

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL

PROGRAMME D'INTERVENTION 1995 ET 1996



CANQ
TR
321

Québec 

360623

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL

PROGRAMME D'INTERVENTION
1995 ET 1996



Ministère des Transports
Centre de documentation
200, Dorchester Sud
3e étage
Québec (Québec)
G1K 5Z1

Ministère des Transports

DOB - CEN-MON

CANQ
TR
321

Pour en savoir davantage sur les analyses et données relatives à l'élaboration du plan de transport, se référer à *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase I : Choisir - Diagnostic et orientations. Document de consultation et Document de référence.*

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1995
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN : 2-550-24345-5

Table des matières

Agir dès à présent tout en préparant l'avenir	1
Les trois volets du programme d'intervention à court terme	4
1. La révision dès 1995 du cadre institutionnel et financier	4
2 Des actions immédiates pour optimiser les systèmes et réseaux de transport existants	5
2.1 Améliorer les services de transport en commun et l'accès à ces services	6
2.2 Implanter des voies réservées au covoiturage et au transport en commun pour réduire les déplacements individuels en automobile	11
2.3 Maintenir la fluidité de la circulation sur les autoroutes pour soutenir la compétitivité de l'économie	13
2.4 Améliorer l'accessibilité aux réseaux réguliers de la clientèle à mobilité réduite et des personnes handicapées	16
2.5 Conserver et réhabiliter les équipements et infrastructures de transport	17
3. Des analyses techniques pour éclairer la consultation	21
Prévisions budgétaires globales pour 1995 et 1996	25
Les systèmes et réseaux de transport en commun	25
Les autres systèmes de transport collectif	26
Le réseau routier	27

Agir dès à présent tout en préparant l'avenir

La situation en matière de transport dans la région de Montréal préoccupe tant les citoyens que les entreprises. Les attentes exprimées sont élevées. Il est clair que, si des solutions ne sont pas apportées rapidement, la qualité de vie et la compétitivité économique de la région seront menacées. La rareté des ressources financières oblige cependant à faire des choix.

Le ministère des Transports s'est engagé à élaborer, de concert avec ses partenaires, un plan de transport à long terme qui intégrera tous les modes de transports, dans une perspective métropolitaine. Pour ce faire, il a dressé un diagnostic de la situation, à partir duquel il a cerné les principaux enjeux auxquels doit faire face la région métropolitaine de Montréal, de même que les principaux défis qu'elle doit relever.

Au cours des derniers mois, le ministre des Transports a rencontré de nombreux élus gouvernementaux et municipaux, ainsi que des représentants d'organismes, de sociétés et d'associations qui interviennent directement dans le domaine des transports dans la région de Montréal, ou qui s'y intéressent pour des raisons économiques, sociales ou environnementales. Ces rencontres ont aidé à mieux cerner les préoccupations et les attentes de chacun et ont permis de dégager de grandes orientations et des esquisses d'intervention. Celles-ci sont présentement soumises aux décideurs de la région dans le cadre de la première phase de l'élaboration du plan de transport de la région de Montréal. Cette démarche de concertation a pour objectif d'en arriver, au cours de 1996, à une entente au sujet d'un plan d'harmonisation et de priorisation des interventions.

Compte tenu de l'urgence et de l'ampleur des problèmes identifiés et des attentes exprimées, le Ministère est également résolu à agir dès maintenant. Il a donc adopté un Programme d'intervention¹ échelonné sur deux ans, soit du 1^{er} avril 1995 au 31 mars 1997.

Ce programme comprend trois volets :

- la révision de l'encadrement institutionnel et financier du transport régional;
- des interventions de conservation et d'optimisation des systèmes et des réseaux de transport existants;

¹ Le territoire considéré dans ce programme d'intervention couvre la région métropolitaine de Montréal.

- des analyses techniques liées au développement de systèmes de transport, qui éclaireront la consultation.

Ce programme d'intervention à court terme est étroitement lié à l'élaboration du Plan de transport pour la région de Montréal. D'une part, la révision de l'encadrement institutionnel est une condition préalable à la mise en œuvre de toute action concertée en matière de transport dans la région. Cette révision est urgente : compte tenu de modifications au financement du transport en commun, des mesures appropriées doivent être implantées d'ici à janvier 1996. La consultation à ce sujet fait partie intégrante de la Phase I de l'élaboration du plan de transport. D'autre part, les interventions prévues à des fins de conservation et d'optimisation de systèmes et d'équipements ont été déterminées à la lumière des attentes exprimées lors des rencontres préliminaires du Ministre avec les décideurs du milieu et des grandes orientations proposées pour le plan de transport de la région. Enfin, les analyses techniques visent à éclairer les échanges sur les orientations proposées et les scénarios d'intervention qui en découlent.

Telles qu'énoncées dans le document de consultation sur le plan de transport de la région de Montréal², ces grandes orientations sont les suivantes :

- *Donner la priorité à la conservation et à l'optimisation des réseaux et des systèmes de transports existants.* Pour ce faire, il faudra maintenir ces systèmes en bon état, accroître leur efficacité et leur aspect sécuritaire, faciliter l'intermodalité et améliorer l'intégration des services de transport des personnes et des marchandises. Cette orientation implique l'adoption de mesures visant à réduire l'utilisation individuelle de l'automobile, particulièrement pendant les périodes de pointe.
- *Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise.* Ces stratégies refléteront le rôle particulier de la région de Montréal en tant que métropole économique du Québec. Plus spécifiquement, les mesures adoptées devraient faciliter l'accès aux grands pôles d'emploi du centre de la région et des couronnes Nord et Sud, ainsi que l'efficacité du transport des marchandises et la fluidité des liaisons avec le port et les aéroports.
- *Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs environnementaux.* La consolidation du tissu urbain faciliterait l'allocation des ressources financières pour répondre aux besoins de réinvestissement dans les infrastructures en place et réduirait les pressions pour étendre le réseau routier, tout en créant des conditions plus propices au transport en commun. Pour ce faire, il faut revitaliser et consolider les noyaux d'urbanisation les plus anciens de l'île de Montréal, de l'île Jésus et de la Rive-Sud. La revitalisation du centre de l'agglomération contribuerait par ailleurs à rétablir un équilibre essentiel à la croissance économique et à la préservation de la qualité de vie dans l'ensemble de la région.

² *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase I : Choisir - Diagnostic et orientations. Document de consultation.*

- *Adapter la recherche de solutions financières aux objectifs et aux priorités clairement établis.* La crise financière que traversent les administrations publiques oblige à se pencher sur le coût des services publics et à concevoir de nouvelles façons de les financer. Les sources de financement devront être diversifiées et le partage des coûts devra être revu dans une perspective métropolitaine, afin d'assurer notamment une plus grande équité entre les municipalités et un autofinancement de l'exploitation des systèmes de transport en commun à l'intérieur de la région.

Les nouvelles interventions qui seront réalisées dans le cadre du programme d'intervention du Ministère pour les exercices 1995-1996 et 1996-1997 seront financées à même l'enveloppe budgétaire déjà prévue, grâce à un réaménagement des dépenses et des investissements. Au cours de cette période, les dépenses et investissements du Ministère dans la région de Montréal se chiffreront au total à 964 millions de dollars.

Parallèlement à la mise en œuvre de ce plan d'intervention, le Ministère poursuivra avec ses partenaires l'élaboration du plan de transport de la région. Cette démarche vise à planifier de façon intégrée et optimale les systèmes et les infrastructures de transport des personnes et des marchandises, en fonction des besoins et des rôles particuliers de la région. Compte tenu de leur interaction avec les transports, l'aménagement du territoire ainsi que les dimensions sociales, économiques et environnementales seront également considérés.

La Table métropolitaine des transports que vient de créer le ministre des Transports sera le lieu des échanges entre le Ministère et ses partenaires sur les constats, les enjeux et les défis régionaux en matière de transport. Ils pourront alors y partager leurs opinions sur les orientations et les choix à privilégier à moyen et long termes.

Le plan de transport de la région de Montréal couvrira la période 1997-2011. Il guidera les décisions et les actions du Ministère et sera proposé comme cadre de référence à l'ensemble des décideurs de la région pour leurs interventions en matière de transport et d'aménagement du territoire. Le programme d'intervention décrit dans les pages qui suivent apportera d'ici là une solution aux problèmes les plus urgents.

Les trois volets du programme d'intervention à court terme

Volet 1

LA RÉVISION DÈS 1995 DU CADRE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER

Le 31 décembre 1995, la subvention d'environ 30 millions de dollars versée au Conseil métropolitain de transport en commun et la subvention de près de 20 millions de dollars octroyée à la STCUM pour éponger le déficit résiduel de la ligne du train de banlieue de Deux-Montagnes prendront fin. L'arrêt de ces subventions remet en question l'organisation et le financement actuels des services de transport en commun. La situation est urgente : les décideurs de la région doivent s'entendre rapidement sur de nouvelles mesures, de façon qu'elles puissent entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1996.

