

PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE

Diagnostic

CANQ
TR
MOO
LL
110

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
FEV 23 2000
TRANSPORTS QUÉBEC

Québec 
Ministère
des Transports

579 908

PLAN DE TRANSPORT

DE LA RÉGION DE

LANAUDIÈRE

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

DÉCEMBRE
1999

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
FEV 23 2000
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
1100
LL
118

POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS, COMMUNIQUEZ AVEC :

DIRECTION DE LAVAL — MILLE-ÎLES

1725, BOULEVARD LE CORBUSIER
LAVAL (QUÉBEC)

TÉL. : (450) 680-6330
FAX : (450) 973-4959

DIRECTION DES LAURENTIDES-LANAUDIÈRE

85, RUE DE MARTIGNY OUEST, 3^E ÉTAGE
SAINT-JÉRÔME (QUÉBEC) G6H 1A2

TÉL. : (450) 569-3057
FAX : (450) 569-3072

PRÉFACE

Le ministère des Transports du Québec a entrepris, il y a quelques années, de modifier son processus de planification. À cette fin, il a adopté un outil qu'est le « Plan de Transport » et qui repose sur une vision large et intégrée des infrastructures et des systèmes de transport, sur une base régionale.

Cette nouvelle approche s'avère exigeante, en termes d'inventaire, d'analyse et de consultation, mais, en contrepartie, elle doit déboucher sur une démarche cohérente de planification des interventions du Ministère en région et ce, dans un contexte de ressources limitées.

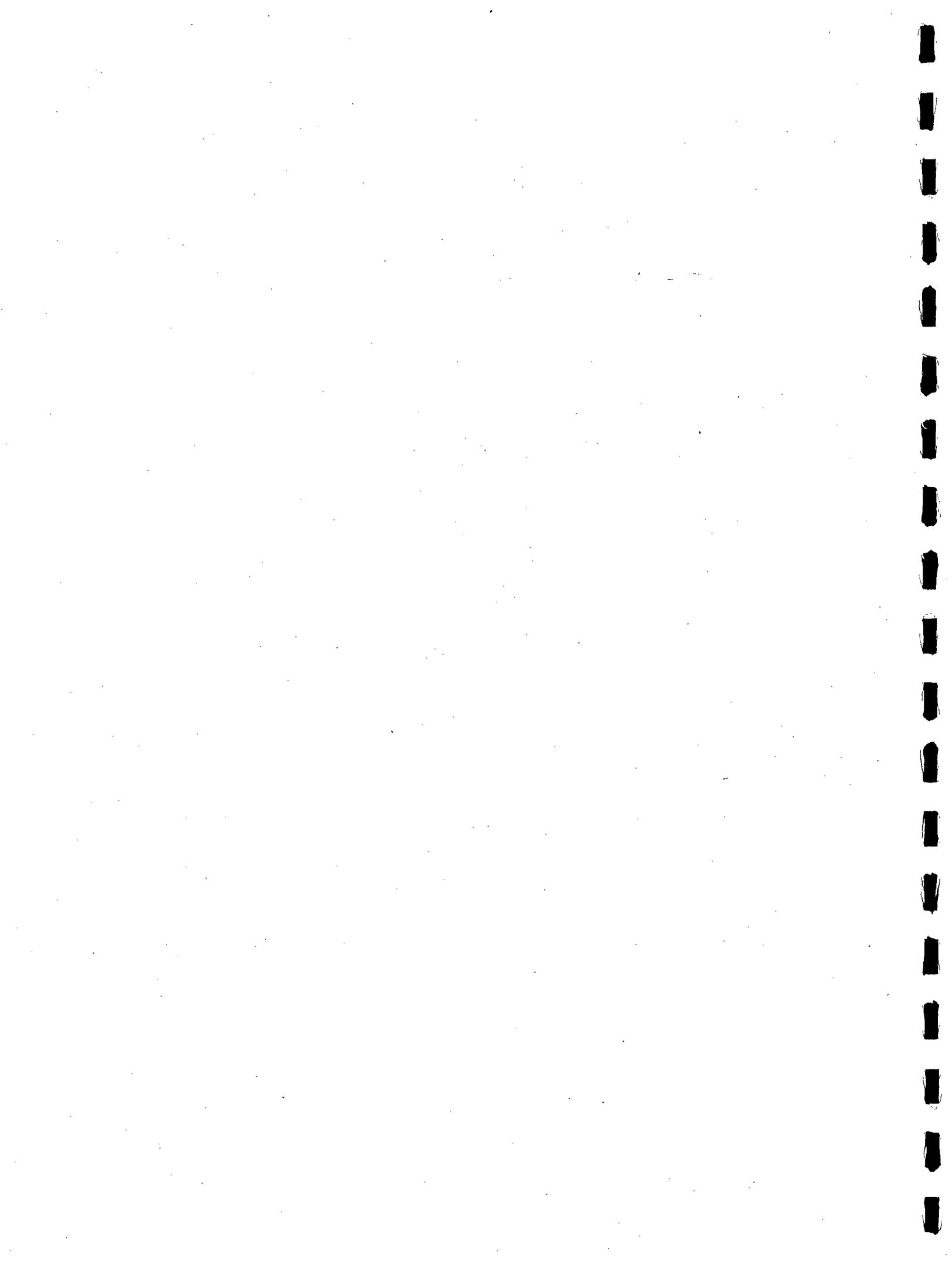
En corollaire, cette démarche de planification, ainsi que la consultation qui en fait partie intégrante, permet au ministère des Transports, aux municipalités, aux MRC, aux autres ministères ou organismes gouvernementaux et aux organismes ou associations régionales de partager leurs visions et leurs préoccupations respectives et ainsi, de s'influencer mutuellement.

L'outil « Plan de Transport » comprend plusieurs étapes dont le diagnostic, la proposition de plan de transport, la consultation sur la proposition de plan de transport et enfin, le plan de transport accompagné du plan d'action qui représente la position ministérielle.

Le présent document constitue le Diagnostic et il intègre certains des commentaires reçus durant la consultation sur le diagnostic interne du Ministère. Plusieurs autres commentaires seront retenus dans la Proposition de plan, compte tenu de leur nature.

La réalisation du plan de transport de Lanaudière permet enfin de faire le point sur la situation des transports et de rappeler que l'efficacité des interventions qui seront mises en œuvre demain dans la région de Lanaudière dépendra de la qualité du travail accompli aujourd'hui par tous les intervenants.

PAUL-ANDRÉ FOURNIER



SOMMAIRE

PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE : L'ÉTAPE DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX

Le plan de transport encadrera l'action du ministère des Transports du Québec pour la région administrative de Lanaudière jusqu'en 2016. À partir d'une vision globale et partagée avec le milieu, il permettra de déterminer les axes d'intervention à prioriser pour satisfaire les besoins en transport des personnes et des marchandises de la région. Le Ministère souhaite que le milieu s'inspire également de ce plan dans la réalisation de ses propres interventions et ce, dans un souci de cohérence.

La réalisation du plan s'effectue en plusieurs étapes dont celle du Diagnostic qui fait l'objet du présent document. Le Diagnostic dresse le portrait des transports et en relève les principaux problèmes qui affectent la région. Les grands enjeux y sont également formulés afin de compléter le portrait.

Ces enjeux permettront dans la prochaine étape de la Proposition du plan de transport, d'identifier les grandes orientations à suivre dans les prochaines années.

UNE POPULATION EN FORTE CROISSANCE ET DES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES ENCOURAGEANTES

La région de Lanaudière est la région du Québec qui a connu le plus haut taux de croissance de la population entre 1986 et 1996. Selon les prévisions du BSQ, ce sera près de 140 000 personnes qui s'ajouteront à la population de Lanaudière entre 1996 et 2016, soit une augmentation de 37%. Ce taux sera plus faible que celui observé durant les vingt-cinq dernières années, mais encore supérieur à celui du Québec (12%). De plus, la population sera vieillissante et le nombre de personnes de 55 ans et plus passera de 67 000 en 1996 à 152 000 en 2016.

L'économie de Lanaudière est diversifiée et intégrée à celle de la région métropolitaine pour sa portion sud. Tous les secteurs sont représentés et cela se traduit par la présence de près de 15 000 PME. Ces dernières jouent un rôle fondamental dans le processus de renouvellement de l'activité économique. De plus, Lanaudière compte plusieurs établissements exportateurs dont la proportion des livraisons hors Québec était légèrement inférieure à celle du Québec en 1995, soit 62,2% versus 70,9%. D'où l'importance d'assurer une accessibilité de qualité aux entreprises afin de supporter l'économie régionale.

Le tourisme principalement basé sur l'exploitation des ressources naturelles et la villégiature en chalets privés, concentre les déplacements durant la fin de semaine et contribue à créer des ralentissements sur les axes nord-sud. Cette situation peut influencer à la baisse la fréquentation du secteur nord de Lanaudière.

UN MILIEU FRAGILE ET DIVERSIFIÉ DÉPENDANT DE L'AUTOMOBILE

La dispersion de sites représentant des paysages particuliers, des lieux d'intérêt écologique et des secteurs de chasse et pêche et de récréation, tout concorde pour rendre la région de Lanaudière sensible à l'implantation et au développement d'infrastructures routières, mais aussi tributaire de celles-ci pour la mise en valeur et l'accessibilité.

Les affectations urbaines et industrielles sont surtout concentrées dans les MRC Des Moulins, L'Assomption et Joliette, et souvent localisées le long des principaux axes routiers.

Les lieux d'emploi sont en majeure partie situés à Laval et sur l'île de Montréal, et ceux qui existent dans la région sont généralement étalés en bordure du réseau autoroutier (zones industrielles de Terrebonne, Lachenaie, Repentigny, Berthierville) ou des boulevards urbains (zones commerciales de Joliette, de Terrebonne et Repentigny) et tout en occupant de vastes superficies, ils offrent beaucoup d'espace de stationnement. Par conséquent, ces zones industrielles et commerciales favorisent peu la desserte en transport en commun.

La faible densité d'occupation du sol dans le reste du territoire de Lanaudière rend très difficile l'implantation d'un système de transport en commun efficace, rapide et rentable car tant la distance que la multitude des lieux de résidence, de travail et d'activités militent en faveur de l'utilisation de l'automobile.

L'habitat à faible densité a d'autres répercussions non négligeables car en favorisant l'utilisation accrue de l'automobile, il influence la consommation de l'énergie, le degré de pollution, les coûts des infrastructures, il consomme de grands espaces et n'aide pas à atteindre les objectifs du Gouvernement dans la réduction des émissions polluantes dans l'atmosphère.

La pollution sonore due à la circulation routière est de plus en plus problématique dans les MRC Des Moulins et L'Assomption où l'on retrouve 8 sites qui mériteraient une intervention à très court terme. Le Ministère a déjà une politique à ce sujet et la mise en œuvre des mesures d'atténuation en fait partie, en collaboration avec les municipalités touchées.

UN RÉSEAU ROUTIER EN BON ÉTAT

Selon les différents indices utilisés par le Ministère pour évaluer l'état de la chaussée, il ressort que 80% du réseau sous sa juridiction, a un niveau de déficience inférieur aux seuils d'intervention et qu'à peine 2,5% présente des déficiences fortes. La totalité des ponts sur le réseau entretenu par le Ministère permet le passage de tous les véhicules lourds et seulement 6% font l'objet d'affichage interdisant le passage de camions en surcharge.

Malgré le fait que la majorité du réseau présente des déficiences inférieures à la moyenne pour l'ensemble des caractéristiques géométriques, la distance de visibilité au dépassement ressort comme le point faible du réseau à l'entretien du Ministère. La présence de nombreuses courbes sous-standard et de pentes critiques ne sont pas étrangères à cette situation. C'est pourquoi, le Ministère devra effectuer des améliorations de différentes natures afin d'adapter son réseau routier aux normes et aux besoins actuels et futurs.

DES PROBLÈMES LIMITANT L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS

Globalement, dans la région de Lanaudière, les autoroutes comptabilisent le plus d'accidents au kilomètre et les routes régionales surpassent les routes nationales.

De plus, lorsque l'on superpose différents éléments d'analyse du réseau, certains tronçons de route ressortent plus problématiques que d'autres. En combinant les zones critiques au point de vue de la visibilité au dépassement et les zones où l'état de la chaussée est moyennement ou fortement déficiente, aux zones qui présentent un taux d'accidents critique, 2 tronçons de route nationale posent problème, soit la route 158 à l'ouest de la Ville des Laurentides et la route 138 à l'est de Lavaltrie. Plusieurs tronçons de routes régionales apparaissent aussi comme déficients pour la majorité des éléments observés.

Enfin, la majorité des municipalités au sud et centre de Lanaudière enregistrent des taux d'accidents supérieurs à la moyenne sur les tronçons de route sous la responsabilité du Ministère qui traversent leur territoire. La multiplication des conflits liés aux nombreux accès sur un réseau desservant aussi le trafic de transit n'est certainement pas étrangère à cette situation.

L'accroissement des débits de circulation sur les autoroutes 25 et 40 entre 1972 et 1996 a fait en sorte que la qualité de la desserte à l'usager s'est grandement détériorée au fil des ans et que ces autoroutes connaissent depuis plusieurs années des problèmes majeurs de congestion tant aux heures de pointe du matin que du soir. En période de pointe du matin, pour l'autoroute 25, ces problèmes se situent entre la route 337 et le pont de l'Île Saint-Jean alors que pour l'autoroute 40, la congestion est bien installée entre les ponts Benjamin-Moreau (Rivière L'Assomption) et Charles-De Gaulle.

Certains endroits offrent aussi une qualité de desserte qui laisse à désirer durant les fins de semaine, ce sont les tronçons de route qui se retrouvent surtout dans le centre-sud et le centre de la région (route 125 à Sainte-Julienne, route 131 entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois).

DES PROBLÈMES DE CIRCULATION EN DEVENIR

La croissance de la population et des activités touristiques fera en sorte que les conditions de circulation se détérioreront en plusieurs endroits, ce qui pourra nuire au développement de la région. L'amélioration et la protection des corridors routiers principaux doivent donc être au cœur de nos préoccupations. De plus, la traversée des agglomérations mérite une attention particulière.

Dans la partie sud de Lanaudière, les débits de circulation devraient continuer à augmenter et les problèmes de capacité déjà présents sur des axes majeurs tels l'A-25 et l'A-40 s'aggraveront graduellement.

Les déplacements dans l'axe nord-sud subissent certaines contraintes au centre de la région, ce qui peut nuire au développement du nord de la région. Dans l'axe est-ouest, il existe un bon lien autoroutier dans le sud de la région, un lien national vers le centre qui présente certains problèmes géométriques et de fluidité et qui exige une protection du corridor pour en conserver

la vocation, et enfin, un lien régional dans la partie nord qui doit être amélioré graduellement pour soutenir le développement économique et touristique.

LE SECTEUR SUD DE LANAUDIÈRE EN INTERACTION AVEC MONTRÉAL—LAVAL

La proximité de Montréal-Laval et l'urbanisation intense connue par les MRC Des Moulins et L'Assomption ont créé une interaction ville-centre—banlieue qui a des impacts majeurs sur le réseau routier et sur les déplacements des personnes.

Les déplacements des résidents du sud de Lanaudière ont presque doublé entre 1982 et 1993, et ceci traduit bien l'accroissement démographique de ce secteur de Lanaudière. De plus, les ménages sont de plus en plus motorisés et plus de 56% d'entre eux ont 2 automobiles ou plus. La proportion des déplacements en transport privé est passée de 79% en 1982 à 87% en 1993. Rien d'étonnant à constater les difficultés d'accessibilité à la CUM et Laval rencontrées par les résidents du secteur en période de pointe du matin.

Le territoire d'analyse produit plus de déplacements qu'il n'en attire et ce bilan négatif continuera de s'accroître selon les projections 2016. Les conséquences sur le réseau routier tant pour le transport privé que pour le transport en commun sont majeures car le temps de parcours moyen va pratiquement doubler pour le transport automobile. Pour le transport en commun le temps moyen de parcours devrait se dégrader de la même manière que pour le transport privé. Sans intervention favorisant un changement de comportement chez les usagers, la situation difficile que l'on connaît ne fera que s'aggraver.

UNE UTILISATION DIFFÉRENTE DU TRANSPORT EN COMMUN À TRAVERS LA RÉGION

Le transport en commun n'a pas connu la même évolution dans l'ensemble des services de la région de Lanaudière. Le CIT Des Moulins et l'OMIT de Repentigny se démarquent des autres services par la croissance soutenue de leur achalandage.

Cette croissance s'explique en grande partie par l'augmentation de la population des villes composant ces deux organismes de transport, mais elle découle aussi d'une multiplication du nombre de déplacements par habitant. En somme, il y a plus de gens qui utilisent le transport en commun et ces personnes le prennent plus fréquemment. Ces deux organismes de transport en commun sont caractérisés par une grande proportion de déplacements internes ayant comme point de destination les zones commerciales et de service.

Le déclin observé dans les autres organismes de transport découle d'une plus grande motorisation des ménages et d'un service de transport en commun moins bien adapté aux besoins des usagers.

En 1996, 30 municipalités totalisant 255 000 habitants bénéficiaient d'un service de transport en commun offert par un des CIT ou OMIT œuvrant dans la région. Ces services, très présents dans les MRC Des Moulins et L'Assomption, sont plutôt limités dans les MRC Montcalm et Matawinie, et complètement absents dans la MRC D'Autray.

Avec moins de 6% des déplacements en transport en commun, dans la partie sud de Lanaudière, il est clair que des efforts majeurs doivent être faits pour augmenter la part du marché et l'Agence métropolitaine des transports a un rôle stratégique à jouer dans ce domaine. Dans son plan d'intervention 1997-2007, l'Agence identifie certaines stratégies qui permettraient d'atteindre l'objectif d'améliorer la desserte de la région de Lanaudière. La multiplication de dessertes rapides par autobus, l'aménagement de voies réservées là où elles sont justifiées, la création de stationnement d'incitation et la réouverture du stationnement Radisson à Montréal en font partie. Sans intervention, la part du transport en commun par rapport à l'automobile restera faible et l'impact sur le réseau autoroutier très pénalisant pour Lanaudière.

DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF PRÉSENTS SUR LA MAJORITÉ DU TERRITOIRE

L'offre de services interurbains par autocar dans la région de Lanaudière se situe davantage au niveau des parcours locaux desservant une clientèle régionale. Des transporteurs privés au nombre de 6 couvrent le territoire de Lanaudière et puisqu'une bonne proportion de la clientèle est captive de ce moyen de transport, le ministère des Transports vise à maintenir une offre de service adéquate.

Le taxi est une des ressources de transport public les plus présentes sur le territoire de la région. Ce service joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains, en raison de ses caractéristiques : flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure, rapidité du service et exclusivité du moyen de transport pour le client sans pour autant être intégré au service de transport en commun. Dans les municipalités ne disposant pas de transport en commun, le taxi constitue souvent la seule ressource de transport public.

Les taxis sont traditionnellement connus pour le service régulier qu'ils offrent à la population, c'est-à-dire un service de transport exclusif, porté-à-porte et sur demande. La *Loi sur le transport par taxi* offre pourtant l'opportunité aux propriétaires de taxis de percer de nouveaux marchés et d'offrir des services plus diversifiés répondant aux besoins variés de la population.

À titre d'exemple de services déjà offerts dans la région, on note que des organismes bénéficiant du programme d'aide du ministère des Transports à l'égard du transport adapté des personnes handicapées ont de plus en plus recours aux taxis pour véhiculer les bénéficiaires de ce service et certaines commissions scolaires recourent aux services de taxi pour compléter le service de transport par autobus.

En 1996, 95% de la population de Lanaudière avait accès aux services de transport adapté pour les personnes handicapées offerts par 7 organismes et le coût moyen par passager dans Lanaudière est sensiblement plus faible que celui observé au Québec.

De façon générale, la performance, en termes de coûts, s'améliore avec l'augmentation du nombre de personnes transportées à l'heure. Repentigny avec 5,6 personnes transportées par minibus/heure réussit la meilleure performance, alors que Rawdon réussit aussi une bonne performance en utilisant davantage les taxis, pour lesquels le taux d'occupation s'élève à 4,05 par voyage.

La région de Lanaudière est bien desservie par les organismes de transport adapté. Ces services doivent maintenant satisfaire une demande croissante avec des ressources financières limitées et depuis 1996, les dépenses admissibles aux subventions du Programme d'aide sont reconduites sur la base des dépenses encourues en 1995. Les informations sur les coûts et les indicateurs de performance indiquent que l'expansion des services peut être compatible avec une bonne utilisation des ressources. En effet, une augmentation de la clientèle jusqu'à un certain volume peut entraîner une amélioration importante de la productivité et ainsi contribuer à réduire passablement les coûts par passager. Compte tenu de l'offre incomplète de service de transport en commun dans la partie nord du territoire, il faut aussi évaluer si la mise en commun de certains services pourrait permettre un élargissement de la clientèle.

LES VOIES CYCLABLES ET LES SENTIERS DE VÉHICULES HORS ROUTE; UN APPORT TOURISTIQUE MAJEUR MAIS DES PROBLÈMES D'INTERFACE AVEC LE RÉSEAU ROUTIER

Les réseaux cyclables et de véhicules hors route se sont multipliés au cours des dernières années et ils totalisent plus de 70 km de voies cyclables, 2370 km de sentiers de motoneige et 800 km de sentiers pour les véhicules tout terrain. Avec le développement de la Route Verte sur près de 3000 km dans tout le Québec dont 130 km dans Lanaudière et la présence de 28 clubs de motoneiges et de VTT totalisant 10 000 membres, l'impact économique de ce type de tourisme est appréciable.

Toutefois, les emprises routières sont utilisées de façon désordonnée, causant des problèmes de sécurité routière ainsi que de détérioration des infrastructures et de l'environnement. La *Loi sur les véhicules hors route* adoptée en 1996 vise à mieux encadrer la pratique de cette activité.

Par contre, l'interface de ces réseaux avec le réseau routier constitue des zones à risque élevé d'accidents. C'est pourquoi la loi fixe des normes auxquelles les clubs doivent se conformer. Il y a plus du tiers des traverses qui sont illégales et 21 endroits où il y a circulation illégale dans les emprises routières, pour une longueur de plus de 34 km.

Enfin, la circulation cycliste en bordure des routes, bien qu'elle soit autorisée, n'est pas totalement sans risque, surtout sur les routes utilisées régulièrement par le camionnage.

LE CAMIONNAGE : DES PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS

La circulation par camions est omniprésente sur le territoire de Lanaudière. La réglementation qui a été développée au cours des années a cherché à harmoniser les intérêts des différents intervenants.

Par leurs dimensions, les camions entraînent souvent pour les autres usagers de la route un sentiment d'insécurité. Ce sentiment est accru par la sinuosité de certains tronçons de route, par le manque d'espace pour dépasser et par les effluves des camions, que ce soit de la pluie ou de la poussière des chemins de gravier. La traverse des agglomérations ou des villages demeure une contrainte majeure au niveau de la sécurité de tous les usagers de la route et des résidants, et ce, quel que soit le secteur analysé.

L'industrie du camionnage va poursuivre sa croissance qui est intimement liée au développement économique de la région. Il importe de poursuivre la démarche amorcée depuis plusieurs années, de mieux comprendre les besoins de ce mode et trouver en partenariat les solutions pour assurer la sécurité des usagers de la route et des résidents, la protection du patrimoine routier, le bien-être des communautés et le développement économique régional. Il serait important, lors de la planification de nouvelles activités industrielles et commerciales, que l'accessibilité par les camions soit prise en considération afin de minimiser les inconvénients et d'inclure dans les coûts de développement les aménagements requis pour cette circulation.

