congestion sur le territoire de la région métropolitaine avec des chiffres plus récents que ceux de l'année 2003. À titre d'information, on peut rappeler que la proportion et le nombre absolu de déplacements en auto est demeuré stable, accusant une légère baisse entre 2003 et 2008 (-1 % en période de pointe du matin), alors que la proportion de déplacements en transport en commun a augmenté de manière significative (+15 % en période de pointe du matin). Les déplacements bimodaux (auto+TC) sont également en augmentation. La réduction du nombre de déplacements en auto se constate surtout pour les résidents de l'Île de Montréal dans les quartiers centraux et dans une moindre proportion à Laval et Longueuil. Dans les Couronnes Nord et Sud, le nombre de déplacements en auto des résidents est en augmentation de 6 % en période de pointe du matin.

2.5 Principales problématiques associées au réseau routier sur le territoire de la CMM

Le réseau routier de la région de Montréal, et son utilisation, soulèvent cinq grandes questions ou problématiques à concilier, soit :

- Le maintien en bon état du patrimoine routier
- L'amélioration et le développement du réseau routier
- La réduction des gaz à effets de serres
- La prise en compte des principes du développement durable
- La coordination des activités de planification
- La coordination de l'exploitation et de la classification des réseaux à l'échelle métropolitaine

2.5.1 Maintien en bon état du patrimoine routier (maintien des actifs)

Les principaux maillons du réseau routier supérieur du territoire de la CMM ont été construits dans les années 60-70. Ces infrastructures sont vieillissantes et sont soumises à une utilisation largement supérieure qu'au moment de leur construction, parfois même supérieure à celle pour laquelle elles ont été conçues. Bien que la remise en état de plusieurs de ces composantes principales ait fait l'objet d'importantes interventions, d'autres interventions majeures, telles la reconstruction de l'échangeur Turcot ou la réfection du pont Champlain ou encore son remplacement, s'avéreront nécessaires afin d'assurer la mobilité et la sécurité à long terme des échanges routiers à l'échelle du territoire.

Par ailleurs, le réseau routier supérieur du Québec connaît aujourd'hui des lacunes par rapport aux standards nord-américains. En 2007-2008, la part des chaussées présentant une déficience était de 35% et la part des structures nécessitant une intervention à court ou moyen terme était estimée à 45%¹⁸.

Afin d'assurer la pérennité et la sécurité des infrastructures existantes, les investissements au fond de conservation et d'amélioration du réseau routier ont été augmentés de manière importante depuis 2008-2009 (+40% entre 2007-2008 et 2008-2009). Ainsi, en 2013, le gouvernement du Québec aura investi 17,8 Milliards de dollars depuis 2007 pour la modernisation du réseau routier¹⁹.

Le problème de maintien en bon état du patrimoine routier n'est pas exclusif au réseau supérieur. Les infrastructures routières municipales requièrent également d'importantes interventions afin de les maintenir en bon état et sécuritaires. Plusieurs villes, notamment celles situées au cœur du territoire métropolitain, se sont elles aussi dotées de programmes importants de réfection et de réhabilitation du réseau routier sous leur juridiction. La Ville de Montréal y accorde par exemple des sommes importantes depuis plusieurs années.

¹⁸ Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014 (La capacité et la pérennité des infrastructures de transport routier), Ministère des Transports du Québec

¹⁹ Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014 (La capacité et la pérennité des infrastructures de transport routier), Ministère des Transports du Québec

2.5.2 Amélioration et développement du réseau routier

❖ Réseau routier et mobilité des personnes

Sur le territoire de la CMM, la poursuite de la croissance de la population, l'étalement des lieux de résidence et d'emploi, l'augmentation de la motorisation des ménages et le vieillissement de la population notamment induisent de nouveaux besoins et de nouveaux défis en matière de mobilité, supportant ainsi la nécessité d'une réflexion sur l'opportunité d'améliorer et de développer certaines composantes du réseau routier de la région.

❖ Réseau routier et transport des marchandises

Sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, le transport des biens et marchandises est affecté notamment par le phénomène de congestion, impactant sa fiabilité et son efficacité.

En outre, de grands équipements intermodaux bénéficieraient de liens plus directs entre ces équipements et le réseau routier supérieur.

Par ailleurs, la localisation des pôles intermodaux constitue également un enjeu majeur pour le transport des marchandises compte tenu de leur impact certain sur la dynamique du transport des marchandises et sur la sollicitation du réseau de camionnage de la région.

Finalement, la problématique de contournement de l'Île de Montréal pour les échanges régionaux, nationaux ou internationaux en transit sur le territoire de la CMM, pour les déplacements en transit sur la portion sud du territoire sera résolue par la finalisation du prolongement de l'autoroute 30.

2.5.3 Réduction des impacts négatifs de la congestion

Le phénomène récurrent de congestion observé sur le territoire de la région métropolitaine affecte directement le transport des personnes et des marchandises. La congestion sur le réseau supérieur entraîne par ailleurs des débordements de circulation sur le réseau local, ce qui vient affecter considérablement la qualité de vie des résidents qui sont touchés par cet autre phénomène. Les mesures visant à réduire les impacts négatifs de la congestion sur le réseau routier supérieur sont ainsi primordiales et doivent s'articuler autour de différents axes de réflexion, les principaux étant aujourd'hui les suivants :

- L'optimisation du nombre de « personnes-heures » dans les corridors autoroutiers existants de la région;
- L'augmentation la part modale du transport en commun et le recours aux transports collectifs et actif;
- L'accroissement de l'utilisation de systèmes de transport intelligents pour optimiser la gestion du réseau routier;
- Le prolongement et le raccordement de liens routiers aujourd'hui discontinus.

2.5.4 Réduction des émissions de gaz à effet de serre²⁰

En 2006, le secteur du transport routier était le principal émetteur de GES et le principal responsable de la croissance des émissions de GES avec 11 000 kt de GES (38 %) sur le territoire de la Communauté. Les émissions attribuables à ce secteur ont crû de 27 %, générant 2 388 kt de GES de plus en 2006 qu'en 1990. C'est l'engouement pour les véhicules utilitaires sport et les minifourgonnettes, au détriment des petites voitures moins énergivores, qui a causé la majeure partie de cette hausse. L'étalement urbain favorisant des déplacements de plus grande distance ainsi que la croissance du transport de marchandises par camion expliquent également cette augmentation.

²⁰ <http://cmm.qc.ca/index.php?id=620>

2.5.5 Développement durable

En 2006, le gouvernement du Québec a adopté la Loi sur le développement durable. Cette loi s'applique aux ministères et aux organismes publics. Cette Loi implique une approche intégrée de la planification prenant en considération les aspects économique, social et environnemental des transports et de l'aménagement.

2.5.6 Planification du territoire et grands projets de transport des gouvernements du Québec et du Canada

Outre les efforts consentis par les paliers supérieurs en matière de maintien du patrimoine routier, de grands projets de développement ou de transport sont susceptibles d'être considérés. Parmi les projets routiers qui pourraient être réalisés dans les prochaines décennies, certains auront des effets structurants sur l'aménagement du territoire, domaine dans lequel la Communauté exerce certaines de ses compétences. Les gouvernements du Québec et du Canada demeurent cependant les grands acteurs aux chapitres de la planification, du financement et de la réalisation des projets et interventions dans le domaine du transport routier.