Présentement, même si les grands équipements et systèmes de transport en commun sont utilisés par les résidants de l'ensemble de la région métropolitaine, leur gestion et leur financement sont assumés localement par les municipalités de la CUM. Plus de la moitié des usagers de la STL, de la STRSM et des conseils intermunicipaux de transport utilisent ainsi le réseau de la STCUM sans que leurs municipalités ne participent au financement des coûts nets d'exploitation de cette société. Le fardeau fiscal des contribuables de la CUM et des entreprises situées sur ce territoire s'en trouve ainsi accru.

Vu la multiplicité des organismes de transport en commun, au nombre de 19, et en l'absence d'une véritable instance métropolitaine, la région a par ailleurs de la difficulté à se doter d'une vision intégrée et cohérente du développement des transports. Alors que les déplacements prennent un caractère de plus en plus régional, les perspectives et intérêts locaux continuent ainsi à prédominer. Dans ce contexte, la région aura de la difficulté à faire face aux défis des prochaines décennies; une telle situation ne peut que nuire à son dynamisme économique et à celui du Québec tout entier.

À défaut d'une réforme du cadre institutionnel et financier, le retrait des subventions risque, avec les règles du jeu actuelles, de mener à la disparition de la carte régionale de transport en commun et au retour à la double tarification. Quant aux trains de banlieue, la STCUM a déjà manifesté sa volonté de se dégager de la responsabilité de ce service, qui lui incombe à elle seule malgré sa portée régionale.

Il faut également repenser le transport routier. Si rien ne change d'ici à 2011, des simulations et des prévisions de la demande indiquent qu'on peut s'attendre, pendant la période de pointe du matin, à une hausse de 66 000 déplacements en automobile sur les ponts en direction de l'île de Montréal. Puisqu'on peut difficilement investir massivement dans la construction de routes et de ponts, ces besoins accrus risquent d'aggraver encore la congestion.

Les interventions sur un mode de transport ayant souvent des incidences très importantes sur l'autre, le transport routier et le transport collectif doivent être abordés dans une perspective de complémentarité. La planification, la gestion et le financement du transport régional des personnes devraient donc se faire en coordination, et les choix effectués pour chacun des deux modes devraient concourir à l'atteinte d'objectifs communs. Pour que le transport en commun puisse attirer une partie de la nouvelle clientèle du réseau routier, la région doit être en mesure de se doter d'une vision partagée du développement des transports. Pour ce qui est du transport routier, les choix et les interventions doivent aussi prendre en considération tous les besoins de déplacement, en vue d'un partage des infrastructures entre la circulation locale, régionale et interurbaine. Ces décisions devront aussi viser à faciliter le transport des marchandises et à assurer une desserte efficace des aéroports, du port et des cours de triage de la région montréalaise.

C'est dans cette optique que le ministère des Transports soumet aux décideurs de la région de Montréal en matière de transport une proposition de révision du mode d'organisation et de financement du transport régional. Le Ministère consultera le plus rapidement possible les décideurs concernés en vue du choix d'une solution, de façon qu'elle soit en vigueur le 1^{er} janvier 1996. Il s'agit là d'un instrument fondamental pour permettre à la région de relever les défis auxquels elle fait face.

Volet 2

DES ACTIONS IMMÉDIATES POUR OPTIMISER LES SYSTÈMES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS

Ce deuxième volet du Programme d'intervention 1995-1996 prévoit la mise en œuvre d'une vingtaine de projets et d'actions s'inscrivant très clairement dans une optique de conservation et d'optimisation des réseaux et des systèmes de transport existants, conformément aux grandes orientations proposées pour le plan de transport de la région de Montréal. Au total, ces projets représentent des dépenses et des investissements de 318 millions de dollars pour le ministère des Transports. Plusieurs projets seront réalisés par les sociétés de transport en commun, avec la participation financière du Ministère. Cette participation représente une enveloppe de 134 millions de dollars.

2.1 Améliorer les services de transport en commun et l'accès à ces services

Les systèmes et réseaux de transport en commun assurent, en période de pointe, près de 400 000 déplacements. Au même moment, plus d'un million d'automobiles sillonnent le réseau routier de la région de Montréal. Malgré les baisses d'achalandage enregistrées au cours des dernières années, le transport en commun demeure un élément majeur de la solution des problèmes de congestion que connaît la région de Montréal. Celle-ci affiche d'ailleurs le quatrième taux le plus élevé d'utilisation du transport en commun parmi les 63 villes offrant les plus importants réseaux de transport collectif en Amérique du Nord.

Le transfert d'une partie des automobilistes vers le transport en commun contribue à diminuer la pollution de l'air et la pollution par le bruit ainsi qu'à améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment en réduisant les conflits entre piétons et automobilistes. Le transport en commun représente également la pièce maîtresse des efforts en vue d'assurer la fluidité de la circulation et de favoriser l'accès au centre de la région. Dans la mesure où le transport en commun aide à résoudre les problèmes de congestion, son utilisation accrue constitue un atout pour le développement économique, en favorisant l'efficacité du transport des marchandises et des personnes.

La capacité d'accueil du système de transport en commun de la région de Montréal est importante. Malgré son efficacité dans le transport de masse, particulièrement aux périodes de pointe où le réseau routier est fortement sollicité, ce système est pourtant sous-utilisé.

L'efficacité du transport en commun ainsi que sa capacité à conserver sa clientèle et à attirer de nouveaux usagers dépendent grandement de son accessibilité et de la qualité des services offerts. Par exemple, le développement d'interfaces entre les infrastructures routières et les réseaux de transport en commun permettrait d'accroître le nombre d'usagers du transport en commun en provenance ou à destination des couronnes Nord et Sud.

Les mesures proposées ici visent à la fois à améliorer les services de transport en commun et l'accès des automobilistes à des points de transfert au système de transport en commun.

■ Terminus de la station de métro Longueuil

Le terminus Longueuil est un point stratégique du réseau de transport en commun de la Rive-Sud de Montréal. Ce carrefour enregistre chaque jour environ 45 000 déplacements. En période de pointe du matin, quelque 47 lignes d'autobus de la STRSM et des conseils intermunicipaux de transport de la Rive-Sud convergent vers le terminus : au total, près de 380 arrivées d'autobus pour un achalandage de plus de 10 000 passagers. Deux stationnements incitatifs, d'une capacité totale de près de 1 900 places, permettent aux automobilistes de compléter leur déplacement en métro. Il s'agit donc d'un noeud d'échanges intense, et ce, d'autant plus que les abords du terminus constituent un important pôle d'emploi. Or, à cause de la proximité du pont Jacques-Cartier, les trafics en direction du terminus et du pont partagent, en période de pointe du matin, les mêmes voies routières. Il en résulte une situation qui nuit à l'exploitation efficace du terminus.

Le Ministère mènera deux interventions pour permettre tant aux usagers du métro qu'aux automobilistes en transit et aux personnes travaillant aux abords du terminus un gain de temps substantiel.

□ *Mesures préférentielles aux abords du terminus Longueuil*

Les conflits de circulation entre automobiles, autobus et piétons augmentent les risques d'accident et entraînent des retards importants dans les horaires des autobus.

Le projet de mesures préférentielles aux abords du terminus Longueuil comprend un ensemble de neuf mesures visant une meilleure accessibilité au terminus Longueuil des autobus de la STRSM et des conseils intermunicipaux de transport, des gains de temps et une plus grande régularité des horaires d'autobus. Le projet comprend l'aménagement de trois tronçons de voies réservées (Lafayette-intersection Saint-Charles, voie de service boulevard Taschereau, et Saint-Charles dans le Vieux Longueuil); les autres mesures concernent la gestion des intersections que doivent traverser les autobus et des interventions sur la chaussée en vue d'améliorer la circulation, les manoeuvres des autobus et la sécurité des usagers et des piétons.

	1995	1996
Coût total	815 000 \$	
STRSM	204 000 \$	
MTQ	611 000 \$	
<i>Financement annuel MTQ³</i>	93 000 \$	93 000 \$

³ Lorsque le projet est financé par les sociétés de transport par le biais d'un service de dette, le «financement annuel MTQ» correspond à la partie du coût du service de dette à la charge du Ministère. Les projets routiers sous la responsabilité du Ministère sont payés comptant.

□ **Réaménagement de la route 132 et ajout d'une bretelle facilitant l'accès à la station de métro Longueuil**

L'échangeur des routes 132 et 134 constitue un carrefour important, par lequel transitent le trafic en provenance de la route 132 vers le pont Jacques-Cartier et la route 134, de même que la circulation vers la station de métro Longueuil. En période de pointe du matin, ce carrefour est fortement sollicité et souvent congestionné en raison des files d'attente à l'approche du pont Jacques-Cartier. Il en résulte des pertes de temps pour les automobilistes et les usagers du transport en commun qui se dirigent vers le terminus Longueuil. L'objectif est de procéder à des réaménagements en vue de séparer le trafic à destination locale du trafic de transit, et de faciliter ainsi l'accès à la station de métro Longueuil.

Dans une première phase, le projet consiste à reconfigurer le quadrant nord-est de l'échangeur de façon à en favoriser l'usage pour le trafic de transit, tout en y maintenant le trafic local. De son côté, le quadrant nord-ouest sera aménagé pour les usagers qui se dirigent vers la station de métro Longueuil. Ceux-ci pourront accéder à une bretelle additionnelle aménagée du côté sud de l'échangeur des routes 132 et 134, qui donnera un accès direct aux automobilistes et aux usagers du transport en commun qui se rendent au métro.