Afin que le réseau routier de la région joue le rôle attendu pour le transport des marchandises, il doit permettre un bon accès aux régions voisines et plus particulièrement à Montréal, faciliter son contournement ainsi que favoriser l'accès aux réseaux des autres modes de transport qui relient les marchés étrangers. Or, dans la partie sud de Lanaudière, où les débits de camions y sont particulièrement importants (de 4 000 à 7 000 par jour), les liens autoroutiers avec l'Île de Montréal et Laval montrent déjà des signes d'insuffisance de capacité. Comme les perspectives démographiques et économiques laissent entrevoir une croissance des déplacements tant des personnes que des marchandises, les conditions de circulation seront donc de plus en plus difficiles dans la partie sud de Lanaudière, diminuant ainsi l'efficacité du camionnage.

Les caractéristiques géométriques de certaines routes nationales et régionales qui sont fortement utilisées par les camions, comme la route 158 et la route 131 présentent aussi des déficiences qui limitent la fluidité et la sécurité du transport des marchandises.

Plus particulièrement dans le nord de la région, une autre problématique du camionnage concerne le manque de cohérence entre le réseau de camionnage du Ministère et la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau municipal incluant les axes est-ouest.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE : UNE PRÉSENCE DISCRÈTE MAIS NÉCESSAIRE

Dans Lanaudière, 160 km de voies ferrées sont exploitées par trois compagnies, soit le Canadien National (CN), les Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) et le Chemin de fer Lanaudière (CFL). Ce dernier a débuté en 1992 alors que la compagnie Bell-Gaz Itée a acquis le chemin de fer du CP entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.

Quant à l'avenir du transport ferroviaire dans la région, la formule des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) comporte, comme partout, 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. Malgré leur fragilité, les CFIL offrent de bonnes possibilités pour la conservation d'un réseau ferroviaire adéquat et performant.

LES ENJEUX

Afin de soutenir efficacement le développement socio-économique de la région, le Ministère veut mettre l'accent sur la mobilité des personnes et des marchandises. Dans cette optique, il doit maintenir ses infrastructures et les services de transport à des niveaux qui permettent de

favoriser la compétitivité des entreprises, il doit assurer la mobilité et la sécurité des usagers avec le souci de l'environnement et de l'aménagement et enfin, il doit desservir efficacement la population et préserver la qualité de service offert en répondant aux nouveaux besoins.

En considérant l'ensemble des éléments de la situation actuelle et prévisible des transports dans la région de Lanaudière, sept grands enjeux émergent du diagnostic sur les transports de la région :

- la mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante;
- l'accessibilité aux territoires centre et nord de Lanaudière;
- la mobilité interrégionale;
- le maintien et l'amélioration du patrimoine routier et la sécurité dans les transports;
- la qualité de vie le long des infrastructures de transport et les contraintes à l'occupation du sol;
- l'ajustement des services de transport collectif des personnes à la demande régionale;
- l'efficacité du transport des marchandises.

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE RÉALISATION	XXI
LISTE DES ABRÉVIATIONS	XXV
1.0 INTRODUCTION.....	1
1.1 Contexte de réalisation.....	2
1.2 Contexte régional de planification.....	5
2.0 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET FACTEURS INFLUANT SUR LES DÉPLACEMENTS.....	7
2.1 Introduction.....	7
2.2 Caractéristiques de l'aménagement du territoire.....	8
2.3 Population.....	11
2.4 Économie régionale.....	19
2.5 Tourisme.....	23
2.6 Gestion des corridors routiers.....	24
2.7 Synthèse.....	30
3.0 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL.....	33
3.1 Introduction.....	33
3.2 Grandes affectations du territoire.....	33
3.3 Paysages et sites écologiques sensibles à l'implantation des infrastructures de transport.....	33
3.4 Lanaudière, paradis de chasse et pêche.....	37
3.5 Bruit de la circulation routière.....	38
3.6 Zones de glissement de terrain.....	43
3.7 Pollution atmosphérique.....	43
3.8 Synthèse.....	46
4.0 RÉSEAU ROUTIER.....	47
4.1 Mise en place du réseau routier.....	47
4.2 État du réseau routier.....	51
4.3 Caractéristiques géométriques.....	52
4.4 Sécurité routière.....	62
4.5 Conditions de circulation.....	68
4.5.1 Historique des débits.....	68
4.5.2 Débits de circulation.....	71
4.5.3 Traverse fluviale de Saint-Ignace-de-Loyola.....	79

5.0	PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS ACTUELS ET PRÉVISIBLES	85
5.1	Déplacements interrégionaux	86
5.2	Déplacements dans la partie sud de Lanaudière	90
5.3	Synthèse	105
6.0	TRANSPORT COLLECTIF	107
6.1	Transport en commun	107
6.2	Transport interurbain en autocar	120
6.3	Transport par taxi	127
6.4	Transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite	132
6.5	Transport scolaire	140
7.0	RÉSEAUX CYCLABLES, DE MOTONEIGES ET VÉHICULES TOUT TERRAIN	147
7.1	Réseaux cyclables	147
7.2	Réseaux de motoneiges et de véhicules tout terrain	151
8.0	TRANSPORT DES MARCHANDISES	159
8.1	Le camionnage	159
8.2	Transport ferroviaire de marchandises	170
8.3	Transport aérien	178
9.0	BILAN ET RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS DU MTQ SUR LE TERRITOIRE.....	185
10.0	ENJEUX.....	187
Enjeu 1 :	La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante	187
Enjeu 2 :	L'accessibilité au territoire centre et nord de Lanaudière	188
Enjeu 3 :	La mobilité interrégionale	189
Enjeu 4 :	Le maintien et l'amélioration du patrimoine routier et la sécurité dans les transports	189
Enjeu 5 :	La qualité de vie le long des infrastructures de transport et les contraintes à l'occupation du sol	191
Enjeu 6 :	L'ajustement des services de transport collectif des personnes aux besoins régionaux	192
Enjeu 7 :	L'efficacité du transport des marchandises	193
BIBLIOGRAPHIE		195

LISTE DES CARTES

Carte 1	Région administrative de Lanaudière.....	3
Carte 2	Réseau routier — Lanaudière, 1998	9
Carte 3	Évolution de la population — Lanaudière, 1986-1996	15
Carte 4	Population par municipalité — Lanaudière, 1996	16
Carte 5	Perspectives démographiques par MRC — Lanaudière, 1976-1996-2016.....	17
Carte 6	Localisation des zones urbaines et à haute densité, 1997	27
Carte 7	Grandes affectations des sols — Lanaudière.....	35
Carte 8	Paysages et circuits touristiques — Lanaudière, 1997	36
Carte 9	Bruit de la circulation routière — Lanaudière, 1996-1997.....	41
Carte 10	Classification fonctionnelle du réseau routier — Lanaudière, 1998	49
Carte 11	État des chaussées — Lanaudière, 1996-1997.....	53
Carte 12	Caractéristiques géométriques — réseau routier — Lanaudière 1996	57
Carte 13	Sécurité routière —Lanaudière, 1991-1994	65
Carte 14	Segments de route problématiques selon sécurité routière, état de la chaussée et visibilité au dépassement — Lanaudière.....	69
Carte 15	Variations des débits de circulation (partie sud) — Lanaudière, 1972-1996	73
Carte 16	Variations des débits de circulation (partie nord) — Lanaudière, 1972-1996.....	74
Carte 17	Débits de circulation — Lanaudière, 1996.....	75
Carte 18	Niveaux de service et débits de l'heure d'analyse — Lanaudière, 1996	81
Carte 19	Enquêtes origine-destination et circulation de transit — Lanaudière, 1996	87
Carte 20	Affectation du trafic de transit, nouvel axe est-ouest amélioré — Lanaudière, 1996.....	91
Carte 21	Territoire d'analyse (Sud de Lanaudière). Enquête O-D STCUM-MTQ, 1993	93

Carte 22	Dispersion des usagers provenant de la zone d'analyse et utilisant les ponts vers Laval et Montréal — Lanaudière, 1993	103
Carte 23	Autorités organisatrices de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal.....	109
Carte 24	Transport en commun — Lanaudière, 1996.....	113
Carte 25	Réseau de transport en commun — Lanaudière, 1998.....	114
Carte 26	Transport en autocar — Lanaudière, 1997.....	125
Carte 27	Territoires desservis par taxi — Lanaudière, 1997.....	129
Carte 28	Transport adapté — Lanaudière, 1996.....	135
Carte 29	Réseaux cyclables — Lanaudière, 1998.....	149
Carte 30	Localisation des sentiers de motoneiges et de VTT — Lanaudière, 1998.....	157
Carte 31	Réseau de camionnage sous la responsabilité du MTQ — Lanaudière, 1997.....	163
Carte 32	Réseau ferroviaire — Lanaudière, 1998.....	175

LISTE DES FIGURES

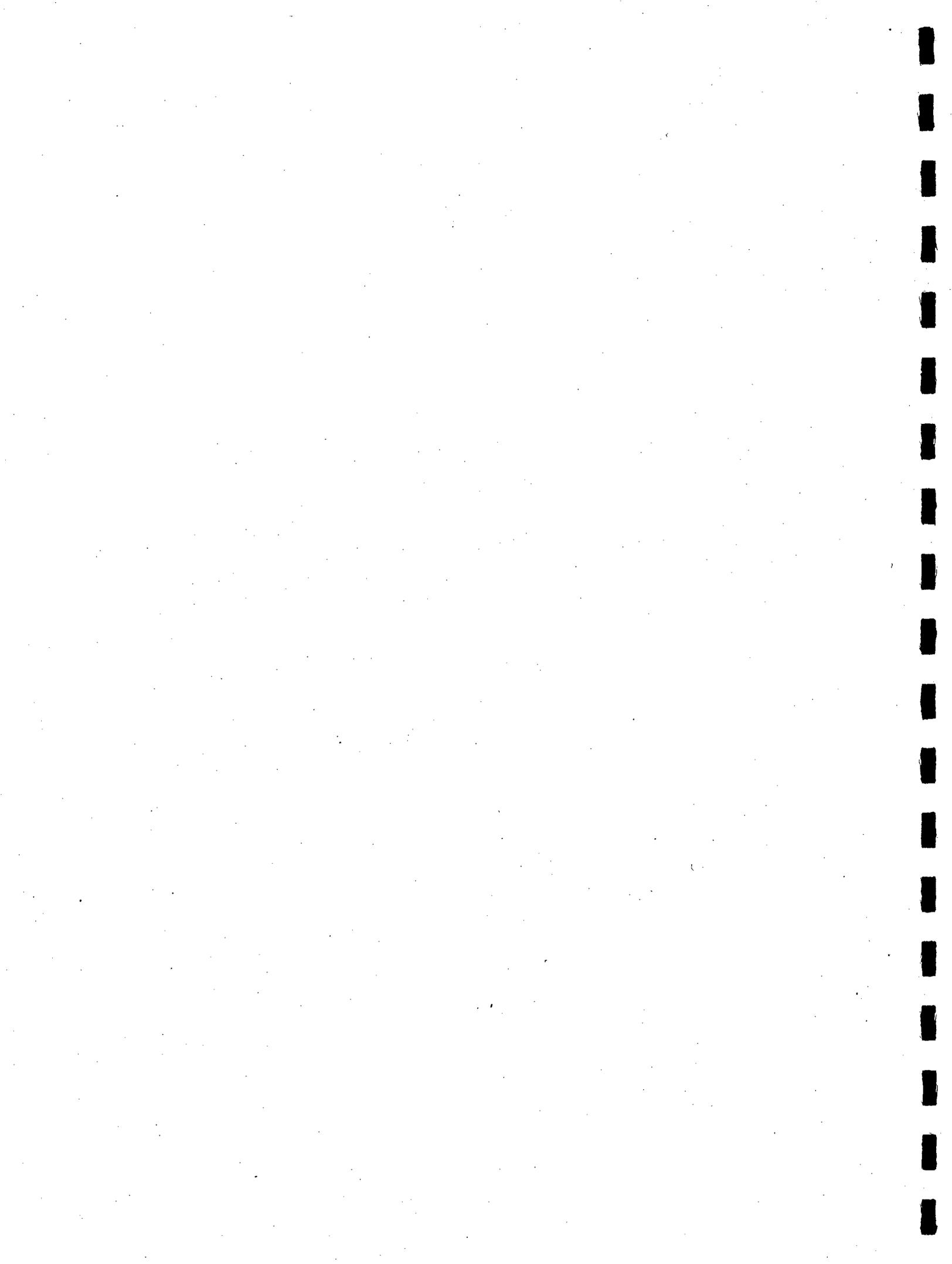
Figure 1	Étapes de réalisation du plan de transport.....	1
Figure 2	Taux de croissance des MRC (1971-1996).....	12
Figure 3	Taux de croissance des MRC (1986-1996).....	12
Figure 4	Taux de croissance de la population des MRC (1986-91et 1991-96).....	13
Figure 5	Indice de l'évolution des personnes occupées — 1987 = 100.....	20
Figure 6	Production et attraction des déplacements 1993-2016 pour les secteurs du territoire d'analyse, Lanaudière.....	97

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Évolution et projection de la population des MRC de Lanaudière et du Québec 1971-2016.....	13
Tableau 2	Variation des parts relatives selon le groupe d'âge et la MRC 1996-2016.....	19
Tableau 3	Les indicateurs du marché du travail, Lanaudière 1987-1997	21
Tableau 4	Chambres disponibles et taux d'occupation dans les établissements hôteliers de 1990 à 1994.....	24
Tableau 5	Longueur de route à l'intérieur des périmètres d'urbanisation par classe de route, MRC de Lanaudière, 1997	25
Tableau 6	Longueur de route à haute densité linéaire de résidences par classe de route, à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, MRC de la région Lanaudière, 1997 ..	26
Tableau 7	Contournements et réalignements de route sans gestion des accès.....	26
Tableau 8	Paysages représentant un attrait particulier	34
Tableau 9	Sites majeurs d'intérêt écologique.....	37
Tableau 10	Zones de pollution sonore, Lanaudière, 1993	40
Tableau 11	Cours d'eau à risques de glissement de terrain et zones d'intervention	44
Tableau 12	Comparaison des émissions par moyen de transport.....	45
Tableau 13	Nombre d'interventions et investissements 1993-2003 sur les ponts	52
Tableau 14	Pourcentage de la longueur de la route déficiente par rapport à la visibilité au dépassement	55
Tableau 15	Pourcentage de la longueur de la route déficiente par rapport à la vitesse de base.....	56
Tableau 16	Pourcentage de la longueur de la route déficiente par rapport à la largeur de la plate-forme.....	59
Tableau 17	Nombre de pentes, densité et pourcentage de la route en pente	60
Tableau 18	Nombre de courbes sous-standard, densité et pourcentage de la route en courbe.....	61

Tableau 19	Segments de route ayant un taux d'accidents supérieur à la moyenne provinciale, 1991-1994.....	64
Tableau 20	Statistiques sur l'achalandage annuel de la traverse Sorel/Saint-Ignace.....	80
Tableau 21	Résultats sommaires de l'enquête origine-destination sur la traversée Saint-Ignace/Sorel, août 1996.....	83
Tableau 22	Indices de motorisation et de démographie pour le territoire d'analyse et le territoire de l'enquête O-D de 1993.....	95
Tableau 23	Déplacements-mode effectués par les résidants du territoire d'analyse selon les modes en 1993.....	96
Tableau 24	Évolution 1993 à 2016 des indicateurs ¹ de base associés aux véhicules particuliers pour les déplacements en provenance des différents secteurs d'analyse, période de pointe du matin, jour type de semaine.....	99
Tableau 25	Indicateurs de base 1993 associés au transport en commun. Période de pointe du matin, jour type de semaine.....	102
Tableau 26	Coût par déplacement de l'auto et tarif du transport en commun. Tarif mensuel actuel et tarif intégré au 1er juillet 1998.....	119
Tableau 27	Motifs des déplacements par autocar du Québec (en pourcentage).....	122
Tableau 28	Description de l'offre de service en transport interurbain. Région de Lanaudière, mars 1998.....	124
Tableau 29	Offre de services en taxi par MRC, 1997.....	128
Tableau 30	Population desservie par taxi par MRC, 1996.....	131
Tableau 31	Caractéristiques des personnes admises et des passagers du transport adapté, région de Lanaudière, 1996.....	138
Tableau 32	Évolution du nombre d'élèves inscrits par niveau, région de Lanaudière 1985-1996.....	142
Tableau 33	Composition de la flotte de transport exclusif sur le territoire de Lanaudière, évolution des types de véhicules scolaires, 1985-1986/1995-1996.....	143
Tableau 34	Les aménagements cyclables en 1996 dans la région de Lanaudière.....	148
Tableau 35	Nombre de ponts selon leur juridiction et leur affichage de charge, 1997.....	162
Tableau 36	Paramètres opérationnels des aéroports publics de la région de Lanaudière, 1998.....	182

Tableau 37	Hydroaérodromes de la région de Lanaudière, 1998	183
Tableau 38	Répartition des investissements du MTQ sur le territoire de Lanaudière, 1991-1998.....	185
Tableau 39	Investissements sous forme de subventions au transport collectif 1994-1998.....	186



ÉQUIPE DE RÉALISATION

COMITÉ DIRECTEUR

Président

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

Co-président

Mario Turcotte, directeur
Direction des Laurentides—Lanaudière

Tam Nguyen, chef de service
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval — Mille-Îles

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

Alain Labonté
Service du transport maritime et aérien
Direction de la mobilité en transport

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

Serge Boisjoli, chef de service
Service de liaison avec les partenaires et usagers
Direction de Laval — Mille-Îles

COORDINATION TECHNIQUE ET RÉDACTION

Richard Gauvin,
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval — Mille-Îles

Robert Montplaisir,
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval — Mille-Îles

Jacques Venne,
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval — Mille-Îles

COMITÉ TECHNIQUE

Président du comité technique

Tam Nguyen, Direction de Laval — Mille-Îles

Robert Bessette, Direction générale de Montréal

Mario Blackburn, Direction du transport multimodal

Hélène Bourdeau, Direction de Laval — Mille-Îles

Gilles De Carufel, Direction des Laurentides — Lanaudière

France Dompierre, Direction du transport terrestre des personnes

Marie-France Fusey, Direction générale de l'Ouest

Richard Gauvin, Direction de Laval — Mille-Îles

Marie Lapointe, Direction de Laval — Mille-Îles

Maryse Lavallée, Direction de Laval — Mille-Îles

Lyne Lecomte, Direction de Laval — Mille-Îles

Robert Montplaisir, Direction de Laval — Mille-Îles

Fadi Moubayed, Direction de Laval — Mille-Îles

André Sanschagrin, Direction de Laval — Mille-Îles

Robert Sergerie, Direction des Laurentides — Lanaudière

Brigitte St-Pierre, Direction de la planification stratégique en transport

Jacques Venne, Direction de Laval — Mille-Îles

COLLABORATEURS

Raymond Allan, Direction des Laurentides — Lanaudière

Jean-Pierre Barabé, Direction des Laurentides — Lanaudière

Luc Beaudin, Direction de la mobilité en transport

Annie Brochu, Direction de Laval — Mille-Îles

Gilbert Bossé, Direction de Laval — Mille-Îles

Daniel Boucher, Direction des Laurentides — Lanaudière

Michel Charbonneau, Direction des Laurentides — Lanaudière

Sylvie Daoust, Direction de Laval — Mille-Îles

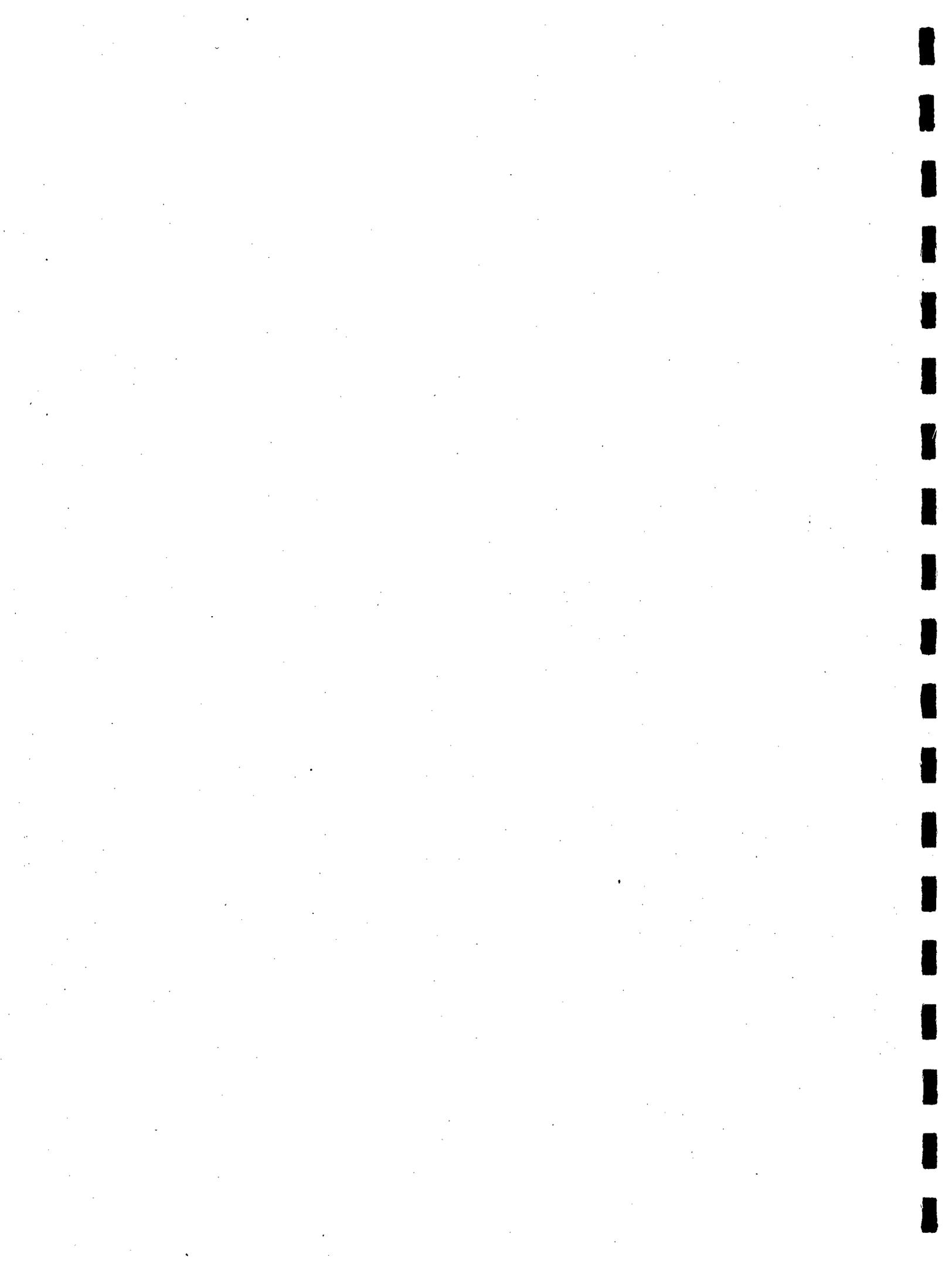
Yvan Denis, Direction de Laval — Mille-Îles
Joanès Dorcely, Direction des Laurentides — Lanaudière
Richard Le Bel, Direction des Laurentides — Lanaudière
Luc Le Blanc, Direction de Laval — Mille-Îles
Chantal Lemay, Direction de la planification stratégique en transport
Yves Paquet, Direction des Laurentides — Lanaudière
Daniel Parent, Direction de Laval — Mille-Îles
Luc Parent, Direction des Laurentides — Lanaudière
Jean-Luc Pellerin, Direction des Laurentides — Lanaudière
Serge Picard, Direction des Laurentides — Lanaudière
Jacques Ruel, Direction de la mobilité en transport
Bernard Sauvé, Direction de Laval — Mille-Îles
Mireille St-Pierre, Direction de la mobilité en transport
Jocelyne St-Amant, Direction de Laval — Mille-Îles

CARTOGRAPHIE

Serj Rodrigue, Direction de Laval — Mille-Îles

TRAITEMENT DE TEXTE

Ginette Gagnon, Direction de Laval — Mille-Îles



LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADM	Aéroports de Montréal
ALE	Accords de libre-échange
ALENA	Accords de libre-échange nord-américain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
BSQ	Bureau de la statistique du Québec
CAAF	Contrat d'approvisionnement et d'aménagement forestier
CCT	Commission canadienne des transports
CFIL	Chemins de fer d'intérêt local
CFILINQ	Chemins de fer d'intérêt local interne du nord du Québec
CFL	Chemins de fer Lanaudière
CFQG	Chemins de fer Québec-Gatineau
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CITBL	Conseil intermunicipal de transport des Basses Laurentides
CMTC	Conseil métropolitain de transport en commun
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CS	Commission scolaire
CSS/km	Courbe sous-standard/kilomètre
CTQ	Commission des transports du Québec
CUM	Communauté urbaine de Montréal

CUQ	Communauté urbaine de Québec
DBA _{Leq 24 h}	Décibel A niveau équivalent 24 heures
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJME	Débit journalier moyen estival
EHDA	Élève handicapé ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage
EMME2	Logiciel de simulation de transport urbain utilisé au MTQ
FCMQ	Fédération de clubs de motoneige du Québec
IRI	Indice de rugosité international
MOTREM	Modèle de transport de la région de Montréal
MRC	Municipalité régionale de comté
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPT	Organisme public de transport
OSBL	Organisme sans but lucratif
PACR	Plan d'aménagement des corridors routiers
PAIA	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PME	Petite et moyenne entreprise
RAC	Règlement de l'aviation canadienne
RIT	Régie intermunicipale de transport
RMR	Région métropolitaine de recensement
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SQDM	Société québécoise de la main-d'oeuvre
SQDMLL	Société québécoise de la main-d'oeuvre de Laval, Laurentides, Lanaudière

STCUM	Société de transport de la communauté urbaine de Montréal
STL	Société de transport de Laval
STRSM	Société de transport de la Rive-Sud de Montréal
VTT	Véhicule tout terrain
ZEC	Zone d'exploitation contrôlée

1.0 INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec a entrepris en 1998, la réalisation d'un plan de transport pour la région administrative de Lanaudière (carte 1). Le territoire couvert comprend 6 MRC, soit : Des Moulins, L'Assomption, Montcalm, Joliette, D'Autray et Matawinie. Ces MRC sont composées de 70 municipalités, d'une réserve indienne et de onze territoires non organisés. La région de Lanaudière est desservie par deux directions territoriales du ministère des Transports, soit Laurentides—Lanaudière et Laval—Mille-Îles dont les bureaux sont respectivement situés à Saint-Jérôme et Laval.