2.5.7 Coordination des réseaux routiers à l'échelle métropolitaine

Compte tenu des différentes juridictions présentes sur le territoire de la CMM, l'enjeu de la coordination des réseaux routiers à l'échelle métropolitaine semble incontournable. Cet enjeu se pose en effet à de multiples niveaux (réseau supérieur, réseau artériel, réseau local, réseau de camionnage, etc.). La coordination des réseaux routiers vise notamment la recherche de continuité, de cohésion et de cohérence à l'échelle du territoire de la CMM. De par sa mission, la CMM a un rôle déterminant à jouer dans la coordination des réseaux routier du Grand Montréal, notamment en ce qui concerne le réseau artériel, pour lequel elle a le mandat de définir un réseau métropolitain (réseau artériel métropolitain), des normes d'aménagement et des modes de financement.

3 Développement du réseau routier supérieur du Grand Montréal

Comme mentionné précédemment, le réseau routier supérieur sur le territoire de la CMM a fait l'objet d'interventions majeures au cours des dix dernières années. Les besoins d'intervention demeurent toutefois importants. Ce chapitre présente les projets de développement actuellement envisagés pour le réseau supérieur du territoire de la CMM.

3.1 Inventaire des interventions

En l'absence d'informations complètes disponibles auprès du Ministère des Transports du Québec, principal acteur dans ce domaine, les projets identifiés ici ont été colligés par AECOM à partir des principales sources suivantes :

- Site Internet du Ministère des Transport du Québec, rubriques Grands Projets et Régions (Montréal, Laval, Montérégie, Lanaudière, Laurentides);
- Documents de planification présentés au chapitre 1;
- Documents d'appel d'offres pour des mandats portant sur le réseau supérieur.

La liste ainsi constituée a été bonifiée ou précisée, au meilleur de notre connaissance. Compte tenu du relatif court délai associé à la réalisation de la présente étude, une validation de ces informations colligées auprès du MTQ n'a pas été possible. Ainsi, il est possible que certaines informations présentées dans ce chapitre soient incomplètes ou nécessitent d'être actualisées.

Le Tableau 3.1 et la Figure 3.1 présentent les projets routiers identifiés dans le cadre de cet exercice. Ces projets consistent en des interventions majeures permettant un accroissement de la capacité ou un parachèvement du réseau routier existant, mais également des interventions de réfection majeure ou de réaménagement au cours desquels des améliorations géométriques sont apportées afin d'accroître la sécurité et la fonctionnalité d'une partie du réseau routier supérieur.

Les projets et interventions identifiés sur le réseau routier supérieur proviennent évidemment très majoritairement du MTQ, du fait de sa responsabilité vis-à-vis de ce dernier. Le document le plus récent traitant de la planification du réseau supérieur élaboré par le MTQ et identifiant des interventions précises sur le territoire de la CMM demeure le PGDM de 2000. Bien que ce dernier document constitue la base de la planification des interventions sur le réseau routier supérieur, certains projets identifiés aujourd'hui n'y étaient pas présentés. Outre la nature différente des projets ou interventions présentés dans le tableau, le statut de ceux-ci, quant à leur stade d'avancement, diffère. Ainsi, les projets ou interventions sont présentés en fonction des quatre catégories suivantes :

- *Projets en cours de réalisation* : Il s'agit des projets dont les travaux sont actuellement en cours. Plusieurs d'entre eux ont été évoqués au point 2.1.2.
- *Projets programmés* : Ces projets sont actuellement à l'étape des études d'avant-projet et des plans et devis, ce qui implique une programmation des budgets par le gouvernement du Québec ou d'autres partenaires liés à leur réalisation à court, moyen terme ou long terme.
- *Projets à l'étude* : Ces projets sont aujourd'hui au stade de l'étude d'opportunité ou de faisabilité. La décision quant à la réalisation de ces projets ou de ces interventions reste à faire.
- *Autres projets* : Cette catégorie regroupe deux types de projets :
 - Les projets évoqués dans des documents de planification datant de quelques années, mais n'ayant pas fait depuis l'objet d'une étude d'opportunité;
 - Les projets ayant fait l'objet d'une étude d'opportunité, d'un avant-projet préliminaire ou d'élaboration de plans et devis mais mis en attente d'une décision pour leur réalisation.

Tableau 3.1 Inventaire des interventions sur le réseau routier supérieur de la CMM

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Avancement du projet				Non planifié par le MTQ
				En cours de réalisation	Programmé (APP, P/D)	À l'étude (besoins/ solutions)	Statut non déterminé	
MONTRÉAL	Montréal - Laval A-25	Parachèvement de l'autoroute 25 (Montréal)	entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et la rivière des Prairies	●				
	Montréal Échangeur A-20 / A-520	Réaménagement de l'échangeur Dorval	Rond-point Dorval, échangeur A-20 / A-520	●				
	Montréal A-40 Ouest	Reconstruction des dalles de béton sur l'A-40 (dir. Ouest)	Du Pont Charles-de-Gaulle à l'avenue Marien	●				
	Montréal Échangeur autoroute Décarie / A-40	Réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie	Échangeur autoroute Décarie / A-40	●				
	Montréal Échangeur A-40 / A-15	Réaménagement de l'échangeur des Laurentides	Échangeur des Laurentides (A-40 / A-15)	●				
	Montréal Échangeur A-15 / A-20 / A-720	Réaménagement du complexe Turcot	Échangeur localisé entre la falaise Saint-Jacques et les canaux de Lachine et de l'Aqueduc.		●			
	Montréal - Rte 138	Réfection de l'échangeur Saint-Pierre	Échangeur Saint-Pierre		●			
	Montréal A-20	Réaménagement de l'échangeur des Sources	Échangeur A-20/Boulevard des Sources			●		
	Montréal Notre-Dame Est	Modernisation de la rue Notre-Dame	rue Amherst, à l'ouest, jusqu'à l'autoroute 25 à l'est en passant par l'axe Souigny (9km)				●	
	Montréal A-10	Transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	De Brennan à Saint-Jacques pour la réalisation d'un boulevard urbain				●	●

Tableau 3.1 Inventaire des interventions sur le réseau routier supérieur de la CMM (suite)