Le Ministère entend investir une somme de 4,0 millions de dollars dans ce projet au cours des deux prochains exercices financiers.

	1995	1996
Réaménagement de la route 132	1 500 000 \$	
Ajout d'une bretelle d'accès		2 500 000 \$

■ **Implantation d'une voie réservée aux autobus sur la voie de desserte du chemin de la Côte-de-Liesse**

Cinq circuits d'autobus de la STCUM empruntent la voie de desserte est du chemin de la Côte-de-Liesse; près de 4 000 usagers utilisent quotidiennement ces lignes. En raison du fort volume de circulation aux abords de l'échangeur Côte-de-Liesse, ces circuits présentent des problèmes de régularité du service.

Le projet consiste à implanter, dès 1995, une voie réservée de 850 mètres sur la voie de desserte est du chemin de la Côte-de-Liesse, à l'approche de l'échangeur Côte-de-Liesse. Le concept repose sur l'utilisation exclusive par les autobus et les taxis d'une voie en bordure droite de la chaussée, qui sera réservée toute la journée en direction est. Ce projet nécessite l'ajout d'une voie supplémentaire qui sera aménagée sur l'accotement actuel.

	1995	1996
Coût total	276 000 \$	
STCUM	69 000 \$	
MTQ	207 000 \$	
<i>Financement annuel MTQ</i>	<i>31 000 \$</i>	<i>31 000 \$</i>

■ Réaménagement du terminus d'autobus du métro Angrignon

Le terminus d'autobus actuel accuse des déficiences : accès limité, surtout en période de pointe, manque d'efficacité opérationnelle et lacunes en regard de la sécurité et du confort des usagers.

Le projet vise à augmenter et à améliorer les aires d'attente des usagers et à revoir le concept d'exploitation du terminus actuel par l'ajout d'une boucle et l'aménagement d'un stationnement de courte durée. Les trois boucles actuelles seront réaménagées et réservées aux manoeuvres des autobus.

Les principaux travaux à réaliser comprennent l'élargissement des chaussées, l'ajout de quais pour les autobus, la mise en place d'aires de circulation pour les piétons, la construction d'un escalier, l'ajout de marquises et l'amélioration de celles qui existent pour offrir plus de protection contre les intempéries, ainsi que la construction d'un stationnement de courte durée. Ce projet permettra d'assurer une opération sécuritaire et efficace du transport en commun sur le site et d'offrir aux usagers des conditions d'attente adéquates.

	1995	1996
Coût total	2 828 000 \$	
STCUM	707 000 \$	
MTQ	2 121 000 \$	
<i>Financement annuel MTQ</i>	<i>323 000 \$</i>	<i>323 000 \$</i>

■ Prolongement vers le nord de la voie réservée aux autobus Pie-IX jusqu'à l'intersection de l'autoroute 440

Le boulevard Pie-IX constitue, dans l'axe nord-sud, un lien majeur continu avec le métro.

Le projet consiste à prolonger la voie réservée existante jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, en appliquant le concept actuel, c'est-à-dire une voie à contresens. La voie réservée sera ensuite prolongée jusqu'à l'autoroute 440 à Laval, cette fois dans le sens de la circulation. L'aménagement d'un stationnement incitatif de 500 places est prévu à l'extrémité nord. Cette voie réservée sera utilisée aux heures de pointe

uniquement, et avec un nombre limité d'arrêts. Sur la portion située sur le territoire de la CUM, ce prolongement bénéficiera à plus de 3 000 usagers par période de pointe, tout en améliorant l'intermodalité du transport des personnes et l'accès au réseau du métro.

	1995	1996
Coût total		4 900 000 \$
STL		350 000 \$
STCUM		875 000 \$
MTQ		3 675 000 \$
<i>Financement annuel MTQ</i>		559 000 \$

■ **Implantation d'une voie réservée aux autobus sur le pont Lachapelle et à son approche**

Durant les périodes de pointe, la congestion sur la route 117 au niveau du pont Lachapelle provoque d'importantes files d'attente, qui occasionnent des retards de plusieurs minutes.

Le projet consiste à implanter en 1996 une voie réservée médiane à contresens, pour autobus seulement. Cette voie sera réservée le matin en direction sud, du côté est du pont, et le soir en sens inverse. Ce projet vise à favoriser le transport en commun en réduisant le temps de parcours des autobus sur le pont Lachapelle et à son approche. À plus long terme, cette voie réservée pourrait être prolongée jusqu'à la station de métro Côte-Vertu et jusqu'à la gare de train de banlieue Bois-Franc. Actuellement, cinq lignes d'autobus de la Société de transport de Laval suivent cet axe en période de pointe du matin. Les usagers de ces lignes, dont le nombre est estimé à 2 500, bénéficieront d'un gain de temps d'environ cinq minutes.

	1995	1996
Coût total		1 800 000 \$
STL		250 000 \$
STCUM		200 000 \$
MTQ		1 350 000 \$
<i>Financement annuel MTQ</i>		205 000 \$

■ **Prolongement vers le nord de la voie réservée aux autobus sur le boulevard des Laurentides, jusqu'au boulevard Saint-Martin**

Le boulevard des Laurentides constitue un axe majeur de déplacement qu'empruntent régulièrement tous les autobus de la STL se dirigeant vers la station de métro Henri-Bourassa. La présente voie réservée aux autobus a été aménagée au début des

années 80, dans le but de faciliter la circulation des autobus entre la rue Cartier et le terminus Laval, situé à la station de métro Henri-Bourassa.

Le projet consiste à prolonger l'actuelle voie réservée jusqu'au boulevard Saint-Martin et à aménager un stationnement incitatif à son extrémité nord. Le prolongement de cette voie réservée bénéficiera aux usagers des autobus de la STL et du Conseil intermunicipal de transport des Basses-Laurentides. En période de pointe du matin, environ 90 autobus de ces deux organismes empruntent ce couloir. En plus de réduire les temps de parcours, ce projet permettra un meilleur respect des horaires.

	1995	1996
Coût total	675 000 \$	2 000 000 \$
STL	168 750 \$	500 000 \$
MTQ	506 250 \$	1 500 000 \$
<i>Financement annuel MTQ</i>	<i>77 000 \$</i>	<i>305 000 \$</i>

■ **Autres projets (stationnements incitatifs, nouvelles voies réservées et divers aménagements)**

En plus des projets déjà décrits, le Ministère compte mettre à la disposition des sociétés de transport en commun une enveloppe de 5 millions de dollars pour les deux prochaines années. Ce montant sera affecté à des interventions visant à faciliter l'accès aux services de transport en commun et à réduire les inconvénients liés à l'utilisation de plus d'un mode de transport. L'aménagement de stationnements incitatifs et de nouvelles voies réservées sera favorisé, de même que tout autre projet visant l'amélioration des accès au réseau existant.

	1995	1996
Enveloppe disponible	3 000 000 \$	2 000 000 \$

2.2 Implanter des voies réservées au covoiturage et au transport en commun pour réduire les déplacements individuels en automobile

Comme les mesures pour améliorer l'accès au système de transport en commun, les voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé répondent aux objectifs touchant la facilité de déplacement, l'efficacité énergétique, la compétitivité économique et la qualité de l'environnement. De plus, pour la personne qui choisit le covoiturage ou le transport en commun, les économies réalisées sont importantes.

Les voies réservées au covoiturage et au transport en commun ont pour avantage de permettre le transport d'un plus grand nombre de personnes avec le même nombre de véhicules. Elles favorisent donc l'utilisation optimale des infrastructures et des équipements existants et contribuent à améliorer la fluidité sur le réseau, notamment aux abords des ponts qui donnent accès à l'île de Montréal. Il s'agit par ailleurs d'une mesure dont les coûts sont relativement bas.

Le Ministère entend implanter en 1995 et 1996 deux premières voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé.

■ **Aménagement d'une voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute 15**

L'autoroute 15 est un des axes les plus sollicités de la région de Montréal. En 1995, le Ministère entend profiter des travaux d'élargissement déjà réalisés pour convertir en voie réservée la quatrième voie, en direction nord, du chemin de la Côte-Vertu au pont Médéric-Martin. Cette voie, d'un débit cible de 1 000 à 1 200 véhicules/heure, permettra une économie de temps à ses utilisateurs.

	1995	1996
MTQ	400 000 \$	

■ **Aménagement d'une voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute 13**

L'aménagement d'une voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute 13, entre les autoroutes 40 et 440, favorisera l'utilisation accrue des réseaux et des systèmes de transport en commun et encouragera le covoiturage. Elle contribuera ainsi à réduire l'utilisation individuelle de l'automobile durant les périodes de pointe. La clientèle visée par ce projet inclut tous les usagers de l'autoroute 13 intéressés au covoiturage. Ceux qui font la navette entre les aéroports de Dorval et de Mirabel, notamment, profiteront dorénavant d'un lien privilégié, sans congestion, entre les deux aéroports pendant les périodes de pointe. Ce projet répond aux demandes soutenues d'Aéroports de Montréal.