Le cheminement retenu pour l'élaboration du plan de transport s'articule autour de quatre étapes présentées à la figure 1.

Figure 1 Étapes de réalisation du plan de transport

ÉTAPE 1	ÉTAPE 2	ÉTAPE 3	ÉTAPE 4
PROGRAMME DE TRAVAIL	DIAGNOSTIC SUR LES TRANSPORTS	PROPOSITION DU PLAN DE TRANSPORT	PLAN DE TRANSPORT
AVRIL 1998	DÉCEMBRE 1999	AVRIL 2000	OCTOBRE 2000

Les premières activités de réalisation du plan de transport ont été amorcées à l'interne du Ministère au cours de l'année 1997. Elles ont consisté à former les équipes de travail, à recueillir des données sur les transports et à produire le programme de travail. Cette étape s'est terminée au printemps 1998. La démarche de réalisation du plan de transport a alors été entreprise officiellement par le Ministère. En 1997, différentes réflexions, recherches et analyses techniques ont été effectuées afin de faire progresser le diagnostic du plan de Lanaudière.

Cette mise en commun de la connaissance de la région de Lanaudière, interne au ministère des Transports, visait à obtenir un document de base regroupant l'information technique pertinente sur les transports dans Lanaudière. Cette étape permet de dresser un portrait de la situation actuelle et prévisible des transports et de formuler des enjeux qui encadreront à l'avenir le choix des priorités d'interventions en transport. Le document portant sur le diagnostic (version interne au MTQ) a fait l'objet d'une série de consultations auprès des intervenants en transport et en aménagement du territoire de la région au cours de l'été et l'automne 1999.

Le *diagnostic* ainsi que les enjeux qui en découlent, serviront donc à formuler une *Proposition du plan de transport* qui contiendra une série de priorités d'interventions à être soumises à la consultation publique au cours de l'année 2000. Les résultats des consultations pourront être intégrés dans la version finale du *Plan de transport de Lanaudière* qui devrait être rendue publique à l'automne de l'an 2000.

Le présent document constitue donc le Diagnostic. Il inclut un premier chapitre faisant état du contexte global de réalisation du plan de transport de Lanaudière. Puis, dans les chapitres 2 à 8, le portrait des transports dans la région prend graduellement forme en tenant compte des

facteurs influant sur les déplacements, de l'aménagement du territoire, du contexte environnemental et du transport des personnes et des marchandises afin de mettre en évidence les principaux éléments de la problématique des transports dans la région. Le chapitre 9 présente le cadre financier et le chapitre 10 traduit les principaux éléments de cette problématique des transports sous forme d'enjeux.

1.1 Contexte de réalisation

Le processus de réalisation du *Plan de transport de Lanaudière* prend en compte les orientations gouvernementales et ministérielles en matière de transport, d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Il tente aussi de s'inscrire dans le contexte de planification propre à la région de Lanaudière. Les pages qui suivent présentent donc les orientations ministérielles et gouvernementales ainsi que les principaux éléments du contexte régional de planification qui sont considérés dans la démarche de réalisation du *Plan de transport de Lanaudière*.

Les préoccupations de transport, de développement économique régional et d'aménagement du territoire contenues dans le présent document découlent tout d'abord de la mission et des choix stratégiques du Ministère.

La mission du ministère des Transports

La mission du Ministère consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le Ministère réalise sa mission avec le souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

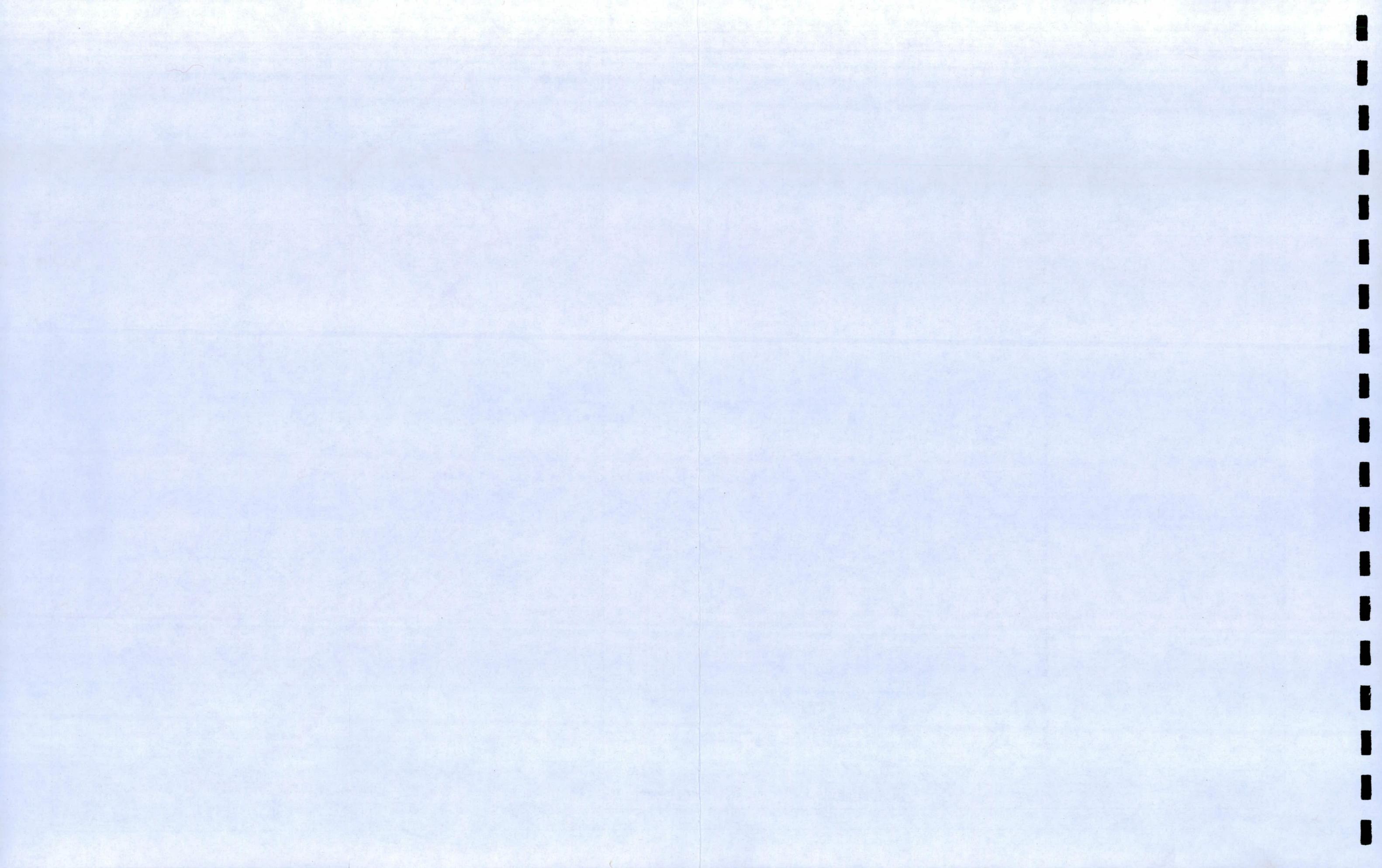
Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques qui ont été prises en compte dans les préoccupations contenues dans le *Diagnostic* sont les suivantes, soit :

- soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement;
- assurer la mobilité et la sécurité des usagers;
- desservir efficacement la population et offrir des services de qualité;

De plus, il existe depuis septembre 1996, des orientations pour une meilleure gestion de l'urbanisation de la région métropolitaine de Montréal, soit :

- privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services de base tels que l'approvisionnement en eau, le traitement des eaux, les écoles, les routes, etc.;



- renforcer les pôles d'activités existants, revitaliser le centre-ville et les quartiers anciens et améliorer la qualité de vie au centre de l'agglomération;
- maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine et dans les secteurs de en périphérie de la RMR.

La politique gouvernementale du soutien au développement local et régional : une approche visant à accroître le rôle des régions

Le dépôt du *Livre vert sur la décentralisation*¹ en juin 1995 et la signature en octobre suivant d'un accord de principe sur la décentralisation de certaines activités gouvernementales vers les instances municipales ont jeté les bases d'un processus de décentralisation. La décentralisation de certaines activités gouvernementales est perçue par plusieurs intervenants comme un moyen de mieux intégrer les services à l'échelle régionale, d'éviter les doublons coûteux et donc d'offrir des services plus efficaces et à meilleurs coûts.

*La politique de soutien au développement local et régional*² du gouvernement du Québec propose une réorganisation des modes d'intervention de l'État. Par cette réforme, le Gouvernement vise, entre autres, une rationalisation et une meilleure efficacité des services, une meilleure adaptation des politiques et des programmes gouvernementaux à la réalité locale et régionale et, enfin, une plus grande responsabilisation des instances locales et régionales.

1.2 Contexte régional de planification

Lanaudière forme une région administrative depuis décembre 1987. Toutefois, la partie sud de la région est également comprise dans la région métropolitaine de recensement de Montréal (R.M.R.). L'urbanisation de la région montréalaise ne cesse de progresser et s'étend maintenant jusqu'à Mascouche, Repentigny, L'Assomption et même au-delà. Le contexte de planification d'une partie de Lanaudière est donc intimement lié à celui de la grande région de Montréal.

Des exercices de planification ont eu lieu ou sont en cours dans Lanaudière au niveau des six MRC qui composent la région. Dans la métropole, plusieurs nouveaux organismes ont récemment vu le jour pour mieux coordonner les actions des multiples intervenants en matière de développement économique, d'aménagement du territoire et de transport.

La révision des schémas d'aménagement : des intrants pour le plan de transport

Les MRC sont présentement à l'étape de la révision de leur schéma d'aménagement ou viennent de la terminer. Avec les modifications apportées à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en 1993, la planification du transport terrestre est devenue un contenu obligatoire du schéma révisé. Le volet transport des schémas permet de mettre en relief les volontés locales en matière d'aménagement du territoire et de transport, desquelles se dégage un portrait régional. Les échanges qui ont lieu pendant la révision, entre les MRC et le MTQ, permettent

¹ Gouvernement du Québec. *Décentralisation; un choix de société*. Juin 1995, 98 p.

² Secrétariat au développement des régions. *Politique de soutien au développement local et régional; résumé*. Les Publications du Québec, 1997, 19 p.

donc à la fois de bonifier le volet transport des schémas et d'alimenter le présent plan de transport.

La planification des transports dans la partie sud de Lanaudière : une multiplicité d'acteurs

Le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal

Le Ministère a soumis au Conseil des Ministres un plan de gestion des déplacements pour l'agglomération de Montréal. Comme la région administrative de Lanaudière chevauche la RMR de Montréal, il en résulte donc une zone commune aux deux plans. Il s'agit des territoires des MRC Des Moulins et L'Assomption. Par conséquent, les orientations et les stratégies d'intervention prévues dans le plan de Montréal constitueront des intrants incontournables pour le plan de Lanaudière.

Le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a vu le jour le 1^{er} janvier 1996. Ce nouvel organisme régional comprend sauf exceptions, les municipalités appartenant au territoire de la RMR de 1991, établi par Statistique Canada. La partie sud de Lanaudière est couverte par l'Agence, soit la majeure partie des territoires des MRC Des Moulins et L'Assomption. La mission de cet organisme est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation du transport collectif et du transport adapté.

En novembre 1997, l'AMT a adopté son *Plan stratégique de développement du transport métropolitain* pour l'horizon 2007. Ce plan propose, en outre, plusieurs interventions visant à améliorer l'efficacité du transport en commun entre la partie sud de Lanaudière (Rive-Nord), Laval et le secteur nord de la CUM de même qu'avec le centre-ville de Montréal. Selon l'Agence, les corridors reliant la Rive-Nord à la CUM Nord et au centre-ville sont considérés comme des « axes de déplacements métropolitains » prioritaires car ils offrent un bon potentiel d'accroissement de la clientèle du transport en commun.

Le ministère de la Métropole

Le ministère de la Métropole a été officiellement créé en juin 1996. Ce Ministère a pour mission de mieux planifier, coordonner et accélérer l'action gouvernementale dans la région métropolitaine.

Face à cette multiplicité d'exercices de planification et d'acteurs dans la région montréalaise, l'établissement de consensus sur les interventions à privilégier dans le domaine des transports et le partage équitable des responsabilités et du financement qui s'y rattache constituent un défi de taille.

2.0 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET FACTEURS INFLUANT SUR LES DÉPLACEMENTS

2.1 Introduction

La seule présence des infrastructures de transport peut influencer et modeler les milieux qu'ils traversent. La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* adoptée en 1979 et modifiée en 1993 a profondément changé les conceptions et les pratiques en matière d'aménagement du territoire. Cette Loi a institué les MRC et défini leur rôle et pouvoirs. Depuis ce temps, le Québec a fait des progrès majeurs en matière de planification de l'aménagement du territoire. La révision des schémas d'aménagement permet au Ministère d'améliorer ses relations avec les MRC et représente la volonté gouvernementale d'accroître la concertation et la coordination de ses actions avec celles des intervenants régionaux.

De par sa localisation, Lanaudière côtoie et se fusionne partiellement à la région métropolitaine. À quelques minutes de Montréal, elle se situe juste de l'autre côté des rivières des Mille Îles et des Prairies. L'accès s'effectue par les autoroutes 25 (pont Mathieu-Lepage) et 40 (pont Charles-De Gaulle) et par les ponts de Terrebonne (route 125) et Le Gardeur (route 138).

D'une superficie de 13 543 kilomètres carrés, Lanaudière est bordée au sud par le fleuve Saint-Laurent et les régions administratives de Montréal et Laval, à l'ouest par la région des Laurentides et à l'est-nord-est par la région de la Mauricie.

La région se distingue par un réseau routier (carte 2) développé dans trois axes sud-nord :

- autoroute 25-route 125 à l'extrême ouest de la région permettant de relier Terrebonne à Saint-Donat ;
- autoroute 31-route 131 au centre de la région permettant de relier Lavaltrie à Joliette puis à Saint-Michel-des-Saints;
- route 347 à l'extrême est de la région reliant Berthierville à Saint-Gabriel-de-Brandon.

Quant aux axes routiers est-ouest, ils se situent dans la portion sud et centre-sud de la région de Lanaudière :

- autoroutes 40-640 à l'extrême sud de la région permettant de traverser entièrement Lanaudière et ainsi relier la Mauricie et les Laurentides;
- autoroutes 40-route 158 au centre-sud de la région permettant de relier la Mauricie et les Laurentides au niveau de Saint-Jérôme.

Enfin, dans sa portion nord, Lanaudière est reliée aux régions voisines à l'ouest par la route 329 entre Saint-Donat et Sainte-Agathe-des-Monts (Laurentides) en plus de la route forestière reliant Saint-Michel-des-Saints à la Macaza et à l'est par la route 348 entre Saint-Gabriel et Louiseville (Mauricie).

2.2 Caractéristiques de l'aménagement du territoire

Un développement axé sur l'automobile

Depuis une trentaine d'années, l'exode des jeunes ménages vers les banlieues n'a cessé de prendre de l'ampleur. La construction ou le prolongement des autoroutes, l'usage accru de l'automobile et surtout le coût moins élevé des maisons ont favorisé la création ou l'extension des banlieues.

Cela a grandement affecté l'occupation du sol, mais de façon inégale, puisque 55% de la population est concentrée sur 4% de la superficie totale du territoire de Lanaudière. En effet, ce sont particulièrement les deux MRC du sud du territoire qui ont été touchées par le phénomène des banlieues à cause de leur proximité de Montréal, et donc des principales sources d'emplois.

L'exode vers la couronne Nord s'est traduit par une répartition spatiale des activités et par une faible densité urbaine. Ceci a eu plusieurs conséquences, soit l'augmentation du nombre de déplacements journaliers car les emplois sont souvent loin des lieux de résidence, soit les difficultés de bien desservir les banlieues par le transport en commun en raison de la faible densité résidentielle et de la configuration du réseau routier local (municipal).

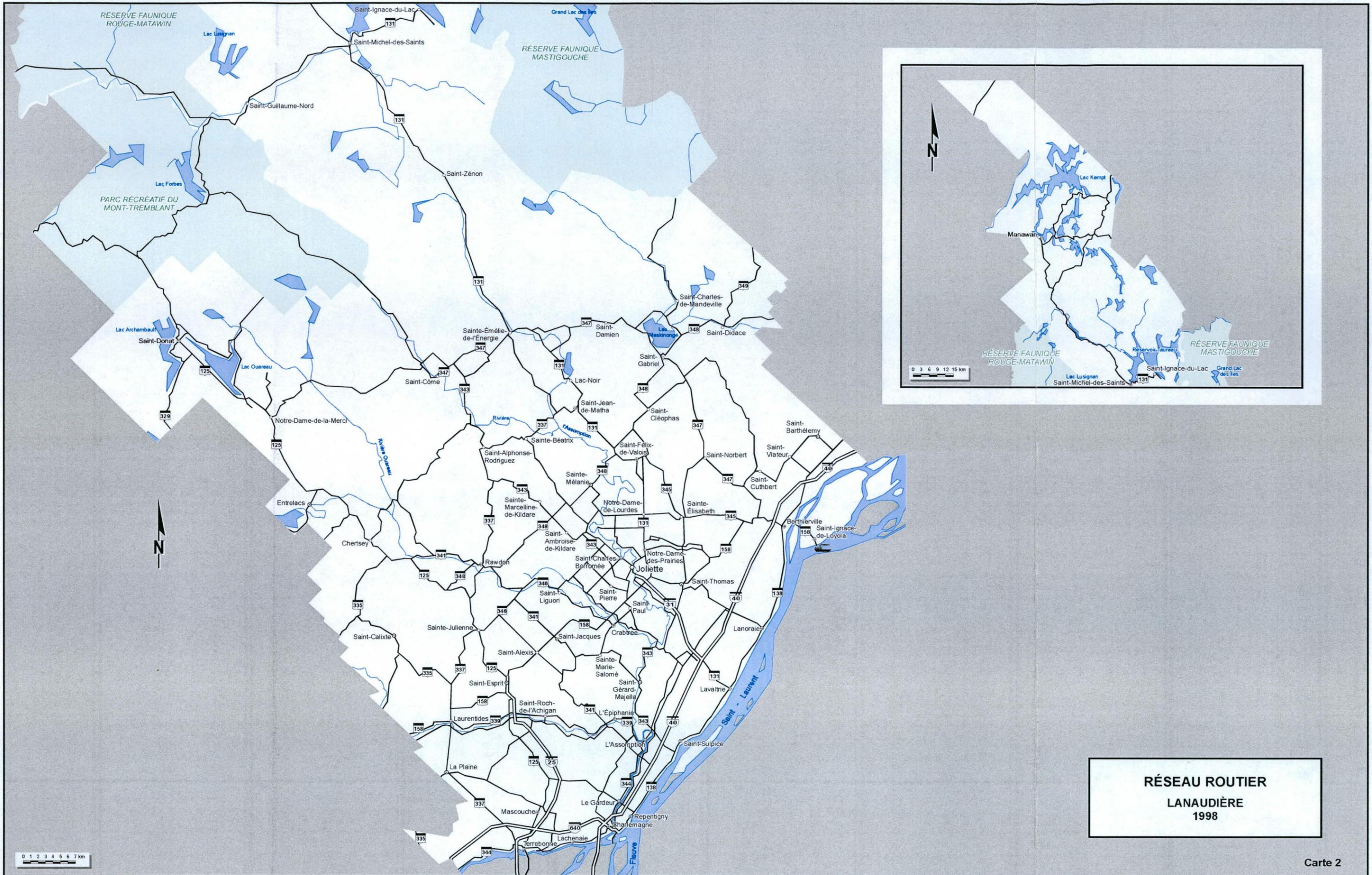
De plus, la transformation de certains secteurs de villégiature en « banlieue » et la transformation de chalets en résidences principales (phénomène particulièrement visible dans la MRC Montcalm) contribuent à créer des pressions sur le réseau routier ainsi que sur les services publics (école, transport scolaire, etc.). Effectivement, entre 1981-1991, plus de 1 850 chalets sont maintenant devenus des résidences principales dans les municipalités de Saint-Calixte, Sainte-Julienne et Saint-Lin.

La dispersion de l'habitat à faible densité, tout en favorisant l'utilisation accrue de l'automobile, a aussi des incidences sur la consommation d'énergie, le degré de pollution, le coût des infrastructures ainsi que sur les grands espaces naturels et agricoles qui sont quelquefois sacrifiés.

