



**PROPOSITION  
DE PLAN DE  
TRANSPORT**

**DOCUMENT DE  
RÉFÉRENCE**

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LES

# Laurentides

CANQ  
TR  
M00  
LL  
108

561442



# PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

## DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

SEPTEMBRE 1999

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LES

# Laurentides

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

**Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 1999**  
**ISBN 2-550-34920-2**

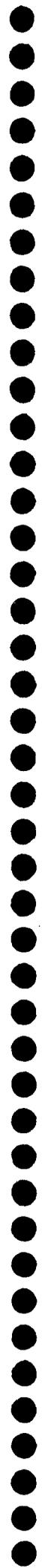
**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

**Pour de plus amples informations, communiquez avec :**

Serge P. Forest, agent d'information  
Transports Québec  
85, rue de Martigny Ouest, 3<sup>e</sup> étage  
Saint-Jérôme  
J7Y 3R8

Téléphone : (450) 569-3057, poste 4036  
Télécopieur : (450) 569-3072  
Courrier électronique : [seforest@mtq.gouv.qc.ca](mailto:seforest@mtq.gouv.qc.ca)

CANQ  
TR  
100  
LL  
108



## Message du directeur

---

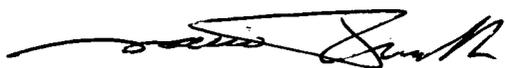
L'ampleur de la croissance démographique ainsi que du développement industriel, commercial et touristique que connaît la région des Laurentides pose de nombreux défis en matière de transport.

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

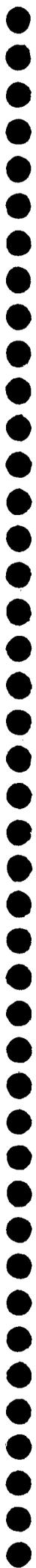
La présente *Proposition de plan de transport* est un document de consultation énonçant les orientations et les objectifs qui encadreront l'action du Ministère et de ses partenaires d'ici l'horizon 2016 dans la région des Laurentides. La mise en œuvre des moyens d'action proposés est susceptible de soutenir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

La consultation sur la proposition de plan revêt donc une grande importance, car il s'agit de faire des choix parmi des priorités et de bonifier des moyens d'action qui auront une très forte influence sur la capacité des infrastructures et systèmes de transport à répondre adéquatement aux besoins de transport.

En terminant, je tiens à souligner l'importance de votre participation à cette consultation pour influencer la teneur du plan de transport final qui balisera l'action du Ministère et de ses partenaires dans l'avenir.



MARIO TURCOTTE, Directeur  
Direction des Laurentides-Lanaudière



## Table des matières

<b>Message du directeur .....</b>	<b>v</b>
<b>Sommaire.....</b>	<b>xi</b>
<b>Équipe de réalisation.....</b>	<b>xxiii</b>
<b>Liste des sigles.....</b>	<b>xxv</b>
<b>Lexique .....</b>	<b>xxvi</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>Contexte de réalisation.....</b>	<b>7</b>
Orientations gouvernementales et ministérielles .....	7
Intégration des principes du développement durable .....	8
Contexte régional de planification.....	10
<b>1.0 Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal.....</b>	<b>13</b>
Enjeu et orientation.....	13
Objectifs et moyens d'action .....	18
1.1 <i>Services de transport en commun</i> .....	18
1.2 <i>Infrastructures routières existantes</i> .....	21
1.3 <i>Gestion de l'urbanisation</i> .....	23
<b>2.0 Les services de transport collectif dans l'ensemble     du territoire.....</b>	<b>25</b>
Enjeu et orientation.....	25
Objectifs et moyens d'action .....	28

<b>3.0 Les déplacements touristiques .....</b>	<b>31</b>
Enjeu et orientation.....	31
Objectifs et moyens d'action .....	36
3.1 <i>Amélioration et développement du réseau routier</i> .....	36
3.2 <i>Réseaux récréatifs régionaux</i> .....	38
<b>4.0 Les liaisons routières interrégionales.....</b>	<b>41</b>
Enjeu et orientation.....	41
Objectifs et moyens d'action .....	45
<b>5.0 La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier.....</b>	<b>47</b>
Enjeu et orientation.....	47
Objectifs et moyens d'action .....	50
5.1 <i>Sécurité routière</i> .....	50
5.2 <i>Chaussées et structures</i> .....	54
5.3 <i>Caractéristiques géométriques</i> .....	56
5.4 <i>Fonctionnalité du réseau routier</i> .....	56
<b>6.0 La qualité de vie et la qualité de l'environnement.....</b>	<b>60</b>
Enjeu et orientation.....	60
6.1 <i>Bruit de la circulation routière</i> .....	62
6.2 <i>Paysages routiers</i> .....	65
6.3 <i>Autres ressources du milieu</i> .....	66
<b>7.0 Le camionnage et le transport ferroviaire.....</b>	<b>68</b>
Enjeu et orientation.....	68
Objectifs et moyens d'action .....	71
7.1 <i>Camionnage</i> .....	71

7.2	<i>Infrastructures ferroviaires</i> .....	71
<b>8.0</b>	<b>L'aéroport de Mirabel</b> .....	<b>73</b>
	Enjeu et orientation.....	73
	Objectifs et moyens d'action .....	76
<b>9.0</b>	<b>Le cadre financier</b> .....	<b>77</b>
	Introduction .....	77
9.1	Contexte général .....	77
9.1.1	<i>Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier</i> .....	77
9.1.2	<i>La voirie locale</i> .....	78
9.1.3	<i>Le transport collectif</i> .....	79
9.2	Contexte régional .....	80
9.2.1	<i>Réseau routier du MTQ</i> .....	81
9.2.2	<i>Réseau routier local</i> .....	84
9.2.3	<i>Transport collectif</i> .....	85
	<b>Conclusion</b> .....	<b>87</b>
	<b>Bibliographie</b> .....	<b>89</b>
	<b>Annexes</b> .....	<b>93</b>
	Annexe 1 – Synthèse des moyens d'action	
	Annexe 2 – Bilan de la consultation sur le document Diagnostic et esquisses d'orientations	

## Liste des cartes

Carte 1	Région administrative des Laurentides .....	3
Carte 2	Problèmes de mobilité vers Laval et l'île de Montréal .....	15
Carte 3	Problèmes d'accessibilité des lieux touristiques .....	33
Carte 4	Problématique des liaisons interrégionales .....	43
Carte 5	Problèmes de gestion des accès et de sécurité routière .....	51

## Liste des figures

Figure 1	Étapes de réalisation du plan de transport.....	2
Figure 2	Répartition des dépenses du MTQ en 1998-1999 dans la région des Laurentides.....	81
Figure 3	Investissements entre 1991 et 1998 sur le réseau routier du MTQ dans la région des Laurentides .....	82

## Liste des tableaux

Tableau 1	Investissements entre 1991 et 1998 sur le réseau routier du MTQ dans la région des Laurentides - en milliers de dollars .....	82
Tableau 2	Subventions au réseau routier local de 1994 à 1998 dans la région des Laurentides - en milliers de dollars .....	85
Tableau 3	Subventions au transport collectif de 1994 à 1998 dans la région des Laurentides en milliers de dollars.....	85

## Sommaire

---

### **Vers un plan de transport pour les Laurentides : l'étape de la proposition de plan de transport**

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

L'élaboration du plan s'effectue en plusieurs étapes, dont celle de la *Proposition de plan de transport* qui fait l'objet du présent document. La proposition de plan présente les objectifs et les moyens d'action préconisés en matière de transport. Ces objectifs et moyens d'action découlent des orientations qui ont été validées et bonifiées par les principaux partenaires du Ministère lors de l'étape précédente d'élaboration du plan, soit celle du diagnostic. Cette proposition de plan de transport est soumise à la consultation des organismes intéressés.

### **Les enjeux**

Le diagnostic, publié en 1998, a permis de dresser le contexte de réalisation du plan de transport et de relever les principaux problèmes actuels et prévisibles des réseaux et systèmes de transport de la région des Laurentides. Voici les principaux enjeux qui se dégagent de ce diagnostic :

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

La population de la partie sud des Laurentides continuera de progresser à un rythme largement supérieur à celui du reste du Québec. En dépit de l'augmentation prévisible du nombre d'emplois dans la région des Laurentides, Laval et l'île de Montréal demeureront des pôles d'emploi majeurs. Par conséquent, les déplacements vers ces destinations en périodes de pointe passeront de 40 000 en 1993 à 65 000 en 2016.

Suivant les tendances en matière d'aménagement du territoire et de transport, l'utilisation de l'automobile continuera d'être prédominante. Si rien n'est fait, les conditions de circulation sur les liens routiers vers Laval et Montréal s'aggraveront donc davantage. En outre, la forte dispersion des lieux d'origine et de destination des déplacements de la population de la partie sud des Laurentides

fait en sorte que l'utilisation du transport en commun y est faible. Bien qu'il y ait eu des améliorations substantielles à l'offre de transport en commun avec la modernisation du train de banlieue Deux-Montagnes et l'expérience pilote du train de Blainville, certains services demeurent encore peu coordonnés et peu directs vers les principales destinations des résidents des Laurentides.

### ***La desserte du territoire par des services de transport collectif***

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

L'organisation du transport collectif ainsi que ses modes de financement ont fortement contribué au cloisonnement actuel entre les services de transport et à la prolifération d'une multitude d'organismes responsables du transport des personnes dans les Laurentides et au Québec en général. Il en découle potentiellement des doublages de service et une sous-utilisation des ressources, tant matérielles que financières.

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

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

### ***L'efficacité des liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière***

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

traversée de nombreuses agglomérations et des faibles possibilités de dépassement entre Lachute et Masson-Angers, dans l'Outaouais.

### ***La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier***

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

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

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

### ***La qualité de vie et la qualité de l'environnement***

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

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

### ***L'efficacité du transport des marchandises***

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

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

### ***La relance de l'aéroport de Mirabel***

Les aéroports de Mirabel et de Dorval appartiennent au gouvernement fédéral qui en a confié la gestion, par bail à long terme, à un organisme privé local, Aéroports de Montréal Inc. (ADM). Les changements effectués en 1997 par cette société ont eu des impacts majeurs sur la nature et le niveau des activités à Mirabel, soit une perte nette annuelle d'un peu plus d'un million de passagers et une baisse importante du volume de cargo manutentionné.

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

## Les orientations et les moyens d'action

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

La mise en œuvre de plusieurs de ces moyens d'action implique la participation des partenaires du MTQ : Agence métropolitaine de transport, MRC, municipalités, organismes de transport collectif, clubs d'utilisateurs de véhicules récréatifs, etc.

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

***Orientation 1 : Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal.***

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

### ***Moyens d'action***

#### **Services de transport en commun :**

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

- amélioration de la desserte des stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes.

Infrastructures routières existantes :

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

Gestion de l'urbanisation :

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

***Orientation 2 : Assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région.***

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

***Moyens d'action :***

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

***Orientation 3 : Optimiser les infrastructures routières existantes, de préférence à la construction de nouvelles routes, pour soutenir le développement touristique.***

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

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

***Moyens d'action***

Amélioration et développement du réseau routier :

- optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117 entre Sainte-Adèle et Saint-Jérôme et accroissement de la capacité de l'autoroute 15 en temps opportun;
- amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant;
- amélioration de la route 323.

Réseaux récréatifs régionaux :

- actions visant à la préservation de l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord;
- soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC;
- soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route.

Or.

***Orientation 4 : Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière***

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

***Moyens d'action :***

- prolongement de l'autoroute 50 et travaux d'amélioration des axes existants (routes 148 et 344);
- travaux d'amélioration de la route 117 de Saint-Jovite jusqu'au nord de la région;
- travaux d'amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière (route 158).

***Orientation 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier.***

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

***Moyens d'action***

Sécurité routière :

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

Chaussées et structures :

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

Caractéristiques géométriques :

- amélioration des caractéristiques géométriques des routes régionales et collectrices.

Fonctionnalité du réseau routier :

- mesures de correction des accès;
- mesures de gestion des nouveaux accès;
- information, formation et échanges.

***Orientation 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport.***

Pour combattre le bruit de la circulation routière, le ministère des Transports souhaite que les MRC et les municipalités participent à la démarche visant à atténuer le bruit routier dans les zones sensibles qui subissent une pollution sonore importante. Afin de prévenir les problèmes, les usages sensibles au bruit en bordure des voies de circulation doivent être davantage contrôlés par le biais des mesures appropriées d'aménagement du territoire. En ce qui a trait à la préservation et à la mise en valeur des paysages, une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent doit être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées. Enfin, le Ministère module ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés, tout en s'assurant de leur mise en valeur. Il poursuit également la recherche et le développement de solutions visant à la réduction des incidences de la construction et de l'exploitation du réseau routier sur l'environnement.

***Moyens d'action***

Bruit de la circulation routière :

- mesures d'aménagement du territoire;
- mesures d'atténuation du bruit routier;
- information aux MRC et aux municipalités et échanges avec celles-ci.

Paysages routiers :

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

Autres ressources du milieu :

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

***Orientation 7 : Améliorer le réseau de camionnage et préserver le réseau ferroviaire.***

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

***Moyens d'action***

Camionnage :

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

Infrastructures ferroviaires :

- soutien technique et financier au maintien en bon état des infrastructures ferroviaires du CFIL;
- maintien de la fonctionnalités des passages à niveaux avec le réseau routier;
- acquisition de l'emprise ferroviaire abandonnée par le CN entre Deux-Montagnes et Mirabel.

***Orientation 8 : Soutenir le développement de l'aéroport international de Montréal-Mirabel.***

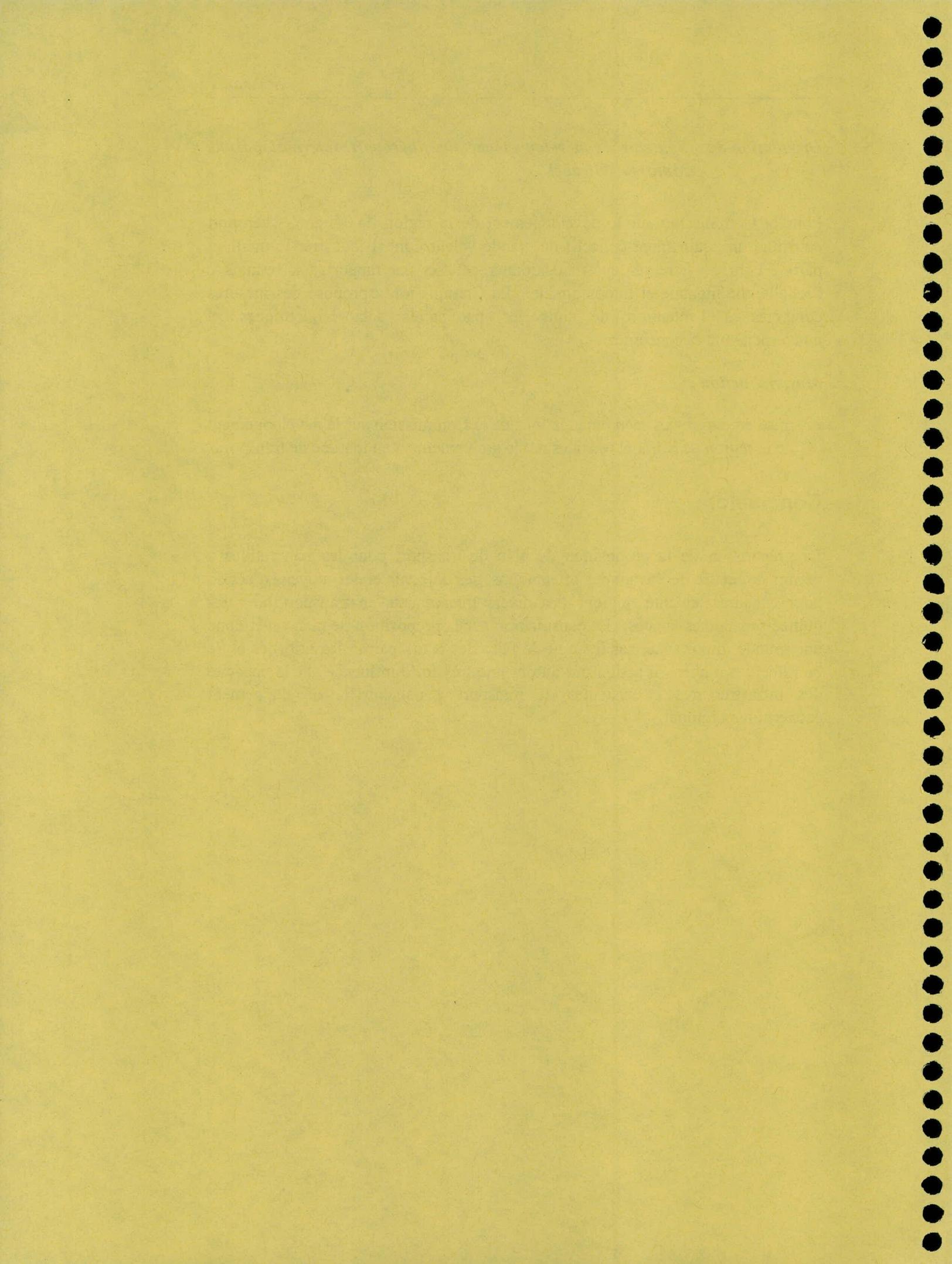
Pour la Commission sur le développement de la région de Mirabel, l'aéroport constitue un équipement collectif de grande valeur dont il faut tirer le meilleur parti. Pour ce faire, il faut repositionner celui-ci par rapport aux besoins à l'échelle continentale et internationale. La Commission a proposé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

***Moyen d'action :***

- mise en œuvre des recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel retenues par le gouvernement en matière de transport.

**Conclusion**

La préparation de la proposition de plan de transport pour les Laurentides a permis de mettre de l'avant des orientations, des objectifs et des moyens d'action pour encadrer les interventions des divers intervenants en transport pour les quinze prochaines années. La consultation sur la proposition de plan revêt donc une grande importance, car il s'agit de faire des choix parmi des priorités et de bonifier des moyens d'action qui auront une très forte influence sur la capacité des infrastructures et systèmes de transport à soutenir le développement économique régional.



## Équipe de réalisation

---

### COMITÉ DIRECTEUR

#### Président du comité directeur

Mario Turcotte, directeur  
Direction des Laurentides-Lanaudière

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

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

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

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

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

### COORDINATION TECHNIQUE ET RÉDACTION

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

Luc Parent, économiste  
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers  
Direction des Laurentides-Lanaudière

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

## **COMITÉ TECHNIQUE ET COLLABORATEURS**

### **Président du comité technique**

Jean-Pierre Barabé, Direction des Laurentides–Lanaudière

Raymond Allan, Direction des Laurentides–Lanaudière

Luc Beaudin, Direction de la mobilité en transport

Pierre Beaudoin, Direction de la planification stratégique en transport

Michel Charbonneau, Direction des Laurentides–Lanaudière

Guy D’Astous, Direction des Laurentides–Lanaudière

France Dompierre, Direction de la mobilité en transport

Joanès Dorcely, Direction des Laurentides–Lanaudière

Michel Drouin, Direction générale de Montréal et de l’Ouest

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

Gilles Labarre, Direction des Laurentides–Lanaudière

Richard Gauvin, Direction Laval-Mille-Îles

Jean Gagnon, Direction de la mobilité en transport

Marie Lapointe, Direction Laval-Mille-Îles

Richard Lebel, Direction des Laurentides–Lanaudière

Chantal Lemay, Direction de la planification stratégique en transport

Yves Paquet, Direction des Laurentides–Lanaudière

Daniel Parent, Direction Laval-Mille-Îles

Luc Parent, Direction des Laurentides–Lanaudière

Jean-Luc Pellerin, Direction des Laurentides–Lanaudière

Serge Picard, Direction des Laurentides–Lanaudière

Robert Sergerie, Direction des Laurentides–Lanaudière

Diane Viens, Direction générale de Montréal et de l’Ouest

Jacques Venne, Direction Laval-Mille-Îles

Serge Vaugeois, Direction générale de Montréal et de l’Ouest

### **Cartographie**

Guy Duranceau, Direction générale de Montréal et de l’Ouest

## Liste des sigles

---

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

## Lexique

---

- Enjeu :** ensemble des éléments de contexte constituant des défis, des opportunités et des préoccupations majeures.
- Orientation :** ligne directrice que l'on privilégie et dont découlent un ensemble d'objectifs.
- Objectif :** expression d'une finalité précise et généralement quantifiable. L'objectif relève de l'orientation.
- Indicateur :** mesure quantitative ou qualitative permettant de porter un jugement sur le degré d'atteinte des objectifs fixés.
- Cible :** résultat à atteindre dans un délai déterminé, défini si possible en termes spécifiques et mesurables.
- Moyen d'action :** projets d'infrastructures et de services de transport, programmes, mesures d'aménagement du territoire, actions, recommandations et études permettant d'atteindre les objectifs fixés.

# Introduction

---

## ***Un plan de transport pour les Laurentides***

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

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

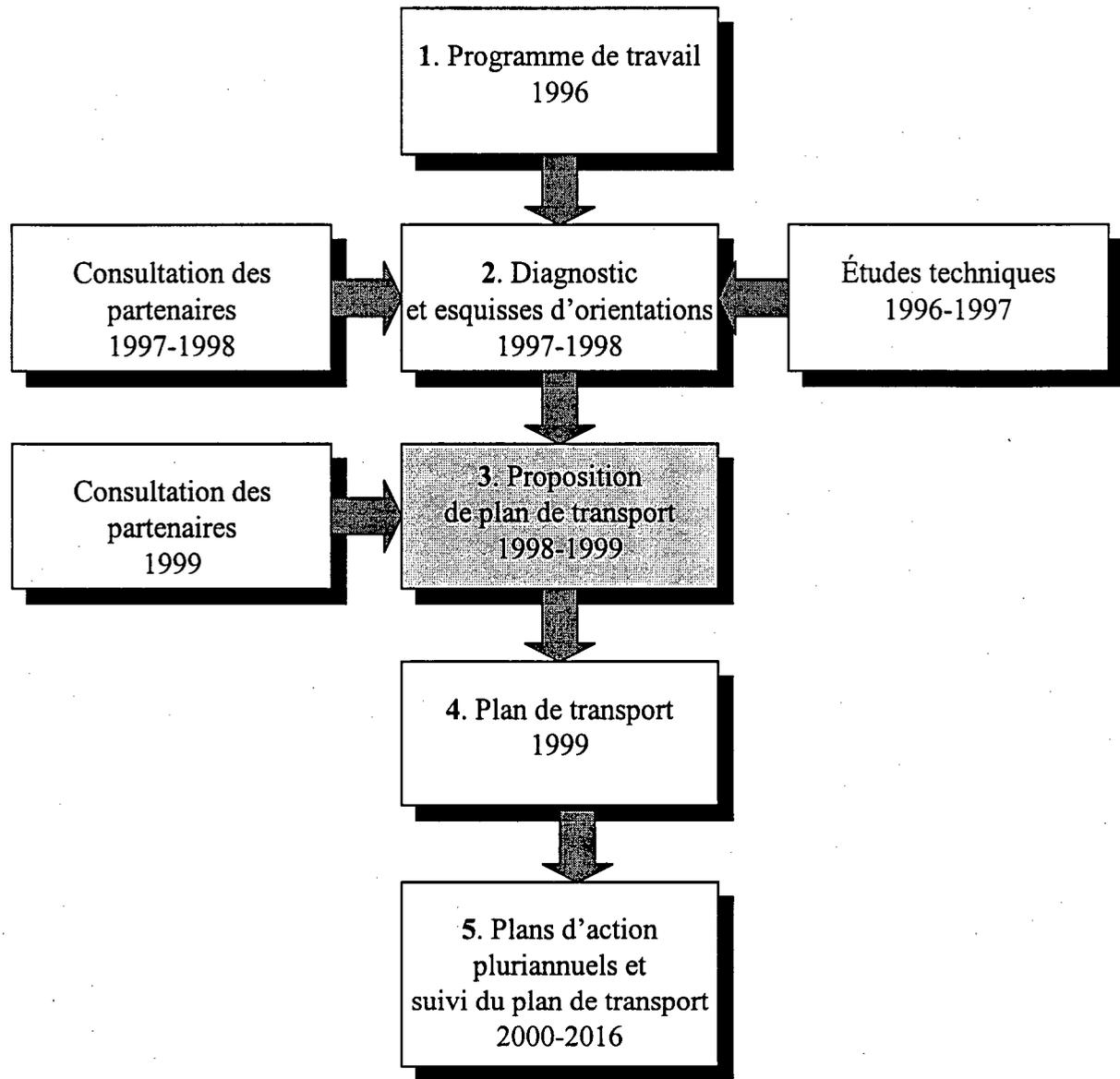
Le Ministère a donc entrepris, depuis 1992, l'élaboration d'une série de plans de transport pour les diverses régions du Québec. Le plan de transport de la région administrative des Laurentides a été amorcé en 1996. Le territoire couvert par le plan comprend les huit municipalités régionales de comté (MRC) suivantes : Antoine-Labelle, Argenteuil, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord, Les Laurentides, Les Pays-d'en-Haut, Mirabel et Thérèse-De Blainville (voir carte 1). Cette région est desservie par deux directions du ministère des Transports, soit celles des Laurentides-Lanaudière et de Laval-Mille-Îles, dont les bureaux sont situés respectivement à Saint-Jérôme et à Laval.

## ***Le cheminement du plan de transport : cinq grandes étapes***

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

**Étape 1 : Programme de travail :** en 1996, le *Programme de travail* a été publié et présenté aux principaux intervenants du milieu afin de recueillir leurs commentaires tant sur la démarche proposée que sur les principaux enjeux en transport à considérer dans la région.