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Avancement du projet				Non planifié par le MTQ
				En cours de réalisation	Programmé (APP, P/D)	À l'étude (besoins/ solutions)	Statut non déterminé	
LAVAL COURONNE NORD	Montréal - Laval A-25	Parachèvement de l'autoroute 25 (et Laval)	entre la rivière des Prairies et l'autoroute 440 à Laval	●				
	Couronne Nord Échangeur A-15 / A-640	Réaménagement de l'échangeur des autoroutes 15 et 640 - Boisbriand	Échangeur A-15/A-640 à Boisbriand (proximité Sainte-Thérèse et Rosemère)	●				
	Laval - Couronne Nord A-19	Prolongement de l'A-19 entre Laval et Bois- des-Filion	Du boulevard Dagenais à l'A-640		●			
	Laval A-15	Amélioration de l'A-15 à Laval	Du boulevard Saint-Martin à la route 117				●	
	Couronne Nord A-13	Prolongement de l'A-13 jusqu'à l'aéroport international de Mirabel	De l'A-640 à l'aéroport de Mirabel				●	
	Couronne Nord A-640	Ajout d'une 3ème voie sur l'A-640 entre l'A- 13 et l'A-15 direction Est	A-640 entre l'A-13 et l'A-15				●	●
LONGUEUIL COURONNE SUD	Couronne Sud A-30	Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaureuil-Dorion	Traversée des territoires de Châteauguay, Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield, Les Cèdres, Vaureuil- Dorion	●				
	Longueuil Échangeur A-20 / A-25 / Rte-132	Réaménagement de l'échangeur des autoroutes 20 et 25 et route 132 - Reconstruction d'un tronçon de l'A-20	Échangeur A-20/A- 285/Rte132 + A-20 de l'échangeur à Roland-Thérien	●				
	Longueuil A-30	Élargissement de l'A-30	Entre A-20 et A-10		●			
	Couronne Sud A-20	Parachèvement de l'A-20 à Vaureuil-Dorion et sur l'île Perrot	Vaureuil-Dorion et Île- Perrot		●			
	Couronne Sud Route 132	Réaménagement de la route 132 dans les municipalités de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant	De la limite de Kahnawake à la rue Principale (Delson)		●			
	Longueuil A-30	Réaménagement de l'échangeur A-20/A-30	Échangeur A-20/A-30		●			
	Couronne Sud Échangeur A-15 / A-30	Réaménagement de l'échangeur entre l'A-15 et l'A-30 à Candiac	Échangeur A-15 / A-30		●			
Longueuil A-10	Élargissement de l'A-10	Entre l'A-30 et Saint-Jean- sur-Richelieu/Chambly			●			

Tableau 3.1 Inventaire des interventions sur le réseau routier supérieur de la CMM (suite)

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Avancement du projet				Non planifié par le MTQ
				En cours de réalisation	Programmé (APP, P/D)	À l'étude (besoins/ solutions)	Statut non déterminé	
LIENS INTERRIVES	Montréal - Laval A-25	Parachèvement de l'autoroute 25 (pont sur la rivière des prairies)	entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et la rivière des Prairies	●				
	Couronne Sud A-30	Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion	Traversée des territoires de Chateauguay, Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield, Les Cèdres, Vaudreuil-Dorion	●				
	Montréal - Couronne Sud Rte 138	Réfection du pont Mercier	Pont Mercier entre Longueuil et LaSalle	●				
	Montréal - Longueuil A-10	Réfection / remplacement du pont Champlain	Pont Champlain entre Longueuil et Montréal			●		●

Note : un tableau plus détaillé présenté en annexe C contient un bref descriptif de chaque projet, l'horizon de réalisation lorsque celui-ci est connu et les documents de planification dans lesquels ces projets ont été identifiés.

3.2 Portrait des projets et interventions envisagés sur le réseau supérieur

L'exercice d'inventaire réalisé dans le cadre du présent mandat a permis d'identifier un peu moins d'une trentaine de projets ou interventions envisagés sur le réseau supérieur sur le territoire de la CMM. L'île de Montréal regroupe le plus grand nombre d'entre eux, notamment au chapitre des projets en cours de réalisation, suivi de Longueuil/Couronne Sud et de Laval/Couronne Nord.

La réalisation des projets en cours de travaux ou programmés devraient notamment résulter en un réseau routier supérieur comportant de nouveaux liens (ajout des liens A-25, A-30 et A-19), des liens existants avec une capacité routière accrue (élargissement A-10, A-20 sur la Rive-Sud, A-30) et plusieurs échangeurs réaménagés.

Les paragraphes qui suivent présentent les faits saillants des projets et interventions selon les trois grands secteurs géographiques de la CMM utilisés pour l'identification des projets dans le tableau, soit : Île de Montréal, Laval/Couronne Nord et Longueuil/Couronne Sud.

❖ Île de Montréal

Au moins six projets majeurs sont en cours de réalisation actuellement sur le territoire Montréal dont le parachèvement de l'A-25 et le réaménagement de l'échangeur Dorval qui constituent les plus importants d'entre eux. L'A-25 constitue le seul véritable projet visant à accroître le réseau routier existant tandis que celui de l'échangeur Dorval constitue un projet clé dans l'amélioration de l'accessibilité à l'aéroport Montréal-Trudeau.

Les autres travaux ou intervention visent le maintien du patrimoine routier actuel ou son optimisation. Ils consistent en des travaux de réfection (pont Honoré-Mercier et A-40 (direction Ouest) ou de réaménagement d'échangeurs (partie nord de l'échangeur Décarie et échangeur Des Laurentides).

Toutefois, le projet de réaménagement du complexe Turcot, important nœud du réseau routier montréalais, constitue de loin le projet le plus important, même à l'échelle de la CMM. À eux seuls, les travaux liés à ce projet affecteront pendant plusieurs années l'accessibilité routière à cette partie de l'île de Montréal. Ce dernier projet devrait être suivi de la réfection de l'échangeur Saint-Pierre situé un peu plus à l'ouest.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, dont la réalisation a été annoncée à plusieurs reprises, apparaît moins prioritaire actuellement dans la programmation des travaux du MTQ.

Par ailleurs, d'importants travaux de réfection au pont Champlain, ou même son remplacement, sont actuellement en planification de la part de PJCCI.

Enfin, la Ville de Montréal poursuit les activités de planification de réaménagement de l'autoroute Bonaventure dans la partie qui relève de sa juridiction.

❖ Longueuil et Couronne Sud

Le secteur de Longueuil/Couronne Sud regroupe également d'importants projets routiers, en cours de réalisation ou programmés.

Le projet de parachèvement de l'A-30, actuellement en cours de réalisation, représente le tronçon autoroutier le plus long ajouté au réseau autoroutier du territoire de la CMM depuis la constitution de la majeure partie de ce dernier dans les années 60-70.

L'autre projet en cours de réalisation concerne le réaménagement de l'échangeur A-20/A-25/R-132.

D'importants projets sont aussi programmés par le MTQ, soit l'élargissement de l'A-30 entre l'A-20 et l'A-10, le parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île-Perrot, le réaménagement de la route 132 de même que le réaménagement de plusieurs échangeurs autoroutiers d'importance.

Le projet de réfection/reconstruction du pont Champlain actuellement à l'étude est principalement sous responsabilité du gouvernement fédéral. Toutefois, le gouvernement du Québec garde sous sa responsabilité les aménagements liés aux transports en commun et ceux raccordant le pont au reste du réseau routier.

Par ailleurs, l'élargissement de l'A-10 entre l'A-30 et Saint-Jean-sur-Richelieu/Chambly est également à l'étude par le MTQ.

❖ Laval et Couronne Nord

Le parachèvement de l'A-25 (en cours) et le prolongement de l'A-19 (projet programmé) constituent les deux projets les plus importants concernant Laval et la Couronne Nord. Ces deux projets touchent des axes autoroutiers Nord-Sud venant ainsi compléter et améliorer le réseau autoroutier permettant les échanges entre la Couronne Nord, Laval et l'île de Montréal.

Le réaménagement de l'échangeur A-15/A-640, actuellement en cours, constitue un projet d'importance dans cette partie de la CMM.

Par ailleurs, d'autres projets ont été identifiés dans le cadre de documents de planification supra-locale (schémas d'aménagement de MRC), mais ne font pas partie des projets programmés ou à l'étude par le MTQ. Il s'agit du prolongement de l'A-13 vers l'aéroport de Mirabel et de l'élargissement de l'A-640 entre l'A-13 et l'A-15 en direction Est.