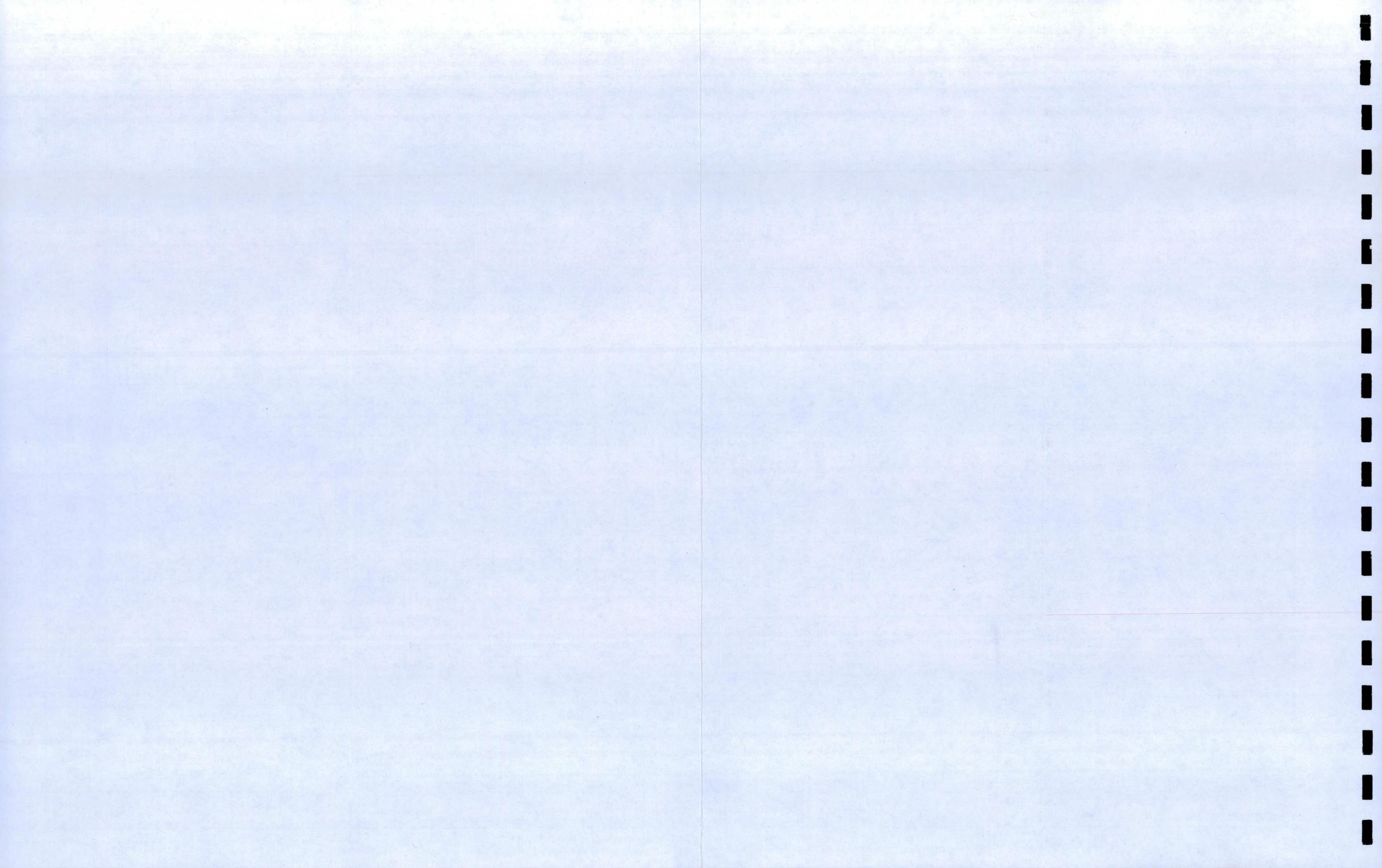
La Loi sur la protection du territoire agricole adoptée en 1978 a contribué à freiner l'éparpillement des développements résidentiels, industriels et commerciaux et a favorisé par le fait même la concentration de certaines activités.

Cependant, entre 1971 et 1991, la recherche d'un cadre de vie de qualité a entraîné une augmentation du territoire urbanisé deux fois plus vite que la population, créant ainsi une dispersion de l'habitat ainsi qu'une faible densité d'occupation du sol.

Depuis le début des années 1960 et particulièrement durant les années 70 et 80, la pression de l'urbanisation a été importante, notamment dans les secteurs de Repentigny, Le Gardeur, Terrebonne, Mascouche et Lachenaie. L'étalement s'étend de plus en plus dans les municipalités périphériques allant même jusqu'à Ville des Laurentides. Cette extension et cette pression de l'urbanisation se sont faites aux dépens du domaine agricole notamment dans la partie sud des MRC L'Assomption et Des Moulins.



**RÉSEAU ROUTIER
LANAUDIÈRE
1998**



À la lecture des schémas d'aménagement des MRC, il se dégage une volonté de concentrer les activités autour et dans les zones urbanisées. Par contre, les développements déjà amorcés sont rarement complétés car les périmètres d'urbanisation identifiés et qui tiennent compte des développements projetés pour les 10 à 20 prochaines années, couvrent des superficies beaucoup plus grandes que l'espace déjà construit.

Depuis juin 1997, la *Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire agricole et d'autres dispositions législatives* sont entrées en vigueur afin de favoriser la protection du territoire agricole, ce qui a confirmé les pouvoirs des MRC en matière d'aménagement de la zone agricole comprise dans leur territoire. En plus de déterminer les exigences spatiales du développement agricole, cette loi reconnaît le rôle d'arbitre aux MRC, à savoir celui de favoriser la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles de leur territoire, tout en s'assurant qu'elles s'inscrivent dans le respect des principes du développement durable. En matière d'aménagement, à la suite de l'adoption de cette Loi, le gouvernement demande, entre autres, aux MRC de freiner l'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole. Le Gouvernement réaffirme ainsi son orientation en matière de gestion de l'urbanisation visant à privilégier la consolidation des zones urbaines existantes. Dans les secteurs soumis à de fortes pressions urbaines, le respect de cette attente contribuera à diminuer le phénomène de l'étalement urbain. En milieu rural, elle évitera l'éparpillement des fonctions commerciales, industrielles et résidentielles.

Cette attente est bien appuyée par l'exemple suivant où il existe un paradoxe. Effectivement, la région sud de Lanaudière offre l'un des potentiels agricoles parmi les plus élevés du Québec à cause de l'étendue des sols de meilleure qualité et de son climat; d'un autre côté, la proximité de Montréal a joué un rôle majeur dans la progression de l'urbanisation et de l'étalement urbain qui a entraîné un net recul du milieu agricole dans la région. Ceci se traduit par une très forte augmentation de la population de la MRC Des Moulins entre 1966 et 1991; la population y a quintuplé et pour répondre à la demande, la MRC a modifié 10 fois son périmètre urbain depuis 1988. Par le fait même, la superficie de la zone agricole a diminué de plus de 25% entre 1979 et 1990, et ce n'est pas terminé car la MRC Des Moulins prévoit une moyenne de 800 nouveaux logements par année d'ici l'an 2000.

2.3 Population

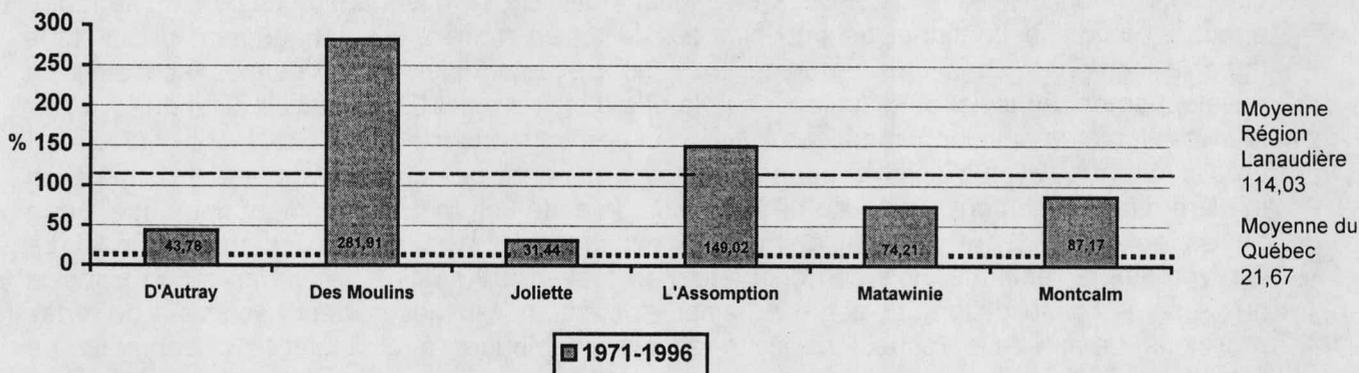
Entre 1971 et 1996, une croissance démographique remarquable

La région de Lanaudière a connu une hausse importante de sa population entre 1971 et 1996. Elle est en effet passée de 179 599 habitants à 384 411, ce qui représente une augmentation de 114%. Le Québec, pour ces mêmes années, a connu une augmentation de 21,67%.

Pour les années 1986 à 1996, l'augmentation a été de 37,5%, comparativement à 12,2% pour le Québec. C'est la région administrative qui a connu le plus haut taux de croissance, suivi par celles des Laurentides (36,4%), Laval (20,0%), Montérégie (19,25%), Outaouais (18,19%). Sauf pour l'Outaouais, toutes ces régions ont un point en commun, elles sont situées en tout ou en partie dans la grande région métropolitaine.

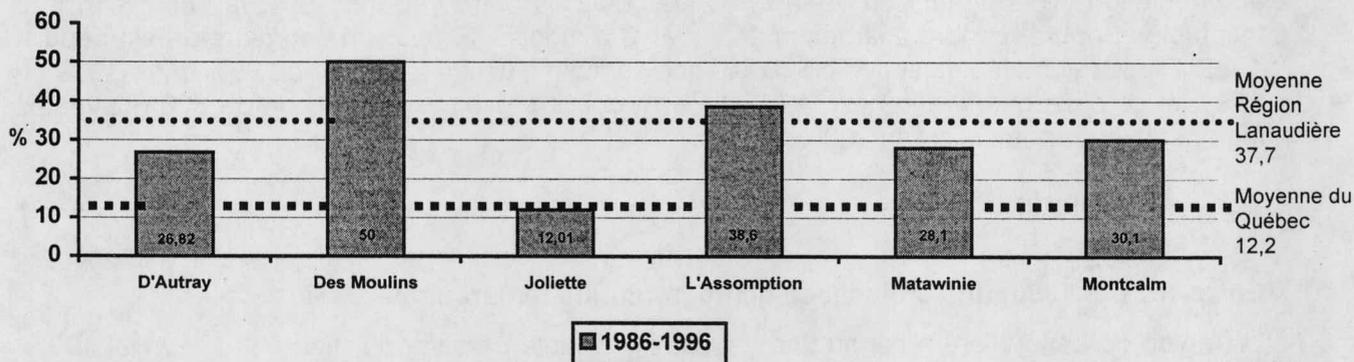
La croissance démographique se remarque principalement dans le secteur sud du territoire. Les MRC Des Moulins et L'Assomption ont connu en 25 ans (1971-1996) une hausse respective de leur population de 281,9% et 149,0% (figure 2) puis de 50,0% et 38,6% entre 1986 et 1996 (figure 3).

Figure 2 Taux de croissance des MRC (1971-1996)



Source : Statistique Canada, recensements 1971-1996.

Figure 3 Taux de croissance des MRC (1986-1996)



Sources : Statistique Canada, recensements 1986-1996.

Cependant, toutes les MRC de la région lanauoise ont connu entre 1971 et 1996, un taux de croissance supérieur à celui de la province. Pour les 10 dernières années, seule la MRC de Joliette est très légèrement sous la moyenne nationale (tableau 1). On constate cependant que

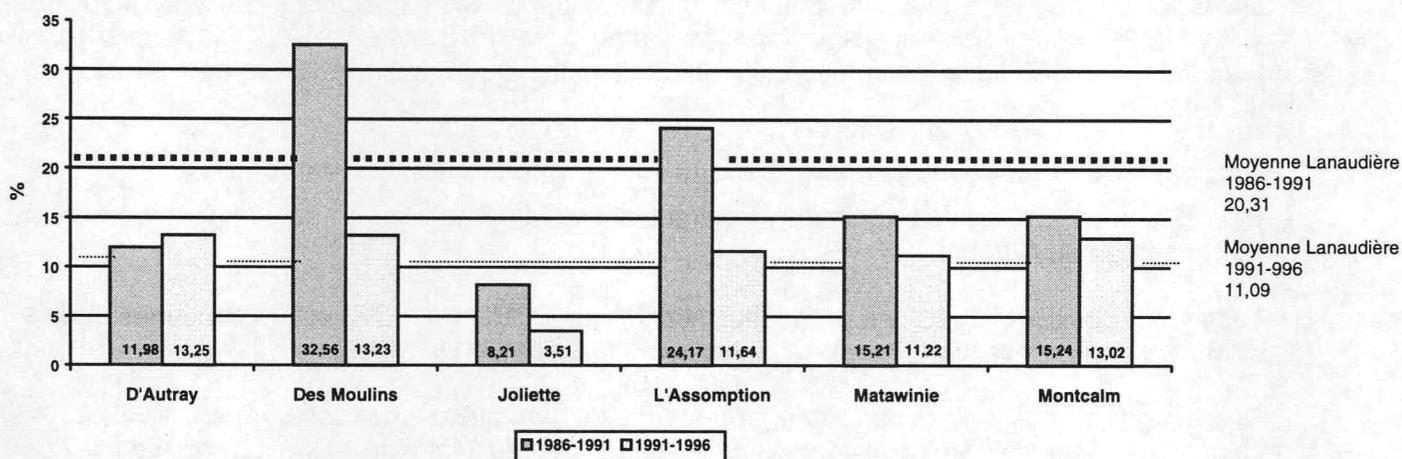
l'augmentation de la population est moins importante entre 1991 et 1996 qu'entre 1986 et 1991 (figure 4).

Tableau 1 Évolution et projection de la population des MRC de Lanaudière et du Québec 1971-2016

ÉVOLUTION ET PROJECTION DE LA POPULATION DE LANAUDIÈRE ET DU QUÉBEC						
MRC	1971	1976	1996	1971-1996 %	2016 BSQ	1996-2016 %
D'AUTRAY	25 979	26 944	37 353	43,78	44 953	20,34
DES MOULINS	27 025	43 656	103 213	281,91	168 420	63,17
JOLIETTE	40 204	42 653	52 845	31,44	62 134	17,57
L'ASSOMPTION	41 036	52 124	102 188	149,02	147 796	44,63
MATAWINIE	22 906	25 275	39 906	74,21	44 766	12,17
MONTCALM	20 330	27 706	38 053	87,17	44 849	17,85
PROVINCE DE QUÉBEC	6 027 764	6 234 445	7 334 207	21,67	8 291 907	13,05

Source : Statistique Canada, recensements 1971-1976-1996.
Bureau de la Statistique du Québec, perspectives démographiques Québec et ses régions, avril 1996.

Figure 4 Taux de croissance de la population des MRC (1986-1991 et 1991-1996)



Source : Statistique Canada, recensements 1986-1991-1996.

La carte 3 donne un portrait de l'évolution de la population par municipalité entre 1986 et 1996. Les municipalités de Repentigny, Terrebonne, Lachenaie, La Plaine, Le Gardeur et Mascouche sont celles qui ont connu les plus fortes croissances en gains nets de population alors que seulement six municipalités ont vu leur population diminuer pour la même période.

Une population concentrée dans la partie méridionale de Lanaudière

En 1996, selon le Bureau de la statistique du Québec, la région administrative de Lanaudière comptait une population de 384 411 habitants. Ceci représente 5,24% de la population totale du Québec et la région de Lanaudière est classée au 7^e rang des régions administratives, après celles de Montréal (24,7%), la Montérégie (17,8%), Québec (9,0%), Mauricie-Bois-Francs (6,7%), Laurentides (6,0%) et Chaudière-Appalaches (5,3%).

La population est inégalement répartie dans les 6 MRC et 70 municipalités que compte la région de Lanaudière (carte 4).

Les territoires des MRC L'Assomption et Des Moulins totalisent moins de 4% de la superficie totale de Lanaudière et accaparent 55% de la population.

Trois villes de ces MRC, soit Repentigny, Terrebonne et Mascouche, comptent à elles seules 33% de la population lanaudoise, soit 124 135 personnes.

D'ici 2016, un rythme de croissance moins soutenu

Au cours des vingt dernières années, la croissance de Lanaudière a atteint des sommets avec plus de 80% d'augmentation de population. L'analyse plus spécifique démontre un net ralentissement du rythme de croissance entre 1991 et 1996 et pour les vingt prochaines années, la population lanaudoise devrait croître d'un peu plus de 30% selon le BSQ (carte 5).

Les MRC Des Moulins et L'Assomption devraient connaître les plus forts taux d'augmentation soit 63% et 44% respectivement. Les MRC D'Autray avec 20%, Montcalm avec 18% et Joliette avec 17,5% forment une deuxième strate au niveau de la croissance. La MRC Matawinie ferme la marche avec 12% d'augmentation, ce qui est comparable au taux prévisible pour l'ensemble du Québec.

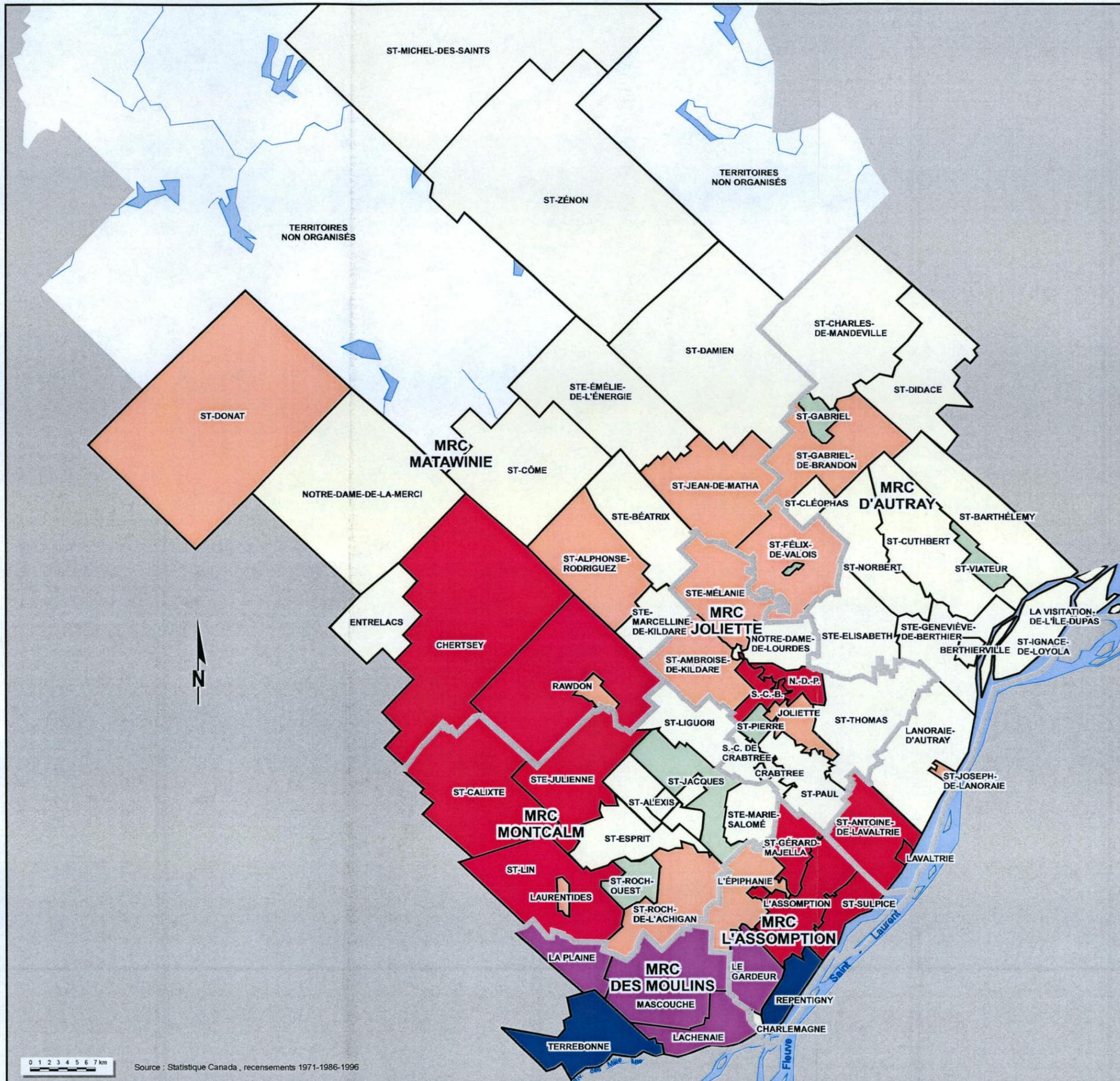
Une population plus jeune en périphérie de la métropole, plus âgée en région

En 1996, la population de Lanaudière présente une structure par âge un peu différente de celle de l'ensemble du Québec.

Les jeunes de moins de 15 ans y sont plus nombreux (21,9% vs 18,8%) et les personnes âgées de 65 ans et plus occupent une place moins importante (9,4% vs 12,1%).

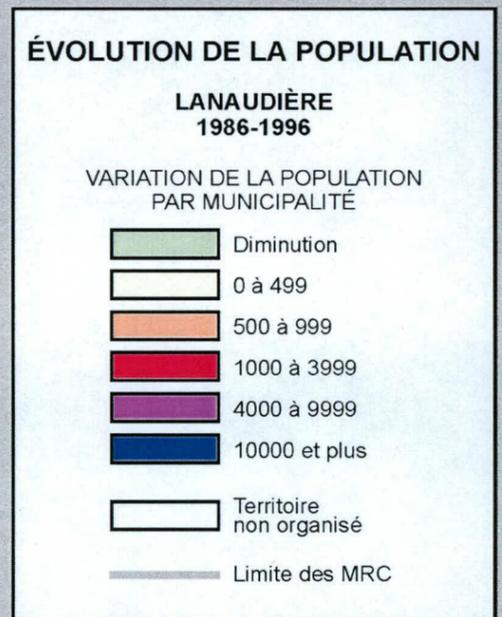
Cependant, on observe, quant à ces groupes d'âges, variations importantes d'une MRC à l'autre. La partie sud incluant Montcalm se démarque du reste de la région lanaudoise. La proportion de jeunes de moins de 15 ans dans les MRC Des Moulins et L'Assomption et Montcalm est respectivement de 24,6%, 22,6% et 22% tandis qu'elle est de 18,8% dans l'ensemble du Québec.

Pour les personnes âgées de 65 ans et plus, ce sont les MRC Matawinie (15,9%), D'Autray (13,2%) et Joliette (12,8%) qui enregistrent les plus fortes proportions de cette catégorie d'âge, suivi de la MRC Montcalm à 11%.