FIGURE 1  
ÉTAPES DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT

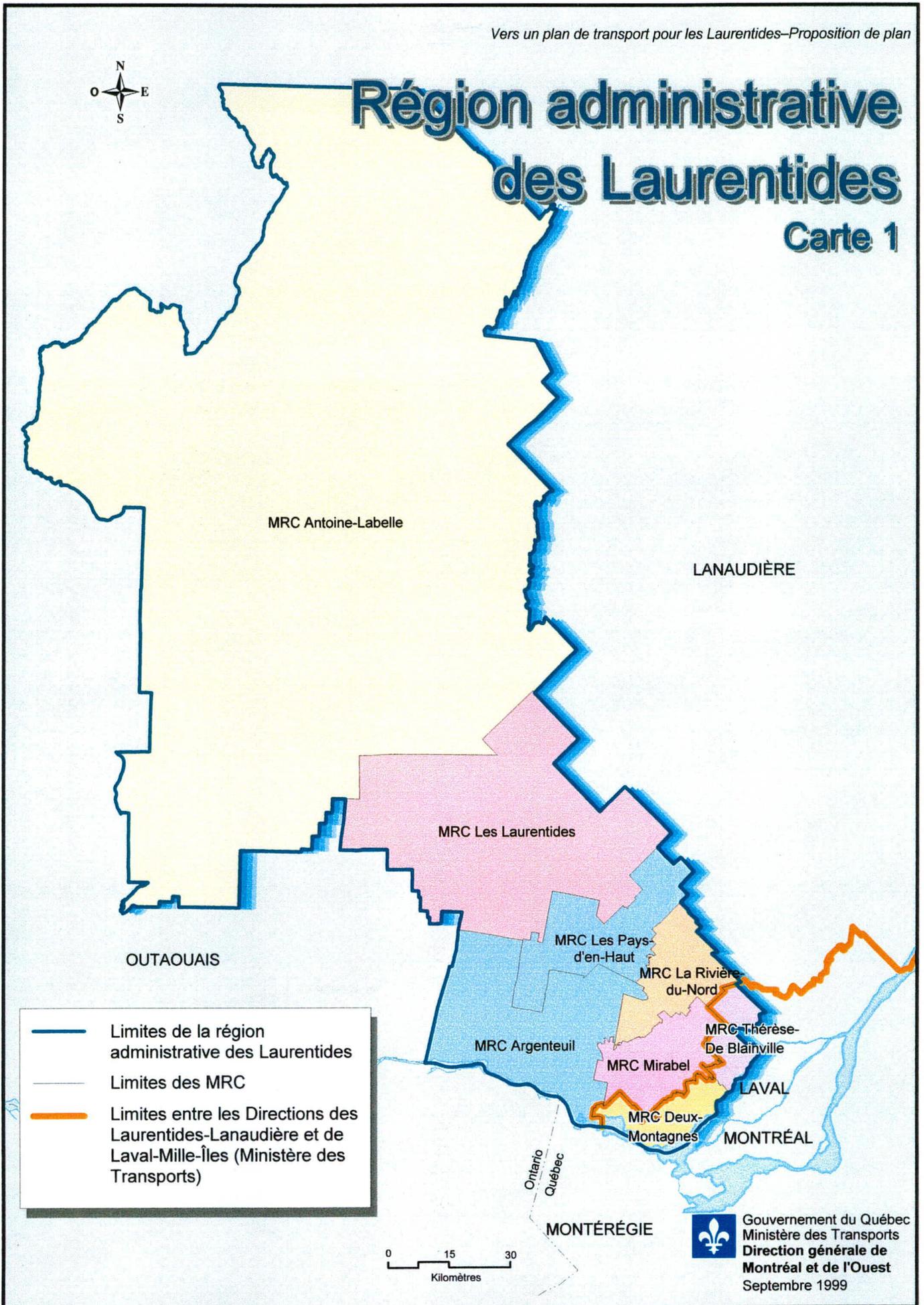


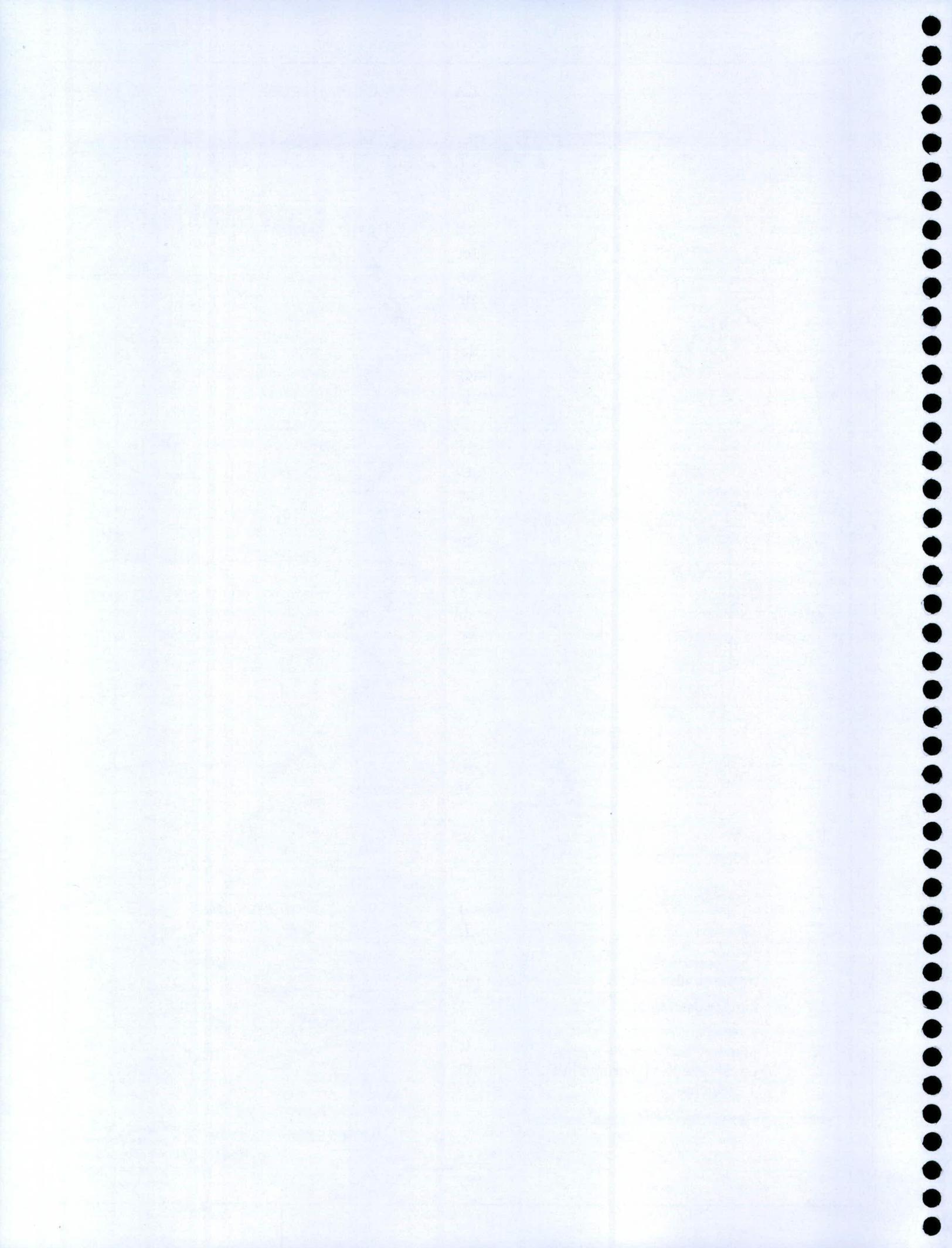
**Étape 2 : Diagnostic et esquisses d'orientations :** au cours des années 1996 et 1997, une série d'études techniques ont été effectuées. Elles ont été regroupées en sept (7) volumes et publiées au début de 1997 (voir Bibliographie). Ces études ont été utilisées comme documents d'appui pour la rédaction du document *Diagnostic et esquisses d'orientations*. Ce rapport a fait l'objet de consultations auprès des partenaires du Ministère au cours de 1997 et de 1998. Cette deuxième étape a permis d'analyser la situation actuelle et prévisible des transports et de formuler des esquisses d'orientations pour encadrer le choix des moyens d'action.



# Région administrative des Laurentides

## Carte 1





**Étape 3 : Proposition de plan de transport :** le diagnostic et les orientations ont servi à formuler la présente proposition de plan de transport. Celle-ci contient une série d'objectifs et de moyens qui encadreront l'action du MTQ et de ses partenaires d'ici l'horizon 2016. Cette proposition de plan de transport sert de base à la consultation des organismes intéressés qui est prévue au cours de l'automne 1999. Un rapport de consultation sera produit pour présenter les avis et les opinions exprimés lors de cette consultation.

**Étape 4 : Plan de transport des Laurentides :** les résultats des consultations effectuées sur la proposition de plan seront intégrés dans la version finale du *Plan de transport des Laurentides* qui sera publié à la fin de l'année 1999.

**Étape 5 : Plans d'action pluriannuels et suivi du plan de transport :** la mise en œuvre du plan de transport s'effectuera par l'intermédiaire de plans d'action couvrant des horizons de 3 à 5 ans. Les moyens d'action proposés dans le plan de transport y seront ordonnancés en fonction des disponibilités budgétaires et de l'échéancier de préparation technique des projets.

Un processus de suivi du plan de transport sera mis de l'avant et des bilans périodiques seront effectués. Une mise à jour du plan de transport ou de certaines de ses parties pourrait être nécessaire en temps opportun, selon l'évolution de la situation des transports.

#### **Démarche d'information et de consultation**

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

- connaître l'opinion des partenaires du Ministère et des usagers des systèmes de transport sur la situation des transports;
- amener les intéressés à se prononcer sur les enjeux et sur les orientations proposées afin de les valider et de les bonifier;
- favoriser les échanges avec les partenaires sur les objectifs et les moyens d'action proposés;
- favoriser l'émergence de solutions novatrices qui tiennent compte de la capacité de payer du Ministère et de ses partenaires;

- susciter le plus large consensus possible sur les moyens d'action retenus, de manière à favoriser l'adhésion au plan et sa mise en œuvre avec les partenaires concernés.

Depuis le début du processus d'élaboration du plan de transport, les principaux partenaires du Ministère ont donc été informés et consultés sur les documents produits par le Ministère, soit le *Programme de travail*, les *Études techniques* et le *Diagnostic et esquisses d'orientations*. Les députés de la région, les préfets et les aménagistes des MRC, les membres d'un comité aviseur représentant divers secteurs des transports, de même que la Conférence administrative régionale (CAR) ont eu l'occasion de valider et de bonifier le contenu de ces documents. L'annexe 1 présente la liste des intervenants consultés et la synthèse des principaux commentaires recueillis. De plus, toutes les municipalités de la région ont reçu un bulletin de liaison les informant des principaux enjeux dont traite le plan et du processus de réalisation de celui-ci.

#### ***Le processus de communication pour la proposition de plan de transport***

Pour la présente étape de la proposition de plan de transport, une consultation aura lieu à l'automne 1999. Au cours de cette étape, les intervenants du milieu auront alors la possibilité d'interroger le Ministère sur le contenu de la proposition de plan et de donner leur avis. Un rapport de consultation présentera la synthèse des avis recueillis dans le cadre de ce processus et indiquera comment ces avis seront considérés dans la version finale du plan de transport.

#### ***Le contenu du présent document***

La présente proposition de plan de transport décrit d'abord les principaux éléments de son contexte de réalisation. Les chapitres 1 à 8 rappellent, en premier lieu, les enjeux et les orientations définis dans le document *Diagnostic et esquisses d'orientations*, mis à jour et bonifiés grâce aux consultations tenues auprès des principaux partenaires. Chaque chapitre énumère ensuite les objectifs et les moyens d'action qui découlent de l'orientation proposée. Le chapitre 9 fait état du cadre financier dont dispose le Ministère pour la mise en œuvre du plan de transport.

L'annexe 1 présente sous forme de tableaux synthèses l'ensemble des objectifs et des moyens d'action proposés ainsi que les interlocuteurs concernés. L'annexe 2 effectue le bilan de la consultation externe tenue à l'étape précédente d'élaboration, l'étape du diagnostic.

## Contexte de réalisation

---

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

### Orientations gouvernementales et ministérielles

En vertu de sa mission, les principales préoccupations du Ministère sont d'assurer :

- la mobilité nécessaire au développement social et économique;
- la qualité des infrastructures et la fiabilité des systèmes de transport;
- la sécurité des usagers;
- l'intégration des systèmes de transport.

Les orientations et les objectifs du Ministère inscrits dans son plan stratégique 1999-2002 qui influencent le contenu du présent document sont les suivants :

- Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement :
  - améliorer la position concurrentielle des entreprises ainsi que l'accès aux ressources et aux marchés;
  - optimiser l'utilisation des services et des réseaux;
  - faciliter l'accès aux produits touristiques.
- Assurer la mobilité et la sécurité des usagers :
  - améliorer la qualité des infrastructures et des équipements;
  - améliorer la sécurité.

- Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

De plus, le Ministère a participé à la formulation des orientations gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation lors du début du processus de révision des schémas d'aménagement des MRC et des communautés urbaines en 1994<sup>1</sup>. Voici ces orientations :

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

Lors des activités préparatoires à l'élaboration d'un cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal, le Conseil des ministres<sup>2</sup> du Gouvernement du Québec a d'ailleurs réaffirmé, en 1996, les orientations dont on vient de faire état.

## **Intégration des principes du développement durable**

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

### ***Les grands principes du développement durable***

Le développement durable est défini par le rapport Brundtland comme «un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs». Ces principes s'intègrent dans la pratique du Ministère par l'application de la politique sur l'environnement à toutes les étapes de réalisation des projets du Ministère et par une participation du

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire; pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, 89 p.

<sup>2</sup> Conseil des ministres du gouvernement du Québec, *Décision 96-223*, Québec, 1996

Ministère à la stratégie québécoise de protection de la diversité biologique, à l'atteinte des objectifs contenus dans la politique énergétique du Québec et aux objectifs gouvernementaux visant la gestion de l'urbanisation.

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

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

La poursuite de l'objectif de développement durable dans une région comme les Laurentides pose des défis de taille, notamment dans la partie nord, où il existe peu de solutions de rechange au camionnage et à l'automobile. Par contre, dans la partie sud, une certaine concentration de la population et des industries peut favoriser la mise en place de solutions de rechange à meilleur rendement énergétique. Beaucoup d'efforts doivent cependant être consacrés à l'augmentation des déplacements de personnes par transport collectif là où la faible densité d'occupation du territoire et l'éparpillement des lieux de destination favorisent naturellement l'utilisation de l'automobile. Une meilleure gestion de l'urbanisation visant à réduire la dépendance de la population envers l'automobile s'impose si l'on veut atteindre cet objectif. Des efforts doivent aussi être faits pour assurer le maintien du transport ferroviaire des marchandises dans un contexte de vive concurrence avec le camionnage.

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

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

Les infrastructures de transport existantes ont des répercussions importantes sur les milieux qu'elles traversent. L'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières passe notamment par la réduction du bruit de la circulation et par la préservation et la mise en valeur des

paysages. Les incidences de l'exploitation des infrastructures sur les autres composantes environnementales (eau, sol, faune, flore, etc.) sont aussi prises en compte dans la gestion courante du Ministère et des autres organismes de transport.

### ***Des services de base pour l'ensemble de la population***

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

## **Contexte régional de planification**

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

En 1993, le CRDL (Conseil régional de développement des Laurentides) a réalisé un exercice de planification stratégique qui a établi les grands axes de développement privilégiés par la région. L'axe retenu en matière de transport est «le développement d'une meilleure accessibilité de la région et la consolidation de la vocation internationale de l'aéroport de Mirabel en harmonie avec les régions limitrophes et en particulier avec la grande région métropolitaine»<sup>3</sup>.

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

---

<sup>3</sup> Corporation de développement des Laurentides et Gouvernement du Québec, *Entente-cadre de développement de la région des Laurentides*, (27 février 1995), 14 p. + annexes.

### **La révision des schémas d'aménagement des MRC**

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

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

Dans le cadre de ses activités de planification des transports pour la région de Montréal, le Ministère privilégie une approche basée sur la gestion des déplacements et effectue diverses interventions à cet effet. Comme la région administrative des Laurentides chevauche la région métropolitaine de Montréal, les activités du Ministère en matière de gestion des déplacements sont donc complémentaires aux divers moyens d'action mis de l'avant dans le plan des Laurentides.

### **Le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport**

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



## 1.0 Les déplacements vers Laval et l'île de Montréal

---

### Enjeu et orientation

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

La population des Laurentides s'est accrue de 164 000 entre 1976 et 1996, passant ainsi de 267 000 à 431 000 personnes. Ce fort accroissement de population s'est concentré dans les MRC Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Mirabel et La Rivière-du-Nord et s'est traduit par une importante hausse de la demande de transport. Celle-ci s'étant presque exclusivement orientée vers l'automobile, les débits de circulation sur le réseau autoroutier du sud de la région se sont donc accrus considérablement. Entre 1972 et 1995, ils se sont multipliés à plusieurs endroits par trois ou même par quatre. Par conséquent, la qualité du service offert aux usagers du réseau routier s'est détériorée au fil des ans, au point où les problèmes de congestion sont récurrents sur les autoroutes tant en période de pointe du matin que du soir.

Comme une bonne proportion des résidants de la partie sud des Laurentides travaillent à Laval et sur l'île de Montréal (plus de 40 000 personnes en 1991), leurs déplacements vers ces destinations s'effectuent sur des liens routiers déjà très utilisés, accroissant ainsi la sollicitation du réseau. Ceci se traduit par des problèmes importants de circulation sur les autoroutes 13, 15 et 640 (voir carte 2). Les vendredis soir, en direction nord, l'écoulement de la circulation est encore plus difficile en raison du surplus de véhicules occasionné par les déplacements des villégiateurs et des touristes qui s'ajoutent aux déplacements des utilisateurs habituels.

Alors que la congestion s'aggrave au fil des ans, seulement 3 % des déplacements, soit 3 700 déplacements sur les 132 000 produits dans la partie sud des Laurentides, étaient effectués en transport en commun durant la période de pointe du matin en 1993. Pour les déplacements provenant de la région et se destinant vers Laval et Montréal, la part du transport en commun est un peu plus élevée, s'établissant à 7 %. Cette faible part du transport en commun dans les déplacements sur ce territoire peut s'expliquer par une multitude de facteurs, dont la dispersion des lieux d'origine et de destination, le fort étalement de l'espace urbain et la faible densité de l'occupation du territoire qui rendent difficile la desserte du territoire par le transport en commun. De plus, un grand nombre de

ménages ont des revenus élevés et disposent de plus d'une automobile, ce qui réduit le nombre de personnes susceptibles d'utiliser le transport en commun.

Jusqu'à la rénovation du train de banlieue de Deux-Montagnes en 1995 et la mise en place du projet pilote du train de banlieue de Blainville en 1997, la population disposait généralement d'un choix restreint de services de transport en commun (certains secteurs n'ayant accès à aucun service). La plupart des services d'autobus sont des services locaux et offrent peu de liens directs et rapides vers Laval et Montréal. De plus, bien que la situation se soit améliorée au cours des dernières années, la coordination et les liens entre les différents services de transport en commun (train, autobus et métro) pourraient encore être développés. Il en est de même avec les équipements incitant les automobilistes à utiliser le transport en commun pour une partie de leur trajet (voies réservées, stationnements d'incitation).

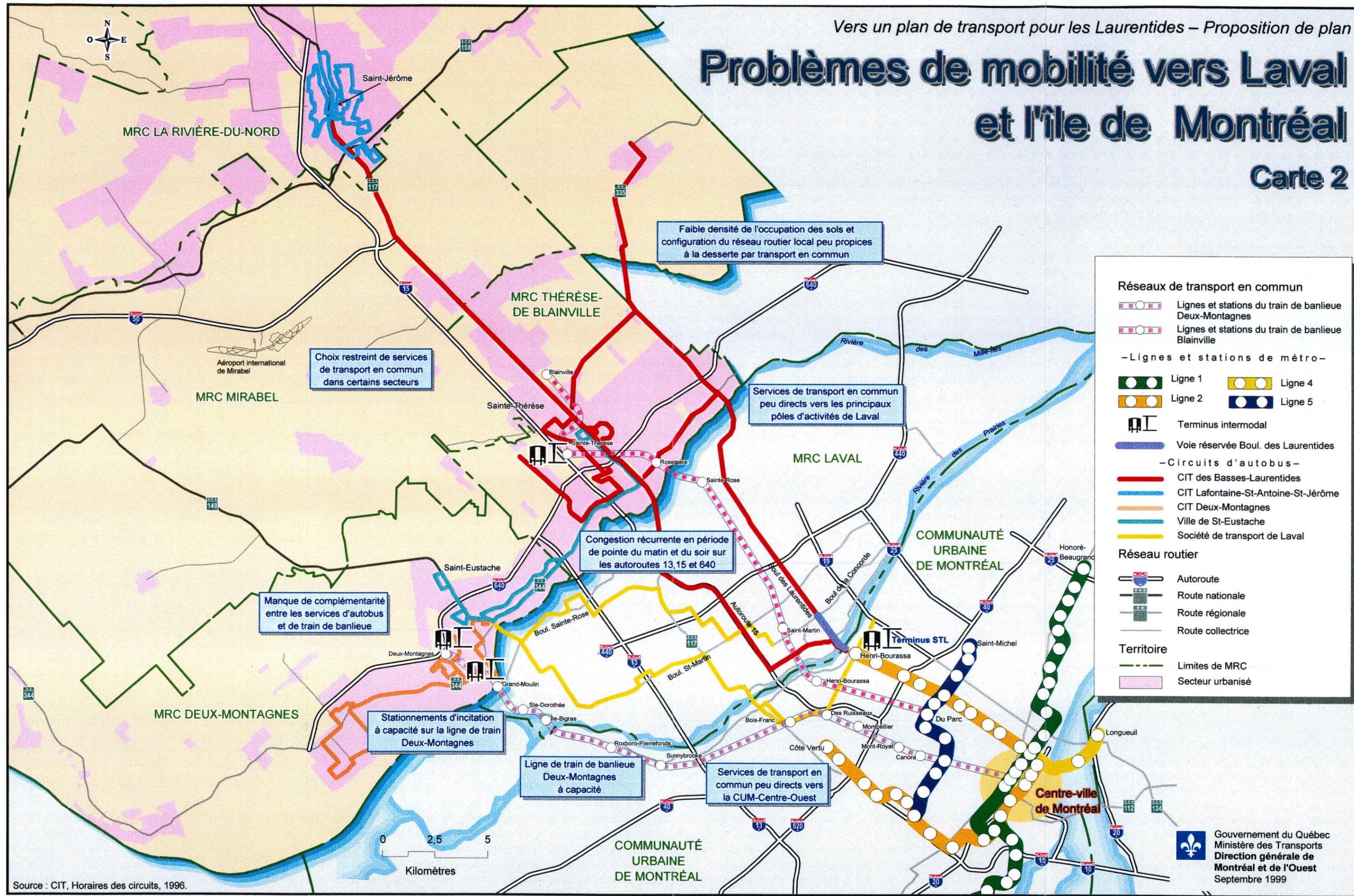
Par ailleurs, les problèmes de double tarification entre les services des divers organismes de transport se sont résorbés avec l'intégration tarifaire mise de l'avant par l'AMT depuis juillet 1998. Quant à la durée des trajets en transport en commun (surtout en autobus), elle n'est pas, de façon générale,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

Dans l'avenir, les conditions de circulation sur le réseau autoroutier sont susceptibles de se détériorer davantage. En effet, entre 1996 et 2016, la population des MRC du sud de la région (304 000 en 1996) pourrait s'accroître de 107 000 personnes, selon les prévisions du MTQ, et même jusqu'à 172 000 personnes, selon les prévisions du Bureau de la statistique du Québec (BSQ). Cette hausse prévue de population devrait se traduire, selon les prévisions effectuées par le Ministère, par un fort accroissement des déplacements durant la période de pointe du matin. Ceux-ci devraient passer de 132 000 à 202 000, soit une augmentation de plus de 50 %. Vers Laval et l'île de Montréal seulement, plus de 25 000 déplacements s'ajouteraient aux 40 000 enregistrés en 1993.