	1995	1996
MTQ	3 000 000 \$	

2.3 Maintenir la fluidité de la circulation sur les autoroutes pour soutenir la compétitivité de l'économie

Avec plus de la moitié des emplois du Québec, la région de Montréal constitue le plus important bassin d'emplois de la province. En plus d'être un centre manufacturier important, qui contribue pour une large part aux exportations québécoises, la région est reconnue comme étant un centre d'innovation et de savoir.

Pour assumer pleinement son rôle, la région de Montréal doit offrir des services de transport efficaces aux coûts les plus bas possible. De même, elle doit élargir son ouverture sur les autres grandes agglomérations et sur les marchés extérieurs, pour tirer profit de la mondialisation des marchés.

Dans la région métropolitaine, la congestion et l'étalement des périodes de pointe rendent la circulation des automobiles et des camions de plus en plus conflictuelle sur les autoroutes. Parce qu'elles constituent l'épine dorsale du réseau routier de la région, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises, les autoroutes 10, 15 et 40 sont les plus affectées, particulièrement l'autoroute Métropolitaine. Il importe, notamment pour des raisons économiques, de préserver la fluidité de la circulation sur ces infrastructures.

■ Système de gestion de la circulation autoroutière : corridors des autoroutes 25 / Métropolitaine (A-40) / Décarie (A-15) / Ville-Marie (A-720)

Plus d'un million de véhicules utilisent chaque jour le réseau autoroutier de l'île de Montréal. Le réseau délimité par les autoroutes 25/Métropolitaine/Décarie/Ville-Marie est le plus achalandé : 150 000 véhicules circulent quotidiennement sur certains de ses tronçons, et ce flot ne cesse de s'accroître. Les périodes de pointe s'y allongent sans cesse et un nombre grandissant de véhicules y circulent à toute heure de la journée. Ces corridors, les plus stratégiques de la région, sont aussi les plus affectés par la congestion. Le fait que les camionneurs et les automobilistes qui l'utilisent ne soient pas informés des conditions réelles de circulation accentue cette problématique.

Le système de gestion de la circulation autoroutière que le Ministère implantera dans la région vise justement à diminuer la congestion des autoroutes pendant les heures de pointe et à la suite d'incidents et d'accidents. L'ensemble comprendra un système de gestion des incidents et un système d'information aux usagers, ainsi qu'un système de contrôle de la circulation sur les bretelles d'accès et de sortie des autoroutes en cas de situation problématique. Les opérations des dépanneuses, voitures d'urgence et autres véhicules d'intervention s'effectueront depuis un seul centre de contrôle, à l'aide d'un réseau de communication des plus sophistiqués. Le système permettra notamment de localiser plus facilement les incidents, d'intervenir rapidement et

correctement en cas de difficultés et d'informer les usagers des conditions de circulation, de façon qu'ils puissent changer d'itinéraire au besoin.

L'implantation du système de gestion de la circulation sur ces tronçons autoroutiers devrait être terminée à la fin de 1997. Le coût total du projet s'élève à plus de 18,9 millions de dollars, dont 8,6 seront dépensés en 1995 et 10,3 en 1996.

Ce projet pourra constituer la base d'un futur système élargi de gestion de la circulation autoroutière de la région de Montréal. Un tel système procurera des avantages majeurs aux utilisateurs du réseau, notamment des économies de temps et d'essence et une fiabilité accrue des temps de parcours pour l'industrie du transport routier, au bénéfice des entreprises de la région. De plus, les émissions polluantes et le niveau de bruit seront réduits.

Un système de gestion de la circulation autoroutière a été exploité à titre expérimental sur des tronçons limités des autoroutes Métropolitaine et Décarie. Il a permis, au cours du seul mois d'octobre 1994, de réduire les durées d'incidents de plus de 35 heures. Les usagers de ces corridors ont ainsi évité des périodes de congestion additionnelles importantes.

	1995	1996
MTQ	8 600 000 \$	10 300 000 \$

■ **Système de gestion dynamique des feux de circulation dans l'axe des autoroutes 40 et 15**

Le réseau autoroutier et le réseau local de la région de Montréal supportent un trafic important, qui s'accroît d'année en année. Les principaux axes régionaux sont souvent congestionnés pendant les périodes de pointe, ce qui entraîne inévitablement des débordements sur le réseau local. Dans ces conditions, compte tenu du contexte actuel de rationalisation des ressources, il apparaît souhaitable d'opter pour une planification et une gestion globales du transport routier et de tirer parti à cette fin des nouvelles technologies disponibles. En régularisant la circulation, celles-ci peuvent en effet contribuer à une utilisation optimale des infrastructures de transport existantes et réduire les pertes de temps, la consommation de carburant, la pollution de l'air et la pollution par le bruit.

Les systèmes de gestion dynamique de la circulation permettent de s'adapter aux variations de la demande. L'intensité des débits est mesurée à l'approche des carrefours munis de feux de circulation intégrés au système, lequel optimise le phasage et la répartition des feux verts à partir des données transmises. Les mesures et les opérations d'optimisation étant effectuées en quelques secondes, le système peut suivre les variations de la demande et s'ajuster presque instantanément pour maximiser la coordination des feux sur un réseau ou une artère. L'expérience concluante

de plusieurs villes européennes et nord-américaines démontre qu'un tel système peut permettre une réduction des retards de l'ordre de 12 % en moyenne par rapport aux systèmes traditionnels de régulation des feux.

Afin de promouvoir une gestion dynamique des feux de circulation sur le réseau urbain de la région de Montréal, le ministère des Transports instaurera des formules de subventions basées sur une contribution égale des municipalités.

Dans un premier temps, l'intervention pourrait s'appliquer aux réseaux avoisinant les liens les plus congestionnés de la région de Montréal, à savoir les corridors des autoroutes Métropolitaine (entre les échangeurs Anjou et Côte-de-Liesse) et Décarie. Cette intervention permettrait de bonifier la circulation pour 115 intersections. D'autres carrefours pourront ensuite s'y greffer afin de couvrir le réseau stratégique de la grande région de Montréal.

Le Ministère a réservé pour 1996 une somme de 2 millions de dollars, qu'il est prêt à ajouter à un investissement équivalent de 2 millions de dollars de la part des municipalités, afin de soutenir l'implantation du premier jalon d'un système qui lui paraît prometteur et qui permettra d'améliorer la circulation des personnes et des marchandises dans la région.

	1995	1996
Investissement total		4 000 000 \$
Municipalités		2 000 000 \$
MTQ		2 000 000 \$

■ Prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15

Conçue au début des années 60, l'autoroute 30 devait initialement relier les municipalités de la Rive-Sud. Il était alors prévu qu'elle remplacerait la route 132 comme axe interrégional rapide et sécuritaire, capable de soutenir les échanges économiques.

La nouvelle section reliant les autoroutes 10 et 15 constituera un maillon important du réseau autoroutier de la région de Montréal en facilitant la circulation vers les États-Unis pour le trafic en provenance des autoroutes 10 et 30, et vice versa. Ce lien plus direct permettra au trafic de transit de contourner les approches du pont Champlain, très achalandées pendant les périodes de pointe. Au cours des deux prochaines années, le Ministère consacrera une somme totale de 29,5 millions de dollars à la réalisation de ce projet.

	1995	1996
MTQ	21 400 000 \$	8 135 000 \$

2.4 Améliorer l'accessibilité aux réseaux réguliers de la clientèle à mobilité réduite et des personnes handicapées

Compte tenu de l'accroissement prévisible du nombre de personnes à mobilité réduite et de la volonté de soutenir l'intégration sociale des personnes handicapées, il est essentiel de faciliter l'utilisation des services réguliers de transport en commun à ces clientèles.

■ Acquisition d'autobus à plancher surbaissé

Le développement récent de la technologie de l'autobus à plancher surbaissé au Québec constitue une innovation majeure, qui améliorera considérablement l'accessibilité aux réseaux réguliers des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées. Le principal avantage de l'autobus à plancher surbaissé est que les usagers n'ont qu'une seule marche à franchir pour accéder à ce plancher. D'autres dispositifs techniques permettent de plus l'accès des personnes en fauteuil roulant. Dès la fin de l'année 1995, ces autobus devraient être en service sur le territoire de la région de Montréal.

Le Ministère subventionnera l'achat par les trois sociétés de transport de 53 autobus à plancher surbaissé en 1995 et de 227 autres l'année suivante.

	1995	1996
Coût total	18 480 000 \$	80 657 000 \$
Sociétés de transport	7 392 000 \$	32 263 000 \$
MTQ	11 088 000 \$	48 394 000 \$
<i>Financement annuel MTQ</i>	<i>413 000 \$</i>	<i>3 417 000 \$</i>

■ Projet pilote visant l'accès des personnes handicapées à la ligne du train de banlieue de Deux-Montagnes par la gare Roxboro et la gare Centrale

Ce projet pilote s'inscrit dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'action pour lequel un concept d'aménagement a été retenu. Ce concept doit être raffiné au préalable, et la fonctionnalité de ses composantes validée. Le projet pilote consiste à aménager des équipements donnant aux personnes handicapées accès aux services réguliers et à les évaluer sur les plans technique et opérationnel. Les coûts liés à l'implantation du concept seront précisés une fois connus les résultats du projet pilote.