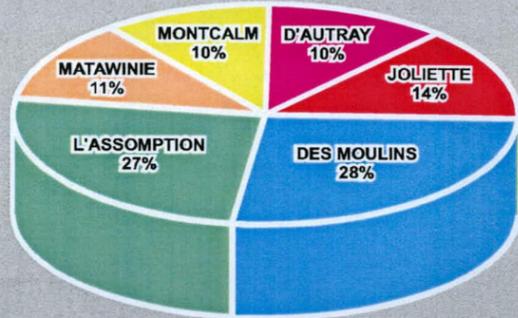
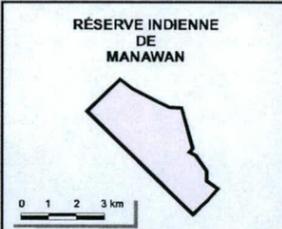
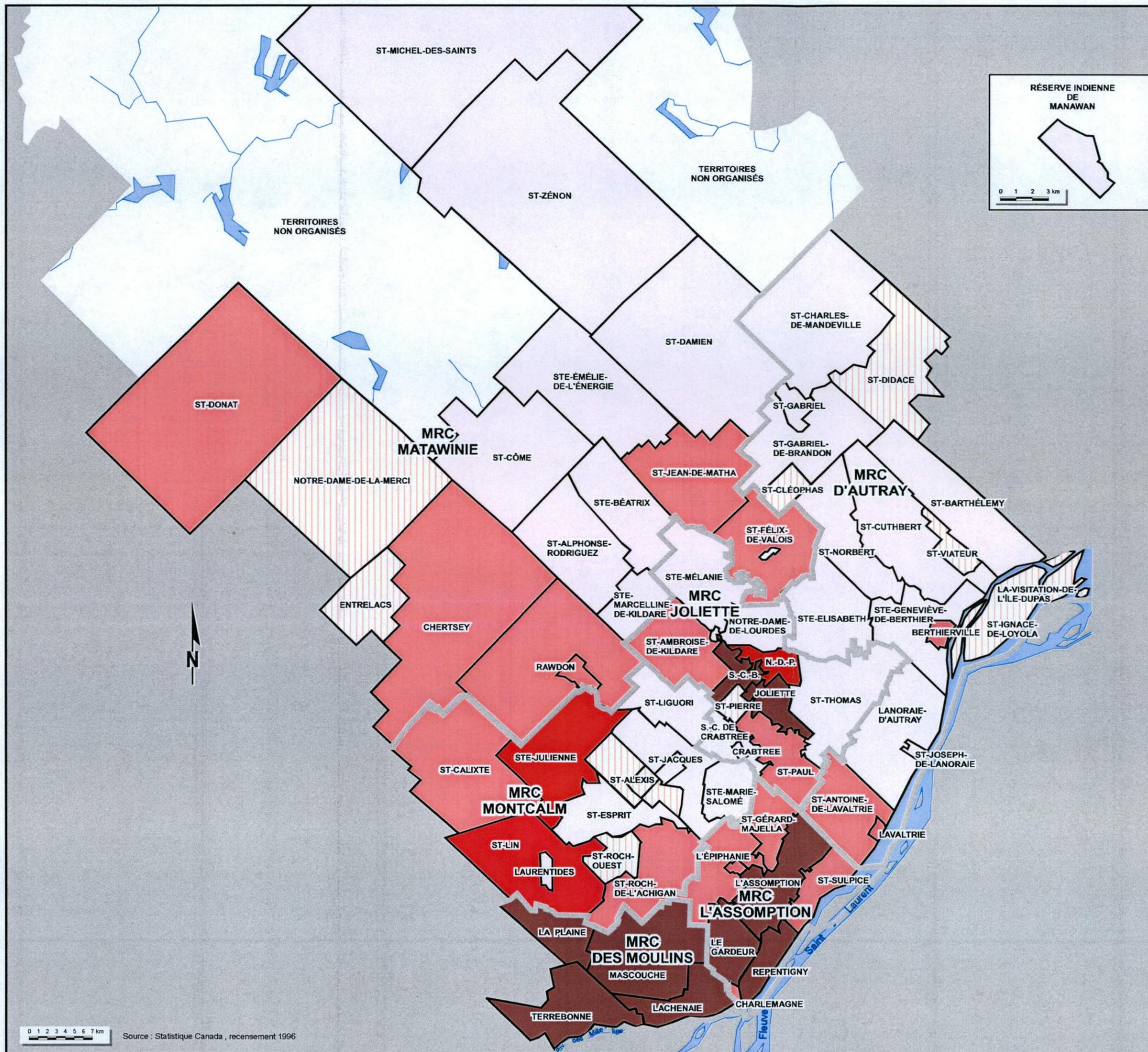
VARIATION DE LA POPULATION PAR MRC		
MRC	1971-1996	1986-1996
D'Autray	11374	7901
Des Moulins	76188	34445
Joliette	12641	5668
L'Assomption	61152	28471
Matawinie	17000	8763
Montcalm	17723	8811

GAINS DE POPULATION LES PLUS ÉLEVÉS 1986-1996		
Municipalités	Gains de population	Taux de croissance
Repentigny	13046	31,99
Terrebonne	10904	34,80
Lachenaie	8672	85,21
La Plaine	8417	140,37
Le Gardeur	7623	82,58
Mascouche	6812	32,00
St-Lin	3820	69,25
Lavaltrie	3130	116,35
L'Assomption	2469	27,75
Rawdon (canton)	1758	66,56
St-Antoine-de-Lavaltrie	1755	66,73
Ste-Julienne	1696	33,37
St-Gérard-Majella	1693	67,34
Chertsey	1424	65,95
St-Sulpice	1338	67,95

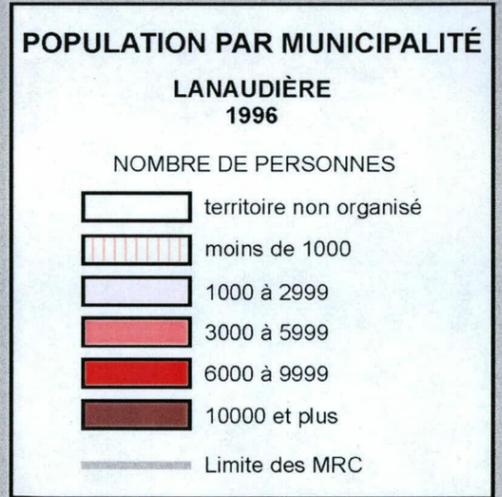


0 1 2 3 4 5 6 7 km

Source : Statistique Canada, recensements 1971-1986-1996



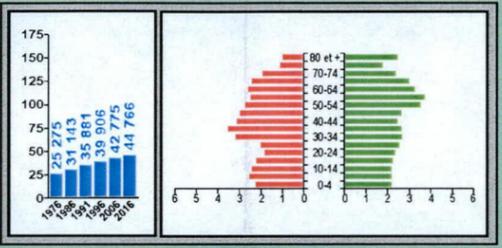
Répartition de la population selon les MRC 1996



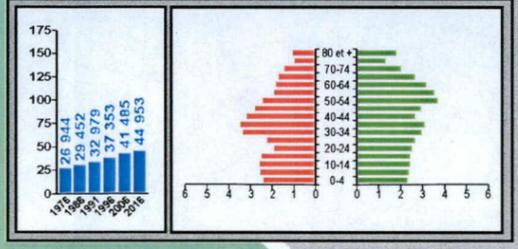
0 1 2 3 4 5 6 7 km Source : Statistique Canada, recensement 1996

AUGMENTATION DE LA POPULATION					
MRC	1976-1996	1986-1996	1986-1991	1991-1996	1996-2016
D'Autray	10 409	7 901	3 527	4 374	7 600
Des Moulins	59 557	34 445	22 388	12 057	65 207
Joliette	10 282	5 668	3 874	1 794	9 289
L'Assomption	50 064	28 471	17 820	10 651	45 608
Matawinie	14 631	8 763	4 738	4 025	4 860
Montcalm	10347	8 811	4 427	4 384	6 796
Lanaudière	171 142	104 912	56 774	48 138	128 507
Québec (prov.)	1 099 762	801 746	363 502	438 244	957 700

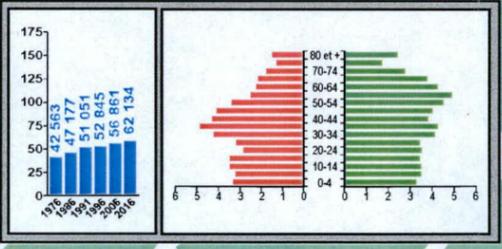
PERSPECTIVES 1996 à 2016			
	1996	2016	1996-2016 (%)
Lanaudière	384 411	512 918	33,42
Laurentides	437 568	624 543	42,73
Laval	343 773	411 271	19,63
Le Québec	7 334 207	8 291 907	13,05



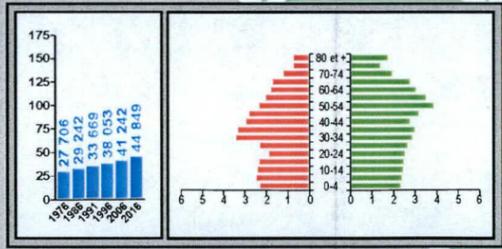
MRC MATAWINIE



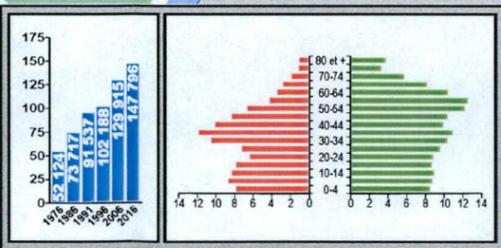
MRC D'AUTRAY



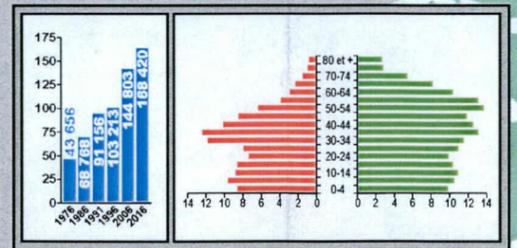
MRC JOLIETTE



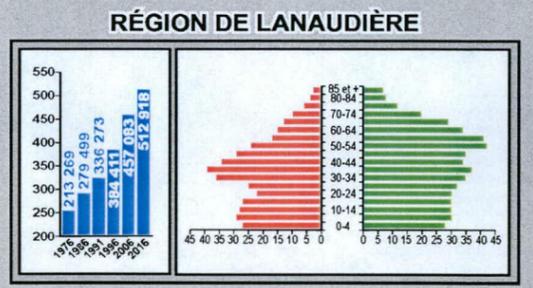
MRC MONTCALM



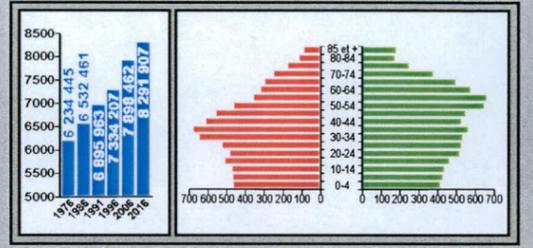
MRC L'ASSOMPTION



MRC DES MOULINS



RÉGION DE LANAUDIÈRE



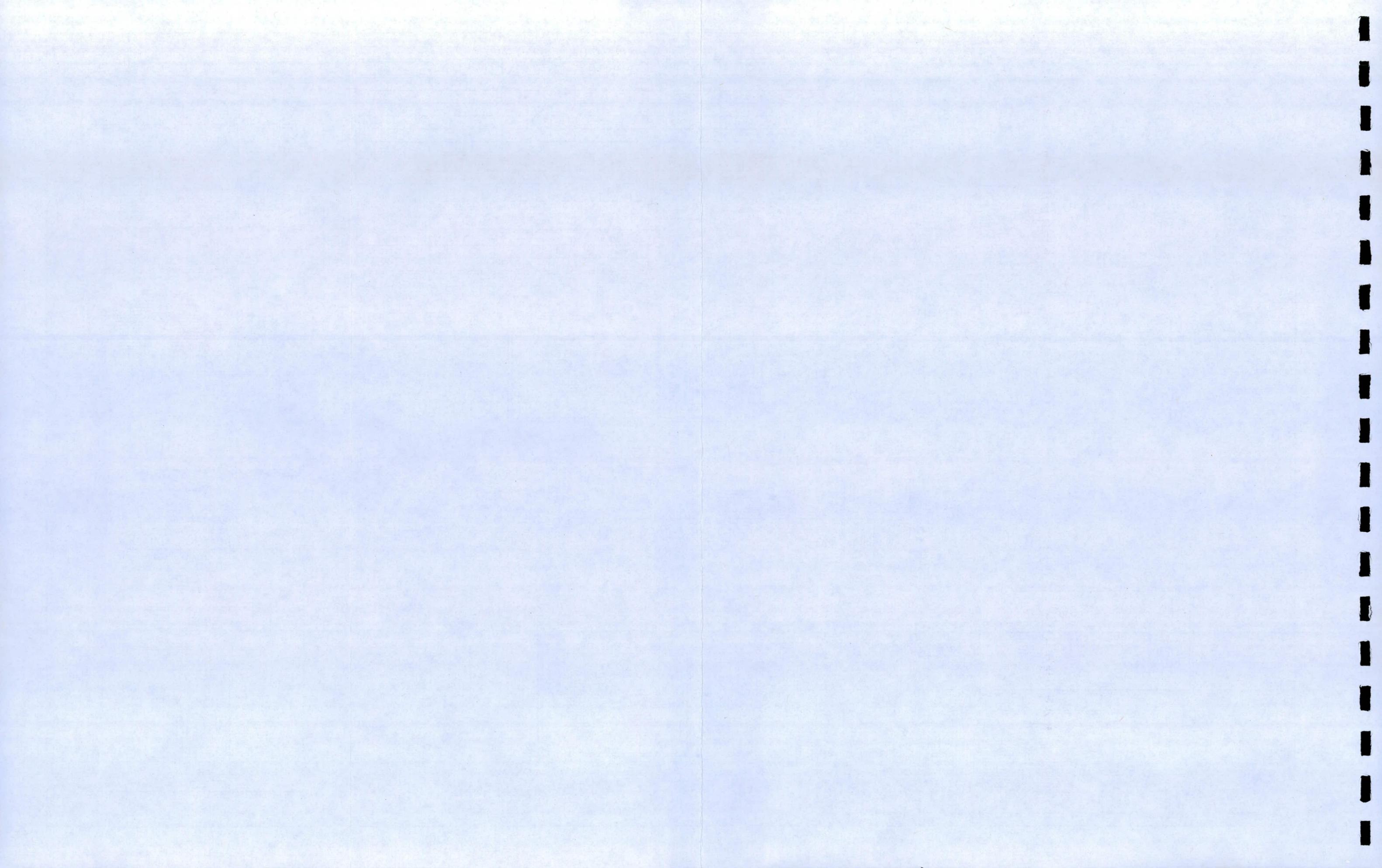
PROVINCE DE QUÉBEC

PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES PAR M.R.C. LANAUDIÈRE 1976-1996-2016

STRUCTURE D'ÂGE

POPULATION

Sources : Prévisions du Bureau de la Statistique du Québec (2006 et 2016) et Statistique Canada, recensements 1976-1986-1991-1996



Les MRC Des Moulins et L'Assomption sont nettement sous la moyenne québécoise avec un taux de 5,1% et 7,1%.

La proportion des personnes de 15 à 54 ans est sensiblement la même pour la région de Lanaudière que pour le Québec (60,4% vs 60,1%).

Selon le BSQ, il y aurait en 2016 dans la région de Lanaudière, une proportion un peu moins grande de jeunes de moins de 15 ans (elle diminuerait de 21,9% à 17,2%) et de personnes entre 15 et 54 ans (60,4% vs 53,2%). Par contre, le groupe d'âge 55 à 64 ans représenterait 14,7% de la population (présentement, il est de 8,3%) et celui des personnes de plus de 65 ans augmenterait de 9,4% à 14,7%. Le tableau 2 fait ressortir la part relative des différents groupes d'âge par MRC.

La carte 5 illustre le vieillissement anticipé de la population entre 1996 et 2016 pour la région de Lanaudière car le nombre de personnes de 55 ans et plus devrait doubler. En 1996, ce groupe comptait 67 000 personnes alors qu'en 2016, il devrait atteindre 152 000 personnes.

Tableau 2 Variation des parts relatives selon le groupe d'âge et la MRC 1996-2016

MRC	0 À 14 ANS %		15 À 54 ANS %		55 À 64 ANS %		65 ANS ET PLUS %	
	1996	2016	1996	2016	1996	2016	1996	2016
D'Autray	20,2	16,0	57,1	51,1	9,5	15,1	13,2	17,5
Des Moulins	24,6	18,5	64,0	56,9	6,2	14,0	5,1	11,4
Joliette	18,5	16,7	59,3	50,8	9,3	14,9	12,8	17,5
L'Assomption	22,6	17,4	62,8	54,0	7,5	15,1	7,1	13,4
Matawinie	19,4	14,7	52,4	47,5	12,3	15,8	15,9	21,8
Montcalm	21,0	15,8	57,0	51,6	10,0	14,6	11,9	17,5

Source : Bureau de la Statistique du Québec, Perspectives démographiques Québec et ses régions, avril 1996.

2.4 Économie régionale

La région de Lanaudière a une économie assez diversifiée. Elle s'appuie largement sur l'industrie manufacturière surtout pour la MRC Joliette avec le tiers de la production, mais en même temps le secteur agricole (notamment l'élevage) est relativement important en termes d'emplois, et ce, comparativement à la moyenne québécoise. De plus, la forte croissance démographique a favorisé l'établissement d'activités tertiaires, notamment le commerce.

On remarque plusieurs disparités régionales sur le territoire de Lanaudière. Les deux MRC du sud, soit Des Moulins et L'Assomption, présentent un profil différent des autres MRC; puisque leur économie est plus intégrée à celle de Montréal.

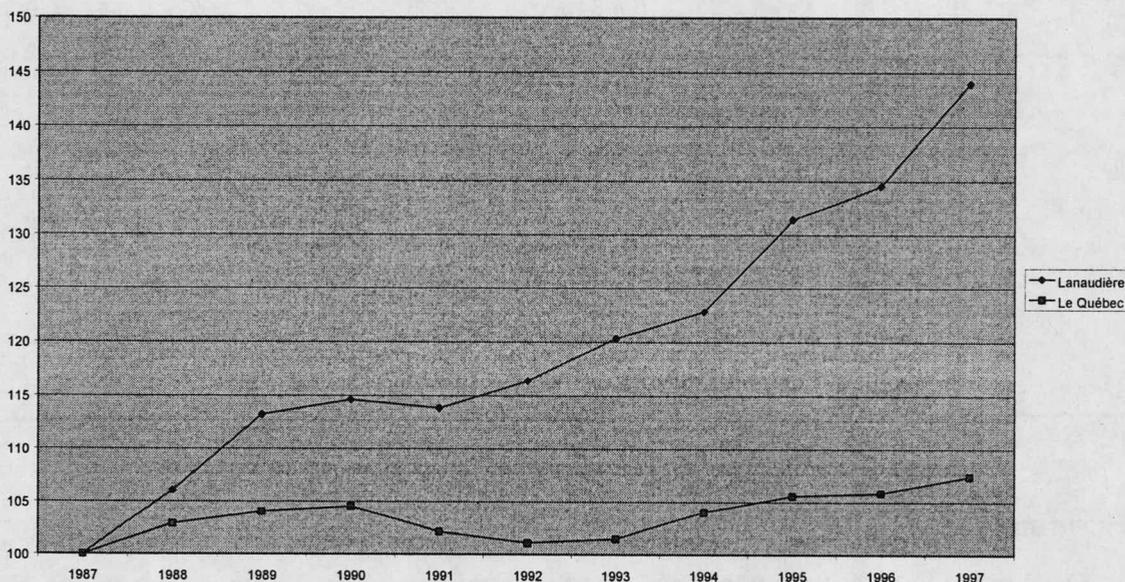
Des revenus décroissants du sud au nord de la région

En 1996, le revenu moyen personnel par habitant était de 16 400\$, soit un peu au-dessous de la moyenne québécoise qui est de 16 900\$. Seules les MRC L'Assomption et Des Moulins sont au-dessus avec des revenus respectifs de 18 300\$ et 17 300\$ alors que les habitants des MRC Montcalm et Matawinie ont les revenus moyens les plus faibles (13 500\$ et 13 600\$).

Une forte expansion du marché du travail

Sur le plan du marché du travail, les informations illustrent que la croissance des personnes occupées (peu importe le lieu de leur travail) a été relativement plus forte dans Lanaudière qu'au Québec, entre 1987 et 1997 (figure 5 et tableau 3). En raison de la croissance démographique, la population de 15 ans et plus s'est accrue de plus de 102 000 personnes pendant cette même période. La population active, qui comprend les personnes en emploi et les personnes qui en recherchent un activement, a augmenté de 65 300 personnes. Le nombre de personnes occupées a progressé de près de 56 600, ce qui équivaut à 25% de la création d'emplois au Québec (emplois qui ne se retrouvent pas nécessairement dans Lanaudière seulement).

Figure 5 Évolution de l'indice des personnes occupées — 1987 = 100



Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active, Compilation spéciale, SQDMLLL, 1997.

Tableau 3 Les indicateurs du marché du travail, Lanaudière 1987-1997

LES INDICATEURS DU MARCHÉ DU TRAVAIL						
ANNEE	POP ADULTE	POP ACTIVE	POP OCCUPEE	POP CHOMAGE	TX ACTIVITE	TX CHOMAGE
1987	222 000	141 600	128 800	12 800	63,8	9,0
1988	230 700	149 200	136 600	12 600	64,7	8,4
1989	239 800	159 200	145 800	13 500	66,4	8,5
1990	249 900	162 500	147 600	14 900	65,0	9,2
1991	259 700	165 300	146 600	18 700	63,7	11,3
1992	270 100	170 900	149 900	21 000	63,3	12,3
1993	280 800	175 300	155 000	20 300	62,4	11,6
1994	291 100	180 700	158 200	22 500	62,1	12,4
1995	300 800	189 000	169 200	19 800	62,8	10,5
1996	308 900	198 000	173 300	24 700	64,1	12,5
1997	316 000	206 900	185 400	21 500	65,5	10,4

Sources : Conseil régional de développement Lanaudière. Plan stratégique, janvier 1995.
 Profil économique de la région de Lanaudière. Ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, 1997.

Notons par ailleurs que le taux de chômage varie considérablement d'une MRC à l'autre. En 1991, celui-ci atteignait 16,9% dans la MRC Matawinie et n'était que de 9,2% dans la MRC L'Assomption. Selon la SQDM, ces tendances sont encore présentes³.

L'économie des MRC Des Moulins et L'Assomption est relativement intégrée à l'économie montréalaise et la mobilité de la main d'oeuvre constitue une dynamique importante de la région métropolitaine de recensement. Parmi les personnes occupées, plusieurs quittent leur région de résidence pour aller travailler dans une autre. Le recensement de 1991 révélait que parmi la population active expérimentée de Lanaudière, 34% se déplacent vers l'île de Montréal pour leur travail et 5% vers l'île de Laval. À l'inverse, 15% des emplois de la région sont occupés par des personnes provenant des régions voisines.

Une économie diversifiée

Tous les sous-secteurs de l'économie sont présents dans la région de Lanaudière.

Dans le secteur primaire, l'agriculture regroupe le plus d'emplois, suivi de l'exploitation forestière, du secteur minier puis de celui de la pêche et du piégeage. Ces emplois sont concentrés surtout dans les MRC D'Autray, Montcalm et Matawinie. Cette dernière MRC regroupe de plus les emplois principalement liés à l'exploitation forestière ainsi qu'à l'extraction des sables et graviers et la production d'eau de source.