Enfin, à moins d'intervenir d'une façon ou d'une autre, toutes les tendances actuelles démontrent que le type de développement à faible densité prévu sur le territoire de la partie sud des Laurentides continuera de favoriser l'utilisation prédominante de l'automobile. En dépit du fait que le développement des entreprises et des emplois dans la région même devrait diminuer la dépendance envers le marché de l'emploi de Laval et de l'île de Montréal, celles-ci demeureront des pôles majeurs d'emploi dans les années à venir. Par ailleurs, la tendance à l'utilisation de la voiture à un seul occupant risque également de se

# Problèmes de mobilité vers Laval et l'île de Montréal

Carte 2



**Réseaux de transport en commun**

- Lignes et stations du train de banlieue Deux-Montagnes
- Lignes et stations du train de banlieue Blainville

**-Lignes et stations de métro-**

- Ligne 1
- Ligne 2
- Ligne 4
- Ligne 5

- ⌘ Terminus intermodal
- Voie réservée Boul. des Laurentides

**-Circuits d'autobus-**

- CIT des Basses-Laurentides
- CIT Lafontaine-St-Antoine-St-Jérôme
- CIT Deux-Montagnes
- Ville de St-Eustache
- Société de transport de Laval

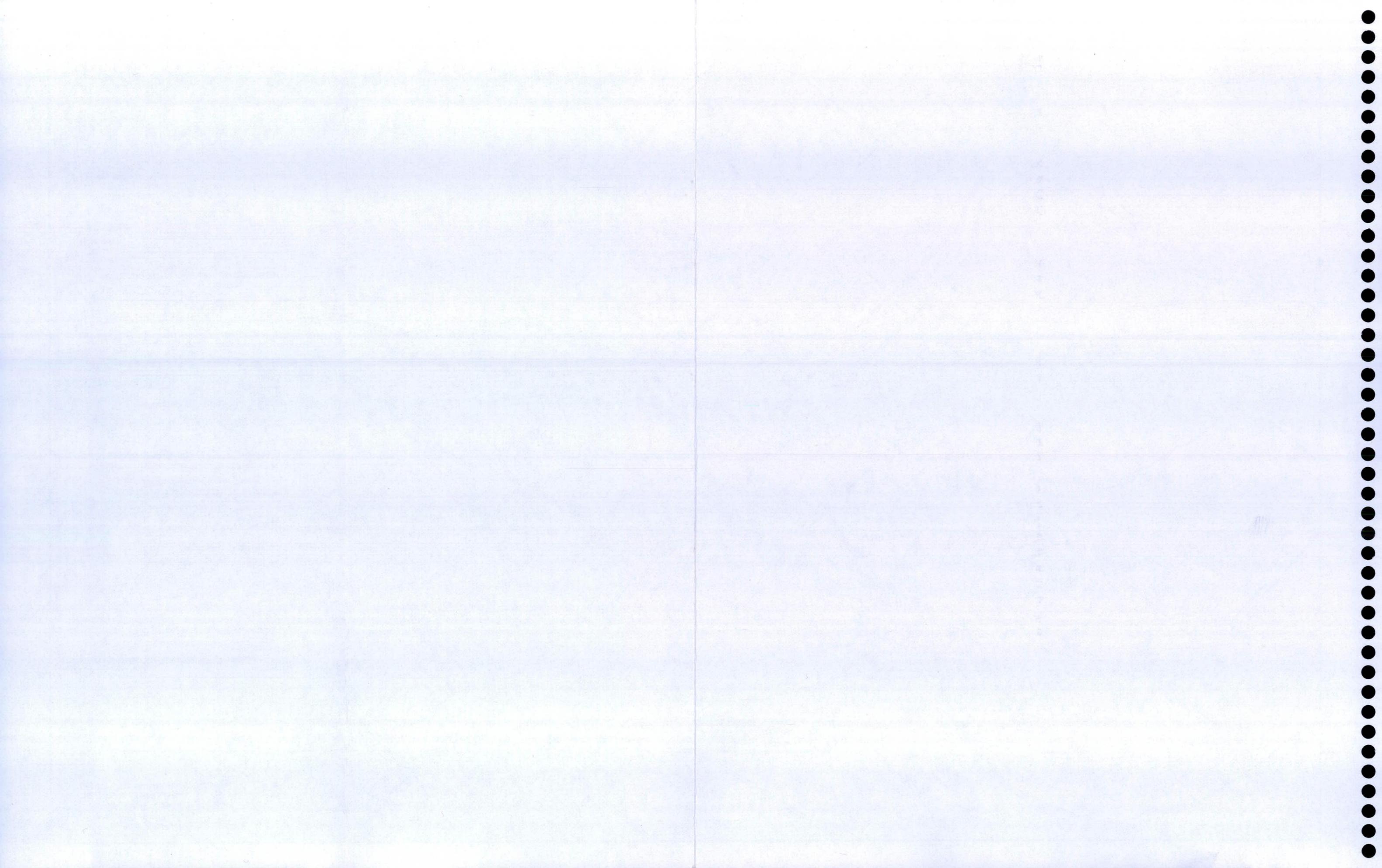
**Réseau routier**

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice

**Territoire**

- Limites de MRC
- Secteur urbanisé

Source : CIT, Horaires des circuits, 1996.



maintenir, ce qui se traduira par une augmentation sensible du nombre de véhicules sur les routes.

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

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

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

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

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

## **Objectifs et moyens d'action**

### **1.1 Services de transport en commun**

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

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

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

La venue du métro à Laval, prévue pour l'année 2004, constitue un projet d'importance qui permettra sans doute de pouvoir améliorer les conditions de déplacements vers Laval et la CUM pour les résidents de la partie sud des Laurentides.

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

d'augmenter non seulement l'achalandage des réseaux de transport en commun mais aussi l'utilisation du covoiturage.

Les efforts doivent enfin converger vers le développement d'une plus grande complémentarité des divers systèmes (incluant train, autobus, taxi, autocars interurbains, etc.) pour créer une offre de transport plus intégrée. Il faut donc pouvoir offrir à la population un meilleur service avec des correspondances plus efficaces et une tarification intégrée. L'accès aux réseaux de transport en commun pour les automobilistes doit aussi être facilitée en augmentant l'offre de stationnements d'incitation à proximité des stations de trains ou de terminus d'autobus. Une meilleure complémentarité des services passe finalement par la mise en place de solutions innovatrices de services de transport adaptés à la faible densité d'occupation du sol, comme des services de taxi collectif ou de minibus sur demande.

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

Enfin, bien que l'on puisse accroître l'utilisation du transport collectif par diverses interventions, il n'en demeure pas moins que ce mode de transport ne pourra pas répondre à toute la nouvelle demande de transport. Des interventions sur le réseau routier seront donc aussi nécessaires.

### **Objectif**

1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun.

### **Moyens d'action**

1.1.1.1 **Amélioration des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme — Montréal**

Compte tenu de la croissance anticipée des déplacements vers Laval et le centre de la CUM, une amélioration des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme – Montréal s'avère nécessaire.

Dans ce contexte, tous les intervenants en transport œuvrant dans la partie sud des Laurentides devraient inscrire leurs actions dans une stratégie commune pour améliorer les services de transport en commun, en mettant à profit les moyens les plus efficaces parmi les suivants, soit :

- service de trains de banlieue entre Blainville, Laval et Montréal et prolongement éventuel jusqu'à Saint-Jérôme, si la demande le justifie. Le projet pilote du train Blainville – Montréal se poursuivra jusqu'à son terme prévu de l'automne 2000. Le rôle futur de ce service de trains de banlieue sera analysé dans le cadre de la stratégie de desserte qui sera mise de l'avant;
- augmentation de l'offre de stationnements d'incitation à proximité des stations de trains de banlieue et des terminus;
- voies réservées aux autobus et aux covoiturage sur le réseau routier;
- mesures favorisant le covoiturage;
- nouveaux circuits d'autobus et rabattement des autobus aux axes lourds (trains de banlieue, métro à Laval);
- nouveaux services pour desservir les quartiers résidentiels de faible densité.

#### **1.1.1.2 Accroissement de la capacité de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes**

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

#### **1.1.1.3 Amélioration de la desserte des stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes**

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

Afin de coordonner les divers systèmes de transport, il est souhaitable d'assurer une meilleure desserte de la gare de Deux-Montagnes par l'OMIT Saint-Eustache et par le CIT Deux-Montagnes. La pertinence de compléter les services existants par des services de taxi collectif ou de minibus sur demande devrait aussi être évaluée par les organismes de transport.

## **1.2 Infrastructures routières existantes**

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

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

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

### **Objectifs**

- 1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier.
- 1.2.2 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules

## **Moyens d'action**

### **1.2.1.1 Amélioration de la fonctionnalité du réseau routier**

Le Ministère a entrepris une étude globale du fonctionnement de l'autoroute 15 entre les autoroutes 40 et 640. Les résultats de cette étude devraient être connus en l'an 2000 et permettront de planifier les interventions à réaliser au cours des prochaines années. Cette étude proposera une série d'interventions sur le réseau autoroutier, tels qu'élargissements, construction de voies de service et réaménagements d'échangeurs, de façon à améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau et d'en optimiser l'utilisation.

Des études sont aussi en cours pour identifier les améliorations à apporter aux autoroutes 13, 19 et 640 et pourraient se traduire par de nouveaux projets sur ces autoroutes.

De plus, des améliorations seront apportées au reste du réseau routier du Ministère afin d'en améliorer le fonctionnement, notamment sur l'autoroute 640 et sur les routes 148 et 335.

### **1.2.2.1 Mesures de gestion de la demande**

Ces mesures visent notamment à canaliser les déplacements vers les modes qui sont les plus efficaces sur le plan de la consommation d'énergie, la protection de l'environnement et l'accroissement de la qualité de vie.. Elles visent aussi plus particulièrement à mettre en place des conditions favorables au covoiturage, ce qui contribuerait à maintenir le taux moyen d'occupation des véhicules <sup>4</sup>.

Des projets pilotes se déroulent d'ailleurs présentement dans la région de

---

<sup>4</sup> Selon les prévisions, le taux moyen d'occupation des véhicules particuliers devrait passer de 1,15 à 1,10 de 1993 à 2016. Le maintien du taux d'occupation à son niveau actuel, qui s'établit à environ 1,13, s'avère plus réaliste que son augmentation, dans le contexte de la tendance à l'accroissement de la motorisation des ménages de la partie sud des Laurentides.

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

### 1.3 Gestion de l'urbanisation

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

#### Objectif

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

#### Moyens d'action

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

Au cours des 15 prochaines années, les révisions en cours ou futures des schémas d'aménagement des MRC (Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Mirabel et La Rivière-du-Nord) constitueront des occasions idéales pour y intégrer une série

de mesures visant à favoriser une desserte par transport collectif des territoires visés et une plus forte utilisation de ces modes de transport, là où les conditions y sont le plus propice. Les mesures suivantes devraient faire partie des schémas :

- la consolidation des périmètres d'urbanisation, de sorte que le développement du territoire puisse être limité dans l'espace, ce qui évitera notamment une augmentation du nombre de kilomètres à parcourir par les autobus qui desservent ces territoires;
- la détermination de zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés, ce qui permettra de limiter l'éparpillement du développement et facilitera la desserte par transport collectif;
- la plus grande mixité des fonctions urbaines à l'intérieur des grandes affectations des sols, ce qui pourrait diminuer la longueur de certains déplacements tout en limitant la consommation totale d'énergie;
- la concentration de nouvelles zones résidentielles à plus forte densité et des activités commerciales le long des principaux corridors de transport collectif (lignes d'autobus et de trains de banlieue), par l'intermédiaire des grandes affectations et des densités d'occupation des sols;
- la révision de la conception des grilles de rues et des lotissements dans les nouveaux quartiers résidentiels, de façon à faciliter la planification des circuits d'autobus et à améliorer l'accès des piétons et des cyclistes aux arrêts d'autobus;
- le parachèvement du réseau routier intermunicipal, des artères ou des collectrices présentement discontinues, de façon à faciliter la création de nouveaux circuits d'autobus.

## 2.0 Les services de transport collectif dans l'ensemble du territoire

---

### Enjeu et orientation

#### *Enjeu : La desserte du territoire par des services de transport collectif*

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

Dans la partie sud du territoire, où réside la majorité de la population, le transport en commun ne représente que 3 % des déplacements en période de pointe et 2 % sur une période de 24 heures.

Dans la partie nord du territoire, il n'y a pas de service de transport en commun, mais la population dispose d'une offre partielle d'autres types de services (taxi, autocars interurbains, transport scolaire et transport adapté). Le niveau de desserte varie selon chaque type de service de transport collectif offert.

En ce qui a trait au transport par autocar interurbain, environ 40 % de la population est directement desservie, c'est-à-dire qu'elle peut utiliser ces services à partir de sa municipalité de résidence. L'évolution historique de l'offre de service indique que les lignes intrarégionales sont fragiles. Ainsi, avec la diminution de services, voire même l'abolition de certains parcours, la desserte par autocar tend à se limiter presque uniquement à l'axe nord-sud de l'autoroute 15 et de la route 117. Par ailleurs, avec la détérioration des conditions de circulation en période de pointe touristique, l'autocar pourrait accaparer une plus grande part du marché de ces déplacements, aujourd'hui limitée à moins de 2 %.

Le découpage territorial de l'organisation des services de taxi n'est pas nécessairement adapté à ceux des organismes municipaux et intermunicipaux de transport, ce qui peut causer certains problèmes d'exploitation et d'intégration de ces services. La réglementation actuelle offre déjà la possibilité aux détenteurs de permis de taxis de développer de nouveaux marchés (transport en commun, transport scolaire, transport adapté pour les personnes handicapées, transport entre les établissements de santé, etc.) et les services de taxi des Laurentides ont

été actifs dans le développement de plusieurs de ces nouveaux marchés. Un meilleur découpage territorial de l'organisation du taxi pourrait faciliter davantage la complémentarité de nouveaux services de taxi et des autres services de transport collectif existants.

Enfin, l'histoire récente a vu l'implantation et l'augmentation de l'offre de services de transport adapté aux personnes handicapées. Il y a encore place pour le développement de ce type de services dans les Laurentides. Cette région accuse un retard par rapport aux autres régions du Québec, puisque 40% des municipalités n'ont accès à aucun service. Lorsque les municipalités sont desservies, on peut aussi observer une disparité de l'offre de services, notamment en ce qui concerne les heures de services et les destinations.

En outre, la politique d'admissibilité du MTQ, révisée en 1998, permet dorénavant l'accessibilité universelle au processus d'admission (c'est-à-dire qu'il y ait ou non un service sur le territoire de la personne handicapée) et la reconnaissance provinciale de l'admissibilité. Cette nouvelle disposition pourra causer des problèmes particuliers d'accessibilité aux services pour les personnes handicapées des Laurentides, étant donné que le service n'est pas assuré sur tout le territoire et que tous les services ne relient pas le territoire de l'Agence métropolitaine de transport. Cette agence, qui a entre autres la responsabilité de régler les déplacements interréseaux dans la grande région de Montréal, devrait offrir le service aux visiteurs des Laurentides dès 1999.

L'organisation du transport collectif et ses modes de financement ont fortement contribué au cloisonnement actuel entre les services de transport et à la prolifération d'une multitude d'organismes responsables du transport des personnes. Dans les Laurentides, 20 organismes bénéficient d'une aide du MTQ et 22 en reçoivent du ministère de la Santé et des Services sociaux. En outre, des services de transport équivalents sont gérés de manière parallèle sur un même territoire, sous la responsabilité de diverses autorités. Il peut potentiellement en découler des dédoublements de services et une sous-utilisation des ressources tant matérielles que financières.

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

Dans un contexte comme celui des Laurentides, où la population est dispersée sur un vaste territoire et où une partie de celle-ci n'a pas accès à tous les services de transport collectif, le défi consiste à assurer des services de base adéquats dans l'ensemble des MRC. De plus, les besoins en transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite iront en grandissant en raison du vieillissement de la population. Compte tenu des ressources financières publiques de plus en plus restreintes, il faudra innover dans la façon d'adapter les services de transport collectif à l'évolution de la demande.

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

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

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

## **Objectifs et moyens d'action**

### **Objectifs**

- 2.1 Étendre la couverture des services de transport adapté à un plus grand nombre de municipalités.
- 2.2 Consolider les services existants.
- 2.3 Favoriser une meilleure coordination des différents services.

### **Moyens d'action**

#### **2.1.1 Promotion du programme d'aide au transport adapté**

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

#### **2.2.1 Amélioration des liaisons entre les divers services de transport adapté**

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

#### **2.2.2 Révision de la *Loi sur le transport par taxi***

Le Ministère révisera la *Loi sur le transport par taxi*, afin de répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires et de réévaluer, au besoin, le découpage territorial.

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

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

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

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



## 3.0 Les déplacements touristiques

---

### Enjeu et orientation

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

Avec plus de 1,8 millions de visiteurs par an, les Laurentides constituent la troisième région touristique la plus visitée du Québec. Les Québécois forment les trois quarts de la clientèle des Laurentides, alors que les Ontariens, les Américains et les touristes d'autres pays représentent, respectivement, 17 %, 5 % et 4 % de la clientèle<sup>5</sup>. En ce qui a trait aux touristes québécois, les deux tiers proviennent de la région de Montréal.

La majorité des équipements et des attraits touristiques se concentrent dans le couloir qui s'étend de part et d'autre de l'autoroute 15 et de la route 117, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Mont-Tremblant. L'économie de certaines parties de la région est donc fortement tributaire de l'activité touristique, comme dans les MRC Les Pays-d'en-Haut et Les Laurentides, où 20 % à 25 % des travailleurs œuvrent dans les domaines de l'hébergement, de la restauration et des loisirs.

#### *Les problèmes de fluidité de la circulation*

Les touristes en provenance de la région de Montréal se rendent fréquemment dans la région des Laurentides pour y effectuer des activités de plein air ou des séjours de villégiature. Cela se traduit par de forts débits de circulation durant les fins de semaine. La carte 3 illustre divers problèmes de circulation observés dans la région depuis plusieurs années, sur l'autoroute 15 et la route 117 et, plus récemment, sur les accès routiers au secteur de Saint-Jovite/Mont-Tremblant. Ces problèmes surviennent particulièrement les dimanches et les jours fériés en direction de Montréal.

Sur l'autoroute 15 entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme, les débits se sont fortement accrus depuis les trois dernières décennies, passant de 18 400 à 42 300 véhicules par jour entre 1972 et 1996. Sur une base annuelle, les débits

---

<sup>5</sup> Tourisme Québec, *Le tourisme au Québec en 1995*, Direction de la recherche et du développement, 1997, p. 67.

ont progressé de 2 % entre 1972 et 1988 pour atteindre 6,5 % les années suivantes.

Selon les estimations du Ministère pour l'année 1996, des problèmes de ralentissement et parfois de congestion ont affecté l'autoroute 15 en direction sud, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme, pendant plus de 100 heures. Pour un dimanche moyen, de forts ralentissements peuvent s'observer pendant environ deux heures. Ils peuvent même atteindre jusqu'à 7 heures certains dimanches les plus achalandés. Une des principales sources de ce problème est la présence d'entrées successives aux km 60, 58 et 57, où s'insère plus de 40 % de la circulation relevée sur ce tronçon.

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

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

Les débits ont aussi fortement progressé sur la route 323, principal accès au Mont-Tremblant pour la clientèle en provenance de la région de l'Outaouais et de l'Ontario. Entre 1993 et 1997, le DJMA est passé de 2 420 à 3 450 véhicules. Les caractéristiques géométriques de cette route s'avèrent toutefois déficientes et n'assurent pas une bonne qualité de service aux utilisateurs. Le principal problème de cette route réside dans la présence de nombreuses courbes et pentes qui obligent les automobilistes à ralentir sur plusieurs kilomètres, en particulier dans la municipalité du Canton d'Amherst.

# Problèmes d'accessibilité des lieux touristiques

Carte 3



**Traversée des agglomérations de Labelle et de L'Annonciation**  
Ralentissement et congestion récurrente de la circulation, les fins de semaine

**Montée Ryan (Saint-Jovite/Mont-Tremblant)**  
Congestion récurrente de la circulation dans les deux directions, les fins de semaine

**Chemin du Lac Supérieur**  
Déficiences géométriques limitant la qualité du service

**Autoroute 15**  
Ralentissement et congestion récurrente de la circulation, les fins de semaine

**Route 323**  
Déficiences géométriques limitant la qualité du service

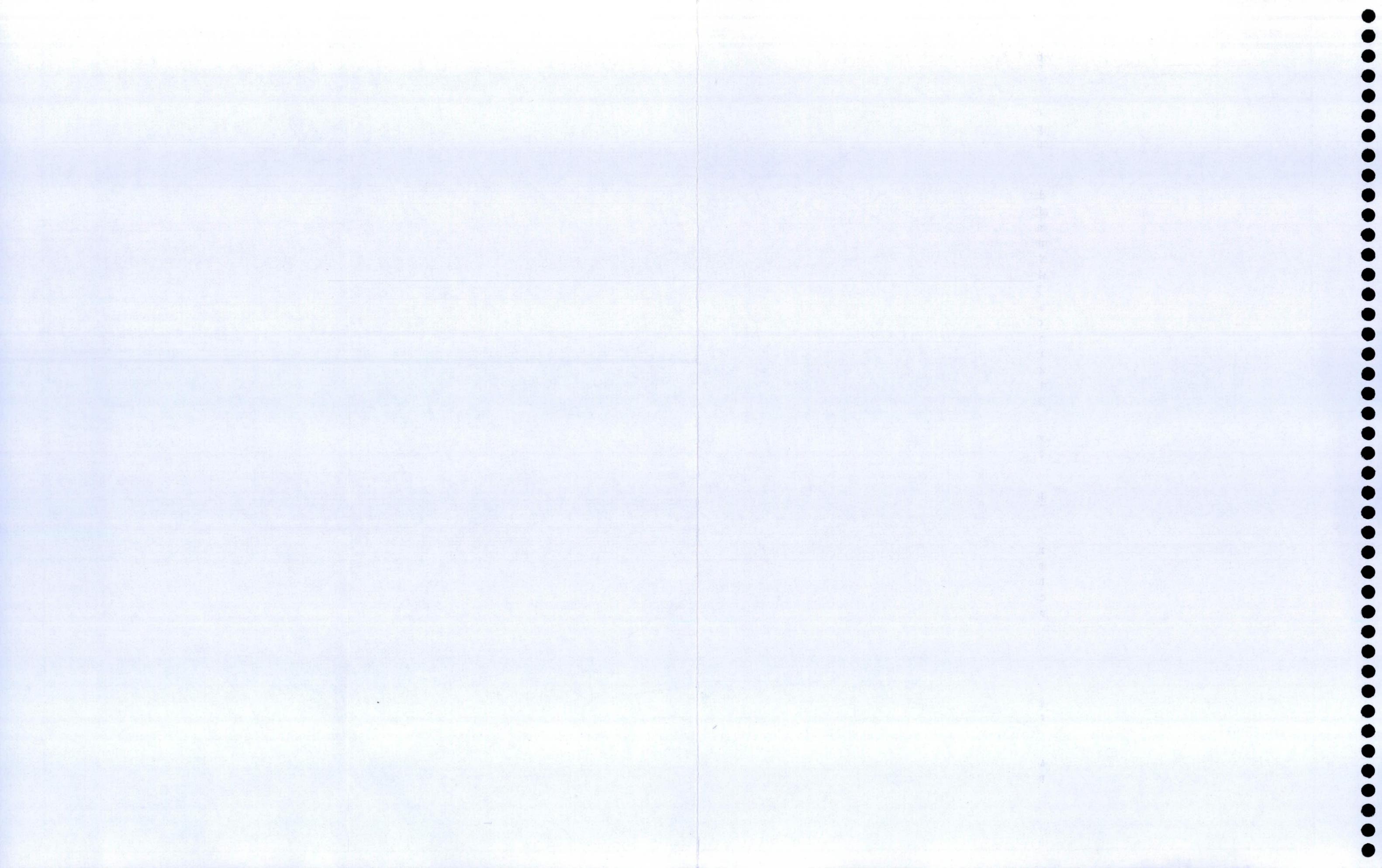
**Réseau routier sous la gestion du MTQ**

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Accès aux ressources
- Portion de route problématique

**Équipements touristiques**

- Base de plein air, camping
- Golf, pourvoirie
- Ski alpin, ski de randonnée
- Sentier de motoneige
- Voie cyclable

Source : Association touristique des Laurentides, Laurentides: guide touristique, 1996.



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

Dans l'avenir, les problèmes de circulation dans le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 devraient s'accroître. En effet, les importants investissements réalisés et prévus dans le couloir Saint-Sauveur-des-Monts–Mont-Tremblant afin d'améliorer et de diversifier l'offre touristique sont susceptibles d'entraîner une hausse de fréquentation de la région. Selon les prévisions<sup>6</sup>, les débits sur l'autoroute 15 au sud de Saint-Sauveur-des-Monts pourraient augmenter de 50 % au cours des quinze prochaines années. En l'absence d'intervention, cette augmentation des débits se traduirait par un allongement des files d'attente et un étalement plus important de la période de pointe qui passerait de 2 à 8 heures pour un dimanche type de l'année. Le nombre annuel d'heures de congestion pourrait quintupler pour atteindre 500 heures. Quant aux accès au Mont-Tremblant, la capacité de la Montée Ryan pourrait être dépassée aux environs de 2003 si les projets de développement de la station se poursuivent comme prévu. Ceci se traduirait également par des files d'attente plus considérables<sup>7</sup>.

Si les conditions de circulation se détériorent davantage, l'attrait de la région auprès de la clientèle touristique risque de s'amenuiser au profit d'autres destinations plus aisément accessibles.

#### L'intégrité et le développement des réseaux récréatifs

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

---

<sup>6</sup> CIMA, *Étude d'opportunité d'améliorer les conditions de circulation sur l'autoroute 15 des échangeurs 45 à 64 dans le secteur Saint-Jérôme/Mont-Gabriel*, Étude réalisée pour le compte du MTQ, 1999, p. 68.

<sup>7</sup> Groupe Cartier, *Étude d'opportunité de la desserte de la région de Tremblant; rapport d'étape sur les besoins, document préliminaire*, Étude réalisée pour le compte du MTQ, décembre 1998.

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

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

Le maintien d'une bonne accessibilité aux lieux touristiques de même que le soutien au développement des réseaux cyclables récréatifs apparaissent comme des conditions nécessaires pour soutenir le développement socio-économique de la région.

## **Objectifs et moyens d'action**

### **3.1 Amélioration et développement du réseau routier**

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

#### **Objectifs**

- 3.1.1 Maintenir des conditions de circulation acceptables sur l'autoroute 15 au sud de Sainte-Adèle.
- 3.1.2 Maintenir une bonne accessibilité au secteur du Mont-Tremblant en partenariat avec le milieu.

## **Moyens d'action**

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

À la suite de la réalisation d'une étude d'opportunité<sup>8</sup>, le Ministère privilégie d'abord l'optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme. Ceci pourrait se traduire par des réaménagements d'échangeurs et l'optimisation des feux de circulation dans la municipalité de Prévost. Des mesures facilitant le transfert d'une certaine partie des véhicules de l'autoroute 15 vers la route 117 pourraient également être mises en place, en amont de la zone de congestion, qui ne cessera de s'allonger avec les années.

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

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

#### **3.1.2.1 Amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant**

Une étude d'opportunité<sup>9</sup> a été réalisée pour trouver des solutions aux problèmes de fluidité de la circulation sur les accès au Mont-Tremblant en période de pointe

---

<sup>8</sup> CIMA, *ibid.*

<sup>9</sup> Groupe Cartier, *ibid.*

touristique. À la suite de cette étude, le Ministère privilégie des améliorations aux axes existants avant le développement de tout nouvel axe. En effet, selon les prévisions de demande, des améliorations à la Montée Ryan, au chemin du Lac Supérieur et au chemin Duplessis pourraient répondre aux besoins pour les quinze prochaines années. Des mesures de gestion de la circulation permettant d'optimiser l'utilisation des infrastructures routières existantes en période de très forte affluence pourront aussi être mises en place. Enfin, le Ministère compte suivre l'évolution des conditions de circulation dans le secteur afin de mettre en place toutes les mesures nécessaires en temps opportun.