	1995	1996
MTQ	2 100 000 \$	

■ Amélioration de véhicules et d'infrastructures pour les clientèles à mobilité réduite

Le programme d'aide au transport en commun permet aux sociétés de transport de se prévaloir de subventions pour apporter des modifications à leurs véhicules et à leurs infrastructures d'accueil, afin d'en améliorer l'accessibilité et l'usage par les clientèles à mobilité réduite.

	1995	1996
Coût total		2 800 000 \$
Sociétés de transport		700 000 \$
MTQ		2 100 000 \$

2.5 Conserver et réhabiliter les équipements et infrastructures de transport

Étant donné le vieillissement et l'état actuel de l'ensemble des infrastructures de transport, priorité doit être accordée à la réfection du réseau routier et des équipements de transport. Le maintien des acquis s'inscrit dans une approche de saine gestion financière et vise à éviter les coûts nettement supérieurs qu'entraînerait une dégradation majeure des infrastructures et des équipements.

■ Mise en service du train de banlieue de Deux-Montagnes

La modernisation de la ligne du train de banlieue de Deux-Montagnes a été amorcée en 1992, et l'échéancier initial des travaux est respecté. Les travaux en cours portent sur les infrastructures, les rails, la signalisation, le tunnel, l'électrification, le site de garage et les stations. Le remplacement du matériel roulant constituera également un investissement important.

	1995	1996
COÛT DES INFRASTRUCTURES	46 852 000 \$	
COÛT DU MATÉRIEL ROULANT		
Investissement	14 545 000 \$	1 000 000 \$
Financement annuel MTQ		2 115 000 \$

■ Rénovation des tunnels du métro de Montréal

Les travaux de restauration des voûtes du métro entrepris depuis quelques années se poursuivront. Le Ministère versera au comptant une somme de 3,3 millions de dollars à cet effet au cours des deux prochaines années.

	1995	1996
Coût total	2 400 000 \$	2 000 000 \$
STCUM	600 000 \$	500 000 \$
MTQ	1 800 000 \$	1 500 000 \$

■ Autres projets visant le maintien des actifs pour le transport en commun

Le Ministère soutiendra la conservation des actifs en poursuivant le programme de renouvellement de la flotte d'autobus et le remplacement de certains équipements tels des escaliers mécaniques, des véhicules de service et des garages. Ces initiatives représentent des investissements de 55,6 millions de dollars, qui seront assumés par le biais d'une subvention versée au service de la dette des sociétés de transport de la région.

	1995	1996
ACHAT D'AUTOBUS RÉGULIERS		
Coût total	69 031 000 \$	
Sociétés de transport	27 612 000 \$	
MTQ	41 419 000 \$	
<i>Financement annuel MTQ</i>	5 054 000 \$	6 024 000 \$
ÉQUIPEMENTS		
Coût total	10 550 000 \$	8 399 000 \$
Sociétés de transport	2 638 000 \$	2 100 000 \$
MTQ	7 912 000 \$	6 299 000 \$
<i>Financement annuel MTQ</i>		1 293 000 \$
CONTRIBUTION TOTALE MTQ	49 331 000 \$	6 299 000 \$

■ Réfection du réseau routier

La dégradation des chaussées et des ouvrages d'art due au vieillissement et à la sollicitation accrue du réseau exige des travaux de remise en état. Ces travaux visent essentiellement à maintenir l'intégrité des chaussées et des structures ou à la leur redonner, et à prolonger leur durée de vie. La planification soignée des travaux et des mesures pour atténuer les effets des chantiers sur la circulation routière permettront la

réalisation de l'ensemble des projets avec un minimum d'inconvénients pour les usagers.

	1995	1996
- A-40, pont Benjamin-Moreau (réparation du pont, voie sud)	2 400 000 \$	
- A-20, échangeur Montée des Sources (réparation du pont)	1 000 000 \$	
- R-117, pont Lachapelle (réparation du vieux pont)	1 157 000 \$	
- A-720, tunnel Ville-Marie (réparation du tunnel)	4 000 000 \$	
- A-15, voie rapide entre la R-344 et A-640 et bretelles (repavage)	900 000 \$	
- A-40, du pont de l'île aux Tourtes à l'échangeur A-540 (reconstruction de la chaussée de la voie ouest)	3 390 000 \$	
- A-13, intersection A-40 (réparation du pont)	2 500 000 \$	
- 33 autres projets	17 491 000 \$	
TOTAL	32 838 000 \$	27 400 000 \$⁴

⁴ Enveloppe budgétaire globale. Les projets seront définis ultérieurement.

INTERVENTIONS PRÉVUES EN 1995 ET 1996 POUR OPTIMISER LES SYSTÈMES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS*

<p>Améliorer les services de transport en commun et l'accès à ces services : 19,0 M \$</p>	<p>Implanter des voies réservées au covoiturage et au transport en commun pour réduire les déplacements individuels en automobile : 3,4 M \$</p>	<p>Maintenir la fluidité de la circulation sur les autoroutes pour soutenir la compétitivité de l'économie : 50,4 M \$</p>	<p>Améliorer l'accessibilité aux réseaux réguliers de la clientèle à mobilité réduite et des personnes handicapées : 63,7 M \$</p>	<p>Conserver et réhabiliter les équipements et infrastructures de transport : 181,5 M \$</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Mesures préférentielles aux abords du terminus Longueuil : 0,6 M \$ • Réaménagement de la route 132 et ajout d'une bretelle facilitant l'accès à la station de métro Longueuil : 4,0 M \$ • Implantation d'une voie réservée aux autobus sur la voie de desserte du chemin de la Côte-de-Liesse : 0,2 M \$ • Réaménagement du terminus d'autobus de la station de métro Angrignon : 2,1 M \$ • Prolongement vers le nord de la voie réservée aux autobus Pie-IX jusqu'à l'intersection de l'autoroute 440 : 3,7 M \$ • Implantation d'une voie réservée aux autobus sur le pont Lachapelle et à son approche : 1,35 M \$ • Prolongement vers le nord de la voie réservée aux autobus sur le boulevard des Laurentides, jusqu'au boulevard Saint-Martin : 2,0 M \$ • Autres projets : 5,0 M \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'une voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute 15 : 0,4 M \$ • Aménagement d'une voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute 13 : 3 M \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • Système de gestion de la circulation autoroutière : corridors des autoroutes 25/Métropolitaine (40)/Décarie (15)/Ville-Marie (720) : 18,9 M \$ • Système de gestion dynamique des feux de circulation dans l'axe des autoroutes 40 et 15 : 2 M \$ • Prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15 : 29,5 M \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • Acquisition d'autobus à plancher surbaissé : 59,5 M \$ • Projet pilote visant l'accès des personnes handicapées à la ligne du train de banlieue de Deux-Montagnes par la gare Roxboro et la gare Centrale : 2,1 M \$ • Amélioration de véhicules et d'infrastructures pour les clientèles à mobilité réduite : 2,1 M \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en service du train de banlieue de Deux-Montagnes : 62,4 M \$ <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures : 46,9 M \$ - Matériel roulant : 15,5 M \$ • Rénovation des tunnels du métro : 3,3 M \$ • Autres projets visant le maintien des actifs pour le transport en commun : 55,6 M \$ <ul style="list-style-type: none"> - Achat d'autobus réguliers : 41,4 M \$ - Autres équipements : 14,2 M \$ • Réfection du réseau routier : 60,2 M \$

* Dans le cas de projets à frais partagés, les coûts présentés ici correspondent à la part assumée par le ministère des Transports selon les modalités des programmes.

Volet 3

DES ANALYSES TECHNIQUES POUR ÉCLAIRER LA CONSULTATION

La réalisation des projets liés au transport en commun et au transport routier à l'étude au Ministère ou demandés par le milieu nécessiterait des investissements de 3 à 4 milliards de dollars. Du côté du transport en commun, la facture pourrait s'élever à plus de 2 milliards de dollars, selon la technologie envisagée pour les systèmes de haute capacité. Au niveau des routes, les besoins exprimés représentent plus de 1,5 milliard de dollars, ce qui comprend les coûts de plusieurs projets majeurs de prolongement d'autoroutes.

Pour faire les choix qui s'imposent et établir des priorités d'action, le Ministère a proposé aux décideurs de la région de s'engager avec lui dans l'élaboration d'un plan de transport pour la région de Montréal, qui couvrira la période 1997-2011. Un document de consultation a été préparé à cette fin. Des analyses techniques plus poussées sur certains projets sont toutefois nécessaires pour alimenter cette consultation.

Des analyses au coût de près de 3,2 millions de dollars sont donc prévues afin, d'une part, de préciser davantage les coûts d'immobilisations et les coûts d'exploitation spécifiques aux diverses technologies et, d'autre part, de mieux définir les impacts de ces projets sur la demande et sur l'intégration de ces systèmes en milieu urbain.

■ Réseau de trains de banlieue : quatre lignes additionnelles

En novembre 1994, les compagnies ferroviaires CP Rail et CN Rail ont proposé un projet de développement de quatre lignes de trains de banlieue qui s'ajouteraient aux deux lignes existantes et convergeraient vers le centre-ville aux gares Centrale et Windsor. Cette proposition s'accompagnait d'une nouvelle formule de réalisation de contrat, clé en main.