³ La problématique de chômage dans la région de Lanaudière, Société québécoise de développement de la main-d'oeuvre des régions de Laval, des Laurentides et de Lanaudière, Février 1996.

Le secteur manufacturier est très diversifié avec une production de 1,8 milliards \$ en 1995. Les principaux sous-secteurs sont le bois, les meubles, les produits métalliques et le plastique. Les emplois se retrouvent majoritairement dans les MRC Joliette, Des Moulins et L'Assomption mais sont aussi très présents dans les MRC D'Autray, Montcalm et Matawinie. Les entreprises telles Bridgestone-Firestone (pneus), Ciment Saint-Laurent, Paper Scott et Frigidaire (appareils électroménagers) pour n'en nommer que quelques-unes, ont un impact sur les transports.

Les activités du secteur tertiaire dominent l'économie. Celles-ci sont concentrées dans les MRC L'Assomption, Des Moulins et Joliette. Les activités reliées aux transports, aux communications et aux services connaissent une hausse du nombre des personnes occupées.

La présence des PME dans la région de Lanaudière est plus élevée que la moyenne québécoise. C'est au PME qu'est attribuable plus de 80% de la création brute d'emplois au Québec. On comptait dans Lanaudière, en 1994, 14 704 entreprises. Cinq des MRC de Lanaudière se retrouvaient parmi les 25 premières sur les 90 MRC du Québec pour la création d'entreprises⁴, ce sont les MRC Des Moulins (7^e), Matawinie (12^e), L'Assomption (18^e), Montcalm (23^e) et Joliette en 24^e position. La diversification économique et le nombre élevé de petites entreprises éparpillées sur le territoire ont pour effet de multiplier les points d'origine et de destination et ce autant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Des perspectives économiques encourageantes

La région de Lanaudière jouit de perspectives économiques encourageantes, notamment à cause du dynamisme commercial et résidentiel ainsi que de l'expansion de certains secteurs manufacturiers. Cependant, d'après la SQDM, les perspectives indiquent que le taux de chômage demeurera élevé. L'économie régionale devra poursuivre ses efforts pour améliorer sa compétitivité et percer sur les marchés extérieurs.

La nécessité d'une bonne accessibilité aux marchés montréalais et extérieurs

Pour soutenir le développement économique de Lanaudière, les entreprises doivent avoir un bon accès, à la fois au marché montréalais et aux marchés extérieurs. La restructuration économique en cours au Québec favorise l'implantation d'entreprises dans une région comme celle de Lanaudière. Les PME, très présentes dans cette région, jouent aussi un rôle fondamental dans le processus de renouvellement de l'activité économique. Dans ce contexte, le MTQ doit s'assurer de la disponibilité et de l'efficacité d'infrastructures et de systèmes de transport variés (routes, voies ferrées, aéroports, réseaux de transport en commun, etc.) afin de faciliter les échanges de biens, de services et des personnes. L'amélioration des infrastructures et des systèmes de transport peut favoriser la compétitivité des entreprises régionales et leur permettre d'affronter la concurrence extérieure.

Une autonomie plus grande en termes d'emplois

Par ailleurs, le développement des entreprises et des emplois localisés dans la région pourrait diminuer la dépendance de la région envers le marché de l'emploi de Montréal. Cependant, comme l'île de Montréal continuera d'accaparer la majorité des emplois de la grande région

⁴ La problématique de chômage dans la région de Lanaudière, Société québécoise de développement de la main-d'œuvre des régions de Laval, des Laurentides et de Lanaudière, Février 1996.

dans les vingt prochaines années, le nombre de déplacements vers Montréal en provenance de la région de Lanaudière devrait donc continuer d'augmenter, bien qu'à un rythme plus faible que par le passé.

2.5 Tourisme

Une offre touristique basée principalement sur les ressources naturelles

Le tourisme représente un élément important de l'économie lanauoise. Dans Lanaudière, le tourisme est basé principalement sur les ressources naturelles, soit la forêt, l'eau et la montagne. En effet, on retrouve sur le territoire une partie du Parc du Mont-Tremblant, une partie des Réserves fauniques Rouge-Matawin et Mastigouche, quatre Z.E.C. (zone d'exploitation contrôlée) et plusieurs pourvoiries. Ceci totalise plus de 1 500 lacs et la forêt recouvre autour de 11 000 kilomètres carrés, soit plus de 80% du territoire.

Les activités qui en découlent sont principalement la pêche, la chasse, le ski alpin, le ski de randonnée, la motoneige, la villégiature, le camping et les sports nautiques. Toutes ces activités, basées sur le plein air, se retrouvent généralement au nord et au centre du territoire lanauois.

Les attraits touristiques qu'on retrouve dans la partie sud sont aussi très variés. Les éléments architecturaux et patrimoniaux qui témoignent du passé (tels le chemin du Roy, l'Île Des Moulins, etc.), la zone fluviale avec l'archipel du lac Saint-Pierre où l'on peut faire l'observation d'oiseaux, les théâtres d'été, les musées, le festival de musique et les nombreux terrains de golf font partie de l'offre touristique. Il faut aussi mentionner l'importance des activités agrotouristiques, telles les cabanes à sucre, tables champêtres et l'auto-cueillette.

Selon Tourisme-Québec⁵, Lanaudière est une destination fréquentée à 95% par des Québécois, et les dépenses des touristes par rapport aux autres régions touristiques y sont faibles.

En 1995, de toutes les dépenses effectuées par les touristes au Québec, Lanaudière en recueillait seulement 1% (soit environ 40 M\$) par rapport à 5,2% dans les Laurentides, 3,9% au Saguenay, 20% à Québec et 35% à Montréal.

Ceci est probablement dû au fait qu'au lieu d'utiliser l'hébergement commercial, les gens résident dans des chalets privés ou chez des parents et amis. Mais plus encore, le fait que les touristes peuvent effectuer des trajets aller-retour dans la même journée, compte tenu des distances relativement peu élevées par rapport à Montréal, contribue certainement à expliquer la situation.

Le taux d'occupation moyen des chambres dans la région de Lanaudière est semblable à celui de la région administrative des Laurentides, mais le nombre de chambres disponibles est beaucoup moins élevé, tel qu'indiqué au tableau 4.

⁵ Le tourisme au Québec en 1995, une réalité économique importante. Tourisme Québec, 1997.

Tableau 4 Chambres disponibles et taux d'occupation dans les établissements hôteliers de 1990 à 1994

	1990	1991	1992	1993	1994
LANAUDIÈRE					
Taux d'occupation	33,0%	30,2%	28,6%	30,1%	36,8%
Chambres disponibles	1 433	1 554	1 534	1 377	1 414
LAURENTIDES					
Taux d'occupation	38,2%	32,2%	34,6%	36,4%	34,3%
Chambres disponibles	5 873	5 901	5 783	5 432	6 135
QUEBEC					
Taux d'occupation	48,4%	44,7%	44,4%	45,5%	48,1%
Chambres disponibles	68 016	68 121	68 790	66 635	69 127

Source : La fréquentation des établissements hôteliers du Québec de 1983 à 1994. Tourisme Québec, Juillet 1995.

Par contre, la villégiature en chalets privés est largement répandue dans Lanaudière.

Sur le territoire de la MRC Matawinie, qui couvre près de 80% de Lanaudière, on retrouve dans la partie municipalisée plus de résidences secondaires que de résidences permanentes et les territoires non organisés sont constitués presque entièrement de résidences secondaires, à l'exception de la réserve indienne Manawan.

Le développement de la villégiature a entraîné une augmentation du nombre de déplacements qui occasionnent certains problèmes de circulation durant les fins de semaine à des endroits qui seront précisés ultérieurement, mais qui concernent plus spécifiquement les routes 125, 131 et 158.

2.6 Gestion des corridors routiers

Une urbanisation linéaire des axes routiers

Le réseau routier supérieur a été conçu et élaboré de façon à favoriser une circulation de transit fluide et doit, pour ce faire, être fiable et sécuritaire. Au fil des années, ce réseau a servi de noyau de développement aux abords des zones urbaines, de façon souvent anarchique et sans tenir compte de sa vocation première.

L'étalement des périmètres urbains, le développement linéaire et la prolifération des accès routiers directement sur le réseau sous la responsabilité du Ministère, sans aucune hiérarchisation ou contrôle adéquat, font en sorte que plus de 13% de ce réseau a perdu de sa fonctionnalité dans Lanaudière. Ce pourcentage est appelé à augmenter rapidement si aucune mesure tangible n'est prise pour corriger la situation, car le réseau de Lanaudière, incluant les autoroutes, subit la pression urbaine sur près de 20% de sa longueur et cette pression est de plus en plus forte dans le secteur sud de la région.

Comme conséquence, on assiste à un accroissement des zones de ralentissement de la circulation et du nombre d'accidents routiers en milieu périurbain. C'est généralement dans les zones urbaines où le développement linéaire s'accroît que se manifestent les problèmes potentiels affectant la fonctionnalité du réseau.

Le tableau 5 donne une compilation montrant l'ampleur de l'urbanisation en bordure des routes nationales, régionales et collectrices. Sur les autoroutes, la fonctionnalité est peu affectée car elles ont des accès contrôlés qui se limitent aux échangeurs. Par contre, l'urbanisation peut créer une demande supplémentaire d'échangeurs et à ce moment-là affecter la fonctionnalité de l'autoroute. On dénote que l'urbanisation le long du réseau routier est beaucoup plus forte dans la partie sud de la région (carte 6). Les pourcentages d'urbanisation pour les MRC D'Autray, L'Assomption et Des Moulins sont respectivement de 18%, 26% et 66%. Pour les MRC plus au nord, soit Matawinie, Montcalm et Joliette, les pourcentages d'urbanisation sont respectivement de 9%, 11% et 12%.

Tableau 5 Longueur de route à l'intérieur des périmètres d'urbanisation par classe de route, MRC de Lanaudière, 1997

CLASSIFICATION NOM DE LA MRC	ROUTE NATIONALE (KM)	ROUTE RÉGIONALE (KM)	ROUTE COLLECTRICE (KM)	LONGUEUR TOTALE URBANISÉE (KM)	% D'ABORD DE ROUTE URBANISÉE
D'Autray	14,7	7,1	9,9	31,7	18,0
Joliette	2,6	8,7	2,6	13,9	12,0
Matawinie	0,0	14,1	13,7	27,8	9,0
Montcalm	1,6	10,6	5,4	17,6	11,0
L'Assomption	1,5	13,7	0,3	15,5	26,0
Des Moulins	0,0	14,9	0,0	14,9	66,0
Total urbanisé pour la région Lanaudière	20,4	69,1	31,9	121,4	NA
% d'abords de route urbanisée	15,6	15,5	12,7	14,7	NA

Source : Relevés MTQ 1997.

De plus, il faut mentionner qu'à l'extérieur des périmètres urbains identifiés dans les schémas d'aménagement, il y a plusieurs routes qui desservent une haute densité linéaire de résidences. Ces secteurs sont compilés dans le tableau 6. C'est en priorité sur ces derniers et sur les secteurs non construits qu'il faut prendre les mesures préventives nécessaires à la protection de la fonctionnalité du réseau routier. Il faut limiter l'étalement linéaire.

Tableau 6 Longueur de route à haute densité linéaire de résidences par classe de route, à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, MRC de la région Lanaudière, 1997

CLASSIFICATION NOM DE LA MRC	ROUTE NATIONALE (KM)	ROUTE RÉGIONALE (KM)	ROUTE COLLECTRICE (KM)	TOTAL HAUTE DENSITÉ LINÉAIRE (KM)
D'Autray	2,2	2,0	3,1	7,3
Joliette	0,0	3,6	2,1	5,7
Matawinie	0,0	24,4	11,0	35,4
Montcalm	1,3	15,1	4,9	21,3
L'Assomption	7,6	9,7	0,0	17,3
Des Moulins	0,0	1,2	0,0	1,2
Total : Haute densité linéaire pour la région Lanaudière	11,1	56,0	21,1	88,2
% de haute densité linéaire	8,5	12,6	8,4	10,7

Source : Relevés MTQ 1997.

Dans quelques secteurs urbanisés, il est intéressant de noter que les routes qui ont déjà fait l'objet d'un contournement ou d'un réalignement pour remédier aux déficiences de fonctionnalité et de sécurité, se retrouvent aujourd'hui dans une situation comparable à leur état initial, faute d'une gestion adéquate des accès. Certains exemples sont fournis au tableau 7.

Tableau 7 Contournements et réalignements de route sans gestion des accès

ROUTE ET LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	DATE DE RÉALISATION DU CONTOURNEMENT	LONGUEUR KM	NOMBRE D'ACCÈS	VITESSE AFFICHÉE
Route 125 Entre les deux extrémités du chemin du Gouvernement	Sainte-Julienne	1961	1,9	68	50
Route 125	Chertsey	Entre 1968 et 1972	2,4	30	90
Route 131	Saint-Jean-de-Matha	ND	1,4	43	80
Route 158	Saint-Thomas	ND	2,8	70	90
Route 343	Saint-Alphonse- Rodriguez	ND	1,3	51	50

Source : MTQ 1998.



Par contre, d'autres contournements ont permis et permettent encore aujourd'hui à la route d'assurer sa principale fonction. La limitation des accès est la raison majeure de ce succès. Il suffit de mentionner la route 158 (A-50) en contournement de Joliette entre la route 343 et le boulevard Antonio-Barrette, la route 125 en contournement du village de Saint-Esprit, la route 158 entre la route 125 et la route 343 et enfin, la route 341 entre l'autoroute 40 et la voie ferrée à L'Épiphanie. Sur ces liens routiers, les accès ont été contrôlés et seules des rues ont été autorisées. Il ressort de ces exemples qu'il est possible de préserver la fonctionnalité du réseau supérieur.

La protection du réseau passe par une association avec le milieu municipal

Comme la législation actuelle ne permet pas au Ministère d'imposer une réglementation adéquate pour assurer une bonne gestion des corridors routiers, l'élaboration de « plans d'aménagement des corridors routiers » (PACR) permet de planifier dans une même démarche les accès, la hiérarchisation du réseau local et l'utilisation du sol.

Dès 1993, le Ministère sensibilisait les principaux intervenants du milieu dont les représentants des MRC sur la gestion des corridors routiers pour la région de Lanaudière. Les intervenants reconnaissent alors facilement l'influence réciproque entre l'aménagement du territoire et le réseau routier, de même que la nécessité de prévoir, dans la révision des schémas d'aménagement, des mesures visant à protéger la fonctionnalité des corridors routiers. Lors de ces échanges et de façon non exhaustive, des sections du réseau routier supérieur furent identifiées comme problématiques du point de vue fonctionnement.

La synthèse des problèmes relevés et des solutions proposées confirme l'importance d'assurer une meilleure harmonisation entre les politiques d'urbanisation et de transport routier par une consolidation du partenariat MTQ-milieu municipal.

La procédure de révision des schémas d'aménagement est présentement en cours et jusqu'à maintenant, des mesures relativement mineures y sont inscrites, mais peu de moyens concrets ont été mis en place. Le Ministère poursuit activement les discussions avec les MRC, dans le but d'enrichir cet outil de planification du développement sur le territoire. Malgré le fait que certaines MRC aient déjà des instruments restrictifs, il semble que ce soit insuffisant.

Le Ministère a transmis à chacune des MRC un document synthétisant les mesures recommandées pour la gestion des corridors routiers dans le cadre de la révision des schémas. Ces mesures visent à :

- améliorer la planification et le contrôle de l'usage de la zone adjacente au réseau;
- harmoniser les procédures administratives de délivrance des permis d'accès pour tout nouveau lotissement et construction;
- associer le Ministère à la révision des plans et des règlements d'urbanisme.

Compte tenu de l'étroite relation entre la gestion du réseau routier et l'aménagement du territoire, de même que du nombre d'intervenants concernés, une gestion efficace des corridors routiers ne peut se faire sans une réglementation de base minimale et une concertation active et continue avec nos partenaires municipaux.

La gestion des corridors routiers est une façon logique et économique de s'assurer que le réseau routier qui est un actif communautaire important et fort coûteux, restera fonctionnel. La mise en œuvre de cette gestion constitue donc une priorité de premier ordre pour le Ministère.

2.7 Synthèse

Le taux de croissance démographique de Lanaudière est nettement supérieure à celle de la province de Québec depuis les 20 dernières années et la population devrait dépasser 500 000 personnes en 2016, dont 310 000 personnes dans les deux MRC du sud.

La pyramide d'âge (1996) de Lanaudière diffère de celle du Québec avec plus de jeunes de moins de 15 ans et moins de personnes âgées de 65 ans et plus. Par contre, les MRC Des Moulins et L'Assomption influencent un peu ces données générales avec respectivement 24,6% et 22,6% de jeunes comparativement aux MRC Joliette et Matawinie avec 18,5% et 19,4%.

Pour les personnes âgées de 65 ans et plus, c'est le phénomène inverse qui se produit. En effet, la population de Lanaudière est plus jeune dans sa partie sud et plus les années vont passer, plus la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus sera importante dans les MRC Montcalm, Joliette, D'Autray et plus particulièrement Matawinie.

Cette proportion importante de jeunes crée une demande plus forte pour le transport scolaire et pour le transport en commun urbain car le choix modal varie selon l'âge. Selon diverses études, le groupe d'âge 15-19 ans constitue le groupe dont la propension à utiliser le transport en commun est la plus forte. Cette quantité importante de jeunes dans la population est un élément de base du maintien de la clientèle du transport collectif.

Même si la population de Lanaudière est plus jeune que la moyenne québécoise, elle n'échappe pas au phénomène de vieillissement. Le nombre de personnes de 65 ans et plus devrait passer de 36 000 en 1996 à près de 76 000 en 2016 selon le BSQ. Ce phénomène devrait contribuer à la multiplication des besoins en transport associés aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées.

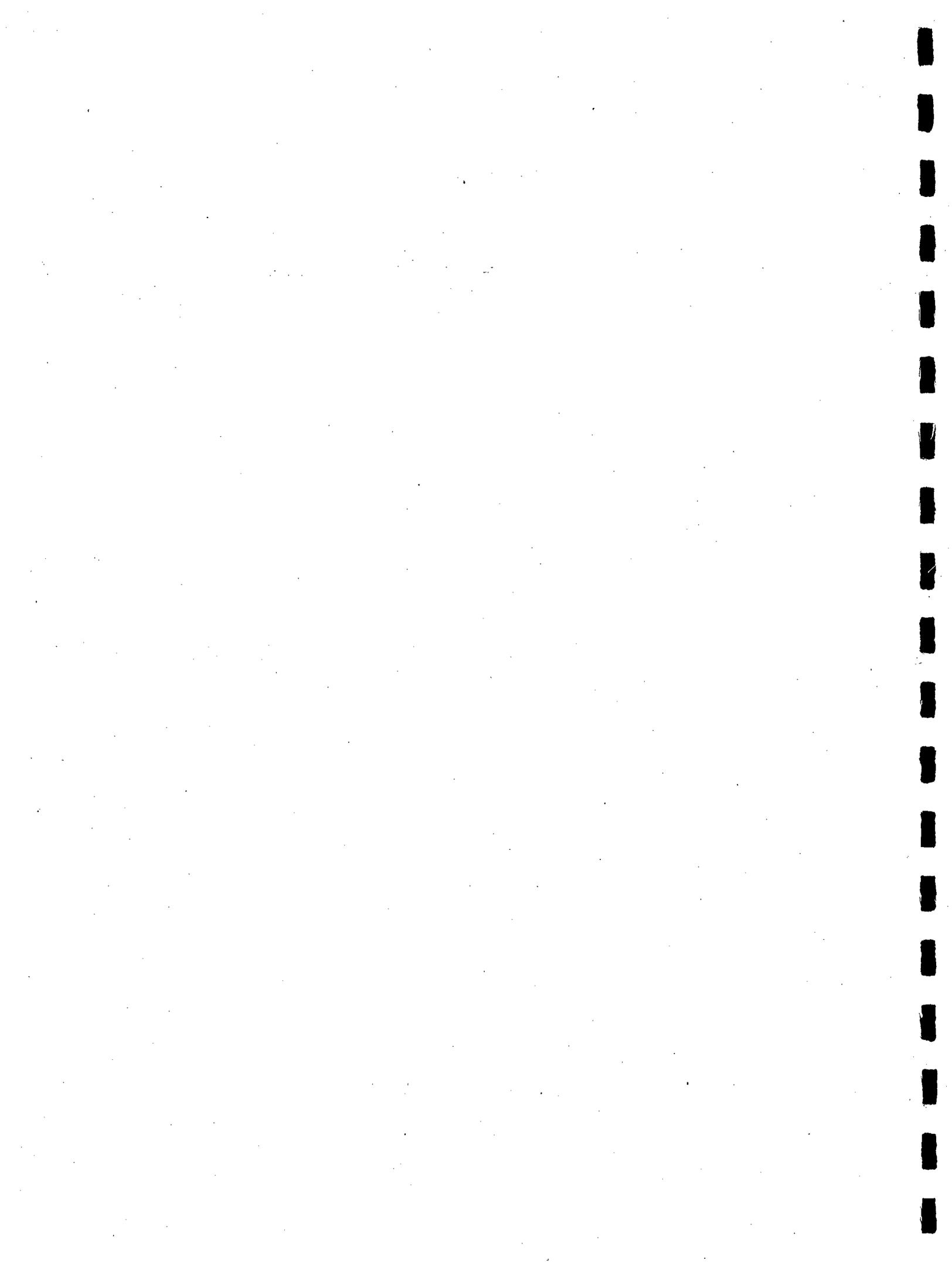
Par contre, l'évolution réelle de la population de la région de Lanaudière sera soumise à de nombreux facteurs difficilement évaluables et les prévisions établies par le BSQ constituent un aperçu des perspectives démographiques basées sur la poursuite des tendances observées.

L'augmentation de la population se traduit par un étalement des périmètres urbains et par du développement le long du réseau routier ce qui contribue à la prolifération des accès privés et commerciaux. Ceci influence négativement la fonctionnalité du réseau sous la responsabilité du Ministère et des mesures concrètes doivent être prises pour endiguer la pression urbaine sur le réseau routier.

Quant à l'économie de la région, elle s'appuie sur l'industrie manufacturière, agricole, forestière et touristique. La région de Lanaudière compte beaucoup d'établissements exportateurs dont la proportion des livraisons hors Québec était légèrement inférieure à celle du Québec en 1995,

soit 62,2% versus 70,9%. D'où l'importance d'assurer une accessibilité de qualité aux entreprises afin de supporter l'économie régionale.

En ce qui concerne le tourisme qui est basé principalement sur les ressources naturelles (forêt, eau et montagne) et sur la villégiature en chalets privés, l'accessibilité joue aussi un rôle majeur compte tenu des distances à parcourir. De plus, la concentration des déplacements la fin de semaine crée certains ralentissements et contraintes aux usagers, et ceci peut avoir une influence négative sur la fréquentation de la section nord de Lanaudière.



3.0 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

3.1 Introduction

L'implantation, l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport causent des répercussions souvent importantes sur les milieux qu'elles traversent. Depuis plus de 25 ans, le ministère des Transports du Québec se préoccupe des questions d'aménagement du territoire et environnementales qui sont en relation avec son mandat. De nombreuses études, recherches et évaluations environnementales sont réalisées à l'intérieur des projets de développement ou d'amélioration ainsi que d'entretien d'infrastructures. *La Politique sur l'environnement* du Ministère adoptée en 1992 constitue un engagement formel à intégrer la protection des ressources et du milieu de vie dans ses politiques, programmes et activités.