### **3.1.2.2 Amélioration de la route 323**

Suivant les résultats de la consultation effectuée auprès des municipalités concernées, le Ministère améliorera les caractéristiques techniques de la route entre Amherst et Saint-Jovite selon les normes d'une route régionale.

## **3.2 Réseaux récréatifs régionaux**

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

### **Objectifs**

- 3.2.1 Préserver l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord.
- 3.2.2 Soutenir et favoriser le développement de la Route verte, des autres réseaux cyclables des MRC et des réseaux de sentiers de véhicules hors route.

### **Moyens d'action**

- 3.2.1.1 **Actions visant à la préservation de l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord**

Le Ministère, les MRC et les municipalités doivent prendre les actions

nécessaires pour limiter toute nouvelle traverse de l'emprise du parc linéaire, afin de protéger son intégrité et la sécurité de ses usagers.

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

### **3.2.2.1 Soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC**

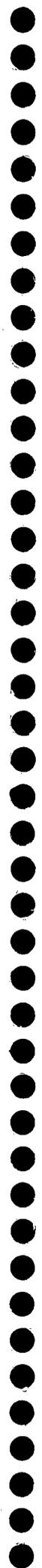
Le Ministère participe au Comité régional pour la planification et l'implantation de la Route verte dans les Laurentides, y apportant notamment son expertise technique en matière de conception et de signalisation des voies cyclables. Il offre également son soutien technique aux MRC et aux municipalités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

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

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

### **3.2.2.2 Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route**

Conformément à son *Projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières*, le Ministère privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les intervenants concernés par la pratique des véhicules hors route, afin de favoriser le développement de sentiers sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.



## 4.0 Les liaisons routières interrégionales

---

### Enjeu et orientation

***Enjeu : L'efficacité des liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière***

Des déficiences géométriques limitent la fluidité et la sécurité des déplacements sur certains tronçons des routes nationales 117, 148 et 158 qui relient les Laurentides aux régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Outaouais et de Lanaudière.

En ce qui concerne la route 117, on retrouve sur toute sa longueur un grand nombre d'accès qui réduisent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. Le contournement de la municipalité de Saint-Jovite est particulièrement problématique à ce chapitre, au point où le Ministère a déjà entrepris divers travaux visant à améliorer la situation. De plus, des problèmes de congestion et de ralentissement sont observés aux traversées des agglomérations de Labelle et de L'Annonciation, tel que mentionné dans le chapitre précédent. Cette situation détériore considérablement la qualité de vie des résidents de ces municipalités tout en nuisant à la circulation de transit qui compose 80 % du total des véhicules traversant ces agglomérations. De Labelle jusqu'à la limite nord de la région, la plupart des tronçons de la route ne respectent pas les normes actuelles du Ministère, et ce particulièrement en ce qui a trait aux possibilités de dépassement, ce qui affecte la fluidité de la circulation, en particulier la circulation de long transit. Plusieurs tronçons de la route présentent aussi des chaussées dégradées (voir carte 4).

Quant à la route 148, entre Lachute et la région de l'Outaouais, elle est très importante, car en plus d'être classée nationale, c'est elle qui supporte le plus de circulation de long parcours parmi toutes les routes de la région des Laurentides, soit 3 500 véhicules par jour sur un DJMA de 7 800 véhicules. Cependant, la route 148 ne remplit pas entièrement son rôle de route nationale en raison de la traversée de nombreuses agglomérations et des faibles possibilités de dépassement entre Lachute et Masson-Angers, dans l'Outaouais.

La route 148 donne aussi accès à l'Ontario en empruntant la route 344 et le pont du Long Sault (ancien pont Perley), dans la municipalité de Grenville. Divers problèmes affectent d'ailleurs la route 344. On y constate des taux élevés d'accidents dans la partie urbaine située à proximité du pont du Long Sault. De

plus, dans la zone rurale située à proximité de la route 148, la largeur des voies et des accotements est inférieure aux normes actuelles du Ministère.

La route 158 présente, pour sa part, des déficiences majeures par rapport aux normes actuelles dans le secteur des municipalités de Sainte-Sophie et de Saint-Lin (dans la région de Lanaudière). En effet, les possibilités de dépassement y sont faibles et la largeur de la plate-forme de la route est inférieure aux normes. On y rencontre plusieurs courbes hors normes et le taux d'accidents y est élevé.

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

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

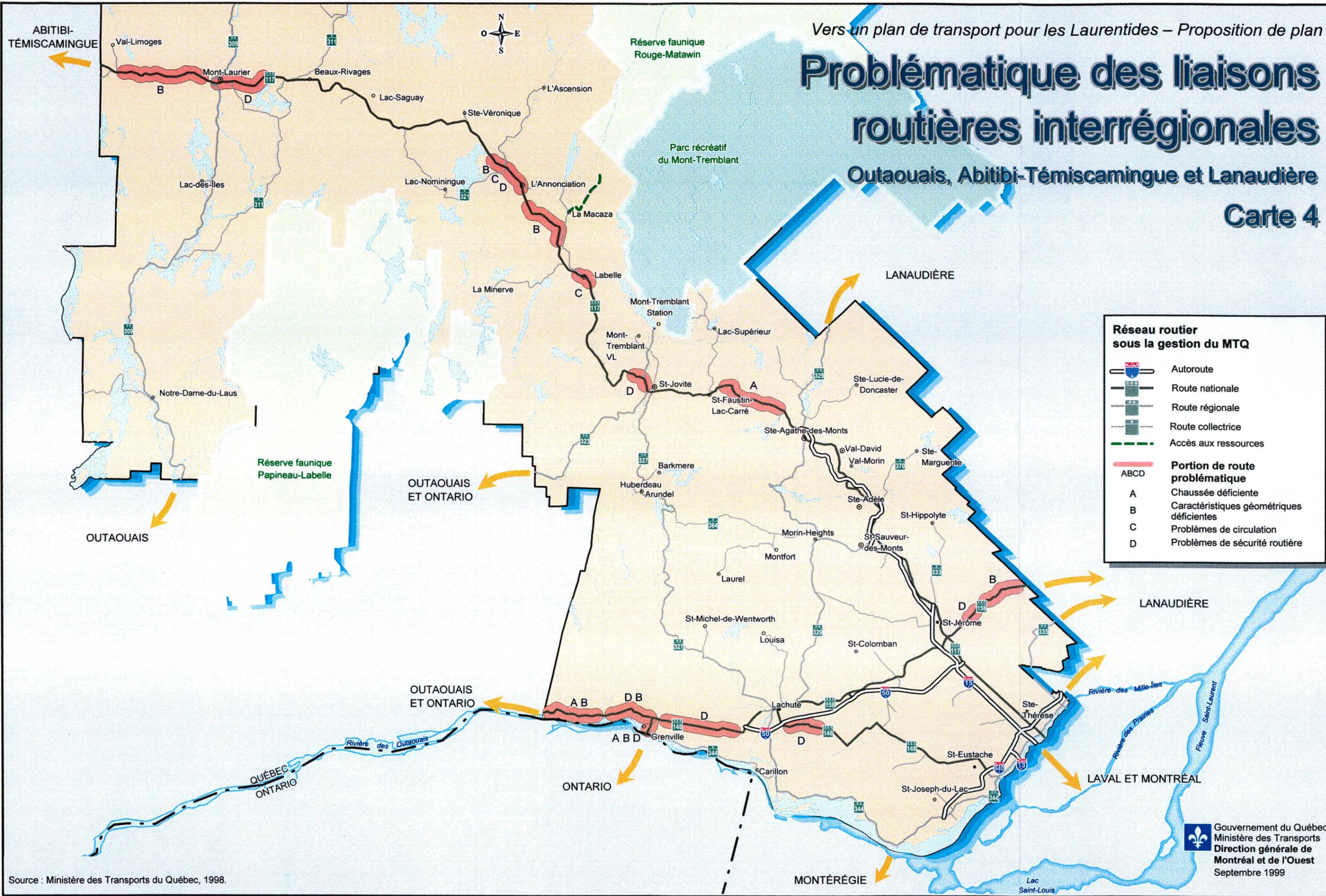
Les liaisons routières entre les Laurentides et les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière sont déficientes car certains tronçons des routes 148 (à Saint-Eustache et à l'ouest de Lachute), 344 (à Grenville), 117 (de St-Jovite jusqu'à la limite nord de la région), et 158 (à Sainte-Sophie) présentent des problèmes de fluidité de la circulation et de sécurité routière, ce qui nuit également à la qualité de vie des riverains concernés. Pour le Ministère, ces tronçons routiers constituent des secteurs prioritaires sur lesquels il compte intervenir.

La liaison entre les Laurentides et l'Outaouais fait d'ailleurs déjà l'objet de travaux. En effet, un tronçon de 11 kilomètres de l'autoroute 50 a été ouvert récemment à la circulation entre Mirabel et Lachute. En ce qui a trait au projet du tronçon Lachute-Masson-Angers de cette autoroute, le rapport issu des audiences publiques tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a été publié le 26 septembre 1997. Le BAPE a jugé le tracé non recevable en regard de ses impacts sur l'environnement et particulièrement sur l'agriculture. Le 3 octobre 1997, le ministre des Transports a confirmé en conférence de presse que le gouvernement du Québec désire

# Problématique des liaisons routières interrégionales

Outaouais, Abitibi-Témiscamingue et Lanaudière

Carte 4



**Réseau routier sous la gestion du MTQ**

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Accès aux ressources

**Portion de route problématique**

- ABCD
- A Chaussée déficiente
- B Caractéristiques géométriques déficientes
- C Problèmes de circulation
- D Problèmes de sécurité routière

Source : Ministère des Transports du Québec, 1998.



toujours parachever l'autoroute 50. Le Ministère procède à des études de variantes de tracés qui cherchent notamment à minimiser les impacts sur les activités agricoles. Le MTQ poursuit les démarches en vue d'obtenir un Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) auprès des autorités gouvernementales.

## **Objectifs et moyens d'action**

### **Objectif**

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

### **Moyens d'action**

#### **4.1.1 Prolongement de l'autoroute 50 et travaux d'amélioration des axes existants (routes 148 et 344)**

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

La route 148, entre Lachute et la limite avec la région de l'Outaouais, fera l'objet de divers travaux visant à améliorer la qualité de la chaussée. Les accotements seront aussi pavés au cours de l'année 1999. Des intersections seront aussi améliorées.

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

#### **4.1.2 Travaux d'amélioration de la route 117 de Saint-Jovite jusqu'au nord de la région**

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

#### **4.1.3 Travaux d'amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière**

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

De plus, le long de la route 158, dans la municipalité de Sainte-Sophie, les intersections posant des problèmes de sécurité seront réaménagées. On améliorera aussi les caractéristiques techniques de la route, en pavant les accotements au moment d'effectuer des interventions sur la chaussée.

Enfin, le plan de transport de Lanaudière, en cours de réalisation, présentera les moyens que le Ministère entend mettre de l'avant pour améliorer les déplacements qui s'effectuent à partir de Lanaudière vers la région des Laurentides.

## 5.0 La sécurité des déplacements et l'état du réseau routier

---

### Enjeu et orientation

***Enjeu : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier***

#### *Les problèmes de sécurité routière*

Le réseau routier sous la gestion du Ministère dans les Laurentides s'étend sur un peu plus de 1 700 kilomètres. La majorité des accidents surviennent en milieu urbanisé, où les accès sont nombreux (voir carte 5), et sur les routes les plus achalandées. Les deux tiers (65%) des accidents se produisent en effet sur quatre routes, soit l'autoroute 15 et les routes 117, 148 et 158. De plus, les routes 148 et 158 affichent des taux d'accidents mortels et graves par 100 accidents (respectivement 8,0 et 8,6) supérieurs à la moyenne de la région (5,0). Enfin, les autoroutes des Laurentides (13, 15, 50 et 640) se distinguent des autres autoroutes du Québec par un taux d'accidents mortels et graves par 100 accidents (3,9) plus élevé que dans le reste du Québec (1,9).

Ces dernières années, les réseaux cyclables et les réseaux de véhicules hors route se sont développés de façon importante, au point où l'on retrouve maintenant plus de 400 km de voies cyclables, 1 700 km de sentiers de motoneige et 500 km de sentiers pour véhicules tout terrain. L'ensemble de ces réseaux est appelé à s'étendre considérablement dans les années à venir, contribuant fortement au développement touristique du territoire.

Or, l'interface de ces réseaux avec le réseau routier constitue des risques d'accidents. Bon nombre de traverses ne respectent pas les normes de visibilité. En ce qui a trait aux traverses de motoneige, la moitié de celles-ci ne respectent pas les critères minimaux de sécurité et ne sont pas autorisées par le Ministère. Plusieurs traverses de voies cyclables ou de sentiers de véhicules tout terrain ne sont pas conformes aux normes de sécurité routière. De plus, la circulation de ces véhicules sur les emprises routières est en croissance. Plus de 38km de sentiers illégaux de véhicules hors route ont été relevés. Enfin, la circulation cycliste en bordure des routes, bien qu'elle soit autorisée, n'est pas sans risque, en particulier sur les routes fortement utilisées par le camionnage. Toutes ces interactions entre les usages réguliers du réseau routier et ceux de ces réseaux récréatifs contribuent à augmenter les risques d'accidents.

*L'état du réseau routier*

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

Comme les principales infrastructures de transport de la région ont été construites au cours des années 1950, 1960 et 1970, elles nécessitent maintenant des travaux d'entretien et de réfection fréquents et coûteux. Dans ce contexte, le maintien du réseau nécessitera des investissements annuels importants afin de préserver ce patrimoine et d'en éviter la dégradation. Selon les estimés du Ministère, il faudra intervenir sur au moins 320 km de routes au cours des prochaines années et effectuer des travaux sur près de 90 structures.

De plus, un bon nombre de tronçons de routes régionales et collectrices, dont la construction date de plusieurs années, présentent aussi des déficiences techniques par rapport aux normes actuelles du Ministère.

La configuration des échangeurs de l'autoroute 15 est particulière, car elle a été conçue au départ comme une autoroute à péage possédant une vocation touristique. On souhaitait aussi faire en sorte que la circulation de nature plus locale emprunte la route 117 plutôt que l'autoroute 15. Certains échangeurs sont incomplets alors que d'autres présentent des déficiences mineures sur le plan de leur conception. Dans la partie nord des Laurentides, les échangeurs des sorties 69, 72 et 86 posent divers problèmes d'accessibilité à l'autoroute ou au territoire situé de part et d'autre de celle-ci, soit en raison de l'absence de certaines bretelles ou encore de leurs caractéristiques géométriques déficientes.

*La fonctionnalité du réseau routier*

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

consultées qu'une proportion moyenne de 10% des accidents se produisent aux points d'accès. »<sup>10</sup>

La carte 5 illustre la relation qui existe entre le développement linéaire et les problèmes de sécurité routière dans les Laurentides. Plus de 350 kilomètres de routes subissent ainsi les pressions de l'urbanisation. Cette situation est particulièrement problématique sur le réseau national, soit sur les routes 117, 148 et 158, où les débits de circulation sont parmi les plus élevés de la région et où une proportion importante de véhicules effectuent de longs trajets.

Certaines sections de ces routes présentent une concentration importante d'accès. C'est le cas de la route 117, au sud de Saint-Jérôme, qui est transformée en artère urbaine. Il en est de même pour d'autres tronçons de cette route, soit à Prévost, Sainte-Adèle, Val-David et Sainte-Agathe-des-Monts. D'autres tronçons du réseau sont cependant moins affectés par l'urbanisation et peuvent encore faire l'objet d'interventions pour améliorer la situation, notamment la route 117, entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme, qui peut servir de voie d'évitement à l'autoroute 15 lorsque celle-ci est congestionnée. Toutefois, le nombre d'accès ne cesse d'augmenter à la hauteur de Prévost, ce qui rend ce parcours de moins en moins attrayant. De plus, le réseau routier situé en périphérie du Mont-Tremblant, comme la montée Ryan et la route 327, nécessitent une attention particulière car elles pourraient perdre leur fonctionnalité compte tenu du fort développement de ce secteur. La route 117, entre Sainte-Agathe-des-Monts et Saint-Jovite, apparaît aussi particulièrement vulnérable à ce chapitre, car il s'agit d'un endroit stratégique pour y établir de nouvelles activités. Il en est de même pour la route 158 dans les municipalités de Saint-Antoine et de Sainte-Sophie.

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

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

---

<sup>10</sup> Transports Québec, *La gestion des corridors routiers*, Québec, déc 1992, p.14

## **Objectifs et moyens d'action**

### **5.1 Sécurité routière**

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

#### **Objectifs**

- 5.1.1 Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés.
- 5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ.
- 5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier.

#### **Moyens d'action**

##### **5.1.1.1 Identification et amélioration des tronçons problématiques**

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

Le Ministère réalise des interventions sur l'ensemble de son réseau afin d'éliminer les composantes déficientes et d'améliorer la sécurité, soit : pose de

# Problèmes de gestion des accès et de sécurité routière

Carte 5

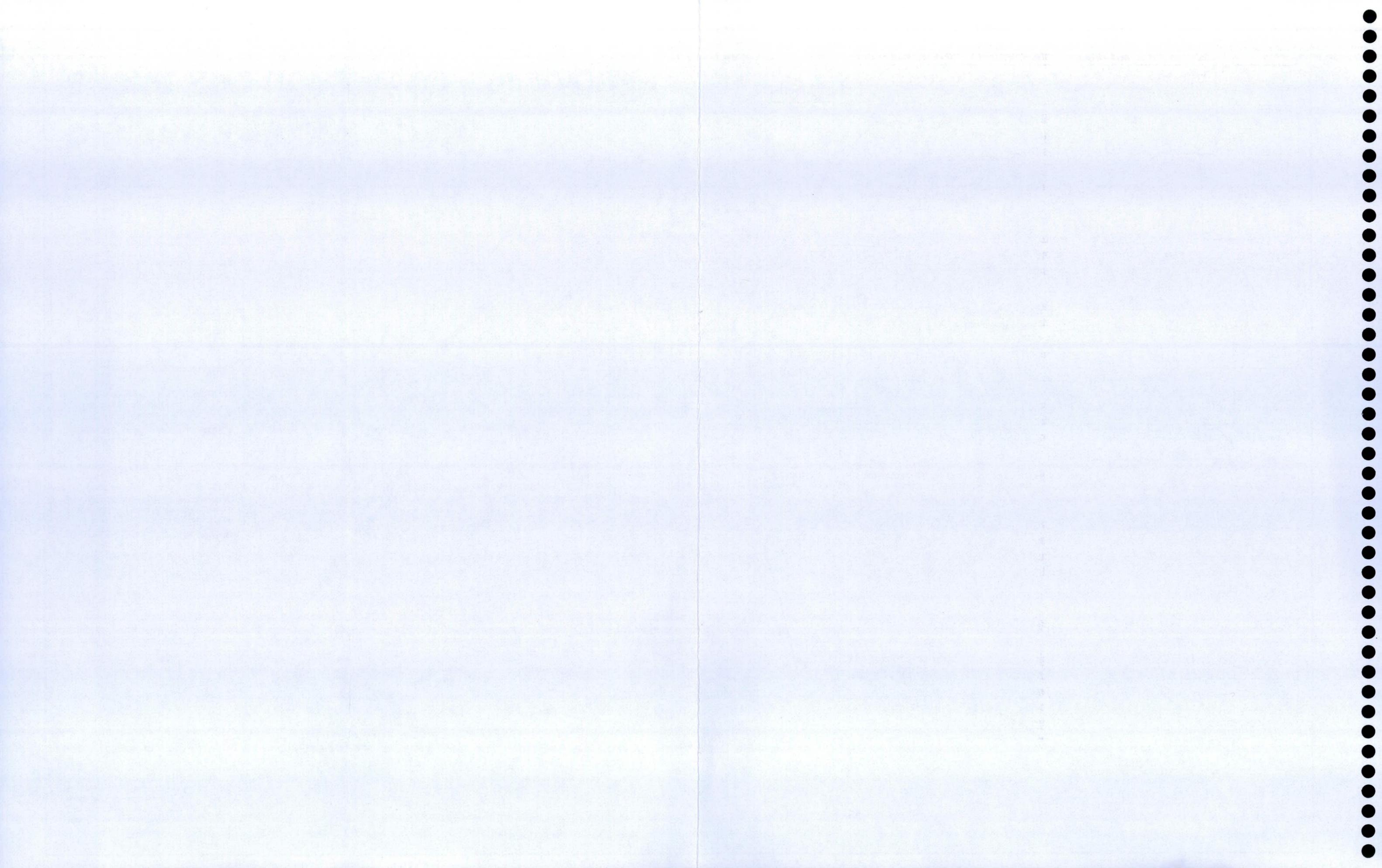


**Réseau routier sous la gestion du MTQ**

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Accès aux ressources
- Zone urbaine où le taux d'accidents est inférieur à la moyenne
- Zone urbaine où le taux d'accidents est supérieur à la moyenne
- Limite de MRC

**Note**  
La zone urbaine correspond au périmètre d'urbanisation défini dans les schémas en vigueur des MRC.

Source : Ministère des Transports du Québec, 1997.



glissières de sécurité, fragilisation des éléments de signalisation, pavage d'accotements, accroissement des possibilités de dépassement, correction de pentes fortes et courbes qui ne rencontrent pas les normes, etc.

Les traversées d'agglomération qui posent des problèmes de sécurité routière feront l'objet d'une attention particulière.

La sécurité routière est aussi prise en compte lors des opérations d'entretien du réseau routier. Un inventaire complet des zones problématiques doit d'abord être effectué, avant d'aller de l'avant avec des mesures particulières.

La sécurité routière constitue une préoccupation importante lors de la préparation et de la réalisation de tous les projets routiers. Ainsi, le Ministère effectue notamment diverses études de sécurité lors de la préparation des projets et il s'assure que des mesures adéquates de sécurité sont mises de l'avant lors des travaux sur le réseau routier.

De plus, afin de réduire les accidents provoqués par les cervidés, le Ministère entreprend l'analyse des sites les plus problématiques à ce chapitre et mettra de l'avant des mesures pour améliorer la situation.

#### **5.1.2.1 Soutien technique à l'amélioration des traverses de véhicules hors-route**

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

#### **5.1.3.1 Intégration des aménagements cyclables aux projets routiers**

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

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

## **5.2 Chaussées et structures**

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

### **Objectifs**

- 5.2.1 Maintenir les structures en bon état.
- 5.2.2 Maintenir, en priorité, la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage.
- 5.2.3 Améliorer la qualité des chaussées.

### **Moyens d'action**

#### **5.2.1.1 Travaux de maintien des structures**

Le Ministère compte effectuer tous les travaux nécessaires pour maintenir au moins 90 % des structures en bon état de 2000 à 2016.

#### **5.2.2.1 Travaux prioritaires de maintien de la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage**

Les travaux nécessaires pour maintenir la capacité de tous les ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage, soit les autoroutes 13,

15, 50 et 640, ainsi que les routes 117, 148, 158, 323 et 329, seront effectués de façon prioritaire, par rapport à toute autre intervention sur les structures.

### 5.2.3.1 Travaux de maintien et d'amélioration des chaussées

Le Ministère effectue d'abord tous les travaux nécessaires (couche d'usure, réfection, travaux de drainage, etc.) pour atteindre et respecter ses objectifs ministériels en matière de qualité des chaussées pour l'année 2003. Les données sur la situation pour l'année 1998 dans la région des Laurentides sont présentées à titre de référence.

#### Pourcentage des chaussées en bon état

	Situation en 1998 Région des Laurentides	Objectifs du MTQ en 2003 Ensemble du Québec
Autoroutes	77 %	79 %
Nationales	65 %	70 %
Régionales	74 %	67 %
Collectrices	65 %	64 %
Total	69 %	69 %

Des efforts particuliers devront être déployés pour améliorer l'état des chaussées sur les tronçons les plus importants du réseau routier des Laurentides. On vise l'atteinte de ces objectifs en 2003. Les données sur la situation pour l'année 1998 sont présentées à titre de référence.

#### Pourcentage des chaussées en bon état

	Situation en 1998	Objectifs en 2003
Autoroute 13	46 %	79 %
Autoroute 15	72 %	79 %
Autoroute 50	46 %	79 %
Route 148	64 %	70 %
Route 323	52 %	67 %

### **5.3 Caractéristiques géométriques**

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

#### **Objectif**

5.3.1 Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier.

#### **Moyens d'action**

##### **5.3.1.1 Amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier**

Le Ministère compte effectuer une série de travaux sur les routes régionales et collectrices pour en améliorer la sécurité et les caractéristiques techniques. Ces travaux peuvent consister en des réfections majeures, des corrections de courbes et de pentes, des réaménagements d'intersections, des élargissements de la chaussée, etc.

Des améliorations seront aussi apportées à certains échangeurs de l'autoroute 15. Il s'agira notamment de l'ajout ou de la modification de bretelles, soit aux échangeurs 69 et 72 dans la municipalité de Sainte-Adèle et à l'échangeur 86 dans la municipalité de Sainte-Agathe-des-Monts. Ces interventions ont été recommandées dans le cadre d'une étude réalisée par le Ministère sur les échangeurs de l'autoroute 15 entre les sorties 67 et 89.

### **5.4 Fonctionnalité du réseau routier**

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

## Objectif

5.4.1 Préserver l'intégrité des corridors routiers.

## Moyens d'action

### 5.4.1.1 Mesures de correction des accès

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

### 5.4.1.2 Mesures de gestion des nouveaux accès

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

Une approche harmonisée à l'échelle de la région en matière de planification et de contrôle des accès au réseau routier du Ministère apparaît aussi nécessaire pour limiter le nombre de nouveaux accès et de raccordements au réseau. Le Ministère favorise l'intégration des mesures suivantes dans le schéma de chaque MRC de la région :

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

- normes minimales pour les distances entre les nouveaux accès.
- Le Ministère souhaite aussi pouvoir formuler des avis :
- lors de l'octroi de permis de construction et de lotissement et lors d'importants projets de développement;
- sur la localisation et le raccordement de nouvelles rues et lors de la révision du plan d'urbanisme de chaque municipalité.