Bibliographie

- ADEC (2009). *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*, Mars 2009, pour le ministère des Transports du Québec, Montréal CA, 89 pages.
- AECOM (2009). *Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal, 2006*, Août 2009, pour le ministère des Transports du Québec, Montréal QC CA, 74 pages.
- AECOM/ MTQ (2010). *Générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal : Localisation et enjeux*, Présentation pour l'AQTR Mars 2010, Montréal QC CA, 28 pages.
- AMT (2003). *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, Décembre 2003, Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA, 40 pages.
- AMT (2008). *Carte des Autorités organisatrices de Transport - Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA*, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://amt.qc.ca/uploadedImages/AMT/Site_Usager/Autobus/BlocDroit/AOT_2008.gif?n=7620\]](http://amt.qc.ca/uploadedImages/AMT/Site_Usager/Autobus/BlocDroit/AOT_2008.gif?n=7620).
- AMT (2009). *Programme triennal d'immobilisation 2010-2011-2012*, Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA, 163 pages.
- AMT (2010). *Carte du réseau de trains de banlieue - Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA*, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://amt.qc.ca/uploadedImages/AMT/Site_Usager/Train/BlocDroit/Train_Map_Agrandi.jpg?n=7501\]](http://amt.qc.ca/uploadedImages/AMT/Site_Usager/Train/BlocDroit/Train_Map_Agrandi.jpg?n=7501).
- AMT (2010). *Enquête Origine-Destination 2008 - Faits Saillants et Résultats, Matrices par région d'analyse, Matrices par secteurs municipaux*, Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.enquete-od.qc.ca/index.asp\]](http://www.enquete-od.qc.ca/index.asp).
- AMT (2010). *Enquête Origine-Destination 2008 - La mobilité des personnes dans la région de Montréal - Faits Saillants*, Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA, 28 pages.
- AMT (2010). *Enquête Origine-Destination 2008 - Constat sur la mobilité des personnes dans la région de Montréal - Faits Saillants*, Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA, 33 pages.
- AMT (2010). *Projets à l'étude - Système léger sur rails, Résultats des études d'avant-projet pour un SLR dans l'axe de l'autoroute 10*, Agence métropolitaine de transport, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.amt.qc.ca/projets/slr.aspx\]](http://www.amt.qc.ca/projets/slr.aspx).
- CMM (2010). *Territoire de la communauté métropolitaine de Montréal*, Novembre 2010, Communauté Métropolitaine de Montréal, Montréal QC CA, 23 février 2011, [en ligne], [\[http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/carte/territoire.pdf\]](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/carte/territoire.pdf).
- CMM (2010). *Document de synthèse du contenu des 14 schémas régionaux sur le territoire de la CMM*, Septembre 2010, Communauté Métropolitaine de Montréal, Montréal QC CA, 124 pages.
- CMM (2010). *Portrait du grand Montréal Édition 2010*, Décembre 2010, Cahiers Métropolitains, Communauté Métropolitaine de Montréal, Montréal QC CA, 56 pages.
- CONSEIL DES MINISTRES RESPONSABLES DES TRANSPORTS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2009). *Réseau routier national du Canada - Rapport d'examen*, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, 38 pages.
- CRÉ (2011). *Avis du Comité interrégional pour le transport des marchandises de la Conférence régionale des élus de Montréal relativement au volet transport des marchandises du PMAD*, Janvier 2011, Conférence régionale des élus de Montréal, Montréal QC CA, 16 pages.

- CYBERPRESSE (2010). *Montréal se soigne, la banlieue s'étend*, Novembre 2010, Bruno Bisson (La Presse), Montréal QC CA, 23 février 2011, [en ligne], [<http://www.cyberpresse.ca/actualites/dossiers/transport-a-montreal/201011/13/01-4342441-montreal-se-soigne-la-banlieue-setend.php>].
- CYBERPRESSE (2010). *Planification du réseau de transport : le virage raté de Montréal*, Novembre 2010, Bruno Bisson (La Presse), Montréal QC CA, 23 février 2011, [en ligne], [<http://www.cyberpresse.ca/actualites/dossiers/transport-a-montreal/201011/11/01-4341838-planification-du-reseau-de-transport-le-virage-rate-de-montreal.php>].
- CYBERPRESSE (2010). *Une décennie de revirement*, Novembre 2010, Bruno Bisson (La Presse), Montréal QC CA, 23 février 2011, [en ligne], [<http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201011/12/01-4341882-une-decennie-de-revirements.php>].
- CYBERPRESSE (2010). *Projets routiers : des mesures favoriseront les transports en commun*, Novembre 2010, Bruno Bisson (La Presse), Montréal QC CA, 23 février 2011, [en ligne], [<http://www.cyberpresse.ca/actualites/dossiers/transport-a-montreal/201011/15/01-4342961-projets-routiers-des-mesures-favoriseront-les-transports-en-commun.php>].
- CYBERPRESSE (2010). *Transports : le virage raté - Présentation Multimédia*, Cyberpresse, Montréal QC CA, 23 février 2011, [en ligne], [http://www.cyberpresse.ca/actualites/dossiers/transport-a-montreal/multimedia/?utm_categorieinterne=traficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_B17_carte_1345060_section_P_OS1].
- CYBERPRESSE (2011). *Un impact majeur sur les transports en commun*, Janvier 2011, Bruno Bisson et André Noël (La Presse), Montréal QC CA, 23 février 2011, [en ligne], [http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201101/13/01-4359640-un-impact-majeur-sur-les-transports-en-commun.php?utm_categorieinterne=traficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_vous_suggere_4359637_article_POS2].
- LAMBERT Alexandre (2010). *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise- Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques*, pour la Communauté métropolitaine de Montréal, Québec CA, 35 pages.
- MAMROT (2009). *La municipalité régionale de comté*, Avril 2009, Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire, Québec CA, 80 pages.
- MAMROT (2010). *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines*, Juin 2010, Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire, Québec CA, 23 février 2011, [en ligne], [<http://www.cyberpresse.ca/actualites/dossiers/transport-a-montreal/201011/15/01-4342961-projets-routiers-des-mesures-favoriseront-les-transports-en-commun.php>].
- MAMROT (2010). *L'organisation municipale et régionale au Québec en 2010*, Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire, Québec CA, 18 pages.
- MRC LAVAL (2004). *Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval*, Septembre 2004, Municipalité régionale de comté de Laval, Québec CA, 8 pages.
- MRC ROUSSILLON (2009). *Schéma d'aménagement révisé- Section 5 Le Document sur les coûts*, Novembre 2009, Municipalité régionale de comté de Roussillon, Québec CA, 8 pages.
- MTQ (1993). *La voirie locale- Guide d'information- Partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*, Transports Québec, Québec CA, 87 pages.
- MTQ (2000). *Plan de transport de la région de Lanaudière*, Transports Québec, Saint-Jérôme CA, 92 pages.
- MTQ (2000). *Plan de gestion des déplacements - Région métropolitaine de Montréal*, Avril 2000, Transports Québec, Québec CA, 80 pages.
- MTQ (2001). *Plan de transport des Laurentides*, Transports Québec, Saint-Jérôme CA, 94 pages.