3.2 Grandes affectations du territoire

Le territoire de Lanaudière présente une grande sensibilité à l'implantation et à l'exploitation d'infrastructures de transport. Le paysage du sud est dominé par l'agriculture dont la majorité du territoire est protégé par la *Loi sur la protection du territoire agricole*. Au nord l'immense territoire forestier présente un potentiel faunique important et il constitue un paradis de chasse et de pêche.

La carte des grandes affectations des sols, tracée à partir des différents schémas d'aménagement des MRC, donne un aperçu de l'occupation du sol (carte 7). Les affectations urbaines et industrielles sont concentrées dans l'extrême sud de Lanaudière et sont souvent localisées le long des principaux axes routiers. Tout autour, on retrouve une zone agricole. Au centre se trouve l'affectation *récréo-touristique* qui inclut la villégiature alors que tout le nord est occupé par l'affectation *forêt et faune* qui comprend les réserves fauniques Rouge-Matawin et Mastigouche. L'affectation *conservation et récréation extensive* occupe principalement le parc du Mont-Tremblant et les îles de l'archipel du lac Saint-Pierre. La Réserve indienne Manawan, située à environ 70 km au nord de Saint-Michel-des-Saints, couvre une superficie d'environ 8 km².

3.3 Paysages et sites écologiques sensibles à l'implantation des infrastructures de transport

Des paysages à mettre en valeur tout en les protégeant

La région de Lanaudière se compose de deux types de reliefs distincts: la plaine du Saint-Laurent et le plateau Laurentien. Le piémont, barrière physique à relief fortement diversifié, fait

la transition entre la plaine et la montagne (carte 8). Lanaudière est surnommée « la région verte » à cause de la variété de sa verdure.

Le sud de la région se caractérise par son patrimoine architectural et ses paysages ruraux traditionnels, tandis qu'au centre et au nord les éléments naturels comme la présence de cours d'eau, de lacs, de chutes, de montagnes et de forêts constituent des attraits.

La richesse du patrimoine architectural n'étonne pas lorsque l'on considère que la colonisation de la région remonte au 17^e siècle; de 1637 à 1750, une douzaine de seigneuries furent concédées le long du fleuve. Les principales concentrations de bâtiments patrimoniaux y sont localisées ainsi que dans les vieux noyaux villageois.

Les paysages ruraux que l'on retrouve sur une grande partie du sud du territoire constituent un atout pour la région. Les champs, les boisés de ferme, les habitats ruraux et les cours d'eau se juxtaposent pour former des ensembles champêtres qu'il y a lieu de préserver tout particulièrement le long des chemins et des routes. À cet égard, les MRC de la région ont identifié des paysages d'intérêt et certaines ont prévu des prescriptions visant à protéger les paysages le long des routes et des chemins publics de leur territoire.

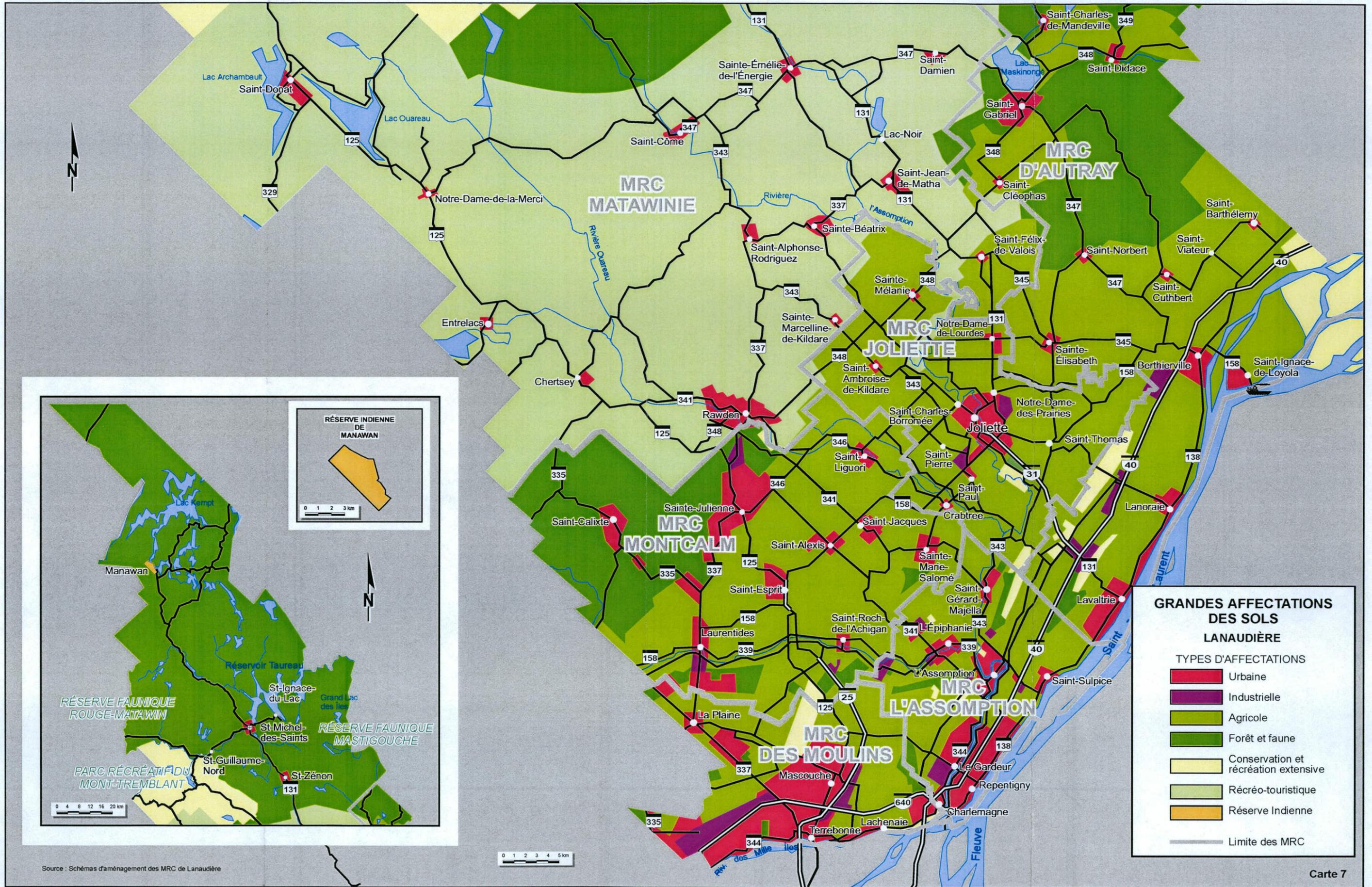
Le tableau 8 fait ressortir certains endroits où les paysages représentent un attrait particulier.

Tableau 8 Paysages représentant un attrait particulier

SITE	NATURE DU PAYSAGE
Route 138	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fleuve Saint-Laurent et îles. ➤ potentiel patrimonial ➤ potentiel panoramique
Route 348	➤ Situé sur le piémont et dans la plaine. Paysage rural et paysage forestier.
Route 131	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entre Sainte-Émélie et Saint-Zénon, la route 131 se taille une place entre la Rivière Noire et la montagne aux parois abruptes. ➤ Entre Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints, axe de la rivière Sauvage.
Route 341	➤ Le rang Saint-Jacques
Route 339	➤ Le rang nord de la rivière l'Achigan
Route 346	➤ Le rang de la rivière Ouareau

Source : Schéma d'aménagement des MRC L'Assomption, D'Autray, Matawinie et Montcalm.

La législation québécoise compte quatre lois renfermant une dimension paysagère, soit la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Loi sur la protection du territoire agricole, la Loi sur la qualité de l'environnement et la Loi sur les biens culturels. De façon générale, le cadre législatif actuel ne permet pas une approche globale des paysages dans une région donnée ou le long d'un corridor. De plus, lorsque ces lois sont utilisées, elles sont généralement appliquées à un territoire restreint (ex. : zone à x mètres d'une autoroute), ce qui ne garantit pas le maintien de la qualité des compositions paysagères dans leur ensemble (ex. : bassin visuel de l'autoroute).

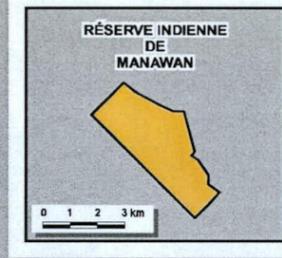
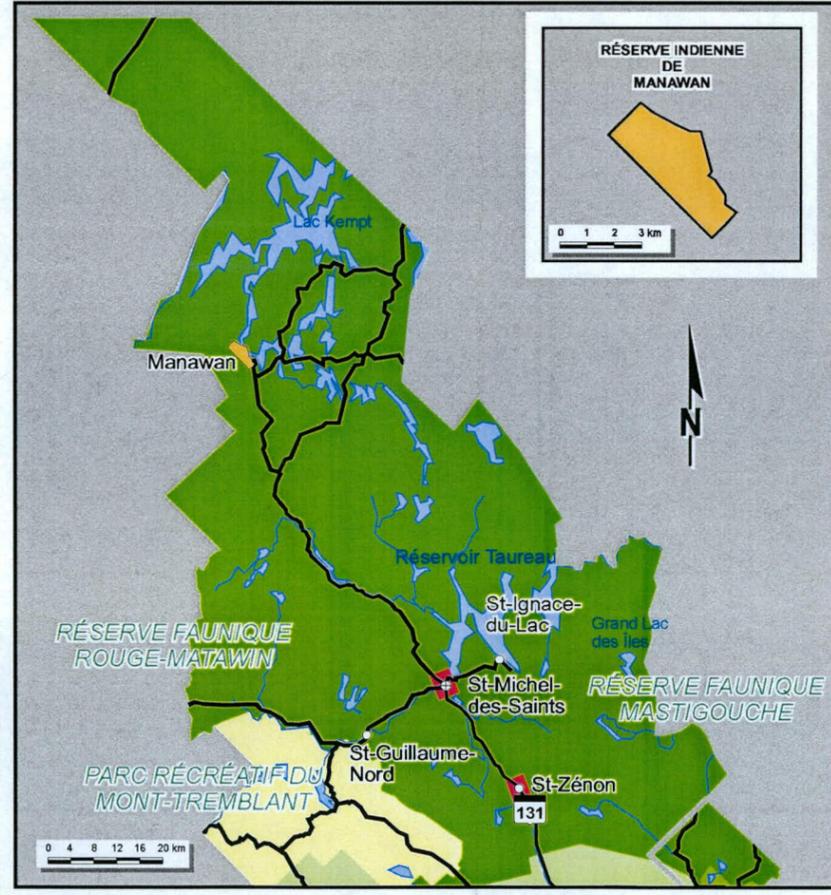


GRANDES AFFECTATIONS DES SOLS
LANAUDIÈRE

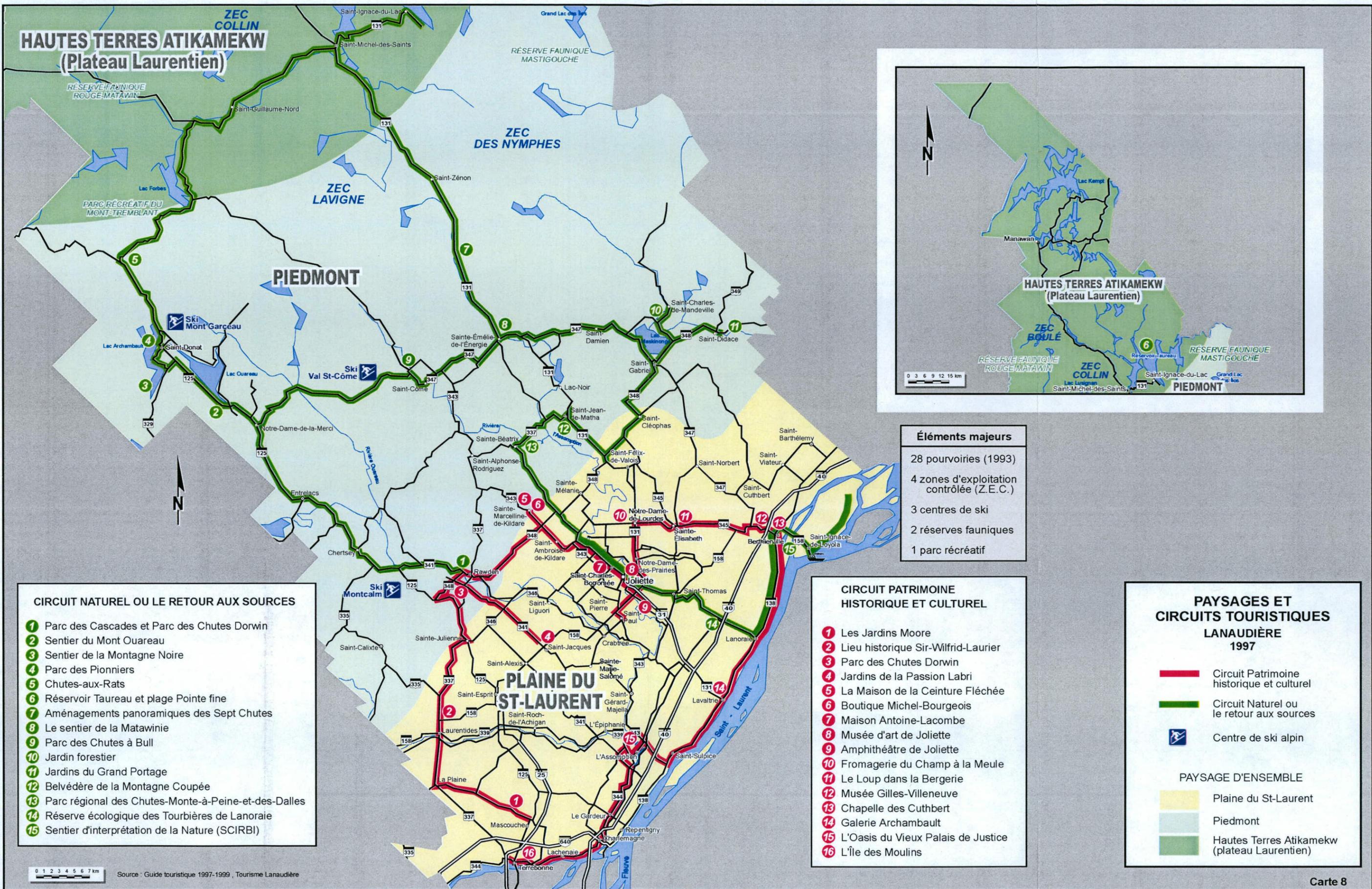
TYPES D'AFFECTATIONS

- Urbaine
- Industrielle
- Agricole
- Forêt et faune
- Conservation et récréation extensive
- Récréo-touristique
- Réserve Indienne

— Limite des MRC



Source : Schémas d'aménagement des MRC de Lanauidière



- CIRCUIT NATUREL OU LE RETOUR AUX SOURCES**
- 1 Parc des Cascades et Parc des Chutes Dorwin
 - 2 Sentier du Mont Ouareau
 - 3 Sentier de la Montagne Noire
 - 4 Parc des Pionniers
 - 5 Chutes-aux-Rats
 - 6 Réservoir Taureau et plage Pointe fine
 - 7 Aménagements panoramiques des Sept Chutes
 - 8 Le sentier de la Matawinie
 - 9 Parc des Chutes à Bull
 - 10 Jardin forestier
 - 11 Jardins du Grand Portage
 - 12 Belvédère de la Montagne Coupée
 - 13 Parc régional des Chutes-Monte-à-Peine-et-des-Dalles
 - 14 Réserve écologique des Tourbières de Lanoraie
 - 15 Sentier d'interprétation de la Nature (SCIRBI)

- CIRCUIT PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL**
- 1 Les Jardins Moore
 - 2 Lieu historique Sir-Wilfrid-Laurier
 - 3 Parc des Chutes Dorwin
 - 4 Jardins de la Passion Labri
 - 5 La Maison de la Ceinture Fléchée
 - 6 Boutique Michel-Bourgeois
 - 7 Maison Antoine-Lacombe
 - 8 Musée d'art de Joliette
 - 9 Amphithéâtre de Joliette
 - 10 Fromagerie du Champ à la Meule
 - 11 Le Loup dans la Bergerie
 - 12 Musée Gilles-Villeneuve
 - 13 Chapelle des Cuthbert
 - 14 Galerie Archambault
 - 15 L'Oasis du Vieux Palais de Justice
 - 16 L'Île des Moulins

PAYSAGES ET CIRCUITS TOURISTIQUES LANAUDIÈRE 1997

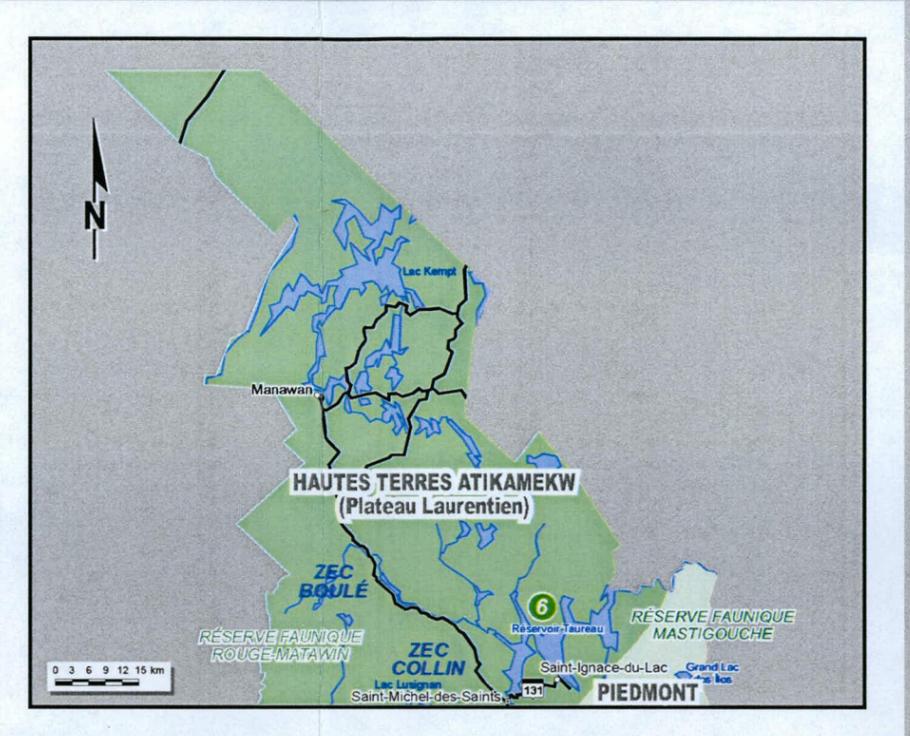
- Circuit Patrimoine historique et culturel
- Circuit Naturel ou le retour aux sources
- Centre de ski alpin

PAYSAGE D'ENSEMBLE

- Plaine du St-Laurent
- Piedmont
- Hautes Terres Atikamekw (plateau Laurentien)

Éléments majeurs

- 28 pourvoiries (1993)
- 4 zones d'exploitation contrôlée (Z.E.C.)
- 3 centres de ski
- 2 réserves fauniques
- 1 parc récréatif



De plus, l'approche utilisée est surtout normative, ce qui offre peu de souplesse et, conséquemment, favorise peu les interventions à caractère plus innovateur de façon à assurer la pérennité et la mise en valeur de la ressource paysage.

Des sites majeurs d'intérêt écologique à protéger

Une grande partie du territoire de la région présente un grand intérêt par rapport au milieu naturel (tableau 9), on y retrouve en plus d'une partie du parc du Mont-Tremblant, des superficies importantes des réserves fauniques Rouge-Matawin et Mastigouche et 4 zones d'exploitation contrôlée. D'autres sites sont aussi valorisés et les MRC les ont identifiés dans leur schéma ou leur projet de schéma révisé afin qu'ils soient pris en compte lors d'implantation ou d'amélioration des infrastructures de transport.

Tableau 9 Sites majeurs d'intérêt écologique

MRC	SITE
Des Moulins	Rivière des Mille Îles - Ruisseau de Feu Forêts de la MRC Le Grand Côteau
Montcalm	Saint-Calixte, Sainte-Julienne, et Saint-Lin - 2 Ravages de Cerf de Virginie
Joliette	Rivière Ouareau - Frayères d'Esturgeon jaune situées en aval de la Compagnie de papiers Scott de Crabtree Rivière Rouge Rivière L'Assomption - Frayères de Doré (Depuis les rapides en amont de l'Île Vessot jusqu'au seuil connu sous le nom de « Chute à Morin ». - Fort potentiel écologique - De la pointe à Neuf pas à la pointe Bazinet - Du Tir-à-l'arc jusqu'au golf Base-de-Roc (Joliette) - Île Vessot
D'Autray	Archipel du lac Saint-Pierre - Haltes migratoires, héronnière, frayères, habitat du rat musqué - Demande de l'UNESCO pour une réserve mondiale de la biosphère Tourbière de Lanoraie-Lavaltrie - Une partie : statut de réserve écologique Lac Maskinongé Rivière Matambin Rivière Mastigouche Rivière Maskinongé
L'Assomption	Îles et rives du Saint-Laurent Tourbière de Lanoraie-Lavaltrie
Matawinie	Rawdon, Chertsey, Saint-Côme - Ravage de Cerf de Virginie Saint-Donat - Ravage d'Orignal Entre Saint-Michel-des-Saints et Saint-Zénon sur le cours inférieur des rivières du Pin Rouge et du Sauvage - Sauvagine (Classe supérieure 1,2 et 3)

Sources : Schémas d'aménagement des MRC de Lanaudière.

3.4 Lanaudière, paradis de chasse et pêche

Partout sur le territoire de Lanaudière, il existe des sites naturels favorables à l'exploitation et la préservation de la faune.

Les îles et rives du Saint-Laurent et particulièrement l'archipel du Lac Saint-Pierre constituent l'habitat le plus important pour la sauvagine alors que sur le reste du territoire, les terres marécageuses offrant un potentiel de classe supérieure pour la sauvagine sont plutôt rares.

Le potentiel des terres pour la faune ongulée et surtout l'orignal est très élevé, les terrains montueux constituant son habitat de prédilection. Il s'agit de mentionner les secteurs de Saint-Zénon, Saint-Michel-des-Saints et même les parcs du côté de Saint-Donat pour faire rêver plusieurs chasseurs.

Concernant la faune ichthyenne, les secteurs situés dans la plaine sont dominés par les espèces d'eau chaude tandis qu'en Matawinie, le bassin versant de la rivière L'Assomption est privilégié pour l'omble de fontaine et le touladi alors que les rivières Matawin et Manawan le sont pour le grand brochet, le doré et le corégone.

L'exploitation de la faune dans la région se concentre en majeure partie dans un corridor dont les limites sont situées de part et d'autre de la route 131 entre Sainte-Émélie-de-L'Énergie et Saint-Michel-des-Saints et aussi du côté de Saint-Côme. Sur ce territoire, les intervenants et les modes de gestion de la faune sont multiples.

Effectivement, on retrouve deux réserves fauniques, la Rouge-Matawin qui est juxtaposée au Parc du Mont-Tremblant et la Mastigouche. Les quatre zones d'exploitation contrôlée (ZEC) de la région sont localisées en bordure des deux réserves fauniques et du parc. La récolte contrôlée dans les réserves devait permettre l'accroissement des espèces et approvisionner les secteurs de chasse avoisinants par phénomène de débordement. Toutefois, depuis la mise en place de ces territoires, on a assisté à une surexploitation de la faune ce qui s'est traduit par une baisse de l'achalandage pour la chasse et la pêche. Entre 1979 et 1992, le nombre de membres dans les quatre ZEC regroupés a chuté de plus de 82% et le nombre de jours de pêche et de chasse a fortement diminué. Par contre, on assiste à une croissance du nombre de jours de villégiature.