À la suite de demandes effectuées par des municipalités ou des MRC, le Ministère collabore à la réalisation de plans d'aménagement de corridors routiers (PACR), de concert avec les intervenants municipaux concernés, pour des secteurs jugés problématiques quant aux accès et à la sécurité routière.

#### **5.4.1.3 Information, formation et échanges**

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

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

## 6.0 La qualité de vie et la qualité de l'environnement

---

### Enjeu et orientation

#### *Enjeu : La qualité de vie et la qualité de l'environnement*

L'implantation des infrastructures de transport cause des répercussions souvent importantes sur les milieux que celles-ci traversent. L'exploitation des infrastructures de même que leur utilisation peuvent aussi avoir des incidences environnementales non négligeables.

Plusieurs éléments doivent être considérés afin d'intégrer de la façon la plus harmonieuse possible la fonction « transport » dans l'environnement. De façon générale, un des concepts les plus englobants consiste à intégrer les principes du développement durable à la planification, à la réalisation et à l'entretien des réseaux de transport.

De plus, certaines problématiques de la région des Laurentides doivent faire l'objet d'une attention particulière. Parmi ces composantes, le bruit de la circulation routière affecte la qualité de vie des riverains, particulièrement au sud de la région. La qualité des paysages, principalement ceux qui sont visibles des axes routiers, est aussi un élément important à considérer dans une région touristique comme celle des Laurentides.

Le bruit causé par la circulation sur les autoroutes engendre des problèmes de qualité de vie dans plusieurs municipalités de la région. Selon le dernier inventaire réalisé en 1993 par le Ministère, des zones résidentielles existantes, situées de part et d'autre des autoroutes 15 et 640, subissent une pollution sonore élevée sur une distance de 8,6 km, c'est-à-dire que le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dBA  $L_{eq,24h}^{11}$ . D'autres zones situées le long de l'autoroute 15 sont affectées par des niveaux de bruit qui se rapprochent du seuil de 65 dBA, seuil à partir duquel des interventions pour atténuer le bruit devraient être réalisées.

---

<sup>11</sup> Niveau d'intensité acoustique, équivalent sur 24 heures, mesuré en décibels selon le filtre de pondération A qui stimule la réponse acoustique de l'oreille humaine.

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

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

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

Enfin, les ressources du milieu bio-physique contribuent au développement de plusieurs secteurs de l'activité économique, tels que le tourisme, la villégiature, l'exploitation des ressources fauniques (ex. : chasse et pêche), des ressources floristiques (parc, réserve, forêt) et des ressources souterraines (ex. : nappe aquifère), de même que de l'agriculture. Parmi les composantes les plus significatives des Laurentides, signalons l'exceptionnelle qualité des sols du sud de la région et la qualité des lacs, des rivières et des forêts formant les paysages du nord de la région. Par endroit, le patrimoine historique ou archéologique présente également une grande importance, de même que les eaux souterraines. Il apparaît indispensable que la qualité de ces composantes du milieu soit préservée et, dans la mesure du possible, mise en valeur par les actions du Ministère.

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

Le bruit de la circulation routière

Par sa récente *Politique sur le bruit routier*, le Ministère précise les règles sur lesquelles il fondera ses interventions en matière de bruit routier afin d'assurer une meilleure qualité de vie à la population habitant en bordure du réseau routier. Le ministère des Transports souhaite que les MRC et les municipalités participent à la démarche visant à atténuer le bruit routier dans les zones sensibles qui subissent une pollution sonore de 65 DBA  $L_{eq, 24h}$  et plus. Afin de prévenir les problèmes, les usages sensibles au bruit en bordure des voies de circulation doivent être davantage contrôlés par le biais des schémas d'aménagement et de la réglementation d'urbanisme.

Les paysages routiers

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

Les ressources du milieu

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

## **6.1 Bruit de la circulation routière**

Plusieurs zones résidentielles et institutionnelles situées principalement le long des autoroutes sont déjà fortement perturbées par le bruit routier. Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le Ministère, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les

mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le Ministère entend réaliser, de concert avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier qui sont les plus fortement affectées par le bruit de la circulation.

### **Objectif**

6.1.1 Prévenir et corriger la pollution sonore en bordure des voies de circulation.

### **Moyens d'action**

#### **6.1.1.1 Mesures d'aménagement du territoire**

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

De plus, en matière de planification, une approche harmonisée à l'échelle de la région apparaît nécessaire pour prévenir les problèmes de bruit. Les mesures suivantes doivent être intégrées dans les schémas des MRC :

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

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

#### **6.1.1.2 Mesures d'atténuation du bruit routier**

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

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

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

#### **6.1.1.3 Information aux MRC et aux municipalités et échanges avec celles-ci**

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

## **6.2 Paysages routiers**

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

### **Objectif**

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

### **Moyens d'action**

#### **6.2.1.1 Mesures de préservation de la qualité des paysages**

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

**6.2.1.2 Projet pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117, en partenariat avec le milieu**

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

**6.3 Autres ressources du milieu**

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

**Objectif**

6.3.1 Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.

## **Moyens d'action**

### **6.3.1.1 Analyses environnementales spécifiques**

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

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

La dégradation des lacs, des rivières et des zones humides de la région des Laurentides est un processus en évolution. Par ses activités de construction et d'entretien sur son réseau, le Ministère contribue à ce processus. Une attention particulière sera portée à la recherche de solutions aux nuisances liées à l'érosion des sols et à l'utilisation de sels déglçants et d'abrasifs. De nouvelles approches seront également évaluées afin de réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.

## 7.0 Le camionnage et le transport ferroviaire

---

### Enjeu et orientation

#### *Enjeu : L'efficacité du transport des marchandises*

La région des Laurentides compte un nombre élevé d'entreprises exportatrices. Elle doit donc disposer d'infrastructures efficaces pour le transport des marchandises. De plus, dans le contexte actuel où les échanges internationaux prennent une plus grande importance, une région comme celle des Laurentides doit non seulement disposer d'un bon réseau de transport vers Montréal pour l'accès à ce marché, mais aussi pour permettre l'accès à l'ensemble des réseaux de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien) qui la relie aux marchés étrangers.

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

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

De plus, les caractéristiques géométriques de certaines routes nationales fortement utilisées par les camions, comme les routes 117, 148 et 158, présentent des déficiences qui limitent la fluidité et la sécurité du transport des marchandises.

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

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

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

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

Le territoire des Laurentides a été amputé de trois embranchements ferroviaires d'importance, totalisant environ 300 kilomètres. Le réseau ferroviaire encore en exploitation comporte environ 150 km de voies ferrées. Son exploitation est assurée par le Canadien National, le Canadien Pacifique et, depuis peu, par un CFIL. Ce réseau comble les besoins de certaines entreprises pour le transport des produits primaires (sable de silice, pâte de papier, etc.) et de biens manufacturés, tels que des automobiles ou encore des pièces d'automobiles.

Dans les Laurentides, le Canadien Pacifique a vendu un tronçon de Mirabel vers l'Outaouais. Un chemin de fer d'intérêt local (CFIL), les Chemins de fer Québec-Gatineau, filiale de la compagnie américaine Genessee Rail One, a acheté ce tronçon et a relancé son exploitation en 1998. Cette ligne relie la région de l'Outaouais à la région de Montréal et dessert la MRC Argenteuil. Elle permet aussi un débouché vers les réseaux transcontinentaux.

En 1998, le Canadien National a indiqué son intention de vendre ou d'abandonner sa ligne entre Deux-Montagnes et Saint-Jérôme-Bellefeuille. Le même CFIL (Les Chemins de fer Québec-Gatineau) a acquis ce tronçon de Mirabel à Saint-Jérôme-Bellefeuille, en 1999, alors que le Canadien National a manifesté son intention de démanteler le tronçon Deux-Montagnes à Mirabel. Le Ministère a annoncé son intention de se porter acquéreur de ce tronçon d'une quinzaine de kilomètres.

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

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

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

## **Objectifs et moyens d'action**

### **7.1 Camionnage**

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

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

#### **Objectifs**

- 7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage.
- 7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ.

#### **Moyens d'action**

##### **7.1.1.1 Amélioration des routes de camionnage**

Le Ministère améliorera en priorité les routes de camionnage sous sa responsabilité qui présentent des déficiences importantes (Route de Parent, routes 309, 117 et 148). De plus, tel qu'énoncé dans la section 6.2.2, le Ministère s'engage à maintenir en priorité la capacité portante des structures sur le réseau de camionnage.

##### **7.1.2.1 Harmonisation des réseaux de camionnage**

Le Ministère continue à analyser pour approbation les règlements municipaux ayant une incidence sur la circulation des véhicules lourds. Il pourrait participer, avec ses partenaires, à illustrer les réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ sur un même outil cartographique.

## 7.2 Infrastructures ferroviaires

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

### Objectif

7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel.

### Moyens d'action

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

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

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

#### 7.2.1.2 Maintien de la fonctionnalité des passages à niveaux

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

#### 7.2.1.3 Acquisition de l'emprise ferroviaire abandonnée du CN entre Deux-Montagnes et Mirabel

Le Ministère a fait part de son intention d'acquérir cette emprise ferroviaire afin de la préserver pour toute utilisation future.



## 8.0 L'aéroport de Mirabel

---

### Enjeu et orientation

#### *Enjeu : La relance de l'aéroport de Mirabel*

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

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

#### *La relance par le transport nolisé*

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

#### *La relance du fret aérien*

Bien qu'il soit en croissance rapide à l'échelle mondiale, le fret aérien reste encore très marginal au Québec. Ce mode de transport est surtout réservé aux produits à haute valeur ajoutée et aux denrées périssables, sensibles aux délais de

livraisons. L'essentiel du fret aérien est de nature internationale et passe par les aéroports de Montréal-Dorval et Montréal-Mirabel.

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

*L'état actuel des accès terrestres à Mirabel*

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

L'autoroute 13, qui relie les autoroutes 640 et 20, est utilisée à pleine capacité. En 1997, le MTQ a réaménagé l'échangeur A-13/A-640 et les problèmes de congestion à cet endroit ont été atténués. Le prolongement de l'autoroute 13 vers le nord jusqu'à l'aéroport ne permettrait de réduire le temps d'accès à Mirabel que d'environ sept à huit minutes. Les problèmes de circulation se situant au sud de l'autoroute 640 et plus au centre de l'agglomération montréalaise font que les bénéfices du parachèvement de l'autoroute 13 sont faibles compte tenu des coûts de ce projet.

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

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

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

Ces mesures gravitent autour de six grands axes :

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

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

- que le *Règlement sur le transport par taxi* soit amendé de façon que le territoire de l'aéroport de Mirabel fasse partie du territoire des agglomérations de taxi de l'île de Montréal et de la région des Basses-Laurentides, sans autre contrainte et sans qu'ADM puisse demander un droit aux titulaires de permis pour prendre des clients sur le site de l'aéroport ;
- que le MTQ inscrive la desserte terrestre de l'aéroport comme une priorité dans l'ensemble de ses planifications stratégiques, qu'il s'agisse de plans de transport ou de plans de gestion des déplacements ou des réseaux ;
- qu'un groupe de travail, formé des intervenants privés et publics intéressés, notamment des établissements d'enseignement et des ministères de l'Éducation, des Transports, de l'industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, soit chargé de la formation;

- que le gouvernement du Québec dote le MTQ des ressources humaines, financières et matérielles pour assumer le leadership dans les modes de transport de compétence fédérale, si tel est le meilleur intérêt du Québec ;
- que le MTQ se dote d'un système de collecte et de traitement des données sur le trafic aérien des personnes et des marchandises qui tienne compte de toute la chaîne de transport : origine-destination, caractéristiques de la clientèle, motifs des déplacements, coûts du transport et des services, sous-marchés, nature, valeur et tonnage des biens transportés, etc.

## **Objectifs et moyens d'action**

### **Objectifs**

- 8.1 Maintenir des accès terrestres adéquats à l'Aéroport international de Montréal-Mirabel.
- 8.2 Donner suite aux recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel .

### **Moyens d'action**

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

Le MTQ suivra l'évolution de la situation de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel afin de lui assurer une bonne desserte routière. Il veillera à ce que le *Règlement sur le transport par taxi* ne fasse pas obstacle à la desserte par taxi de l'aéroport.

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

## 9.0 Le cadre financier

---

### Introduction

Ce chapitre présente d'abord le contexte général des investissements et des programmes d'aide financière du MTQ au Québec. Une deuxième partie explique l'historique des dépenses pour la région des Laurentides.

### 9.1 Contexte général

À l'échelle du Québec, le ministère des Transports a disposé, pour l'année financière 1998-1999, de ressources financières de l'ordre de 1,5 milliard de dollars. En ce qui a trait au réseau routier, les investissements ont atteint 1,2 milliard de dollars, dont près de 675 millions de dollars pour la conservation, l'amélioration et le développement, 380 millions pour l'entretien et 126 millions pour l'aide à la voirie locale.

De plus, le Ministère a consacré des sommes importantes au maintien et au développement des systèmes de transport. Il a distribué 210 millions de dollars dans le cadre du programme d'aide au transport en commun. Il a également alloué, dans le cadre d'autres programmes, des montants de 40 millions pour le transport adapté, 4 millions pour la restauration des chemins de fer d'intérêt local et 50 millions pour les autres modes de transport, dont 2 millions pour la réalisation de la Route verte.

#### 9.1.1 Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

En permettant le transport des personnes et des biens sur la plus grande partie du territoire, le réseau routier constitue un des actifs majeurs du Québec. Le gouvernement accorde donc une grande importance à son maintien en bon état. Le 1<sup>er</sup> avril 1996, le gouvernement a créé, sous l'égide du ministère des Transports, le *Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier*, un fonds d'investissements affecté au financement des trois axes d'intervention suivants :

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

Les projets de **conservation** impliquent la réalisation des travaux sur les chaussées et sur les structures comme les ponts, les viaducs, les tunnels, etc. Les investissements sur les chaussées permettent de maintenir la valeur du capital routier en corrigeant les problèmes associés à la détérioration du réseau. Ces travaux assurent une qualité de roulement adéquate et favorisent une utilisation sécuritaire du réseau. Les travaux de conservation des structures englobent les activités d'amélioration et de conservation des caractéristiques existantes et ont pour objectif de protéger le capital investi dans la construction des ouvrages d'art.

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

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

#### **Mode de répartition budgétaire**

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

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

#### **9.1.2 La voirie locale**

Depuis 1993, quatre programmes d'aide financière ont été mis en œuvre afin de permettre aux municipalités d'assumer leurs responsabilités accrues en matière de voirie, suite au transfert par le Ministère d'une partie de la voirie locale sous sa responsabilité. Il s'agit des programmes d'aide aux chemins municipaux, aux structures municipales, à la prise en charge du réseau local et aux chemins à double vocation. Pour l'année 1998-1999, le Ministère a versé un total de 126 millions de dollars dans le cadre de ces programmes d'aide.

### 9.1.3 Le transport collectif

Depuis le rattachement du transport scolaire au Ministère de l'Éducation du Québec en 1998, le MTQ compte deux programmes d'aide au transport terrestre des personnes, soit l'aide au transport en commun et l'aide au transport adapté pour les personnes handicapées. Ces programmes feront l'objet d'une évaluation et d'une révision au cours de l'an 2000.

#### ***Le transport en commun***

##### *Subvention destinée aux immobilisations*

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

Pour l'année 1997-1998, le MTQ a versé une subvention de 175,3 millions de dollars aux neuf organismes publics du Québec pour couvrir leur service de la dette et il s'est aussi engagé à verser au cours des prochaines années 82,3 millions pour des investissements réalisés en 1998-1999.

##### *Subvention destinée à l'exploitation*

Seuls les organismes municipaux et intermunicipaux de transport sont admis à recevoir cette subvention qui comprend la subvention de fonctionnement et la subvention relative aux laissez-passer mensuels. La subvention équivaut à 40 % des recettes provenant du service régulier de transport en commun. La subvention relative aux laissez-passer équivaut à 100 % de la réduction consentie aux usagers, sans excéder 50 % du prix du laissez-passer. La subvention à l'exploitation ne peut pas dépasser 75 % du déficit d'exploitation. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, elle ne peut non plus excéder le montant de la subvention versée pour l'année 1996.

En 1997-1998, 17,9 millions de dollars ont été versés aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport du Québec, dont 15,4 millions aux 19 organismes de la région de Montréal.

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

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

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

### **Le transport adapté aux personnes handicapées**

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

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

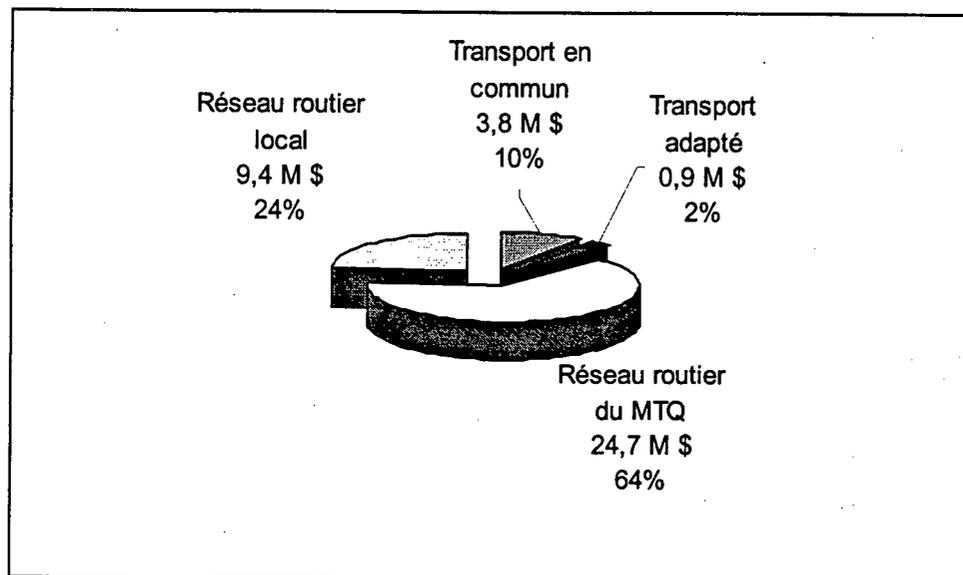
Au Québec, une centaine d'organismes offrent des services sur le territoire de 864 municipalités. La contribution du MTQ en 1998-1999 se chiffrait à 39,3 millions de dollars sur un budget total de 52,4 millions de dollars. Depuis 1996, les dépenses admissibles aux subventions du programme d'aide sont reconduites sur la base des dépenses encourues en 1995.

## **9.2 Contexte régional**

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

Pour l'année financière 1998-1999, la figure 2 montre que le Ministère a dépensé près de 39 millions de dollars dans la région administrative des Laurentides, sans compter les dépenses liées à l'entretien du réseau routier. Le MTQ a investi 64 % de cette somme pour la conservation, l'amélioration et le développement du réseau routier sous sa responsabilité, soit 24,7 millions de dollars. Plus de 14 millions de dollars ont été consacrés à divers programmes d'aide : réseau routier local (9,4 M \$), transport en commun (3,8 M \$) et transport adapté aux personnes handicapées (0,9 M \$).

**FIGURE 2**  
**RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ EN 1998-1999**  
**DANS LA RÉGION DES LAURENTIDES**



### 9.2.1 Réseau routier du MTQ

Les investissements effectués par le Ministère sur le réseau routier des Laurentides entre 1991 et 1998 totalisent 165 millions de dollars. Le tableau 1 présente ces dépenses. Celles-ci sont réparties selon les catégories d'intervention suivantes : conservation des chaussées et des structures, amélioration du réseau routier et développement. La figure 3 illustre, pour sa part, les variations dans les investissements au cours de ces mêmes années.

#### **Conservation des chaussées et des structures**

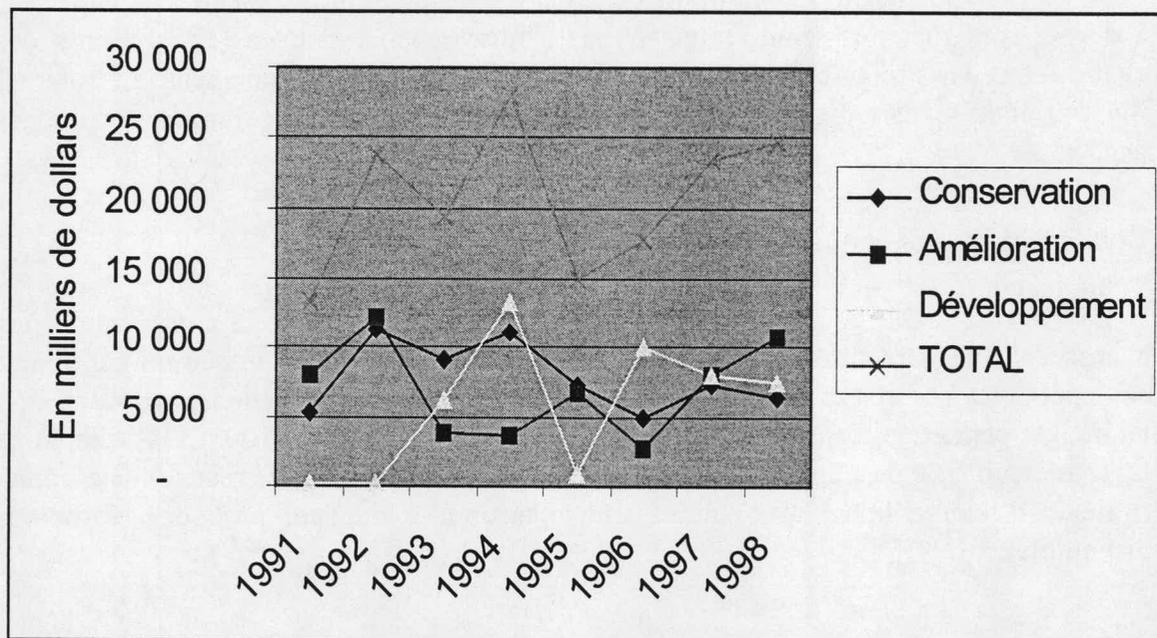
Entre 1991 et 1998, 63 millions de dollars ont été dépensés pour la conservation des chaussées et des structures, soit 38 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. Les investissements annuels se situent à environ 7 millions de dollars. Un tel budget permet de réaliser des interventions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

**TABLEAU 1**  
**INVESTISSEMENTS ENTRE 1991 ET 1998 SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU MTQ DANS LA**  
**RÉGION DES LAURENTIDES - EN MILLIERS DE DOLLARS**

Année	Conservation	Amélioration	Développement	Total
1991	5 308	7 958	140	13 406
1992	11 284	12 220	227	23 731
1993	9 234	3 913	6 232	19 379
1994	11 107	3 601	13 282	27 990
1995	7 267	6 742	984	14 993
1996	4890	2 719	10 071	17 680
1997	7 353	7 995	8 112	23 460
1998	6 387	10 850	7 447	24 684
<b>Total</b> 1991-1998	<b>62 830</b>	<b>55 998</b>	<b>46 495</b>	<b>165 323</b>

Source : MTQ, *Étude technique sur le cadre financier de la région des Laurentides*, Saint-Jérôme, 1998.

**FIGURE 3**  
**INVESTISSEMENTS ENTRE 1991 ET 1998**  
**SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU MTQ DANS LA RÉGION DES LAURENTIDES**



Les diverses données concernant les chaussées révèlent que les autoroutes et les routes nationales ont une structure ou une fondation moins gélive que les autres classes de route.

Dans la majorité des cas, ces routes ont été construites sur de bonnes fondations et présentent souvent une capacité portante acceptable. Par conséquent, les interventions de réfection limitées à la surface de roulement devraient être réalisables à des coûts moyens tout en atteignant les résultats escomptés.

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

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

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

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

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

#### ***Amélioration du réseau routier***

Entre 1991 et 1998, 55,9 millions de dollars ont été dépensés pour l'amélioration du réseau routier, soit 34 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. La moyenne des investissements annuels se situe à près de 7 millions de dollars et a atteint 10 millions de dollars en 1998.

Le Ministère effectuera donc des interventions visant à améliorer la fluidité, à accroître la sécurité aux intersections, à renforcer la sécurité aux abords des routes et à diminuer le

nombre d'accidents. Des interventions, telles que l'ajout de voies auxiliaires, des reconstructions de sections de route, des réaménagements géométriques, la pose de feux de circulation et de glissières de sécurité, la fragilisation d'obstacles fixes, la correction de points noirs et l'étagement d'intersections actuellement à niveau seront réalisées.

Dans les Laurentides, la sollicitation du réseau est de plus en plus importante, ce qui a pour effet d'en accélérer la détérioration. L'élément important de la planification des projets d'amélioration du réseau routier est de bien cibler, dans le respect des orientations ministérielles, les interventions ponctuelles ou celles qui seront davantage bénéfiques dans le temps. Les besoins inventoriés sont très importants et de nouveaux besoins sont identifiés au fur et à mesure des expertises menées sur le réseau routier.

### ***Développement du réseau routier***

Entre 1991 et 1998, 46,4 millions de dollars ont été dépensés pour le développement du réseau routier, soit 28 % des sommes investies dans le réseau durant cette période. Les investissements moyens annuels ont été de 5,8 millions de dollars.

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

### **9.2.2 Réseau routier local**

Les subventions accordées aux municipalités dans le cadre des programmes d'aide à la voirie locale dans les Laurentides s'élèvent à 11,8 millions de dollars. Le tableau 2 présente des statistiques sur ces subventions pour les dernières années. Entre 1994 et 1998, les subventions aux municipalités ont diminué, passant de 14,5 à 9,4 millions de dollars.

**TABLEAU 2**  
**SUBVENTIONS AU RÉSEAU ROUTIER LOCAL DE 1994 À 1998**  
**DANS LA RÉGION DES LAURENTIDES - EN MILLIERS DE DOLLARS**

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

Source : MTQ, *Étude technique sur le cadre financier de la région des Laurentides*, Saint-Jérôme 1998.