- MTQ (2001). *Vers un plan de transport de la Montérégie*, Transports Québec, Longueuil et Châteauguay CA, 289 pages.
- MTQ (2007). *Autoroute 25 - Parachèvement*, Transports Québec, Direction de l'île de Montréal, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a25].
- MTQ (2007). *Réaménagement de l'échangeur des autoroutes 15 et 640 - Boisbriand*, Transports Québec, Direction de Laval – Mille-Îles, Laval QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/laval_mille_iles/rea_echang_15_et_640].
- MTQ (2008). *Plan stratégique 2008-2012*, Transports Québec, Québec CA, 40 pages.
- MTQ (2008). *Tome I - Chapitre 1 - Classification fonctionnelle*, Transports Québec, Québec CA, 14 pages.
- MTQ (2009). *Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014*, Transports Québec, Québec CA, 83 pages.
- MTQ/ VILLE DE MONTRÉAL (2009). *Modernisation de la rue Notre-Dame*, Transports Québec et Ville de Montréal, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [<http://www.projetnotredame.qc.ca/accueil/>]
- MTQ (2009). *Investissements routiers 2009 -2010*, Transports Québec, Québec CA, 4 pages.
- MTQ (2010). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de Montréal pour la période 2010 - 2011*, Transports Québec, Montréal CA.
- MTQ (2010). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de Lanaudière pour la période 2010 -2011*, Transports Québec, Saint-Jérôme CA.
- MTQ (2010). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région des Laurentides pour la période 2010 -2011*, Transports Québec, Saint-Jérôme CA.
- MTQ (2010). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de Laval pour la période 2010 - 2011*, Transports Québec, Laval CA.
- MTQ (2010). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de la Montérégie pour la période 2010 -2011*, Transports Québec, Longueuil CA.
- MTQ (2011). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de l'Île de Montréal pour la période 2011 -2012*, Transports Québec, Montréal CA.
- MTQ (2011). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de Lanaudière pour la période 2011 -2012*, Transports Québec, Saint-Jérôme CA.
- MTQ (2011). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région des Laurentides pour la période 2011 -2012*, Transports Québec, Saint-Jérôme CA.
- MTQ (2011). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de Laval pour la période 2011 - 2012*, Transports Québec, Laval CA.
- MTQ (2011). *Carte et liste des investissements routiers prévus dans la région de la Montérégie pour la période 2011 -2012*, Transports Québec, Longueuil CA
- MTQ (2010). *Planifier la mobilité durable- Défis et Perspective*, Alain Rajotte, Service du développement durable, Direction des affaires corporatives, Transports Québec, Québec CA, 13 pages.
- MTQ (2010). *Accessibilité et développement - Créer un contexte favorable à la mobilité durable*, Alain Rajotte, Service du développement durable, Direction des affaires corporatives, Transports Québec, Québec CA, 17 pages.
- MTQ (2010). *Planification et mobilité durable : un défi d'intégration*, Alain Rajotte, Service du développement durable, Direction des affaires corporatives, Transports Québec, Québec CA, 16 pages.

- MTQ (2010). *Carte d'aménagement de l'estacade située près du Pont Champlain* - Transports Québec, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/plan/fiches/carte03.pdf\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/montreal/plan/fiches/carte03.pdf).
- MTQ (2010). *Atlas des transports- Carte interactive des débits de circulation 2008*, Transports Québec, Québec QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://transports.atlas.gouv.qc.ca/NavFlash/SWFNavFlash.asp?input=SWFDebitCirculation_2008\]](http://transports.atlas.gouv.qc.ca/NavFlash/SWFNavFlash.asp?input=SWFDebitCirculation_2008).
- MTQ (2010). Communiqué de presse - *Parachèvement de l'autoroute 19- Québec présente un projet intégrant le transport collectif*, Juin 2010, Transports Québec, Québec CA.
- MTQ (2010). *Réaménagement de l'échangeur des aut. 20 et 25 et de la route 132 et reconstruction d'un tronçon de l'aut. 20*, Transports Québec, Direction de la Montérégie Est, Longueuil QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/monteregie_est/reame_echan_a20_a25_r132\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/monteregie_est/reame_echan_a20_a25_r132).
- MTQ (2010). *Réaménagement de l'échangeur des Laurentides*, Transports Québec, Direction de l'île de Montréal, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/montreal_ile/reamenagement_echangeur_laurentides\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/montreal_ile/reamenagement_echangeur_laurentides).
- MTQ (2010). *Réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie*, Transports Québec, Direction de l'île de Montréal, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/montreal_ile/ream_partie_nord_decarie\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/montreal_ile/ream_partie_nord_decarie).
- MTQ (2010). *Reconstruction du complexe Turcot, à Montréal*, Transports Québec, Direction de l'île de Montréal, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.turcot.gouv.qc.ca/\]](http://www.turcot.gouv.qc.ca/)
- MTQ (2010). *Dorval - Réaménagement de l'échangeur*, Transports Québec, Direction de l'île de Montréal, Montréal QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/echangeur_dorval\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/echangeur_dorval)
- MTQ (2010). *Autoroute 20 - Parachèvement dans Vaudreuil-Soulanges*, Transports Québec, Direction de la Montérégie Ouest, Châteauguay QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/zone_fournisseurs/c_affaires/pr_routiers/a20_para_vaudreuil_soulanges\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/zone_fournisseurs/c_affaires/pr_routiers/a20_para_vaudreuil_soulanges)
- MTQ (2010). *Autoroute 30 - Parachèvement*, Transports Québec, Québec QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a30\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a30)
- MTQ (2010). *Réfection du pont Viau - route 335 entre Laval et Montréal*, Transports Québec, Direction de Laval – Mille-Îles, Laval QC CA, 23 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/laul_mille_iles/refection_du_pont_viau_route_335_entre_laval_et_montreal\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/laul_mille_iles/refection_du_pont_viau_route_335_entre_laval_et_montreal).
- MTQ (2010). *Réseau de camionnage*, Transports Québec, QC CA, 24 février 2011, [En ligne], [\[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/reseau_camionnage\]](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/reseau_camionnage).
- MTQ. *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*, Transports Québec, QC CA, 48 pages.
- TRANSPORTS CANADA (2010). *Le réseau routier national (RRN)*, Transports Canada, 24 février 2011, [En ligne], [\[http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-routes-2149.htm\]](http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-routes-2149.htm)
- TRANSPORTS CANADA (2010). *Carte du réseau routier national (RRN)*, Transports Canada, 24 février 2011, [En ligne], [\[http://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/RRN_2007.pdf\]](http://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/RRN_2007.pdf)
- VILLE DE MONTRÉAL / STM (2005). *Portrait et diagnostic : Conditions de déplacement sur le réseau routier*, Juin 2005, Ville de Montréal et Société de Transport de Montréal, Montréal CA, 26 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL / STM (2005). *Portrait et diagnostic : Transport des marchandises*, Juin 2005, Ville de Montréal et Société de Transport de Montréal, Montréal CA, 24 pages.