Dans cette optique, les lignes Rigaud et Deux-Montagnes desservant l'ouest de la CUM et les banlieues nord-ouest et ouest nécessiteraient des interventions additionnelles qui restent à définir. De nouvelles lignes, Saint-Bruno et Delson/Saint-Jean d'Iberville, assureraient la desserte du centre et du sud-ouest de la Rive-Sud, alors que la ligne Sainte-Thérèse/Saint-Jérôme-Mascouche offrirait un service sur le territoire centre et est de Laval et ses banlieues nord et nord-est. Enfin, la ligne Repentigny-Le Gardeur assurerait une desserte sur le territoire nord-est de la CUM et sa banlieue périphérique.

Selon la proposition CN/CP Rail, la mise en oeuvre d'un tel réseau impliquerait, notamment, des travaux sur les voies et la construction de garages, l'acquisition de

22 locomotives et de près de 40 voitures, qui s'ajouteraient aux 80 déjà acquises de Go Transit, des réparations à l'ensemble de ces voitures selon des paramètres d'exploitation à définir et, enfin, l'aménagement de sites de stations, de stationnements incitatifs et de leurs accès.

Les coûts d'immobilisations de ce réseau ferroviaire de près de 200 km, 58 gares, dont 26 nouvelles sur les quatre lignes, et 10 000 places de stationnement sont estimés, de manière sommaire, à près de 125 millions de dollars. Les coûts annuels d'exploitation des six lignes sont évalués à 74,8 millions de dollars, une fois déduits les revenus. Ce projet d'envergure, structurant pour le territoire et l'économie montréalaise, nécessitera des analyses techniques additionnelles dont le coût sera de l'ordre de 1,9 million de dollars. Ces analyses comprendront une évaluation raffinée de la clientèle, estimée a priori à près de 65 000 personnes par jour, et des études des coûts d'immobilisation des avant-projets, de façon à pouvoir négocier les coûts d'exploitation selon des critères de partage équitables pour les parties.

■ Prolongement du métro à Laval

Dans le cadre d'ententes entre le Ministère, la CUM, la STCUM, la Ville de Laval et la STL, près de 1,8 des 4,5 millions de dollars prévus pour des études ont été dépensés jusqu'à présent pour des études préliminaires de prolongement du métro dans l'est de la CUM et à Laval.

Des scénarios de desserte proposés par la Ville de Laval et divers organismes publics et privés ont amené à examiner le scénario d'une seule station à Laval, plutôt que les trois envisagées au départ. Cette station, située dans l'axe du boulevard des Laurentides ou vers le centre-ville de Laval, coûterait près de 75 millions de dollars. Les impacts financiers et technologiques et les aspects liés à l'insertion du métro dans un milieu fortement urbanisé, à la desserte et à l'intégration au réseau d'autobus doivent être examinés plus à fond. Une somme de 700 000 \$ a été prévue à cet effet, de concert avec les autorités concernées.

■ Utilisation de l'estacade située près du pont Champlain à des fins de transport en commun

L'actuelle voie réservée aux autobus qui circulent à contresens sur le pont Champlain, y assurant le transport de plus de 24 000 personnes en période de pointe du matin et du soir, présente des problèmes de fiabilité et pourrait être compromise à plus ou moins court terme. L'implantation d'un système de transport en commun sur l'estacade assurerait le maintien d'un lien permanent, efficace et fiable entre le terminus régional de Brossard et celui du centre-ville à Montréal (STRSM). Un projet de voies réservées aux autobus, estimé à 71 millions de dollars, a fait l'objet d'une consultation publique en 1992. D'autres options ont également été proposées au gouvernement comme solution d'avenir. Des analyses coûts-bénéfices des

différentes options seront réalisées à la lumière des changements survenus au cours des trois dernières années et des nouvelles données disponibles. Une somme de 100 000 \$ est prévue pour la réalisation de ces analyses.

■ Train Repentigny/centre-ville

La desserte du secteur est de la CUM et de sa banlieue a fait l'objet de diverses analyses. Il importe de les actualiser à la lumière de l'évolution de la problématique spécifique de ces zones, d'où une partie importante des déplacements se font vers le centre de l'île de Montréal.

À la demande de la Ville de Montréal, le Ministère a prévu une somme de 50 000 \$ pour réaliser une étude conjointe qui permettra de préciser l'achalandage à partir des données de l'enquête origine-destination de 1993, de déterminer la technologie souhaitable, d'évaluer les coûts d'immobilisations et d'exploitation du système et de connaître les impacts urbains liés à une telle implantation.

■ Raccordement de l'autoroute 720 à l'autoroute 25 (boulevard Ville-Marie)

En 1983, le Ministère et la Ville de Montréal avaient convenu de la réalisation du projet de construction du boulevard Ville-Marie. Un tronçon de ce boulevard a été ouvert à la circulation entre les rues Sanguinet et du Havre en 1986. Le boulevard demeure cependant inachevé entre la rue du Havre et l'échangeur Hochelaga de l'autoroute 25. Le projet de raccordement, prévu dans un corridor qui appartient déjà au Ministère, est évalué à près de 92 millions de dollars. Dans une perspective de rationalisation des dépenses publiques, de nouvelles démarches ont récemment été menées auprès de différents partenaires présents dans le secteur du parc industriel Dickson. Ces démarches ont permis de cerner d'autres possibilités de solutions, qui permettraient de modifier une partie du corridor et de ramener ainsi le coût total du projet à moins de 50 millions de dollars. Le rapport coûts-bénéfices et le bilan environnemental sembleraient, à ce stade-ci, plus intéressants.

Entre autres avantages, la modification du corridor permettrait d'éviter la construction de deux ouvrages d'art. De plus, les changements observés récemment dans l'utilisation du sol du côté sud de la rue Notre-Dame permettraient de redéfinir la voie de desserte prévue, de manière à améliorer la desserte industrielle et à réduire l'empiètement dans la bande verte située du côté nord. En même temps, ces changements rendraient possibles des mesures préférentielles concrètes et simples au profit du transport en commun et du camionnage. Les bénéfices du projet pourraient donc être supérieurs, du point de vue de la desserte routière du port de Montréal et des parcs Dickson et l'Assomption à Montréal.

Un montant de 250 000 \$ sera consacré à l'analyse d'opportunité et de faisabilité de ce nouveau corridor et des mesures préférentielles possibles.

■ Lien routier dans l'axe de l'autoroute 25, entre l'autoroute 40 et la rivière des Prairies

Afin de compléter la voie de ceinture nord et d'apporter une solution à la problématique du transport interrive et à celle, plus locale, du développement de l'est de la CUM, le ministère des Transports a procédé au début des années 70 à l'acquisition de terrains pour y construire des voies rapides et des voies de service dans l'axe de l'autoroute 25, entre l'autoroute 40 à Montréal et l'autoroute 440 à Laval. Ce lien routier exigerait la construction d'un pont sur la rivière des Prairies.

Malgré les études réalisées jusqu'à maintenant, ce projet soulève encore un grand nombre de questions assez complexes, concernant l'environnement, le développement de l'est de Montréal et de l'île Jésus et la pertinence de réaliser ce projet dans le contexte actuel des finances publiques. Par ailleurs, les intervenants locaux ne s'entendent pas sur le concept du projet. Le schéma d'aménagement de la CUM prévoit un boulevard urbain, et celui de Laval une autoroute. Entre-temps, les problèmes de desserte de la partie nord d'Anjou s'accroissent avec le développement immobilier, notamment pour ce qui est des activités commerciales. Du côté de l'arrondissement Rivière-des-Prairies, qui s'est beaucoup développé au cours des dernières années, le réseau ne compte toujours qu'un nombre limité de liens nord-sud et de rares échangeurs avec l'autoroute 40. Le transport en commun souffre aussi des déficiences du réseau routier, qui s'ajoutent aux difficultés que pose la densité relativement faible de la population.

Pour toutes ces considérations, le ministère des Transports juge approprié d'évaluer la nature et l'urgence des besoins dans cette partie de l'île de Montréal. Il souhaite aussi examiner comment on peut intervenir pour favoriser, à court et moyen termes, le transport en commun et le camionnage dans la partie de ce corridor située sur l'île de Montréal, sans pour autant hypothéquer son potentiel de développement à plus long terme. Le coût d'une analyse d'opportunité et de faisabilité d'un lien routier dans ce corridor est évalué à 200 000 \$.

■ Aéroglisseur pour la banlieue nord-est de l'île de Montréal

Certains organismes de la banlieue nord-est de l'île de Montréal souhaitent une meilleure desserte en transport en commun afin d'accéder plus directement au centre-ville de Montréal. Un aéroglisseur a été proposé à cette fin. Une étude au coût de 40 000 \$ permettra de définir le potentiel d'achalandage d'un tel équipement, d'évaluer l'adéquation entre l'offre et la demande prévisibles, de préciser certains aspects technologiques et d'identifier les impacts financiers, économiques et environnementaux du projet.

Cette étude sera réalisée en partenariat avec le milieu concerné.