### 9.2.3 Transport collectif

Selon le tableau 3, les dépenses en matière de transport collectif ont augmenté pour les trois programmes, à l'exception de l'année 1997. Le total pour la région est passé de 32,5 à 34,9 millions de dollars entre 1994 et 1997.

**TABLEAU 3**  
**SUBVENTIONS AU TRANSPORT COLLECTIF DE 1994 À 1998**  
**DANS LA RÉGION DES LAURENTIDES EN MILLIERS DE DOLLARS**

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

Source : MTQ, *Étude technique sur le cadre financier de la région des Laurentides*, Saint-Jérôme 1998.

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

Lorsque l'on considère exclusivement les subventions destinées à l'exploitation du transport en commun et au transport adapté, le montant total est passé de 3, 5 millions de dollars en 1994 à 4,8 millions en 1998.

La population des Laurentides bénéficie également de subventions destinées aux immobilisations qui sont attribuées aux organismes publics de transport en commun et à l'Agence métropolitaine de transport. Le MTQ a déboursé 325 millions entre 1992 et 1995 pour la modernisation du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Le MTQ a

également dépensé 5,1 millions entre 1996 et 1998 pour l'implantation du train de banlieue Montréal-Blainville.

La préparation de la présente proposition de plan de transport a permis d'identifier des besoins d'investissement dans les infrastructures et systèmes de transport estimés à plusieurs centaines de millions de dollars. Ces montants excèdent largement les ressources financières actuelles et prévisibles du Ministère. Par conséquent, un important travail d'identification de priorités se doit d'être réalisé par le Ministère.

## Conclusion

---

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

Rappelons que ces orientations sont les suivantes :

1. favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour la mobilité vers Laval et l'île de Montréal ;
2. assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région ;
3. optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique;
4. améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière ;
5. améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier ;
6. améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières;
7. améliorer le réseau de camionnage et préserver le réseau ferroviaire;
8. soutenir le développement de l'aéroport international de Montréal-Mirabel.

La proposition de plan de transport des Laurentides s'attaque donc, dans une perspective à long terme, aux défis qui se posent à la région selon une vision intégrée et multimodale. La mise en œuvre des moyens d'action améliorera les transports et soutiendra le développement économique régional.

Les moyens d'action mis de l'avant dans la proposition de plan de transport sont nombreux et interreliés, puisque les problèmes actuels et prévisibles de transport le sont également. La mise en œuvre de plusieurs moyens d'action nécessitera la participation d'un grand nombre de partenaires du MTQ, qu'il s'agisse de l'Agence métropolitaine de transport, des MRC, des municipalités, des organismes de transport collectif, des clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. Cette proposition de plan de transport offre donc un cadre d'intervention qui permet à l'ensemble des intervenants d'œuvrer conjointement et en partenariat à l'amélioration des transports dans la région des Laurentides.

*Proposition de plan de transport des Laurentides*

---

La préparation de la présente proposition de plan de transport a permis d'identifier des besoins d'investissement dans les infrastructures et systèmes de transport estimés à plusieurs centaines de millions de dollars. Ces montants excèdent largement les ressources financières actuelles et prévisibles du Ministère. Par conséquent, un important travail d'identification de priorités se doit d'être réalisé par le Ministère. Il s'appuiera pour ce faire sur le contenu du présent document, les résultats de la consultation en cours et toute autre étude à caractère technique.

## Bibliographie

---

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

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, *Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Projet*, mai 1997, Montréal, 98 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, *Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Synthèse du projet*, mai 1997, Montréal, 17 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, *Enjeux, priorités et choix, Programme triennal d'immobilisations de 1998 à 2000*, octobre 1997, Montréal, 44 pages et annexes.

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

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

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

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

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

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

Proposition de plan de transport des Laurentides

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

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

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

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

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

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

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

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan stratégique 1998 – 2001*, janvier 1998, Québec, 53 pages.

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Annexes**

---

**Annexe 1 – Synthèse des moyens d'action**

**Annexe 2 – Bilan de la consultation sur le document  
Diagnostic et esquisses d'orientations**

## **Annexe 1 Synthèse des moyens d'action**

---

Cette annexe présente l'ensemble des moyens d'action sous forme de tableaux synthèses. On y retrouve les objectifs déjà formulés, qui découlent des orientations retenues. Pour chacun des objectifs, des indicateurs de performance ont été établis afin de faciliter le suivi du plan. Dans certains cas, des cibles ont aussi été déterminées afin de mesurer plus précisément le degré d'atteinte des objectifs. Certaines cibles proposées illustrent les résultats des actions d'un ensemble d'intervenants et non pas exclusivement de celles du Ministère. Pour plus de précision, des notes explicatives pour certaines cibles figurent à la toute fin du document.

De plus, la carte A-1 présente les principales zones d'intervention sur les réseaux routier et sur les réseaux de transport en commun.

**TABLEAU 1  
LES DÉPLACEMENTS VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL**

<b>ENJEU 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante</b>				
<b>ORIENTATION 1 : Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal.</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>1.1 Services de transport en commun</b>				
1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun	Achalandage du transport en commun vers Laval et l'île de Montréal en période de pointe du matin.	1993 : 2 700 <sup>1</sup>	1.1.1.1 Amélioration des services de transport collectif dans l'axe Saint-Jérôme - Montréal	AMT / OMIT / MTQ
		1998 : 4 800 <sup>2</sup>		
		2006 : 6 100		
		2016 : 8 400 <sup>3</sup>	1.1.1.2 Accroissement de la capacité de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes	AMT / MTQ
	Part modale du transport en commun en période de pointe du matin vers Laval et l'île de Montréal	1993 : 7 % <sup>4</sup>	1.1.1.3 Amélioration de la desserte des stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes	AMT / OMIT / MTQ
		1998 : 11 %		
		2006 : 11 %		
		2016 : tendanciel : 9 %		
		2016 avec moyens d'action proposés : 13 % <sup>5</sup>		

<b>ENJEU 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante</b>				
<b>ORIENTATION 1 : Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal.</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>1.2 Infrastructures routières existantes</b>				
1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier	N/A	N/A	1.2.1.1 Amélioration de la fonctionnalité du réseau routier	MTQ
1.2.1 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules	Taux d'occupation moyen des véhicules sur les autoroutes d'accès à Laval	1993 : 1,15 1998 : 1,13 2006 : 1,10 2016 tendancier : 1,10 <b>2016 avec moyens d'action proposés : 1,13<sup>6</sup></b>	1.2.2.1 Mesures de gestion de la demande	MTQ / AMT
<b>1.3 Gestion de l'urbanisation</b>				
1.3.1 Promouvoir une gestion de l'urbanisation favorisant la desserte par transport collectif	Mesures favorables au transport collectif dans les schémas des MRC	N/A	1.3.1.1. Intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas des MRC de la partie sud du territoire	MRC / MTQ

**TABLEAU 2**  
**LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF**

<b>ENJEU 2 : La desserte du territoire par des services de transport collectif</b>				
<b>ORIENTATION 2 : Assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
2.1 Étendre la couverture des services de transport adapté à un plus grand nombre de municipalités.	% de municipalités desservies par le transport adapté	1994 : 52 % 1998 : 59 % 2016 : 100 %	2.1.1 Promotion du programme d'aide au transport adapté	Organismes de transport adapté / MTQ
2.2 Consolider les services existants	N/a	N/a	2.2.1 Amélioration des liaisons entre les différents services de transport adapté	Organismes de transport adapté / MTQ
			2.2.2 Révision de la <i>Loi sur le transport par taxi</i>	MTQ
			2.2.3 Évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande	Municipalités / MTQ
2.3 Favoriser une meilleure coordination des différents services	Nombre de projets de mise en commun de services	N/a	2.3.1 Soutien à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif	Organismes de transport / MRC / commissions scolaires / MTQ / autres ministères

**TABLEAU 3  
LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES**

<b>ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante</b>				
<b>ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>3.1 Amélioration et développement du réseau routier</b>				
3.1.1 Maintenir des conditions de circulation acceptables sur l'autoroute 15 au sud de Sainte-Adèle	Nombre annuel d'heures de congestion (entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme)	1996 : 110 heures  2000 à 2016 : 200 heures par an <sup>7</sup>	3.1.1.1 Optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117 entre Sainte-Adèle et St-Jérôme et accroissement de la capacité de l'A-15 en temps opportun	MTQ
3.1.2 Maintenir une bonne accessibilité au secteur du Mont-Tremblant en partenariat avec le milieu	Nombre annuel d'heures de congestion sur la Montée Ryan	1998 : 75 heures  2000 à 2016 : 75 heures par an	3.1.2.1 Amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant	MTQ /municipalités et Intrawest
	km de route améliorés/ km déficients	2016 : 100%	3.1.2.2 Amélioration de la route 323	MTQ

<b>ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante</b>				
<b>ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>3.2 Réseaux récréatifs régionaux</b>				
3.2.1 Préserver l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord	N/a	N/a	3.2.1.1 Actions visant à la préservation de l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord	MTQ / municipalités / intervenants
3.2.2 Soutenir et favoriser le développement de la Route verte, des autres réseaux cyclables des MRC et des sentiers de véhicules hors route	Km de réseau cyclable Km de sentiers de véhicules hors route	N/a N/a	3.2.2.1 Soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC  3.2.2.2 Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route	MTQ / MRC / municipalités / Vélo-Québec  MTQ/MRC/municipalités/ clubs de véhicules hors route

**TABLEAU 4**  
**LES LIAISONS ROUTIÈRES INTERRÉGIONALES**

<b>ENJEU 4 : L'efficacité des liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière</b>				
<b>ORIENTATION 4 : Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions de l'Outaouais, de l'Abitibi-Témiscamingue et de Lanaudière</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
4.1 Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers l'Outaouais, l'Abitibi-Témiscamingue et Lanaudière	nombre de km d'autoroute construits/ km projetés  nombre de km de route améliorés/ km déficients	<b>2010 : 11 km / 33 km</b> <b>2016 et plus 22 km /33 km</b>  <b>2003 :</b> Route 344 : 100% Route 148 : 100 %	4.1.1 Prolongement de l'autoroute 50 et travaux d'amélioration des axes existants (routes 148 et 344)	MTQ
	nombre de km de route améliorés/ km déficients	<b>2016 : 100%</b>	4.1.2 Travaux d'amélioration de la route 117 de St-Jovite jusqu'au nord de la région	MTQ
	nombre de km de route améliorés/ km déficients	<b>2005 : 100 %</b>	4.1.3 Travaux d'amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière (route 158)	MTQ

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

<b>ENJEU 5 : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier</b>				
<b>ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>5.1 Sécurité routière</b>				
5.1.1 Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés	Nombre de km problématiques/nombre total de km de route	350 km en 1999  (2016) (175 km)	5.1.1.1 Identification et amélioration des tronçons problématiques	MTQ
5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ	% de traverses conformes	(2003) conformité de 100 % des traverses	5.1.2.1 Soutien technique à l'amélioration des traverses de véhicules hors route	Clubs de véhicules hors route / MTQ
5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier	Nombre d'accidents de vélo sur le réseau routier du MTQ	N/a	5.1.3.1 Intégration des aménagements cyclables aux projets routiers	Municipalités / MTQ

<b>ENJEU 5 : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier</b>				
<b>ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>5.2 Chaussées et structures</b>				
5.2.1 Maintenir les structures en bon état	% des structures en bon état	2000 à 2016 : 90%	5.2.1.1 Travaux de maintien des structures	MTQ
5.2.2 Maintenir en priorité la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage	% de ponts sans limite de capacité	2000 à 2016 : 100 %	5.2.2.1 Travaux prioritaires de maintien de la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage	MTQ
5.2.3 Améliorer la qualité des chaussées	% des chaussées en bon état	2003 à 2016: Autoroutes : 79 % Nationales : 70 % Régionales : 67 % Collectrices : 64 % Total : 69 %	5.2.3.1 Travaux de maintien et d'amélioration des chaussées	MTQ

ENJEU 5 : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier				
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier				
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERLOCUTEURS
<b>5.3 Caractéristiques géométriques</b>				
5.3.1 Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier	Nombre de km problématiques / nombre km total de km routes	Km en 1999  (2016)  (À préciser)	5.3.1.1 Amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier	MTQ
	Nb. d'échangeurs problématiques / nb total d'échangeurs	Échangeurs en 1999  (2016)  (À préciser)		MTQ

<b>ENJEU 5 : La sécurité des déplacements et le maintien du patrimoine routier</b>				
<b>ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>5.4 Fonctionnalité du réseau routier</b>				
5.4.1 Préserver l'intégrité des corridors routiers	N/A	N/A	5.4.1.1 Mesures de correction des accès	MTQ
	Km d'accès contrôlés / km de nouvelles routes  mesures de gestion des accès dans les schémas d'aménagement	2003 à 2016 : 100%  n/a	5.4.1.2 Mesures des gestion des nouveaux accès	MTQ  MRC/municipalités / MTQ
	N/A	N/A	5.4.1.3 Information, formation et échanges	MTQ

**TABLEAU 6**  
**LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT**

<b>ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement</b>				
<b>ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport.</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>6.1 Bruit de la circulation routière</b>				
6.1.1 Prévenir et corriger la pollution sonore en bordure des voies de circulation	Mesures dans les schémas d'aménagement	N/A	6.1.1.1 Mesures d'aménagement du territoire	MRC / MTQ
	Km d'écrans antibruit réalisés/ Km de zones qui subissent une pollution sonore	1993 : 0 km / 8,6 km 2016 : 8,6 km /8,6 km	6.1.1.2 Mesures d'atténuation du bruit routier	Municipalités / MTQ
		N/a	6.1.1.3 Information aux MRC et aux municipalités et échanges avec celles-ci	MTQ

<b>ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement</b>				
<b>ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport.</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>6.2 Paysages routiers</b>				
6.2.1 Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières	Mesures dans les schémas	N/a	6.2.1.1 Mesures de préservation de la qualité des paysages	MRC / municipalités / MTQ
	N/A	N/A	6.2.1.2 Projet pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117, en partenariat avec le milieu	MTQ/MRC/municipalités
<b>6.3 Autres ressources du milieu</b>				
6.3.1 Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ	N/a	N/a	6.3.1.1 Analyses environnementales spécifiques  6.3.1.2 Étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques	MTQ

**TABLEAU 7  
LE CAMIONNAGE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

<b>ENJEU 7 : L'efficacité du transport des marchandises</b>				
<b>ORIENTATION 7 : Améliorer le réseau de camionnage et préserver le réseau ferroviaire</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
<b>7.1 Camionnage</b>				
7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage	Nombre de km problématiques / nombre total de km de routes de camionnage	Km en 1999 <b>(2016)</b> (À préciser)	7.1.1.1 Amélioration des routes de camionnage	MTQ
7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ	N/A	N/A	7.1.2.1 Harmonisation des réseaux de camionnage	MTQ/municipalités
<b>7.2 Infrastructures ferroviaires</b>				
7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel	Km de voie ferrée en 2000	<b>2000 : 135 km</b> <b>2000 à 2016 : 135 Km</b>	7.2.1.1 Soutien technique et financier au maintien en bon état des infrastructures ferroviaires des CFIL	MTQ
	Nb. de passages à niveaux	Nombre en 1999 <b>2000 à 2016</b>  100 % des passages à niveaux fonctionnels	7.2.1.2 Maintien de la fonctionnalité des passages à niveau avec le réseau routier	Transports Canada MTQ/municipalités

**TABLEAU 8**  
**L'AÉROPORT DE MIRABEL**

<b>ENJEU 8 : La relance de l'aéroport de Mirabel</b>				
<b>ORIENTATION 8 : Soutenir le développement de l'aéroport international de Montréal-Mirabel</b>				
<b>OBJECTIFS</b>	<b>INDICATEURS</b>	<b>CIBLES</b>	<b>MOYENS D'ACTION</b>	<b>INTERLOCUTEURS</b>
8.1 Maintenir des accès terrestres adéquats à l'Aéroport international de Montréal-Mirabel	N/A	N/A	8.1.1 Mise en œuvre des recommandations de la Commission retenues par le gouvernement en matière de transport	MTQ
8.2 Donner suite aux recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel	N/A	N/A		

# Principales zones d'intervention

Carte A-1



**Réseau routier sous la gestion du MTQ**

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Accès aux ressources
- Limites de MRC

Source : Ministère des Transports du Québec, 1999.

**Annexe 2 Bilan de la consultation sur le document**  
***Diagnostic et esquisses d'orientations***

---

## Table des matières

Introduction .....	1
1.0 Objectifs de la consultation .....	1
2.0 Déroulement général de la participation des publics.....	1
3.0 Commentaires généraux.....	3
4.0 Commentaires spécifiques.....	9
Intégration des résultats de la consultation dans la proposition de plan .....	22

## Introduction

Le bilan de la participation des publics sur le document *Diagnostic et esquisses d'orientations* rappelle d'abord les objectifs de la consultation et décrit le déroulement général retenu pour la participation des publics. Les commentaires généraux et spécifiques formulés par les divers intervenants sont ensuite exposés par thèmes. L'intégration de ces commentaires dans la présente proposition de plan conclut ce bilan.

### 1.0 Objectifs de la consultation

Les objectifs de la consultation réalisée au cours de l'étape du Diagnostic et des esquisses d'orientations sont les suivants :

- amener les principaux organismes concernés par la question des transports dans les Laurentides à se prononcer sur les enjeux et les esquisses d'orientations proposés afin de les valider et de les bonifier;
- tenir compte des avis du milieu dans la présente proposition de plan de transport.

### 2.0 Déroulement général de la participation des publics

#### *Les publics visés*

À l'étape du diagnostic et des esquisses d'orientations, le Ministère a informé et consulté les publics visés suivants :

- un **comité aviseur** formé de 12 membres du milieu, soit des représentants régionaux, de spécialistes de divers secteurs des transport et d'usagers des systèmes de transport;
- les **députés**;
- les **MRC** (préfets et aménagistes);
- la **Conférence administrative régionale** (représentants des autres Ministères dans la région des Laurentides);
- l'**Agence métropolitaine des transports (AMT)**.

#### *Les documents de consultation*

Les documents produits dans le cadre du plan de transport ont été diffusés à l'ensemble des publics visés et distribués aux principales bibliothèques de la région. Voici la liste des documents publiés :

- *Programme de travail, Vers un plan de transport pour les Laurentides*, publié en mai 1996;
- *Études techniques*, réalisées dans le cadre du diagnostic et rassemblées en 7 volumes publiés en mars 1997:
  - *Facteurs influant sur les déplacements* - volume 1;
  - *Contexte environnemental* – volume 2;
  - *Portrait des déplacements* – volume 3;
  - *Réseau routier* – volume 4;
  - *Transport collectif, transport aérien et traverses fluviales* – volume 5;
  - *Transport des marchandises* – volume 6;
  - *Vélo et véhicules hors route* – volume 7.
- Version préliminaire du *Diagnostic et esquisses d'orientations*, diffusé à tirage restreint en octobre 1997;
- *Diagnostic et esquisses d'orientations* (version finale), publié en avril 1998 et diffusé à 250 copies.
- *Atlas des transports*, publié en mars 1998 et diffusé à 150 copies.

### **Les rencontres de consultation**

Le Ministère a d'abord rencontré l'ensemble des publics visés à l'amorce du plan de transport pour leur présenter la démarche d'élaboration du plan et recueillir leurs préoccupations. Pour l'étape du diagnostic et des esquisses d'orientations, le processus de participation du milieu s'est déroulé sous forme de rencontres spécifiques avec les groupes et organismes mentionnés précédemment. Les documents de consultation ont été envoyés préalablement à la tenue des rencontres. Au début de chaque rencontre, une présentation synthèse était effectuée afin de rappeler les faits saillants des documents soumis à la consultation, de permettre aux participants de poser des questions et de susciter des échanges. Les participants avaient ensuite l'occasion d'émettre leurs premiers commentaires. À la suite de ces rencontres, le Ministère invitait les organismes intéressés à déposer un avis écrit ou un mémoire pour faire part de l'ensemble de leurs commentaires. Un compte rendu de réunion a été distribué aux participants de chaque rencontre.

Entre le 10 novembre 1997 et le 17 février 1999, onze rencontres sur le document *Diagnostic et esquisses d'orientations* ont eu lieu pour informer et consulter les publics visés.

Au printemps de 1997, le Ministère a tenu quatre rencontres avec les membres du Comité aviseur, en sous-groupes, pour les informer des résultats des études techniques portant sur les divers domaines des transports et recueillir leurs

commentaires. En octobre 1997, le Ministère a produit une version préliminaire du diagnostic qu'il a soumis au Comité aviseur ainsi qu'aux membres de la Conférence administrative régionale (CAR) aux dates suivantes :

- **Comité aviseur** : le 10 novembre 1997. À la suite de cette rencontre, la Corporation de développement des Laurentides, la CRDL, a formé un comité de consultation interne réunissant des représentants de l'ensemble de la région pour commenter le document soumis par le Ministère.
- **CAR** : 15 décembre 1997 et 15 janvier 1998.

En avril 1998, le Ministère a ensuite intégré les commentaires recueillis dans la version finale du document *Diagnostic et esquisses d'orientations*, qu'il a soumis aux groupes et organismes suivants pour commentaires :

- **Aménagistes des MRC** : le 17 juin 1998.
- **Députés et préfets des MRC** : le 21 septembre 1998;
- **Agence métropolitaine de transport** : les 13 janvier et 17 février 1999.

Le Ministère a reçu les 8 avis écrits suivants, les quatre premiers portant sur la version préliminaire du *Diagnostic et esquisses d'orientations* en date d'octobre 1997 :

- **ministère des Ressources naturelles** : le 21 janvier 1998;
- **Corporation de développement des Laurentides** (L'actuel Conseil régional de développement des Laurentides): le 13 février 1998;
- **ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation** : le 14 février 1998;
- **Denis Chalifoux, député du comté de Bertrand** : le 6 février 1998.

Les quatre autres avis écrits portent sur la version finale d'avril 1998 :

- **MRC Antoine-Labelle** : le 2 septembre 1998;
- **MRC Les Laurentides** : le 2 octobre 1998;
- **MRC Deux-Montagnes** : le 14 décembre 1998;
- **MRC Thérèse-De Blainville** : le 18 janvier 1999.

### **3.0 Commentaires généraux**

Cette présente section résume les propos recueillis lors des diverses rencontres d'information et de consultation de même que les commentaires contenus dans les mémoires. Les comptes rendus de réunion et les mémoires peuvent être consultés au bureau de la Direction des Laurentides-Lanaudière à Saint-Jérôme.

### **Le diagnostic**

Plusieurs intervenants consultés ont mentionné que les documents soumis présentaient un bilan exhaustif, précis et bien documenté de l'ensemble des facettes de la problématique des transports dans les Laurentides.

### **Les orientations et les avenues de solutions possibles**

Presque tous les organismes et personnes consultés ont indiqué que les orientations proposées ne mettaient pas suffisamment l'accent sur le transport collectif comme solution aux problèmes de mobilité vers Laval et Montréal. Plusieurs intervenants ont insisté plus particulièrement sur la nécessité de maintenir le train de banlieue Blainville-Montréal et même de le prolonger jusqu'à Saint-Jérôme.

Parallèlement, tout en privilégiant le transport collectif, le CRDL, la MRC Deux-Montagnes et la MRC Thérèse-De Blainville croient qu'il est important de prolonger l'autoroute 13 jusqu'à l'aéroport de Mirabel et l'autoroute 19 jusqu'à l'autoroute 640, notamment dans l'hypothèse d'un retour des vols internationaux vers Mirabel.

Le CRDL privilégie également le parachèvement et le développement des axes routiers stratégiques est-ouest tels que l'autoroute 50 et la route 344, ainsi que les axes forestiers dans le nord de la région. Il préconise aussi l'amélioration des axes nord-sud dans les Hautes-Laurentides, affectés par des problèmes de fluidité de la circulation et de sécurité routière. À court terme, et compte tenu des budgets limités, le CRDL favorise toutefois le renforcement de l'axe de la route 117.

D'autres intervenants ont abordé la question de l'intégration des services de transport collectif comme une façon de rationaliser les services existants et d'offrir des services plus étendus à la population dans l'ensemble du territoire.

Enfin, le CRDL considérait que les enjeux et les orientations qui en découlaient n'insistaient pas suffisamment sur le développement durable.

Voici les commentaires plus spécifiques des intervenants sur ces questions :

Le député de Labelle et ministre responsable de la région évoque la nécessité d'aller beaucoup plus loin en matière de transport en commun, de remettre en question le choix actuel, orienté surtout vers les infrastructures, pour trouver des moyens de vraiment favoriser le transport collectif. La formulation actuelle des orientations est trop limitée, trop timide. Il faut plutôt aller vers une orientation fondamentale qui supporte et favorise le transport en commun. Il ajoute que même si le MTQ n'est plus responsable du transport scolaire, ce service est sous-utilisé et encore financé par l'État et que le projet d'intégration des services de transport collectif devra être reconsidéré un jour.

Le préfet de la MRC Thérèse-De Blainville apprécie que les orientations ne prévoient pas la construction de nouvelles autoroutes. Cependant, il considère nettement insuffisante l'importance accordée au transport des personnes par train. Il faut mettre davantage l'accent sur le train de banlieue, le seul moyen efficace pour sortir les gens de l'autoroute et faire ainsi de la place aux marchandises. Il s'agit d'utiliser au maximum le potentiel des infrastructures existantes. Il faut aussi reconsidérer la polyvalence des modes de transport des personnes (transport en commun, transport adapté, transport scolaire). Il fait d'ailleurs remarquer que le CIT des Basses-Laurentides a intégré le transport scolaire au transport en commun depuis 10 ans.

Le député d'Argenteuil soulève la question des hypothèses de base qui prévoient une baisse de transport en commun et mentionne que la décision de favoriser le train de banlieue doit être prise maintenant.

Pour le préfet de la MRC Mirabel, le transport collectif n'est plus adapté au mode de vie d'aujourd'hui. Il faut le repenser, trouver de nouvelles façons de servir les besoins, instaurer des navettes entre les villes et les centres industriels, étaler la pointe en repensant les horaires de travail, faciliter l'accès des travailleurs aux usines et augmenter la mobilité. Il faut également repenser la concurrence entre le train et la route (particulièrement avec les trains routiers B). L'étalement industriel devrait également être favorisé par le gouvernement.