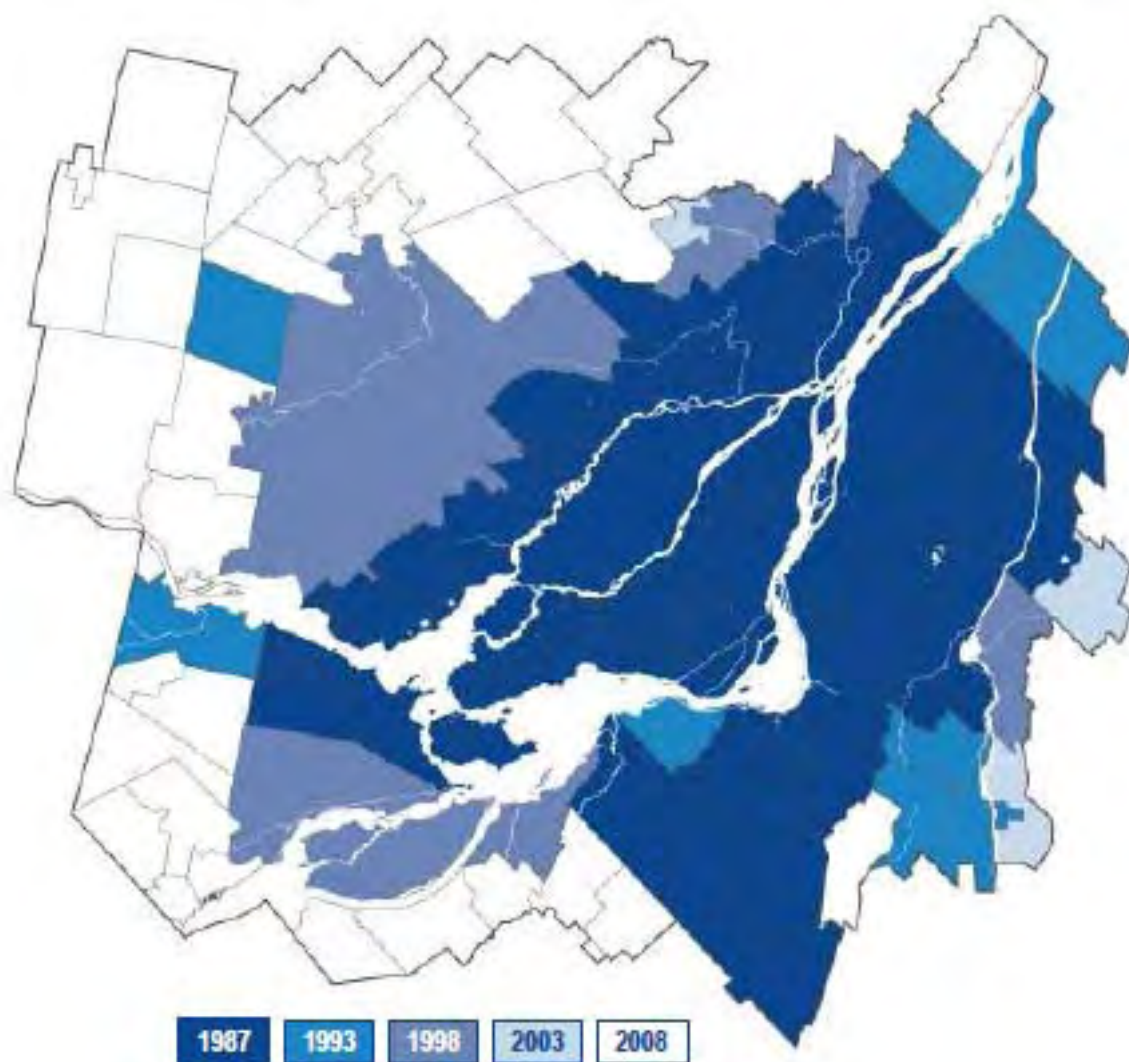
VILLE DE MONTRÉAL / STM (2006). *Portrait et diagnostic : Offre du réseau routier*, Août 2006, Ville de Montréal et Société de Transport de Montréal, Montréal CA, 22 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Plan de Transport*, Ville de Montréal - Direction des transports, Montréal CA, 174 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2010). *Guide des plans locaux de déplacements*, Juin 2010, Ville de Montréal - Direction des transports, Montréal CA, 162 pages.

Annexe A
Territoires des enquêtes O/D
entre 1987 et 2008

Évolution du territoire de l'enquête O/D entre 1987 et 2008

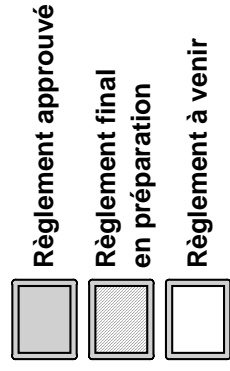
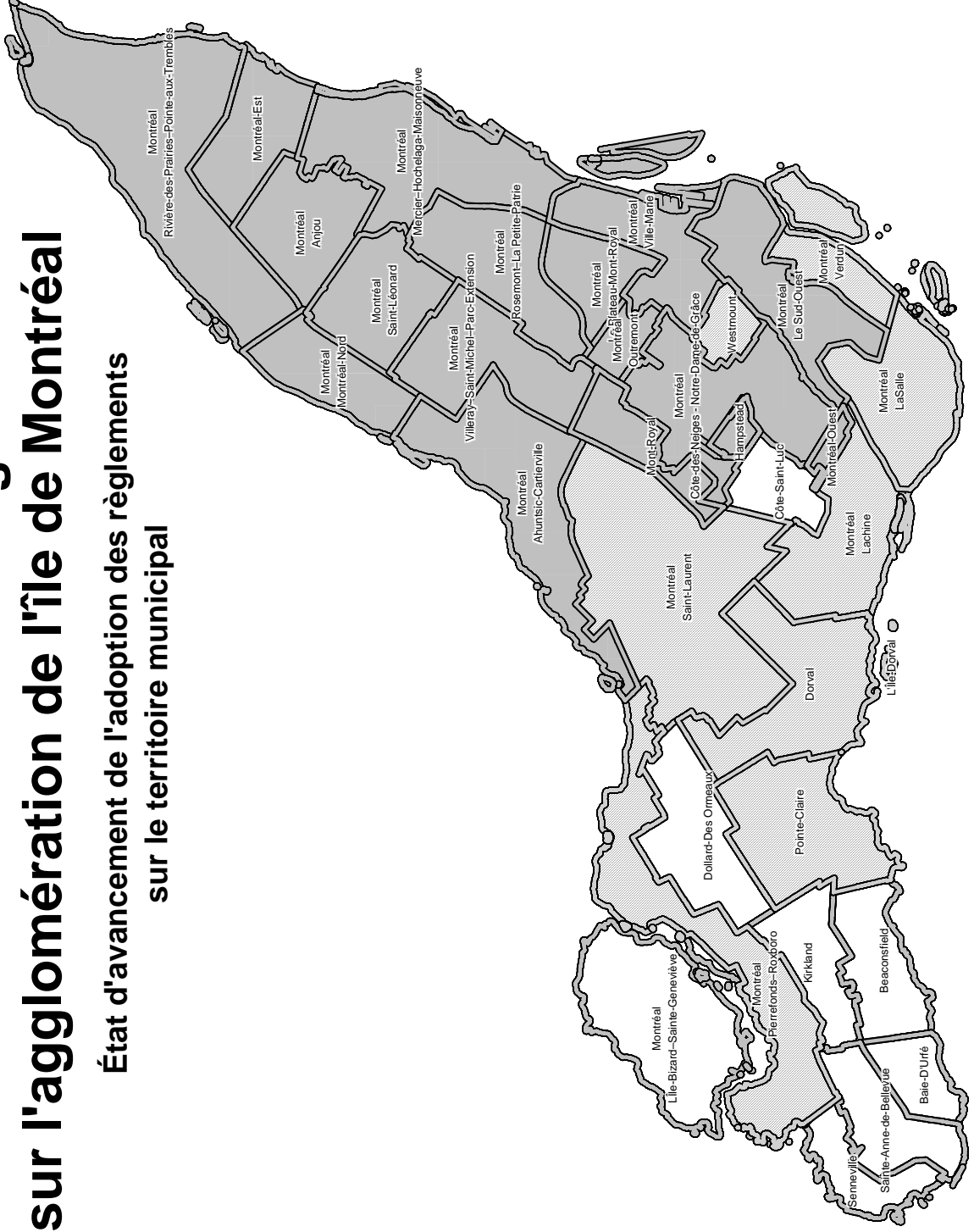