Prévisions budgétaires globales pour 1995 et 1996

Les pages qui suivent proposent un portrait d'ensemble des prévisions budgétaires du ministère des Transports pour les deux prochaines années, incluant les projets et études déjà présentés. Conformément à ses mandats et responsabilités, le Ministère procédera au cours des deux prochaines années, dans la région de Montréal, à des investissements dans trois grands domaines d'activité : les systèmes et réseaux de transport en commun, les autres systèmes de transport collectif et le réseau routier.

Les systèmes et réseaux de transport en commun

Le Ministère soutient le financement et l'organisation du transport en commun en mettant diverses subventions à la disposition des autorités organisatrices de transport. Les prévisions budgétaires pour ce volet atteignent 283,6 millions de dollars pour 1995-1996. Pour l'exercice suivant, le montant total prévu à ce chapitre sera de 195,1 millions de dollars, montant qui tient compte du parachèvement du projet de modernisation de la ligne du train de banlieue de Deux-Montagnes, ainsi que de l'arrêt de la subvention au Conseil métropolitain de transport en commun et de la subvention pour éponger le déficit d'exploitation des trains de banlieue.

■ Aide aux immobilisations

Cette subvention vise à maintenir en bon état les actifs existants, à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle et à appuyer le développement de nouveaux services par l'expansion du réseau de transport collectif. L'aide accordée peut prendre la forme de subventions versées au comptant pour certaines immobilisations ou pour le service de la dette; la durée d'une telle subvention ne peut toutefois excéder dix ou vingt ans, selon le cas. Des débours de 169,0 millions de dollars en 1995-1996 et de 176,4 millions de dollars en 1996-1997 sont prévus à ce chapitre.

■ Aide à l'exploitation (conseils intermunicipaux de transport)

Ce soutien à l'exploitation est entré en vigueur en 1984, à la suite de la création des conseils intermunicipaux de transport. La subvention de fonctionnement établie annuellement est égale à 40 % des revenus générés par les services réguliers.

Ce programme prévoit aussi une subvention spécifique pour les laissez-passer mensuels, qui correspond à 100 % de la réduction consentie aux usagers du service régulier du transport en commun, jusqu'à concurrence de 30 % d'une somme égale à 42 fois le tarif régulier.

Les subventions qui seront accordées aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun et aux municipalités de la région de Montréal sont évaluées à 14,1 millions de dollars pour 1995-1996 et à 16,4 millions de dollars pour 1996-1997.

■ Aide aux études et projets

Le ministère des Transports accorde des subventions pour la réalisation de certaines études et de projets expérimentaux relatifs à l'implantation ou à l'amélioration des services de transport en commun, après approbation par le ministre des Transports.

Dans ce cadre, le Ministère mettra à la disposition des organismes publics de transport une enveloppe de 429 000 \$ pour chacun des deux prochains exercices financiers.

■ Subvention pour éponger le déficit du train de banlieue de Deux-Montagnes et subvention au Conseil métropolitain de transport en commun

La subvention pour éponger le déficit du train de banlieue de Deux-Montagnes et la subvention versée au Conseil métropolitain de transport en commun se termineront à la fin de 1995. Depuis le début de l'exercice financier 1995-1996, le Ministère aura alors versé un peu plus de 50 millions de dollars à ce chapitre.

■ Autres projets du programme d'intervention

Ces projets, qui comprennent la mise en service de la ligne du train de Deux-Montagnes et des analyses techniques, totaliseront 50,1 millions de dollars pour l'exercice 1995-1996.

Les autres systèmes de transport collectif

Le Ministère contribue, dans le cadre de la réalisation de sa mission, au financement du transport scolaire ainsi qu'au transport adapté aux personnes handicapées.

■ Programme d'aide au transport scolaire

Institué en 1974, le programme d'aide au transport scolaire couvre 100 % du coût des déplacements des élèves du primaire et du secondaire pour l'entrée à l'école le matin et le retour à la maison le soir.

Une somme de 116 millions de dollars sera versée en vertu de ce programme pour 1995-1996, alors que, pour l'année scolaire 1996-1997, le Ministère contribuera au transport scolaire pour un montant de 119,6 millions de dollars.

■ Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées

Le transport adapté a pour objectif de favoriser l'intégration sociale, scolaire et professionnelle des personnes handicapées. À cette fin, le ministère des Transports offre un programme de soutien financier aux organismes publics de transport en commun, ainsi qu'aux municipalités du Québec qui veulent se doter d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées. En vertu de ce programme, le ministère des Transports assume 75 % des coûts approuvés.

Dans la région de Montréal, le Ministère entend dépenser dans le cadre de ce programme plus de 42 millions de dollars au cours des deux prochaines années.

Le réseau routier

Le réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère dans la région de Montréal totalise près de 1 117 kilomètres de routes. Les infrastructures autoroutières représentent près de 45 % de ce réseau, que viennent compléter les routes nationales, régionales et collectrices. En raison du grand nombre d'obstacles naturels et physiques que présente le territoire, ce réseau comprend plusieurs ouvrages d'art et structures complexes. Au total, le Ministère consacrera, au cours des deux prochaines années, près de 207,3 millions de dollars à des interventions visant le réseau routier de la région de Montréal.

Une des premières tâches du Ministère est de garantir en tout temps de l'année des conditions d'utilisation qui assurent l'efficacité du réseau, tout en tenant compte de la sécurité et du confort des usagers. À ces activités régulières d'entretien s'ajoutent des travaux préventifs qui ont pour but de prolonger la vie utile des infrastructures. Le Ministère investira, au cours de chacune des deux prochaines années, une somme de 22,4 millions de dollars pour l'entretien du réseau.

Au cours des exercices financiers 1995-1996 et 1996-1997, le Ministère prévoit par ailleurs consacrer à la réfection du réseau des sommes de 32,8 et 27,4 millions de dollars, respectivement. Cette réfection comprend des interventions majeures, qui visent essentiellement à maintenir ou rétablir l'intégrité des chaussées et structures et à prolonger leur durée de vie.

Le Ministère consacrera de plus, au cours des deux prochaines années, une somme totale de 52,8 millions de dollars à l'amélioration des différentes infrastructures présentes sur le territoire. L'amélioration du réseau consiste, d'une part, à apporter des correctifs aux infrastructures et, d'autre part, à procéder à des aménagements souvent nécessaires pour accroître la sécurité et la fluidité de la circulation.

Enfin, le Ministère investira 29,5 millions de dollars dans le développement du réseau au cours de l'exercice financier 1995-1996 et 19,5 millions de dollars en 1996-1997. Cela comprend, notamment, le prolongement de routes existantes, l'ajout de voies de circulation et la construction de voies de contournement, de nouveaux échangeurs ou de nouvelles routes.

**VUE D'ENSEMBLE DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES
POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Exercices financiers 1995-1996 et 1996-1997

(000 \$)

	1995-1996	1996-1997
SYSTÈMES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN		
• Aide aux immobilisations		
Services de la dette spécifique au métro	94 668	93 702
Services de la dette des sociétés de transport	63 456	63 085
Projets du programme d'intervention	10 640	18 726
Autres projets de développement et d'amélioration	226	859
SOUS-TOTAL	168 990	176 372
• Aide à l'exploitation (CIT)	14 101	16 447
• Aide aux études et projets	429	429
• Subvention pour éponger le déficit du train de banlieue de Deux-Montagnes	19 116	1 900 ⁵
• Subvention au CMTC	30 937	0
• Autres projets du programme d'intervention	50 092	0
SOUS-TOTAL	283 665	195 148
AUTRES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN		
• Programme d'aide au transport scolaire	116 029	119 600
• Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées	20 621	21 434
SOUS-TOTAL	136 650	141 034
RÉSEAU ROUTIER		
• Entretien	22 400	22 400
• Réfection		
Projets du programme d'intervention	32 838	27 400
• Amélioration	17 177	7 300
Projets du programme d'intervention	13 500	14 800
• Développement	8 552	11 403
Projets du programme d'intervention	21 400	8 135
SOUS-TOTAL	115 867	91 438
TOTAL	536 182	427 620

⁵ Bien que cette subvention prenne fin en décembre 1995, une partie (environ 10 %) en sera déboursée au cours de l'exercice financier 1996-1997.