Le CRDL a fourni les commentaires suivants en ce qui a trait à ses priorités en transport.

En ce qui concerne les besoins régionaux, le CRDL priorise les infrastructures routières les plus stratégiques à court et moyen terme, soit le renforcement de la route 117 comme axe stratégique nord-sud et le parachèvement de l'autoroute 50 comme axe stratégique est-ouest. Le CRDL ne saurait trop insister sur l'urgence du développement du transport en commun et sur l'établissement du train de banlieue Saint-Jérôme-Montréal.

*Priorité 1 : Développement du transport collectif des personnes*

En réponse aux problèmes de congestion dans la partie sud, le CRDL se rallie à la recommandation du Ministère de maximiser les infrastructures existantes en privilégiant le développement du transport en commun. De l'avis du CRDL, l'établissement du train de banlieue de Montréal à Saint-Jérôme est la solution la plus urgente et la plus intelligente à la congestion routière dans l'axe nord-sud, de préférence aux investissements dans l'autoroute 15 ou dans les autres infrastructures routières existantes des Basses-Laurentides.

Le CRDL ajoute qu'il faut également pourvoir aux déficiences du transport en commun dans les axes est-ouest (absence d'offre, faible demande, éparpillement de la population). De l'avis du CRDL, plusieurs politiques affectant le transport en commun sont contre-productives, par exemple, le gel des subventions du transport en commun qui pénalise les Conseils intermunicipaux de transport pour toute augmentation de l'achalandage, la loi 102 qui a le même effet sur les municipalités en établissant leurs contributions à 40 % des frais d'exploitation, ainsi que le moratoire sur le transport scolaire. L'intégration du transport scolaire au transport en commun permettrait aux agences organisatrices de transport de rationaliser l'ensemble des opérations et des coûts liés au transport des personnes et des écoliers.

*Priorité 2 : Amélioration/parachèvement des infrastructures routières stratégiques*

En ce qui a trait aux axes nord-sud, et dans la mesure où le développement du transport en commun constitue la principale stratégie de décongestion de la circulation dans les Basses-Laurentides du CRDL, peu d'investissements sont requis en terme d'infrastructures routières dans cette zone (parachèvement de la 19 jusqu'à la 640, de la 13, aménagements pour le renforcement du transport en commun). Par contre, dans les Hautes-Laurentides, le CRDL adhère entièrement au diagnostic en ce qui concerne l'urgence de travaux d'infrastructures visant à rétablir la fluidité et la sécurité routière. À court terme toutefois, et dans un contexte de budget limité, le CRDL priorise avant tout les mesures de renforcement du transport en commun ainsi que l'amélioration de la route 117.

En ce qui a trait aux axes est-ouest, les priorités du CRDL vont surtout au développement de l'axe est-ouest de transport inter-régional, principalement la route 344 et l'autoroute 50. La route 148, inadéquate et dangereuse, constitue la seule route régionale du côté québécois qui assure le lien routier entre Ottawa et Montréal. En plus des retombées économiques, le parachèvement de l'autoroute 50 permettrait d'ouvrir une porte importante sur le territoire des Laurentides, en plus de renforcer l'accès à l'aéroport de Mirabel et d'exploiter un lien stratégique de développement économique entre Ottawa et Montréal. Enfin, le diagnostic de

l'axe est-ouest n'a pas fait l'objet d'autant d'attention que celui de l'axe nord-sud. Il y a un manque flagrant d'information quant au territoire de la MRC Argenteuil.

Dans les Hautes-Laurentides, le CRDL considère que l'absence et les déficiences des axes est-ouest pour le transport des personnes et des marchandises sont particulièrement problématiques, les transports lourds y étant contraints d'utiliser les quelques routes locales disponibles, nuisant à la circulation, à la qualité de vie locale et occasionnant également des coûts élevés pour l'entretien de ces routes.

En ce qui a trait à l'aéroport de Mirabel, le CRDL considère que le changement de sa vocation et sa transformation en un centre d'affluence touristique et industrielle ne diminue en rien le besoin de compléter les infrastructures y donnant accès, depuis si longtemps promises, soit l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel, l'autoroute 19 jusqu'à la 640 et l'autoroute 50. Dans le présent contexte économique et politique, l'aéroport de Mirabel doit être maintenu en vue d'un développement à définir ou d'un revirement de situation. Le parachèvement de la 13 et de la 19 pourrait toutefois être attaché à la réactivation de l'aéroport et par conséquent, reporté à moyen terme.

La MRC Thérèse-De Blainville invite le Ministère à revoir les orientations de son document et à prioriser d'abord et avant tout les enjeux qui sont reliés à la problématique des déplacements vers le sud, car c'est là qu'on retrouve le plus de problèmes de circulation et ce, à tous égards. Ceci est d'autant plus vrai que le sud de la région est en grande croissance et que ce phénomène est appelé à se poursuivre au cours des prochaines années. À cet effet, une attention particulière devrait être accordée aux modes de déplacement qui minimisent l'utilisation de l'automobile individuelle. Le transport en commun doit devenir l'une des priorités de ce plan de transport. La MRC est très préoccupée par le maintien du train de banlieue de Blainville.

Enfin, selon le MAPAQ, compte tenu de l'importance du patrimoine agricole pour l'intégrité alimentaire du Québec, de sa contribution majeure à l'économie régionale et du maintien des attraits touristiques, il y aurait lieu d'inscrire spécifiquement dans le plan de transport un enjeu et une orientation afin d'assurer la préservation du patrimoine agricole le long des infrastructures de transport.

### ***La méthodologie utilisée et l'horizon de planification***

De l'avis du CRDL, le Ministère devrait enrichir son document et sa démarche par une analyse des coûts et des bénéfices réels des différents modes de transport et des différentes utilisations du réseau routier, ainsi que par l'utilisation d'indicateurs pour mesurer la réduction du transport automobile. Des

simulations des résultats attendus des différentes propositions/options devraient être effectuées avant que le plan de transport ne soit déposé.

Selon la MRC Thérèse-De Blainville, l'horizon de planification 2016 est peut-être un peu lointain. L'approche du ministère des Affaires municipales, dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, est de dix ans, avec une priorité pour les cinq prochaines années.

### ***Le processus de communication***

Le CRDL considère que le Ministère devrait intégrer à ses démarches une consultation publique et une vaste campagne d'information sur les incidences des différents modes de transport. Il est nécessaire d'informer, de sensibiliser et d'éduquer la population et les utilisateurs des services de transport, de même que les décideurs locaux, sur les incidences diverses de leurs activités de transport conventionnel et sur la nécessité de modifier leurs habitudes, leurs comportements et leurs outils habituels de déplacement. Or, sans une bonne compréhension des implications de nature sociale, économique et environnementale, il est illusoire de croire que nous arriverons à amorcer les changements souhaités et souhaitables.

### ***L'arrimage avec les plans de transport des régions limitrophes***

Les MRC du sud du territoire croient qu'il est nécessaire que le plan des Laurentides soit arrimé au plan de gestion des déplacements de Montréal, en particulier le volet répondant aux besoins aéroportuaires, de même qu'avec le plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Les liens avec les plans de transport des régions contiguës, non seulement Montréal mais également l'Outaouais et Lanaudière, doivent aussi être établis.

### ***La planification des transports et de l'aménagement du territoire***

Selon le CRDL, l'intégration insuffisante de la planification du transport des personnes dans l'aménagement du territoire reflète une approche qui favorise une augmentation de l'offre comme unique moyen de satisfaire une croissance anticipée de la demande. Le diagnostic démontre la gravité de la situation mais ne débouche pas sur la formulation d'une vision ni d'enjeux qui en découlent. Le rôle traditionnel du Ministère, soit la fourniture de services ou plutôt d'infrastructures de transport, aurait avantage à être actualisé. Le plan de transport à venir pour la région des Laurentides apparaît comme l'occasion de faire le point sur nos techniques de planification et de gestion du transport et d'introduire de nouvelles approches pour faire face aux problématiques créées

par le manque de coordination passé entre le développement urbain et le développement du transport.

#### **4.0 Commentaires spécifiques**

Les commentaires spécifiques formulés par les divers intervenants sont regroupés selon les différents chapitres du document *Diagnostic et esquisses d'orientations*.

##### ***Facteurs influant sur les déplacements***

###### **L'urbanisation**

Au niveau de l'autonomie régionale, le document affirme que l'île de Montréal continuera d'accaparer la majorité des emplois de la grande région de Montréal. La MRC Thérèse-De Blainville n'est pas d'accord avec cette affirmation qui contredit ses objectifs de développement. Le développement de cette MRC s'effectue non seulement au niveau résidentiel, mais aussi au niveau industriel et au niveau des services.

Sur le plan des perspectives d'avenir de l'urbanisation, la MRC Thérèse-De Blainville croit que le MTQ ne devrait pas tomber dans le piège du gouvernement actuel qui tend à faire croire que les problèmes économiques de Montréal sont dus à l'exode urbain vers les banlieues. Cette philosophie est complètement dépassée. La solution aux problèmes économiques de Montréal ne passe pas nécessairement par le ralentissement de l'urbanisation des banlieues limitrophes. La MRC s'interroge, en outre, sur l'avenir de la Commission de développement de la Métropole et de son cadre d'aménagement.

Sur le plan de la croissance urbaine du territoire de la MRC Thérèse-De Blainville, la MRC émet l'hypothèse que la croissance ait fortement ralenti depuis les dernières années. Selon les statistiques de la MRC, elle se maintient à un rythme comparable depuis les trente dernières années, à l'exception d'une période de très forte croissance qui est survenue entre 1986 et 1991.

Le tourisme

Une autre préoccupation formulée par le Comité aviseur touche la prise en compte de la problématique particulière de la signalisation touristique concernant notamment l'annonce du parc linéaire Le P'tit train du Nord. La norme actuelle de signalisation touristique (limite de trois messages par panneaux) ne permet pas d'indiquer, aux endroits stratégiques, le chemin d'accès à ce parc. L'assouplissement de cette norme pour les Laurentides serait souhaitable, compte tenu de la concentration très importante d'attraits et d'équipements touristiques qui s'y retrouvent.

Selon le CRDL, le diagnostic néglige le besoin de développement de l'axe est-ouest en ce qui a trait à l'accès interrégional ainsi qu'à l'équité régionale, au désenclavement des régions en développement et à l'appui au développement industriel et touristique. L'attention est principalement concentrée sur l'axe nord-sud et sur le développement de Tremblant. Le potentiel industriel et touristique et la mise en valeur des territoires de Mirabel et d'Argenteuil sont ignorés, à l'encontre du plan de développement stratégique de la région.

Selon la MRC Deux-Montagnes, le Ministère omet de discuter des conditions nécessaires au développement de l'activité récréo-touristique dans la région des Basses-Laurentides. La MRC investit dans un projet de revitalisation du corridor de la route 344 entre Saint-Eustache et Saint-Placide. La politique actuelle de signalisation touristique du Ministère ne répond pas entièrement aux préoccupations de la MRC, qui désire personnaliser la signalisation de ce corridor.

Le Comité aviseur mentionne l'importance du secteur du Lac Nominique comme pôle touristique et la nécessité d'une bonne accessibilité à ce dernier. La MRC Thérèse-De Blainville déplore quant à elle que très peu de place ait été faite à la rivière des Mille-Îles. La MRC Thérèse-De Blainville a comme objectif d'y créer un parc régional.

**Contexte environnemental**

Les paysages

Le ministère de la Culture et des Communications partage le diagnostic posé sur les paysages dans les Laurentides et souligne que la sensibilisation des élus municipaux reste à accomplir. Il considère que dans le document du diagnostic, la question du patrimoine n'est pas présente. Une carte des biens patrimoniaux devrait être ajoutée.

Selon le CRDL, le décret régissant l'affichage en bordure de l'autoroute 15, sauf dans les territoires des villes, a un effet quasi nul puisqu'il ne couvre que les premiers 300 mètres de part et d'autre de l'autoroute et que les sites à protéger excèdent en grande partie cette bande.

Toujours à propos de l'affichage le long des routes du réseau supérieur, un aménagiste d'une MRC mentionne que le gouvernement a lui-même allégé la réglementation il y a quelques années. Aussitôt que l'affichage est permis, le paysage se dégrade. La multiplication et la dégradation du paysage ne sont donc pas de la seule responsabilité des municipalités et des MRC.

Selon la MRC Antoine-Labelle, son territoire n'est pas caractérisé seulement par des paysages forestiers. Les paysages agricoles, notamment en bordure de la route 309, et les paysages de villégiature sont passés sous silence. Il est aussi fait mention que l'aspect visuel, le long des grands axes routiers, est peu présent dans les schémas d'aménagement. Le schéma d'aménagement révisé de la MRC comporte une grande préoccupation de l'aspect visuel, notamment en bordure de la route 117.

Selon la MRC Les Laurentides, l'évaluation du MTQ des pratiques d'aménagement des MRC en matière de paysages apparaît un peu trop sévère, même si la réalité terrain tend à confirmer cette évaluation dans plusieurs cas. Il serait intéressant de mentionner que la première génération des schémas a introduit les préoccupations paysagères dans les Laurentides, si l'on pense par exemple aux schémas des MRC Les Laurentides et Les Pays-d'en-Haut qui interdisent l'implantation de panneaux-réclames le long du corridor panoramique de l'autoroute 15 et de la route 117.

La MRC Deux-Montagnes tient à rappeler qu'elle souscrit entièrement à l'objectif de préservation et de mise en valeur des paysages. Elle rappelle cependant que les dispositions de la *Loi sur la publicité le long des routes* rend difficile la mise en place de mesures cohérentes concrètes en créant différentes catégories de municipalités.

La MRC Thérèse-De Blainville considère que la préoccupation de la qualité du paysage dans le cadre du plan de transport est sans doute une première au Québec. Cependant, la MRC ose espérer que cet élément ne restera pas qu'à l'étape des constats. La MRC espère des actions concrètes et ce, non seulement à l'intérieur des emprises aux abords des grandes routes, plus particulièrement au niveau de l'affichage commercial, des utilisations des sols conflictuelles, etc.

Le préfet de la MRC Argenteuil, souhaite que le type de protection des paysages prévu pour l'autoroute 15 s'applique aussi à l'autoroute 50.

## Proposition de plan de transport des Laurentides

En plus du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117, les aménagistes des MRC souhaitent que les avenues d'intervention en matière de paysages comprennent l'analyse d'un cas-type pour une route nationale ou régionale comme les routes 148 ou 158.

### Le bruit de la circulation routière et ferroviaire

Selon la MRC Antoine-Labelle, la route 117 et la route 309 doivent figurer comme voies de circulation susceptibles d'occasionner des contraintes majeures à l'occupation du sol relativement au bruit.

De l'avis de la MRC Les Laurentides, il y aurait lieu d'énoncer plus clairement le niveau de bruit à partir duquel le MTQ juge qu'une route est susceptible de poser des contraintes majeures à l'occupation du sol, et qu'en conséquence les MRC devraient prévoir des mesures de contrôle à cet effet.

La MRC Thérèse-De Blainville est d'accord avec les propositions du MTQ en ce qui concerne l'implantation d'écrans antibruit le long des corridors autoroutiers, mais qu'advient-il d'autres types de corridors ? On pense aussi aux voies ferrées qui sont et seront utilisées de plus en plus pour le transport des personnes. Ne devrait-on pas y favoriser aussi l'implantation, à frais partagés, d'écrans antibruit ?

Dans la même veine, le préfet de la MRC Argenteuil fait mention des problèmes de bruit liés au transport ferroviaire et demande si le MTQ intervient dans ce domaine.

### Les impacts de l'urbanisation et de l'autoroute 50 sur l'agriculture

Le MAPAQ considère que la gestion de l'urbanisation et les impacts sur l'agriculture ne ressortent pas suffisamment dans le diagnostic. Le Ministère devrait élaborer davantage sur le problème de l'étalement urbain dans les Laurentides et sur ses conséquences environnementales.

Le MAPAQ considère de plus que la venue de l'autoroute 50 aurait des répercussions néfastes sur l'ensemble du secteur. Étant donné que le terroir est concentré le long d'une mince bande entre la rivière et les montagnes et que ce corridor est déjà touché par la présence, entre autres, de la route 148, de la voie ferrée du CP et de deux lignes à haute tension, une nouvelle infrastructure routière augmenterait le potentiel de déstructuration. Elle aurait pour effet d'accroître le morcellement des terres alors même qu'une zone agricole homogène constitue la condition première au maintien d'une agriculture dynamique. De plus, le tracé proposé altérerait ou détruirait des paysages qui représentent un atout majeur dans la mise en valeur touristique de la région.

### **Portrait des déplacements**

De l'avis de la MRC Thérèse-De Blainville, la plupart des statistiques et projections de la demande sont antérieures à 1993. Or, il y aurait lieu de considérer sérieusement, dans l'établissement des projections, l'expérience des trains de banlieue Blainville-Jean-Talon, en opération depuis mai 1997, et le train Montréal-Deux-Montagnes. Plusieurs conclusions pourraient sans doute être revues, notamment celles qui concernent la part modale du transport en commun.

Toujours selon la MRC Thérèse-De Blainville, les projections du MTQ au niveau du nombre total de véhicules empruntant les cinq ponts reliant la partie sud des Laurentides à Laval sont basées sur un scénario de non intervention au niveau du transport en commun et omet de considérer la mise en place de mécanismes comme le covoiturage, les voies réservées, etc. Il y aurait lieu d'ajuster ces prévisions en fonction des orientations à privilégier au niveau du plan de transport.

### **Réseau routier**

#### Les déplacements dans la partie sud de la région

Les aménagistes des MRC du sud souhaitent que l'autoroute 13 soit prolongée dans l'hypothèse d'un retour des vols réguliers vers Mirabel et pour relier plus directement l'autoroute 50. Certains intervenants déplorent les dépenses effectuées pour améliorer les installations de Dorval alors que Mirabel dispose déjà de bonnes installations.

La MRC Mirabel souhaite que l'ajout d'entrées et de sorties sur l'autoroute 15 soit étudié dans le plan de transport.

La MRC Thérèse-De Blainville souhaiterait que le MTQ parachève l'autoroute 19, non seulement sur son territoire, mais aussi à Laval. Cette autoroute, qui se termine abruptement au Boul. Dagenais, doit être raccordée le plus rapidement possible au nouveau pont de Bois-des-Filion. De même, l'intersection de l'autoroute 19 et du boul. Adolphe Chapleau présente actuellement de sérieux problèmes de congestion.

Au niveau des projets de construction autoroutiers, la MRC Thérèse-De Blainville a inscrit dans son *Premier projet de schéma d'aménagement révisé* la finalisation des autoroutes 13 et 19 (en boulevard urbain), la construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 15 à Blainville et le réaménagement de la 117, de la 335 et de la 344. La MRC s'interroge sur ce que le Ministère entend faire de ces projets.

La MRC Deux-Montagnes relève plusieurs problèmes géométriques ponctuels sur la route 344, entre Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Placide, de même que sur le boulevard Arthur-Sauvé (route 148) dans sa partie urbaine.

*Les déplacements touristiques et interrégionaux*

Selon un représentant de la MRC Les Pays-d'en-Haut, les élus ne sont généralement pas favorables à l'élargissement de l'autoroute 15 et à l'ajout d'entrées ou de sorties pour régler les problèmes de circulation en période de pointe touristique à la hauteur de Saint-Sauveur-des-Monts. Il faut probablement optimiser l'utilisation de la route 117 même si les feux de circulation gênent la circulation dans les moments de forte affluence.

Le CRDL s'interroge sur la justification d'une intervention de plusieurs millions de dollars pour régler le surplus d'achalandage de l'autoroute 15 à la hauteur de Saint-Sauveur-des-Monts s'il n'équivaut qu'à 80 heures par année.

Le député de Bertrand considère qu'il est important de considérer les besoins des déplacements touristiques. À son avis, l'axe nord-sud (autoroute 15 et route 117), utilisé par les touristes pour aller dans les MRC Les Pays-d'en-Haut, Les Laurentides et Antoine-Labelle, est, entre Piedmont et Sainte-Agathe, dans un état pitoyable qui en décourage l'utilisation. Il considère que le CRDL a tort de s'interroger sur la justification d'intervenir sur l'autoroute 15 à la hauteur de Saint-Sauveur-des-Monts en période de pointe touristique.

La MRC Deux-Montagnes espère que le Ministère, dans le cadre de la proposition de plan de transport, débordera du concept d'accessibilité aux équipements et infrastructures touristiques au sens strict du terme. La MRC souhaite que le Ministère travaille à la mise en place de conditions facilitantes et participe activement à la réalisation d'un projet de signalisation récréo-touristique adapté à la problématique du corridor de la route 344 entre Saint-Eustache et Grenville.

Le préfet de la MRC Argenteuil juge que le tronçon de l'autoroute 50 entre Lachute et Grenville est prioritaire. Il estime également que l'autoroute 13 doit être complétée pour un éventuel retour des vols à Mirabel.

Le préfet de la MRC Mirabel et le député d'Argenteuil considèrent qu'il faut réhabiliter les routes collectrices.

*La gestion des corridors routiers*

Certains aménagistes des MRC proposent d'examiner la possibilité de mettre en place des mécanismes formels d'échange pour traiter de cette question.

Cependant, les ressources actuelles des MRC sont limitées pour alimenter le travail de ces comités.

Selon la MRC Les Laurentides, la notion des périmètres d'urbanisation, tels que délimités par les MRC dans leurs schémas, ne signifie pas nécessairement qu'à l'extérieur de ceux-ci, il ne peut s'exercer de développement excessif pouvant nuire à la sécurité et à la fluidité de la circulation routière. Un périmètre d'urbanisation, sans être accompagné de mesures de contrôle à l'extérieur de celui-ci quant à l'intensité du développement commercial et industriel, n'est qu'un indicateur parmi d'autres dans l'évaluation de la déstructuration d'un corridor routier. Par ailleurs, rendre conditionnelle l'émission de permis de construction à l'obtention d'un permis d'accès du MTQ est illégal; c'est pourquoi, dans les schémas, on ne peut que suggérer qu'un avis du MTQ sur l'accès soit requis lors de l'émission d'un permis de construction.

Toujours selon la MRC Les Laurentides, le MTQ devrait plus clairement faire valoir ses objectifs et l'urgence d'agir dans le dossier de la gestion des corridors routiers, de façon à ce que les représentants municipaux soient rapidement conscients des enjeux réels de ce dossier et harmonisent en conséquence les schémas.

La MRC Deux-Montagnes compte développer, dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement, des mesures pour préserver, autant que faire se peut, la fonctionnalité de son réseau routier. Par contre, elle souhaite que le Ministère fasse connaître ses intentions quant à une éventuelle politique sur la gestion des corridors. La MRC ne peut intervenir seule. Elle doit être solidement accompagnée par le Ministère.

### *La sécurité routière*

Selon le ministère des Ressources naturelles, la sécurité des usagers des chemins forestiers devrait apparaître au niveau des orientations, le Ministère étant responsable de l'installation de panneaux de sensibilisation à la sécurité routière sur ces chemins.

La MRC Deux-Montagnes considère que la cohabitation des automobilistes et des véhicules agricoles est problématique en milieu agricole et agrotouristique. Les automobilistes ne sont pas toujours conscients ou respectueux des contraintes avec lesquelles doivent composer les chauffeurs de véhicules lents. Certains corridors deviennent donc moins sécuritaires (ex. route 344 dans la paroisse d'Oka). Compte tenu de la place que tient l'agriculture dans la dynamique régionale, une campagne promotionnelle sur le partage de la route en milieux agricole et agrotouristique pourrait être une avenue intéressante à explorer dans le cadre de la réalisation du plan de transport.

*L'état des routes*

Selon le Comité aviseur, les constatations sur l'état des chaussées ne tiennent pas compte de toutes les déficiences, notamment celles de la route 364 à l'ouest de Morin Heights et de certains tronçons de la route entre Montfort et Laurel.

**Transport collectif**

*Les déplacements dans la partie sud*

Sur le plan des enjeux, l'AMT confirme que les enjeux cernés dans le diagnostic sont compatibles avec les siens. L'AMT ajoute que les problèmes tarifaires ont pour l'essentiel été résolus par la mise en place d'un laissez-passer régional. Cependant, en ce qui a trait à la coordination des services, il y a encore du travail à faire, malgré quelques améliorations récentes. L'AMT évoque le besoin pour le gouvernement du Québec d'être plus coercitif en ce qui concerne l'étalement urbain. Par ailleurs, elle met en garde le MTQ contre le développement simultané du réseau routier qui viendrait annihiler les efforts consentis au chapitre du transport collectif.

Afin d'améliorer les services et d'accroître l'achalandage du transport en commun, la stratégie de l'AMT est de concentrer la demande de transport sur de grands axes. Il faut aussi offrir une panoplie de services à une clientèle diversifiée. L'AMT a mené une série d'études sur la segmentation des marchés. Elle a entre autres trouvé qu'une partie des automobilistes sont prêts à délaissé leur auto pour les services de train, mais pas pour les services d'autobus. Plus on s'éloigne de la CUM, plus il est difficile d'attirer une clientèle vers le transport en commun.

Pour l'AMT, le tronçon de train de Blainville à Montréal est là pour rester. Quant à son prolongement vers Saint-Jérôme, il n'y a pas, du moins à court terme, une demande suffisante. L'AMT discute cependant avec les municipalités concernées et s'interroge sur les possibilités du marché touristique.

Enfin, en ce qui a trait à la desserte de l'aéroport de Mirabel, l'AMT est prête à poursuivre sa réflexion dans l'hypothèse d'un retour des vols internationaux et continentaux à cet aéroport.

Selon le Comité aviseur, il existe de grandes possibilités pour favoriser un transfert de l'automobile vers le transport collectif dans la partie sud des Laurentides. Le transport collectif étant très peu utilisé à l'heure actuelle alors que la congestion s'accroît, il y a donc là un vaste marché potentiel pour le transport collectif. Les possibilités de transfert modal semblent donc importantes.