Source : Enquête Origine-Destination 2008 - Constat sur la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal - Faits Saillants

Annexe B
État d'avancement de l'adoption
des règlements, réseau de
camionnage sur l'agglomération
de l'Île de Montréal

Réseau de camionnage sur l'agglomération de l'île de Montréal

État d'avancement de l'adoption des règlements
sur le territoire municipal



Direction de l'île-de-Montréal
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers


Avril 2008


Annexe C
Liste détaillée des projets
routiers

Liste des principaux projets routiers sur le territoire de la CMM





Signification des codes couleurs adoptés dans le tableau







 Projet en cours de réalisation







 Projet programmé









 Projet à l'étude

 Autre projet

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Horizon de réalisation	Référence du projet
MONTRÉAL	 Montréal - Laval A-25	Parachèvement de l'autoroute 25 Construction d'un lien autoroutier permettant de rejoindre directement l'A-25 sur l'île de Montréal à l'A-25 sur l'île de Laval.	Entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval	2011	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Grands Projets : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/par_achèvement_a25
	 Montréal Échangeur A-20 / A-520	Réaménagement de l'échangeur Dorval Résolution des problèmes de congestion et d'accessibilité du rond-point Dorval et de l'échangeur des autoroutes 20 et 520.	Rond-Point Dorval, échangeur A-20 / A-520	2013	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Grands Projets : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/échangeur_dorval ➤ <i>Plan de Transport (2008)</i> Ville de Montréal
	 Montréal A-40 Ouest	Reconstruction des dalles de béton sur l'A-40 Ouest	Du Pont Charles-de-Gaulle à l'avenue Marier	2011	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Liste des investissements du MTQ 2009-2010</i>
	 Montréal Échangeur autoroute Décarie / A-40	Réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie Déplacement de la voie de desserte du côté nord de l'A-40 afin d'établir un lien direct est-ouest de la voie de desserte. Reconfiguration des accès aux boulevards Décarie et Marcel-Laurin. Aménagement de mesures préférentielles aux autobus dans l'axe du boulevard Décarie. Ajout d'une voie de circulation dans la bretelle menant de l'autoroute Décarie (15) en direction nord à l'A-40 et à sa voie de desserte en direction ouest. Réaménagement d'une partie du boulevard Décarie et de la rue Dion. Réaménagement de l'intersection de l'avenue Sainte-Croix/chemin Lucerne et du chemin de la Côte-de-Liesse. Déplacement des deux demi-tours, côté ouest et côté est de l'échangeur. Déplacement plus à l'est de la sortie du boulevard Marcel-Laurin en provenance de l'A-40 en direction ouest.	Échangeur autoroute Décarie / A-40	2013	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire (Optimisation de l'A-40, Métropolitaine) ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Île de Montréal : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/monreal_ile/ream_partie_nord_d_echangeur

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Horizon de réalisation	Référence du projet
MONTRÉAL	<p> Montréal Échangeur A-40 / A-15</p>	<p>Réaménagement de l'échangeur des Laurentides Remplacement de la bretelle menant de l'A-40 en direction est à l'autoroute 15 en direction nord pour aménager à droite cette sortie d'autoroute. Déplacement vers le nord d'un tronçon de l'A-40 en direction est. Remplacement du pont d'étagement de l'A-15 en direction nord (au-dessus de la rue De Beauharnois / Gince). Réaménagement de la sortie n°71 – Boul. St-Laurent / Rue St-Denis.</p>	<p>Échangeur des Laurentides (A-40 / A-15)</p>	<p>2012</p>	<p>➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire (Optimisation de l'A-40, Métropolitaine) ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Île de Montréal : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/monreal_ile/reamenagement_ecchangeur_laurentides</p>
	<p> Montréal Échangeur A-15 / A-20 / A-720</p>	<p>Réaménagement du complexe Turcot Reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, sous les structures existantes ou le long de ces dernières, et déplacement de l'A-20 et des voies ferrées plus au nord, dans la portion comprise entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest.</p>	<p>Échangeur localisé entre la falaise Saint-Jacques et les canaux de Lachine et de l'Aqueduc. Le territoire complet chevauche cinq arrondissements de Montréal (Le Sud-Ouest, Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, Verdun, LaSalle et Lachine) et les villes de Montréal-Ouest et de Westmount.</p>	<p>Non déterminé précisément pour l'instant (2017 selon le plan de transport)</p>	<p>➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Grands Projets : http://www.turcot.gouv.qc.ca/ ➤ <i>Plan de Transport (2008)</i> Ville de Montréal</p>
	<p> Montréal Rte 138</p>	<p>Réaménagement de l'échangeur Saint Pierre</p>	<p>Échangeur Saint-Pierre</p>	<p>Inconnu</p>	
	<p> Montréal A-20</p>	<p>Réaménagement de l'échangeur des Sources</p>	<p>Échangeur A-20/Boulevard des Sources</p>	<p>Inconnu</p>	<p>➤ <i>PGDM (2000)</i>, autres interventions (amélioration de l'A-20 sur le territoire de la CUM, entre l'A-13 et l'échangeur de Montréal-Ouest)</p>
	<p> Montréal Notre-Dame Est</p>	<p>Modernisation de la rue Notre-Dame Réaménagement de la rue Notre-Dame avec un profil à 2 fois 4 voies (3 voies tous véhicules et une voie réservée), les deux sens de circulation étant séparés par un terre-plein central.</p>	<p>Rue Amherst, à l'ouest, jusqu'à l'autoroute 25 à l'est en passant par l'axe Souigny (9km)</p>	<p>Non défini : Projet actuellement à l'arrêt</p>	<p>➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Grands Projets : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/modernisation_notre_dame ➤ <i>Plan de Transport (2008)</i> Ville de Montréal</p>
	<p> Montréal A-10</p>	<p>Transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain</p>	<p>De Brennan à Saint-Jacques pour la réalisation d'un boulevard urbain</p>	<p>Inconnu</p>	<p>➤ <i>Plan de Transport (2008)</i> Ville de Montréal</p>