**PROGRAMME D'INTERVENTION
1995 et 1996**
Région métropolitaine de Montréal

**Interventions visant
la conservation et
l'optimisation des
réseaux et systèmes
de transport**

Voie réservée aux autobus

-  Prolongement de la voie existante sur le boulevard Pie-IX
-  Prolongement de la voie existante sur le boulevard Des Laurentides
-  Aménagement d'une voie réservée au pont Lachapelle
-  Aménagement d'une voie réservée sur Côte-de-Liesse

**Accès et mesure préférentielle
aux services de transport en commun**

-  Réaménagement du terminus Angrignon
-  Mesures préférentielles aux abords du terminus Longueuil
-  Réaménagement de la route 132 et ajout d'une bretelle facilitant l'accès au terminus Longueuil
-  Mesures visant l'accessibilité des personnes handicapées (projet-pilote)

**Voie réservée aux véhicules à
taux d'occupation élevé (VTOÉ)**

-  Aménagement d'une voie réservée sur l'A-13
-  Aménagement d'une voie réservée sur l'A-15

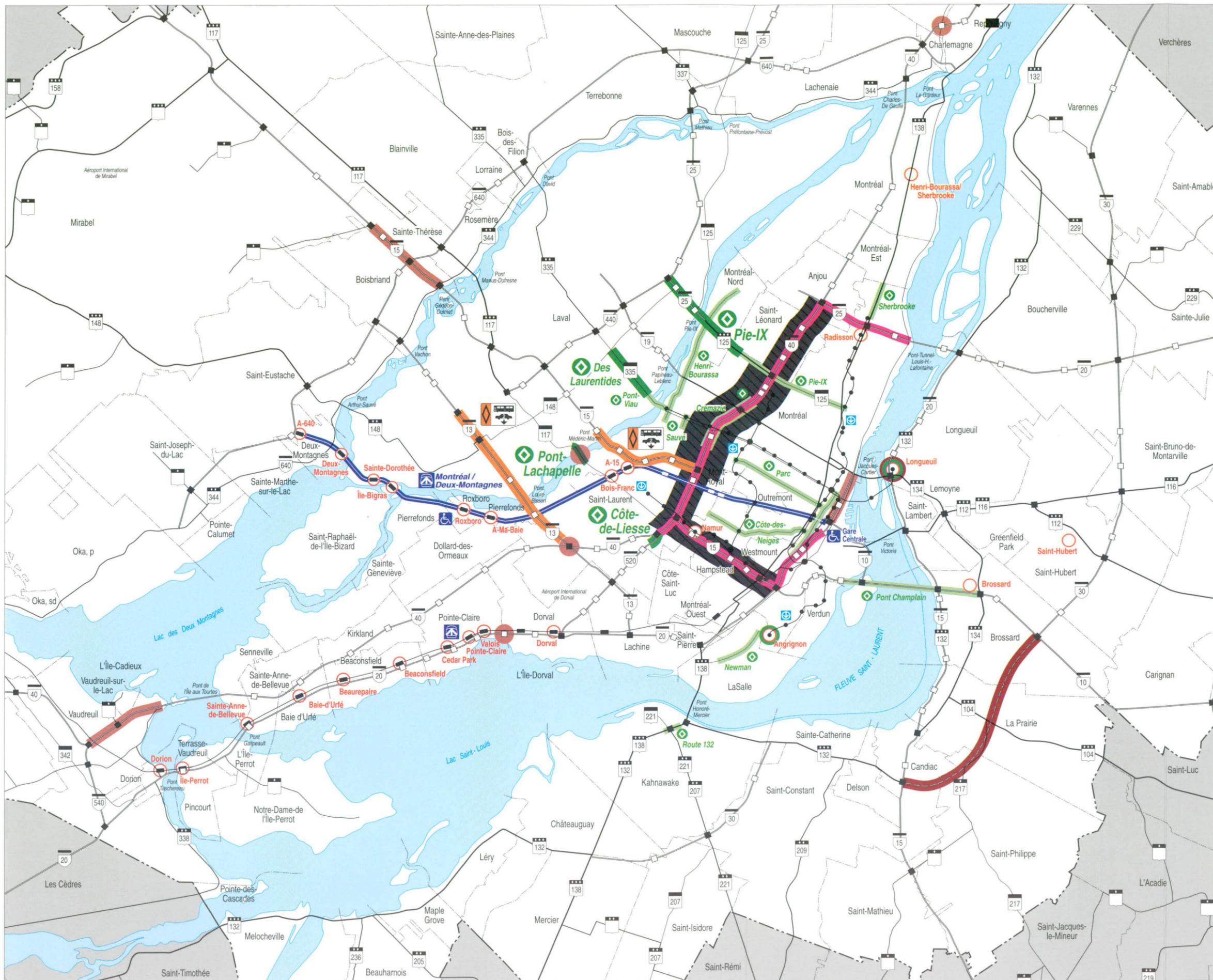
**Conservation et réhabilitation des
infrastructures et équipements**

-  Réfection des infrastructures routières (principaux projets en 1995)
-  Mise en service du train de banlieue de Deux-Montagnes

Optimisation du réseau routier

-  Gestion de la circulation autoroutière
-  Gestion dynamique des feux de circulation
-  Prolongement de l'A-30 entre l'A-10 et l'A-15

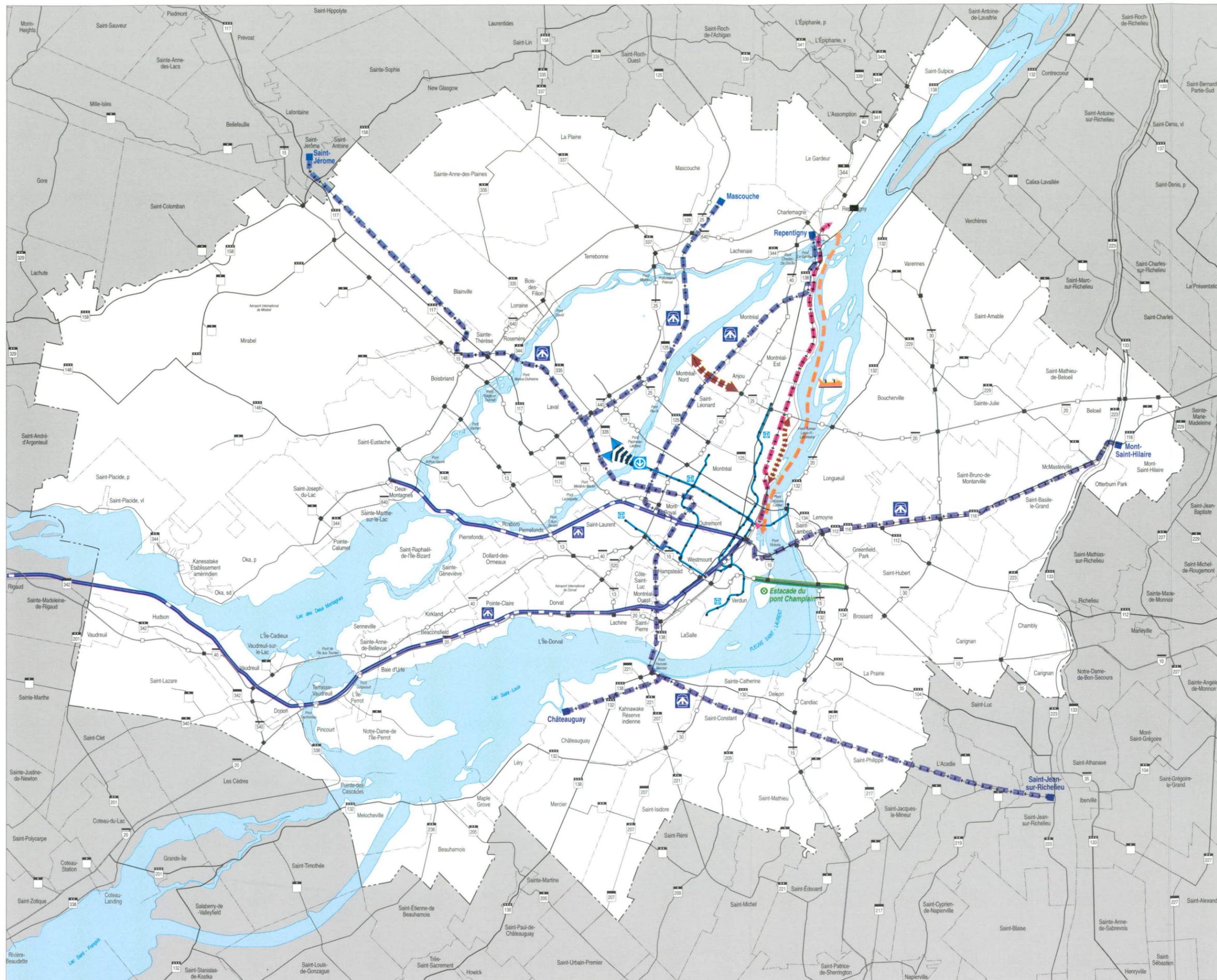
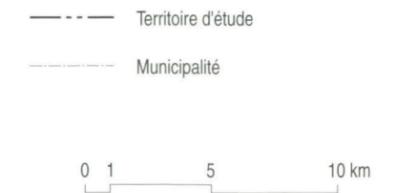
-  Région métropolitaine de Montréal
-  Stationnement d'incitation (existant)



**PROGRAMME D'INTERVENTION
1995 et 1996**
Région métropolitaine de Montréal

**Projets faisant l'objet
d'analyses techniques**

-  Réseau de trains de banlieue : quatre lignes additionnelles
-  Prolongement du métro à Laval
-  Voie réservée aux autobus sur l'estacade près du pont Champlain
-  Train Repentigny/centre-ville
-  Raccordement de l'autoroute 720 à l'autoroute 25 (boulevard Ville-Marie)
-  Lien routier dans l'axe de l'autoroute 25, entre l'autoroute 40 et la rivière des Prairies
-  Aéroglisser pour la banlieue nord-est de l'île de Montréal



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 067 592



Transports
Québec