Le CRDL insiste sur sa préoccupation de maintenir l'AMT. La mise en place du train de banlieue Montréal-Saint-Jérôme constitue sa plus grande préoccupation. La dissolution de l'AMT, qui parraine présentement son projet de train de banlieue, pourrait s'avérer désastreuse pour la région. De plus, le CRDL propose l'idée de développer un réseau de transport ferroviaire des personnes entre Deux-Montagnes, Mirabel, Saint-Jérôme et Lachute.

Le CRDL est d'accord avec le constat selon lequel la desserte des quartiers à faible densité par le transport en commun constitue un enjeu important. Dans un contexte budgétaire très serré et devant le frein au développement qu'entraîne le gel des subventions, tous les scénarios seront analysés, notamment la desserte par taxi collectif. En ce qui a trait à la planification du réseau routier municipal, orientée vers une desserte efficace par transport en commun, le CRDL croit que les villes devraient consulter les autorités organisatrices de transport en amont du développement.

À l'égard de la densification des développements résidentiels, la MRC Thérèse-De Blainville ne croit pas qu'il faille nécessairement l'encourager au détriment de la qualité de vie ou des économies à réaliser au niveau du transport en commun. Au contraire, il faut adapter ce mode de transport au type de développement urbain caractéristique de la MRC. Ceci signifie donc l'implantation de pôles de transport, gares intermodales, stationnements incitatifs, circuits de transport en commun plus légers, etc.

Compte tenu des caractéristiques actuelles de l'occupation du territoire, la MRC Deux-Montagnes pense qu'il est utopique d'envisager un transfert modal important de la population vers les transports collectifs. Ce transfert demeurera toujours marginal et sera principalement le fait d'une population « captive ». De façon générale, les trajets proposés et les temps de déplacement par autobus peuvent difficilement concurrencer l'automobile. En ce sens, la MRC croit qu'une des façons d'accroître l'attrait du transport collectif serait d'investir dans la mise en place de modes plus souples (taxi collectif, covoiturage, réseaux de transport spécifiques pour desservir les principaux pôles d'emploi). Le train de banlieue exerce un attrait incontestable auprès de la population résidante.

La MRC Deux-Montagnes se préoccupe du développement de l'intermodalité sur la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes. Elle constate que des efforts importants ont été faits jusqu'à maintenant par les partenaires concernés. Elle croit que de nouveaux investissements devront être consentis à l'agrandissement des stationnements d'incitation, car ceux-ci ne suffiront plus à la demande à court terme. Un autre élément important est l'arrimage des différents réseaux de transport en commun. Des difficultés importantes subsistent encore dans ce dossier. La vocation intermodale de la station Deux-Montagnes est incomplète, puisque seul le CIT de Deux-Montagnes y fait monter

ou descendre des usagers. Cette situation n'encourage pas les automobilistes à délaisser l'auto au profit des transports en commun.

La MRC Deux-Montagnes émet l'hypothèse d'une campagne de sensibilisation auprès des entreprises pour que ces dernières encouragent leurs employés à utiliser les transports collectifs. Des services de navette entre les entreprises et la station de train Deux-Montagnes pourraient être une avenue à explorer. Par ailleurs, la MRC pense que l'amélioration des services de transport collectif des personnes ne peut se faire qu'en innovant et en diversifiant l'offre de transport. Il faut mettre en place des services plus flexibles, répondant mieux au modèle de développement, aux nouvelles stratégies de développement économique des collectivités et aux tendances lourdes observées au niveau du marché de l'emploi.

Enfin, la MRC Deux-Montagnes doit composer avec un certain nombre d'irritants qui ne sont nullement abordés dans le plan de transport des Laurentides. On peut souligner au passage la question du partage du déficit du train de banlieue et les ententes et arrimages avec la STL.

#### *L'intégration des services de transport collectif*

En ce qui a trait au dossier de l'intégration des modes de transport collectif, le Comité aviseur mentionne qu'il faut éviter les structures trop grosses et regrouper plutôt les organismes sur la base des communautés d'intérêts. Ces nouveaux organismes devront se doter d'un plan régional de services à la clientèle.

Le Comité aviseur s'interroge sur la pertinence de maintenir l'orientation visant à intégrer et à rationaliser les services de transport collectif des personnes, compte tenu du fait que le transport scolaire ne relève plus du MTQ.

Le CRDL est tout à fait d'avis que l'intégration des services permettrait de rationaliser et d'améliorer ceux-ci. Cependant, le transfert des responsabilités devra obligatoirement être accompagné d'un transfert budgétaire. Le CRDL serait favorable à l'idée d'associer le CIT des Basses-Laurentides au MTQ dans le cadre d'un projet pilote.

Le préfet de la MRC Antoine-Labelle réitère sa position voulant que le transport scolaire soit de la responsabilité des municipalités afin qu'elles prennent davantage en compte cette dimension dans la planification de l'aménagement de leur territoire.

#### *Le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite*

En matière de transport des personnes à mobilité réduite, la MRC Deux-Montagnes constate une hausse appréciable dans les demandes des usagers.

Cette situation crée des pressions importantes sur la qualité et la diversité des services offerts par le CIT de Deux-Montagnes. Compte tenu de l'évolution de la demande, la MRC se demande si les budgets accordés pour la desserte de la clientèle à mobilité réduite suivront la même courbe que celle de leur demande en transport.

L'Office des personnes handicapées du Québec fait ressortir les éléments de problématique suivants en ce qui a trait au transport adapté :

- une part importante de la population des Laurentides n'est pas desservie par des services de transport adapté;
- il existe une très grande disparité de l'offre de services d'un organisme à l'autre;
- il y a absence d'interconnexion entre les services de transport adapté;
- il y a des besoins de déplacement à des fins touristiques;
- en ce qui a trait au projet d'intégration des modes, il faut s'assurer que l'élargissement de la clientèle desservie (personnes à mobilité réduite), qui, en soi, est louable, ne pénalise pas les personnes handicapées qui ont vraiment besoin de services de transport adapté.

### ***Transport aérien***

Un membre du Comité aviseur précise au Ministère que l'aéroport de Mont-Laurier a aussi une vocation d'affaires et constitue un instrument de développement économique pour la région. Les déplacements d'avions atteignent maintenant 4 000 par an.

### ***Transport des marchandises***

#### *Le camionnage*

Certains intervenants souhaitent que l'intermodalité soit étudiée dans le cadre de l'orientation 7, qui est formulée de la façon suivante : « soutenir l'efficacité du transport des marchandises ».

Selon le MRN, le document ne traite pas suffisamment de la problématique du transport du bois dans la partie nord de la région.

Le CRDL considère que la problématique des chemins d'accès aux ressources (chemins à vocations multiples) est importante dans la MRC Antoine-Labelle. La grande fréquentation de ces chemins fait preuve de la forte demande de voies de transport dans les Hautes-Laurentides. Dans l'état actuel de forte utilisation de ces chemins, les compensations sont insuffisantes pour pourvoir à un entretien adéquat. Les ressources manquent aussi pour pourvoir à l'entretien et au développement de certains chemins dits forestiers qui sont empruntés par tous, faute d'autres routes. Le chemin La Macaza-Saint-Michel-des-Saints est un exemple de la nécessité de liens est-ouest.

Selon la MRC Les Laurentides, le MTQ devrait accorder plus d'importance à la problématique du camionnage sur les chemins municipaux, que génère le transport du bois coupé en terres publiques. Cette situation entraîne une détérioration significative du réseau routier municipal pour plusieurs petites municipalités aux ressources financières limitées. L'expérience démontre de plus que le système de compensation du MTQ (pour la prise en charge des chemins à doubles vocations) semble inadéquat en ce qui concerne l'aide financière et les critères d'admissibilité. Cette problématique devrait être mieux cernée dans le document et faire l'objet d'orientations spécifiques, les chemins-ressources donnant accès aux terres publiques devant faire partie intégrante d'une politique régionale de transport.

Le Comité aviseur invite à tenir compte des répercussions de l'usine Forex à Bois-Franc, dans l'Outaouais, sur les débits de camions dans la région des Laurentides, notamment sur la route 117.

Le CRDL croit qu'il est nécessaire de produire une cartographie adéquate et à jour pour les camionneurs. Le Ministère et les MRC ont harmonisé les schémas d'aménagement, mais les cartes routières doivent encore intégrer les règlements municipaux afin d'être utiles.

Selon la MRC Antoine-Labelle, la problématique du transport lourd sur la route 309 lors de la traversée des villages de Ferme-Neuve, Notre-Dame-de-Pontmain, Notre-Dame-du-Laus et de la ville de Mont-Laurier n'est pas traitée, alors que c'est là un problème à maintes fois soulevé par la population. M. Brisebois, préfet de la MRC, précise que le diagnostic ne traite pas du problème du bruit excessif causé par les freins-moteur Jacob dans ces agglomérations et des problèmes de circulation occasionnés par les trains routiers B sur les routes à deux voies.

Toujours selon la MRC Antoine-Labelle, le document ne traite pas de la route de Parent pour laquelle un important projet de partenariat entre le MTQ et le milieu est présentement en préparation. Cette route est le seul lien routier permettant d'accéder au poste La Vérendrye d'Hydro-Québec. Elle est aussi l'axe principal

de pénétration du vaste territoire non municipalisé de la MRC Antoine-Labelle, à vocation récréo-touristique grande nature et d'exploitation forestière. Bien que cette route soit sous la responsabilité du MTQ, elle ne rencontre pas les critères d'une route collectrice pour ce qui est de l'état de la chaussée, de la sécurité et du drainage et souffre d'un manque d'entretien chronique.

La MRC Deux-Montagnes souhaite que le Ministère ajoute une dimension à sa problématique, soit celle du camionnage en milieu agricole. Deux volets spécifiques pourraient être examinés : la circulation sur le réseau routier de la machinerie et des équipements agricoles, particulièrement sur la route 344. Une signalisation appropriée permettrait de sensibiliser les automobilistes aux contraintes de circulation des véhicules lourds et de la machinerie agricole. L'autre volet concerne les conditions de camionnage en milieux agricoles, notamment en ce qui a trait au gabarit des camions, qui ne cesse d'augmenter et entraîne des problèmes de fluidité de la circulation, de sécurité routière et de détérioration prématurée du réseau routier à la charge des municipalités.

#### Le transport ferroviaire

Le CRDL déplore le peu d'attention accordée à toute la question ferroviaire. Les pertes immenses qu'a subies la région au cours des trente dernières années ne peuvent être ignorées. Le CRDL insiste, en outre, sur l'importance de protéger les voies ferrées et mentionne que, malgré le repositionnement et le retrait successif du CP et du CN dans les Laurentides, les municipalités de la région ont toujours protégé les infrastructures ferroviaires en vue du développement futur. Les municipalités se sont opposées au démantèlement et ont préservé leur emprise.

#### **Vélo et véhicules hors route**

Selon le Comité aviseur, l'instance régionale qui couvre l'ensemble de la région des Laurentides en matière de planification des réseaux récréatifs, le Conseil régional des Loisirs des Laurentides (CRL), n'a pas été considérée. L'optique de planification de la Route verte du CRL diffère de celle de Vélo-Québec, maître-d'œuvre de ce projet. Le point de vue des intervenants de la région est plutôt de considérer les besoins de l'ensemble des cyclistes (non seulement ceux des cyclistes avertis), ce qui a une incidence sur le type d'aménagement proposé (pistes privilégiées plutôt que chaussées désignées par exemple) ainsi que sur les usages autorisés sur les sentiers.

Le CRDL est préoccupé de l'intégration des corridors verts, comprenant la Route verte dans l'axe est-ouest, et de la coexistence train-vélo sur les emprises ferroviaires ainsi que le long de plusieurs tronçons de routes. Elle tient à noter que l'intégration des réseaux cyclables visée par les MRC de la région dépasse le simple concept de route vélo pour englober les notions de corridors verts et

d'utilisation multifonctionnelle selon les saisons. L'économie de la région repose largement sur le développement de ses infrastructures de loisirs et de tourisme.

La coexistence de ces réseaux cyclables avec les routes et les emprises des chemins de fer doit être considérée dans le présent diagnostic puisqu'elle pose certains problèmes, notamment les accotements à prévoir sur les routes visées (323, 344 et autres) et le partage souhaitable de l'emprise ferroviaire (piste cyclable Laval-Saint-Jérôme).

La MRC Antoine-Labelle demande d'ajouter à une carte des réseaux cyclables plusieurs voies cyclables projetées le long des routes suivantes: la route reliant Lac-Saint-Paul à Ferme-Neuve, la route 117, de Mont-Laurier à l'extrémité ouest de la MRC, la route 321, de la route 117 à l'Ascension, le chemin reliant Labelle à La Macaza et la route 309, de Mont-Saint-Michel à Sainte-Anne-du-Lac.

La MRC Thérèse-De Blainville aimerait que le MTQ se penche plus particulièrement sur les réseaux récréatifs, notamment sur la Route verte, les pistes de motoneige, le réseau cyclable et le réseau équestre.

## **Intégration des résultats de la consultation dans la proposition de plan**

Dans la présente proposition de plan, le Ministère a tenté d'intégrer le plus possible les commentaires recueillis, que ce soit sur le plan des enjeux, des orientations ou des avenues possibles de solutions. Voici les principaux éléments de réponse du Ministère aux commentaires généraux qui ont été formulés lors des rencontres et dans les mémoires reçus.

- La formulation de certaines orientations a été bonifiée pour mettre davantage l'accent sur le développement du transport collectif pour faire face, d'une part, aux problèmes croissants de congestion routière anticipés dans les prochaines années dans le sud du territoire et, d'autre part, aux problèmes de mobilité de la population vieillissante dans l'ensemble de la région.
- Parallèlement au développement du transport collectif, le Ministère constate que plusieurs intervenants souhaitent le parachèvement de plusieurs axes autoroutiers, tels que l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel et l'autoroute 19 jusqu'à l'autoroute 640, dans l'hypothèse d'un retour des vols réguliers internationaux à Mirabel ou de la réactivation du site de l'aéroport. Compte tenu des ressources financières limitées et de la volonté d'accorder la priorité au développement du transport collectif, le Ministère ne compte pas réaliser tous ces projets à court terme. Par ailleurs, le Ministère entreprendra en l'an 2000 la relocalisation de la route 335 dans l'emprise expropriée de l'autoroute

19, de sorte que le lien entre l'autoroute 19 et la route 335 sera continu entre Montréal et l'autoroute 640. Le Ministère poursuit aussi l'optimisation de la configuration géométrique du réseau routier par des travaux (voies de service, réaménagement d'échangeurs, etc.) afin d'améliorer la fonctionnalité des axes routiers existants. Par ailleurs, la Commission sur le développement de la région de Mirabel n'a pas explicitement recommandé le parachèvement de l'autoroute 13 jusqu'à l'aéroport.

- Concernant l'amélioration de l'axe est-ouest, en particulier l'autoroute 50, le Ministère étudie présentement des variantes de tracés en vue de minimiser les impacts sur l'environnement et principalement sur l'agriculture et d'obtenir les autorisations gouvernementales nécessaires. En ce qui a trait aux déplacements vers la région de Lanaudière, dans le nord de la région, les chemins qui assurent le lien entre les deux régions sont sous la responsabilité du ministère des Ressources naturelles et des municipalités. Cette dernière question sera traitée plus en détail dans le *Plan de transport de Lanaudière*.
- Plusieurs intervenants reconnaissent le besoin d'améliorer les axes routiers dans les Hautes-Laurentides pour les déplacements interrégionaux et touristiques. Les ressources financières du Ministère des Transports étant limitées, des priorités doivent être établies parmi l'ensemble des projets proposés pour l'amélioration et le développement du réseau routier.
- En ce qui a trait au processus de communication, le Ministère prévoit la tenue d'une consultation s'adressant aux principaux intervenants intéressés par la question des transports. Quant à la proposition d'une vaste campagne de sensibilisation de la population sur les incidences environnementales de l'utilisation prédominante de l'automobile pour les inciter à changer de comportement, le Ministère adoptera prochainement un plan d'action visant à réduire les gaz à effet de serre résultant des activités de transport. Ce plan d'action préconisera toutes sortes de mesures afin de diminuer notamment la dépendance à la voiture particulière pour les déplacements en milieu urbain.
- Le plan de transport des Laurentides sera complémentaire aux activités du Ministère en matière de gestion des déplacements dans la région de Montréal, de même qu'avec le plan stratégique de l'AMT. Le plan des Laurentides sera aussi arrimé à ceux de l'Outaouais, de Lanaudière et de l'Abitibi-Témiscamingue en ce qui a trait aux liaisons routières interrégionales.

Enfin, les commentaires spécifiques qui ont été formulés ont été considérés, dans la mesure du possible, dans la proposition de plan.

## **Liste des organismes et des personnes consultées**

### ***Comité aviseur***

Anne Babin, agente de recherche, Corporation de développement des Laurentides

Daniel Boivin, président, CIT Deux-Montagnes

Marie-Josée Brodeur, présidente, Tour et Détour Inc.

Claude Ducharme, directeur général, Corporation de développement des Laurentides

Jeanne D'Arc Duval-Paquette, présidente, Commission scolaire Sainte-Thérèse

Mario Lanthier, directeur général, Syndicat des producteurs de bois du comté de Labelle

Michel Laroche, vice-président, Limocar

Gilles Létourneau, président, Commission scolaire Pierre Neveu

Robert Papineau, président, Papineau Transport Inc.

Yvan Patry, président, Corporation de développement des Laurentides

Denise Patry-Cayer, directrice, Corporation de transport adapté MRC Argenteuil

Michel Perrier, gérant, Aéroport de Mont-Laurier

### ***Députés***

Denis Chalifoux, député de Bertrand

Robert Keiffer, député de Groulx

Jacques Léonard, député de Labelle et Ministre responsable de la région

Lucie Papineau, député de Prévost

Hélène Robert, député de Deux-Montagnes

Céline Signori, député de Blainville

David Whissell, député D'Argenteuil

### ***Attachés politiques des députés***

Réjean Boivin, attaché politique de Prévost

Lorraine Gendron, attachée politique de Blainville

Sébastien Lachaine, attaché politique de Bertrand

Diane Lapointe, attachée politique d'Argenteuil

Michel Proteau, attaché politique de Groulx

Johanne Régimbald, attachée politique de Labelle

**Préfets des MRC**

Jacques Brisebois, MRC Antoine-Labelle

Claude Cousineau, MRC Les Laurentides

Yvan Deschênes, MRC Deux-Montagnes

Élie Fallu, MRC Thérèse-De Blainville

Charles Grenier, MRC Les Pays-d'en-Haut

Gaston Laviolette, MRC La Rivière-du-Nord

Hubert Meilleur, MRC Mirabel

Florian Saint-Onge, MRC Argenteuil

**Aménagistes des MRC**

André Boisvert, MRC Les Pays-d'en-Haut

Marie-Josée Casaubon, MRC Argenteuil

Lise Chandonnet, MRC Thérèse-De Blainville

André Christin, La Société Biancamano Bolduc, consultant, MRC Thérèse-De Blainville

Marie Dupont, La Société Biancamano Bolduc, consultante, MRC La Rivière-du-Nord

Nicole Loïselle, MRC Deux-Montagnes

Richard Morin MRC Les Laurentides

Jacques Riou, MRC Mirabel

Alain Tardif, MRC Antoine-Labelle

**CAR (professionnels)**

Lorraine Crevier, ministère des Affaires municipales

Denys Duchesne, Société québécoise de la main-d'œuvre

Réjean Dumas, ministère des Ressources naturelles

Pierre Filion, Office des personnes handicapées

Robert Gareau, Société québécoise de la main-d'œuvre

Daniel Germain, ministère de l'Environnement et de la faune

Serge Garneau, ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie

Henri Hamel, ministère de la Culture et des Communications

Lise Julien, Conseil du statut de la femme

Jean-Guy Rodrigue, ministère de l'Emploi et de la Solidarité

Lucie Tanguay, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

***Agence métropolitaine des transports (AMT)***

Florence Junca-Adenot, présidente AMT

Pierre Bouvier, AMT

Luc Phaneuf, AMT

Louis Morin, AMT

## **Notes explicatives de certaines cibles fixées à l'annexe 1**

---

<sup>1</sup> Les données proviennent de l'enquête origine-destination pour la région de Montréal, réalisée par le MTQ et la STCUM en 1993.

<sup>2</sup> Les données présentées pour 1998 sont des estimations du MTQ qui tiennent compte des comptages réalisés par l'AMT sur les lignes de train de banlieue de Deux-Montagnes et de Blainville et sur les réseaux des CIT desservant le marché des déplacements considérés.

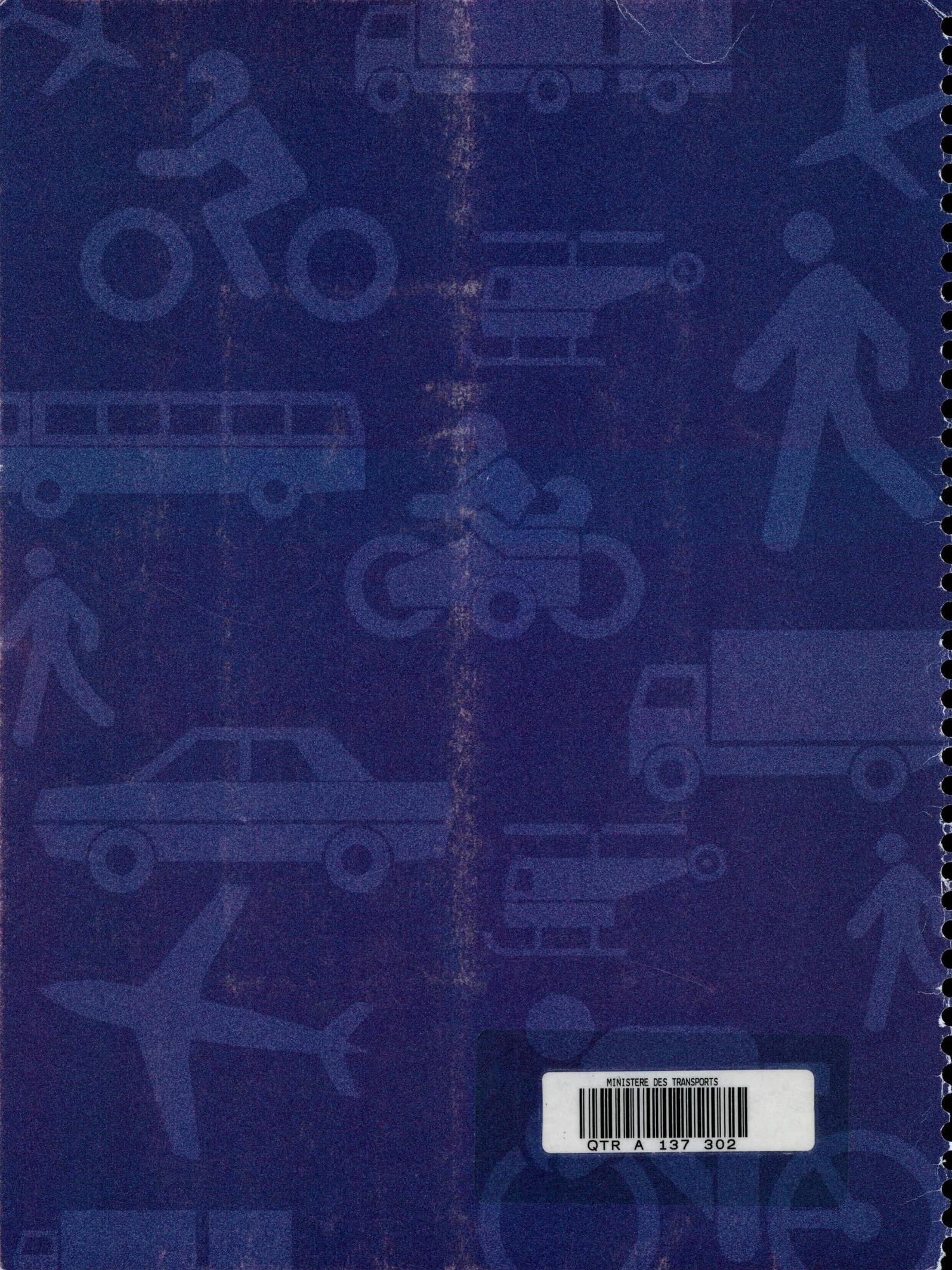
<sup>3</sup> La cible de 2016 a été estimée en fonction du potentiel de transfert modal de l'automobile au transport en commun résultant de l'aggravation des conditions de circulation sur les voies d'accès à Laval et l'île de Montréal. La clientèle supplémentaire attirée par le transport en commun selon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

<sup>4</sup> La part du transport en commun se calcule comme suit pour 1993 :  $2\,700 \text{ déplacements tc} / (2\,700 \text{ déplacements tc} + 35\,000 \text{ déplacements en automobile}) = 7 \%$ .

<sup>5</sup> En 2016 :  $8\,400 \text{ déplacements tc} / (8\,400 \text{ déplacements tc} + 57\,800 \text{ déplacements en automobile}) = 13 \%$ .

<sup>6</sup> La mise en place de programmes et de mesures incitatives au covoiturage est susceptible d'attirer environ 1 500 automobilistes supplémentaires en raison du fort taux de saturation prévu sur le réseau routier en période de pointe en 2016. Ceci équivaldrait à un taux d'occupation moyen des véhicules particuliers de 1,13, ce qui est légèrement en deçà du niveau de 1993 (1,15) mais qui est supérieur au taux prévu à l'horizon 2016 si les tendances actuelles se poursuivent, (1,10).

<sup>7</sup> Suivant les prévisions réalisées dans le cadre d'une étude d'opportunité sur l'A-15, le nombre d'heures de congestion et de ralentissement entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme pourrait s'élever à plus de 500 en l'an 2016. En 1996, on évaluait ce nombre à 110 heures. Compte tenu de la concentration des pointes touristiques et des importantes sommes en jeu pour augmenter la capacité routière, le Ministère retient comme cible un maximum de 200 heures.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 137 302