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Horizon de réalisation	Référence du projet
LAV COURONNE NORD	 Montréal - Laval A-25	Parachèvement de l'autoroute 25 Construction d'un lien autoroutier permettant de rejoindre directement l'A-25 sur l'île de Montréal à l'A-25 sur l'île de Laval	entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval	2011	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PGDM (2000), stratégie d'intervention prioritaire ➤ Site Internet du MTQ, rubrique Grands Projets : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a25
	 Couronne Nord Échangeur A-15 / A-640	Réaménagement de l'échangeur des autoroutes 15 et 640 - Boisbriand Remplacement du tréfle par des bretelles directionnelles / Éliminer zones d'entrecroisement / Séparer trafic de transit du local / Jout d'une voie de circulation par direction sur l'A-640 entre l'A-15 et la route 117.	Échangeur A-15/A-640 à Boisbriand (proximité Sainte-Thérèse et Rosemère)	Phases 1 et 2 terminées Phase 3 échéance 2011 Phase 4 à préciser	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PGDM (2000), autres interventions (amélioration de l'A-15 et de l'A-640 sur la Rive Nord) ➤ Site Internet du MTQ, rubrique Laval-Mille-Îles : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/laval_mille_iles/rea_echang_15_et_640
	 Laval - Couronne Nord A-19	Prolongement de l'A-19 entre Laval et Bois-des-Filons Prolongement à 4 voies + 2 voies TC sur 7,5km, création de 4 échangeurs, réaménagement de l'échangeur avec l'A-640.	Du boulevard Dagenais à l'A-640	2014-2015	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Site Internet du MTQ, conférences de presse 2010 : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil/salle_presse/conferences2010#autoroute19_20100621 ➤ Schéma d'aménagement de Thérèse-de-Blainville (2005) pour l'échangeur avec l'A-640 uniquement.
	 Laval A-15	Amélioration de l'A-15 à Laval Construction de collecteurs et voies de service, reconstruction d'un viaduc, réaménagement de l'échangeur A-15/Rte-117 et des accès à l'A-15.	Du boulevard Saint-Martin à la route 117	Non déterminé	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PGDM (2000), stratégie d'intervention prioritaire
	 Couronne Nord A-13	Prolongement de l'A-13 jusqu'à l'aéroport international de Mirabel	De l'A-640 à l'aéroport de Mirabel	Inconnu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PGDM (2000), autres interventions ➤ Schéma d'aménagement de Thérèse-de-Blainville (2005) ➤ Schéma d'aménagement de Deux-Montagnes (1988) ➤ Schéma d'aménagement de Mirabel (1996)
	 Couronne Nord A-640	Ajout d'une 3ème voie sur l'A-640 entre l'A-13 et l'A-15 direction Est	A-640 entre l'A-13 et l'A-15	Inconnu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schéma d'aménagement de Thérèse-de-Blainville (2005)

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Horizon de réalisation	Référence du projet
LONGUEUIL COURONNE SUD	 Couronne Sud A-30	Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion Raccordement de l'A-30 à l'A-20 et à l'A-540 par la création d'un tronçon à 4 voies sur 35km. Inclut le réaménagement de l'échangeur A-20/A-540/A-30. Inclut également la réfection de l'A-530 et de la Rte 236	Traversée des territoires de Châteauguay, Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield, Les Cèdres, Vaudreuil-Dorion	2012	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PGDM (2000), stratégie d'intervention prioritaire ➤ Site Internet du MTQ, rubrique Grands Projets : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portail/page/portals/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a30
	 Longueuil Échangeur A-20 / A-25 / Rte-132	Réaménagement de l'échangeur des autoroutes 20 et 25 et route 132 - Reconstruction d'un tronçon de l'A-20 Réaménagement de l'échangeur pour améliorer la sécurité et la capacité, reconstruction de la chaussée de l'A20/Rte132 sur 1,4km avec élargissement des voies	Échangeur A-20/A-285/Rte132 + A-20 de l'échangeur à Roland-Thérien	2014 (phase 1 en cours)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PGDM (2000), stratégie d'intervention prioritaire ➤ Site Internet du MTQ, rubrique Est de la Montérégie : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portail/page/portals/est_montregie
	 Longueuil A-30	Élargissement de l'A-30	Entre A-20 et A-10	Inconnu	➤ Document d'appel d'offres
	 Couronne Sud A-20	Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot Raccordement des deux tronçons existants de l'A-20 par la création d'une autoroute à 4 voies, sur 7 km.	Vaudreuil-Dorion et Île-Perrot	Inconnu (l'étude d'impact environnemental a été déposée à l'automne 2010, selon le site Internet du MTQ)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ PGDM (2000), stratégie d'intervention prioritaire ➤ Site Internet du MTQ, rubrique Ouest de la Montérégie : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portail/page/portals/ouest_montregie ➤ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portail/page/portals/entreprises/zone_fournisseurs/c_afaires/pr_routiers/a20_para_vaudreuil_soulanges
	 Couronne Sud Route 132	Réaménagement de la route 132 dans les municipalités de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant	De la limite de Kahnawake à la rue Principale (Delson)	Inconnu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon (2006, amendements de 2009)
	 Longueuil Échangeur A-20 / A-30	Réaménagement de l'échangeur entre l'A-20 et l'A-30	Échangeur A-20 / A-30	Inconnu	➤ Document d'appel d'offres
	 Couronne Sud Échangeur A-15 / A-30	Réaménagement de l'échangeur entre l'A-15 et l'A-30 à Candiac	Échangeur A-15 / A-30	Inconnu	➤ Document d'appel d'offres
	 Longueuil A-10	Élargissement de l'A-10	Entre l'A-30 et Saint-Jean/Chambly	Inconnu	

	Secteur(s) CMM et N° axe	Intitulé du projet / Description	Localisation et limites	Horizon de réalisation	Référence du projet
●	Montréal - Laval A-25	Parachèvement de l'autoroute 25 Construction d'un lien autoroutier permettant de rejoindre directement l'A-25 sur l'île de Montréal à l'A-25 sur l'île de Laval	Entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval	2011	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Grands Projets : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a25
●	Couronne Sud A-30	Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion Raccordement de l'A-30 à l'A-20 et à l'A-540 par la création d'un tronçon à 4 voies sur 35km. Inclut le réaménagement de l'échangeur A-20/A-540/A-30. Inclut également la réfection de l'A-530 et de la route 236	Traversée des territoires de Châteauguay, Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield, Les Cèdres, Vaudreuil-Dorion	2012	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, rubrique Grands Projets : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/parachevement_a30
●	Montréal - Couronne Sud Rte 138	Réfection du pont Mercier Remplacement du tablier, réparation et renforcement de la structure, construction d'une piste cyclable	Pont Mercier entre Longueuil et LaSalle	2012	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>PGDM (2000)</i>, stratégie d'intervention prioritaire (réparation des réseaux de transport) ➤ <i>Site Internet du MTQ</i>, le ministère en mots et en images : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/minist_mots_images/pont_honore_mercier
●	Montréal - Longueuil A-10	Réfection / remplacement du pont Champlain	Pont Champlain entre Longueuil et Montréal	Inconnu	

À propos d'AECOM

AECOM est un fournisseur mondial de services techniques professionnels et de gestion-conseil sur une grande variété de marchés comme le transport, le bâtiment, l'environnement, l'énergie, l'eau et les services gouvernementaux. Avec près de 45 000 employés autour du monde, AECOM est un leader sur tous les marchés clés qu'elle dessert. AECOM allie portée mondiale et connaissances locales, innovation et excellence technique afin d'offrir des solutions qui créent, améliorent et préservent les environnements bâtis, naturels et sociaux dans le monde entier. Classée dans la liste des compagnies du Fortune 500, AECOM sert des clients dans plus de 100 pays et a enregistré des revenus de 7 milliards de dollars durant l'exercice financier 2010.

Des renseignements supplémentaires sur AECOM et ses services sont disponibles au www.aecom.com.