En plus des réserves et des zones d'exploitation contrôlée, on dénombre sur le territoire de la MRC Matawinie une vingtaine de pourvoyeurs à droits exclusifs et six à droits non exclusifs, dont plusieurs sont en périphérie des ZEC. L'ensemble des pourvoiries de la région occupe une superficie de plus de 2 000 km². En ce qui concerne leur accessibilité, les pourvoiries du sud de la Matawinie sont facilement accessibles par les routes 131, 343 et 347. Les territoires du nord sont accessibles par la route 131 jusqu'à Saint-Michel-des-Saints et ensuite par le chemin de Manawan et ceux de l'extrême nord par le chemin de Parent.

Ce type d'exploitation récréo-touristique a des répercussions sur le réseau routier où l'on observe une augmentation des déplacements les fins de semaine et durant les vacances estivales.

3.5 Bruit de la circulation routière

Comme on le remarque, l'aménagement du territoire s'appuie sur la configuration du réseau routier qui, à son tour, influence le développement par la qualité de desserte offerte. Cette interaction a comme conséquence que de plus en plus de kilomètres de route sont inclus en

zones urbanisées et que les développements linéaires poussent comme des champignons le long du réseau. Pourtant, bien qu'une route soit nécessaire et très utile, la présence d'infrastructures routières est susceptible de créer des nuisances qui peuvent affecter la qualité de vie des riverains. Dans cette perspective, le bruit causé par la circulation routière peut constituer par sa fréquence, sa durée et son intensité, une nuisance qui peut porter atteinte à la santé ou au bien-être général de la population.

Une politique sur le bruit à deux approches en matière d'atténuation des impacts sonores

Depuis mars 1998, le ministère des Transports a adopté et publié une politique sur le bruit routier qui privilégie essentiellement deux approches en matière d'atténuation des impacts sonores:

- une approche corrective qui vise à corriger les principaux problèmes de pollution sonore ;
- et une approche de planification intégrée, qui consiste à prendre les mesures nécessaires pour prévenir les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière.

Le ministère des Transports reconnaît une part de responsabilité en ce qui concerne la pollution sonore générée par la circulation routière. Il a donc l'intention, de concert avec les municipalités, d'atténuer les principaux problèmes de pollution sonore en mettant en œuvre des mesures correctrices dans les zones où le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dBA *Leq, 24 h*. Les coûts des mesures d'atténuation seront partagés, à parts égales, avec les municipalités concernées. Les mesures d'atténuation seront mises en œuvre en fonction des demandes des municipalités et des ressources financières disponibles.

Lorsque l'impact sonore de la construction de nouvelles routes ou de la reconstruction de routes ayant pour effet d'en augmenter la capacité ou d'en changer la vocation sera jugé significatif, le ministère des Transports verra à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines. Ces zones sont les aires récréatives de même que les aires résidentielles et institutionnelles déjà construites ou pour lesquelles un permis de construction a été délivré avant l'entrée en vigueur de la politique ministérielle sur le bruit.

Depuis l'entrée en vigueur de cette politique ministérielle, les municipalités locales ou leurs partenaires doivent prendre en charge la totalité des frais de mise en œuvre des mesures d'atténuation à l'occasion de la réalisation de nouveaux projets de construction résidentielle et institutionnelle, ou encore des projets à caractère récréatif.

Dans les sections suivantes, les zones qui subissent une pollution sonore importante ont été identifiées afin d'intervenir éventuellement en concertation avec les municipalités concernées et d'implanter des mesures d'atténuation. De plus, les voies de circulation qui occasionnent des contraintes à l'occupation du sol, en raison du bruit routier, ont été déterminées de façon à permettre des choix d'aménagement qui minimisent les impacts des infrastructures sur la population riveraine.

Les zones subissant une pollution sonore

En 1993, le ministère des Transports a procédé à un inventaire des zones de pollution sonore qui sont localisées en bordure des autoroutes et des routes à accès contrôlé. Au Québec, le Ministère a relevé environ 135 km de zones qui subissent une pollution sonore 65 dBA $L_{eq, 24 h}$ ou plus. Pour sa part, Lanaudière comprend 10 zones dont le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dBA $L_{eq, 24 h}$ (Carte 9). Ces zones identifiées au tableau 10 représentent environ 17 km qui sont distribuées dans les MRC Des Moulins et L'Assomption. À celles-ci, il faut ajouter 4 zones de pollution sonore qui n'atteignent pas le seuil de 65 dBA $L_{eq, 24 h}$ mais qui subissent néanmoins une pollution sonore importante. Ces zones sont toutes situées dans la MRC Des Moulins.

Tableau 10 Zones de pollution sonore, Lanaudière, 1993

MUNICIPALITE	VOIE DE CIRCULATION	LIMITE DU SECTEUR	NIVEAU SONORE (dBA $L_{eq, 24 h}$)
CHARLEMAGNE	640 Ouest	Rues Notre-Dame à Carufel	63
	40 Est	Rue Lauzé	65 et plus
LACHENAIE	25 Nord	Rue de Bretagne à la montée Masson	65 et plus
	640 Est	Rues Lepage à Des Épinettes	62
MASCOCHE	25 Nord	Rue Louis-Hébert à la Rivière Mascouche	65 et plus
	25 Sud	Rue J.-J. Brien Rue Sauvé	65 et plus
	640 Ouest	Chemin des Anglais au chemin Gascon	62
REPENTIGNY	40 Est	Boulevard L'Assomption à la rue Gervais Rue Monsabré à la rue Calixa-Lavallée	65 et plus
	40 Ouest	Rue Valmont au boulevard L'Assomption	65 et plus
TERREBONNE	25 Nord	Île Saint-Jean De la rivière des Mille Îles au boulevard des Seigneurs Rue McTavish à la rue Des Ormes	65 et plus
	25 Sud	Chemin Gascon au boulevard Des Seigneurs Île Saint-Jean	65 et plus
	640 Est	Rues Aragon à Beaupré	61

Source : Inventaires sonores, MTQ 1993.

Les zones qui subissent une pollution sonore de 65 dBA $L_{eq, 24 h}$ constituent les zones d'intervention prioritaire. Dans cette perspective, le ministère des Transports, conformément à sa politique sur le bruit routier, pourrait convenir avec les municipalités qui feront une demande d'atténuation, que l'implantation des mesures d'atténuation sera partagée, en parts égales, entre le ministère des Transports et les municipalités concernées. Quant aux zones subissant une pollution sonore importante, elles devront faire l'objet d'un suivi environnemental afin d'analyser

ZONES DE POLLUTION SONORE

MUNICIPALITÉS	VOIE DE CIRCULATION	LIMITE DU SECTEUR	NIVEAU SONORE (dBA Leq 24h)
Charlemagne	640 Ouest	Rues Notre-Dame à Carufel	63
	40 Est	Rue Lauzé	65 et plus
Lachenaie	25 Nord	Rue de Bretagne à Montée Masson	65 et plus
	640 Est	Rues Lepage à Des Épinettes	62
Mascouche	25 Nord	Rue Louis-Hébert à la riv. Mascouche	65 et plus
	25 Sud	Rue J.-J. Brien Rue Sauvé	65 et plus
	640 Ouest	Chemin des Anglais au chemin Gascon	62
Repentigny	40 Est	Boul. l'Assomption à rue Gervais Rues Monsabré à Calixa-Lavallée	65 et plus
	40 Ouest	Rue Valmont au boul. l'Assomption	65 et plus
Terrebonne	25 Nord	Île Saint-Jean De la riv. des Mille-Îles au boul. Des Seigneurs Rues McTavish à Des Ormes	65 et plus
	25 Sud	Chemin Gascon au boul. Des Seigneurs Île Saint-Jean	65 et plus
	640 Est	Rues Aragon à Beaupré	61

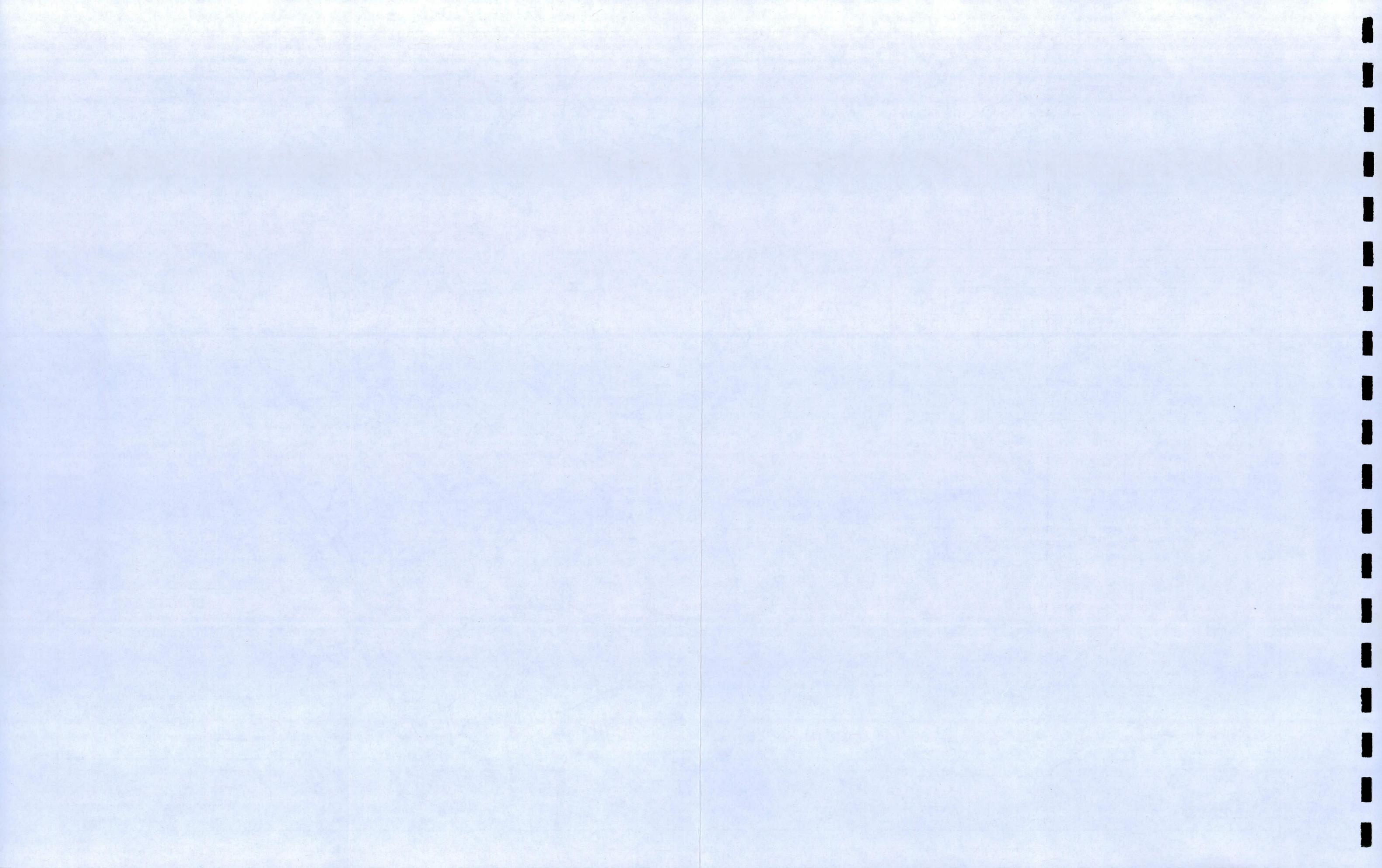


Source : Relevés M.T.Q. 1996-1997

0 1 2 3 4 5 km

BRUIT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE LANAUDIÈRE 1993

- Voie de circulation occasionnant des contraintes à l'occupation du sol
- Zone subissant une pollution sonore importante (60 dBA Leq 24 h < niveau sonore < 65 dBA Leq 24 h)
- Zone subissant une pollution de plus de 65 dBA Leq 24h
- Secteur urbanisé
- Secteur à haute densité linéaire



l'évolution de la situation et d'élaborer des stratégies d'intervention visant à atténuer le bruit routier.

Les voies de circulation entraînant des contraintes à l'occupation du sol

Selon les orientations du MTQ, une voie de circulation pose une contrainte majeure à l'occupation du sol lorsque l'impact sonore, découlant de sa présence, dépasse les limites de ce qui est considéré comme acceptable, soit un niveau de 55 dBA (équivalant sur 24 heures) pour les zones de pollution sonore, c'est-à-dire les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives. De façon générale, les voies de circulation rapide, qui présentent un débit de circulation élevé ou un pourcentage de camions relativement important, sont susceptibles de poser des contraintes majeures à l'occupation du sol.

La carte 9 présente les voies de circulation qui occasionnent des contraintes majeures à l'occupation du sol dans chacune des MRC du territoire à l'étude. De façon générale, le réseau autoroutier (A-25, A-31, A-40 et A-640), les routes nationales et régionales où circulent plus de 5 000 véhicules par jour ou supportant un fort pourcentage de camions, sont considérées comme des voies de circulation occasionnant des contraintes majeures à l'occupation du sol. En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les MRC doivent identifier ces voies de circulation. Elles doivent aussi établir, dans les zones de contraintes, des normes minimales pour obliger les municipalités concernées à adopter des dispositions réglementaires visant à combattre le bruit de la circulation routière.

3.6 Zones de glissement de terrain

Les terrains meubles occupent une place prépondérante sur les plateaux inférieurs de Lanaudière, soit au contrebas du piedmont et dans l'ensemble de la plaine. Les terrasses et les escarpements de terrains situés de part et d'autre des rivières sont des zones présentant des risques de glissement de terrain. Comme le réseau routier longe souvent les cours d'eau, le ministère des Transports doit effectuer à l'occasion des stabilisations de berges afin de protéger ses infrastructures. Le tableau 11 fournit les principaux cours d'eau dont les rives présentent des risques de glissement de terrain et les principaux endroits où il y a eu des interventions réalisées au cours des dernières années ou qui devront être effectuées à court terme.

3.7 Pollution atmosphérique

La combustion des produits pétroliers produit des substances polluantes dont les principales sont les hydrocarbures (HC), le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote NO_x et des particules. Le secteur des transports est la source la plus importante d'émissions dans l'atmosphère de HC, de NO_x, de CO et de CO₂.

Tableau 11 Cours d'eau à risques de glissement de terrain et zones d'intervention

RIVIERE	ENDROITS DES INTERVENTIONS REALISEES	ENDROITS DES INTERVENTIONS PROJETEES
BASSIN DE LA RIVIERE L'ASSOMPTION	Chemin Sainte-Marie à Saint-Gérard-Majella	Rte 343 à Saint-Gérard-Majella
▪ Rivière l'Achigan	Rte 339 à Saint-Roch-de-l'Achigan	
▪ Rivière Saint-Esprit		
▪ Rivière Ouareau		Ch. rang de l'Église, Crabtree
▪ Rivière Rouge		
▪ Rivière Blanche		
▪ Ruisseau Vacher		
▪ Ruisseau Saint-Philippe		
RIVIERE MASCOUCHE		
RIVIERE MATAMBIN		
RIVIERE BAYONNE	Rte 158 à Sainte-Geneviève-de-Berthier	
▪ Ruisseau Desrosiers		
▪ Rivière Mastigouche		

Source : Schémas d'aménagement des MRC de Lanaudière.

La combustion des produits pétroliers joue un rôle important dans les grands enjeux atmosphériques à l'échelle nationale et planétaire que sont le smog, les pluies acides, le réchauffement de la planète, l'appauvrissement de la couche d'ozone et l'émission de substances toxiques.

Il est reconnu que le transport en commun est beaucoup plus efficace sur le plan énergétique par passager-kilomètre que le transport motorisé individuel (tableau 12). Sur le plan de l'aménagement du territoire, les infrastructures nécessaires pour le transport en commun consomment, en outre, beaucoup moins d'espace que celles requises pour l'automobile. Le covoiturage permet aussi de réduire la consommation d'énergie par passager-kilomètre.

Tableau 12 Comparaison des émissions par moyen de transport

(unité : g/personne/100km)

MOYEN DE TRANSPORT	NO _x	HC	CO	CO ₂	NOMBRE DE PASSAGERS
Autobus	95	12	189	3 676	40
Covoiturage par fourgonnette	24	22	150	5 323	7+
Covoiturage par auto	43	40	311	8 056	3+
Auto à passager unique	128	130	934	32 223	1

Source : Environnement-Canada : L'automobile et... la pollution atmosphérique, 1995.

Le transport routier des marchandises consomme davantage d'énergie et projette davantage d'émissions que le transport ferroviaire par tonnage sur une même distance.

La réalité de la pollution atmosphérique est complexe, le cocktail des pollutions dont certaines interagissent entre elles est émis dans un continuum. Le transport et les retombées des polluants sont influencés par les conditions climatiques et topographiques. Comme les polluants peuvent voyager d'une ville à une autre, d'un pays à un autre et même d'un continent à un autre, nous polluons nos voisins et nous sommes aussi pollués par nos voisins. Comme on peut le constater, la lutte à la pollution atmosphérique doit se faire dans une concertation internationale et chaque enjeu susmentionné doit faire l'objet de discussions et d'ententes internationales. On peut citer entre autres : l'Accord sur le smog urbain et le protocole sur les pluies acides avec les États-Unis, le protocole de Montréal sur la couche d'ozone, la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques confirmée par les accords de Kyoto.

Comme la plupart des pays industrialisés, le Canada n'atteindra pas l'engagement international qu'il a pris au Sommet de la Terre en 1992 de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre aux niveaux de 1990 d'ici l'an 2000. À défaut d'autres mesures, on prévoit que les émissions dépasseront les niveaux de 1990 de 36% en l'an 2020. Le transport produira 28% de ces gaz d'ici 2020 comparativement à 26% en 1995, selon les projections à long terme de Ressources naturelles Canada.

Depuis 1990, la consommation d'énergie et le volume des émissions se sont accrus en raison d'une intensification de l'activité (plus de gens, plus de véhicules, plus de kilomètres parcourus). Les effets conjugués de la croissance démographique et économique joints à des bas prix de l'énergie causent un accroissement inexorable des émissions.

La forme d'urbanisation qui prévaut dans Lanaudière amène la population résidante à utiliser l'automobile dans la grande majorité de ses déplacements. Les lieux de destination pour les activités travail et loisirs sont plus aisément accessibles par automobile et en favorisent son utilisation.

Face aux engagements qu'a pris le Ministère en vue de réduire l'émission des gaz à effet de serre et la consommation énergétique, le défi dans le cadre d'un plan de transport régional est d'accentuer le recul de l'intensité énergétique en favorisant l'utilisation de modes de transport moins dommageables pour l'environnement et moins « énergivores » que le transport individuel (automobile à un seul occupant ou camion) et de promouvoir une gestion de l'urbanisation visant à restreindre la dépendance envers l'automobile.

3.8 Synthèse

Les affectations urbaines et industrielles sont surtout concentrées dans les MRC Des Moulins et L'Assomption et souvent localisées le long des principaux axes routiers. Le secteur agricole côtoie les zones urbanisées alors que les zones de villégiature, de forêt et faune et de conservation se situent à bonne distance des concentrations de population.

En ce qui concerne la dispersion des sites ayant des paysages particuliers, des sites d'intérêt écologique, des secteurs de chasse et pêche et de récréation, ainsi que le développement urbain linéaire au réseau routier, tout concorde pour rendre la région de Lanaudière sensible à l'implantation et au développement d'infrastructures routières, mais aussi tributaire de ces dernières pour y avoir accès et ainsi les mettre en valeur.

Les lieux d'emploi sont en majeure partie situés à Laval et Montréal, et ceux qui existent dans la région sont généralement étalés en bordure du réseau autoroutier (zones industrielles de Terrebonne, Lachenaie, Repentigny, Berthierville) ou des boulevards urbains (zones commerciales de Joliette, de Terrebonne et Repentigny) et tout en occupant de vastes superficies, ils offrent beaucoup d'espace de stationnement. Par conséquent, ces zones industrielles et commerciales favorisent peu la desserte en transport en commun.

La faible densité d'occupation du sol dans le reste du territoire de Lanaudière rend très difficile l'implantation d'un système de transport en commun efficace, rapide et rentable car tant la distance que la multitude des lieux de résidence, de travail et d'activités militent en faveur de l'utilisation de l'automobile.

L'habitat à faible densité a d'autres répercussions non négligeables car en favorisant l'utilisation accrue de l'automobile, il influence la consommation de l'énergie, le degré de pollution, les coûts des infrastructures, il consomme de grands espaces et n'aide pas à atteindre les objectifs du Ministère dans la réduction des émissions de polluants dans l'atmosphère.

La pollution sonore due à la circulation routière est de plus en plus remarquée dans les MRC Des Moulins et L'Assomption où l'on retrouve 8 sites qui méritent une intervention à très court terme. Le Ministère a déjà une politique à ce sujet et la mise en œuvre des mesures d'atténuation en fait partie.

4.0 RÉSEAU ROUTIER

Ce chapitre fait état de l'historique et des caractéristiques du réseau routier et fait ressortir les conditions de circulation ainsi que les problèmes rencontrés tant du point de vue de la sécurité routière que de la fonctionnalité, pour enfin tracer un portrait des déplacements.

4.1 Mise en place du réseau routier

Le développement de Lanaudière a pris forme à l'époque des seigneuries et il est à noter que la présence du fleuve Saint-Laurent y a joué un rôle majeur. Ainsi les municipalités de Repentigny, Lavaltrie, Berthier et Lachenaie comptent plus de 300 ans d'histoire suivies de Saint-Sulpice et Terrebonne. Progressivement, des percées furent réalisées vers le nord de Lanaudière, à l'ouest vers Rawdon et à l'est vers Saint-Damien. Par la suite, des avancées furent effectuées vers Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Donat et Saint-Côme pour finalement atteindre Saint-Michel-des-Saints.

Toute cette période de colonisation est associée à l'exploitation des ressources naturelles et fortement calquée sur le réseau hydrographique.

L'invention et le développement de l'automobile ont accéléré la modernisation du réseau routier régional. L'aménagement des routes 125, 343 et 131 a nettement amélioré les communications intermunicipales et intrarégionales nord-sud. Dans les années 60 et 70, le réseau autoroutier a été mis en place :

- l'autoroute 40 entre Anjou et Berthierville fut mise en service en 1967-1968 et prolongée à une chaussée jusqu'à Trois-Rivières en 1975 pour être complétée en 1979;
- l'autoroute 640 a relié l'autoroute 40 à Terrebonne (route 337) en 1972 et a été prolongée jusqu'à l'autoroute 15 en 1974;
- l'autoroute 25 a atteint Mascouche en 1971 et une chaussée fut construite jusqu'à la route 158 en 1973;
- l'autoroute 31 entre l'autoroute 40 et la route 158 à Joliette a été mise en service en 1967.

Enfin, en 1975, la route 158 (A-50) en contournement de Joliette a été mise en service.

Un réseau routier fonctionnel mais en constante amélioration

En 1993, il y a eu un nouveau partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités sur la base de la classification fonctionnelle du réseau. Le réseau routier sous la juridiction du ministère des Transports dans la région de Lanaudière est maintenant constitué de 360 km pondérés⁶ d'autoroutes, de 190 km pondérés de routes nationales, de 553 km pondérés de routes régionales, de 269 km pondérés de routes collectrices et de 6,5 km pondérés de routes d'accès aux ressources (carte 10).

⁶ Un kilomètre pondéré est équivalent à un kilomètre de route à 2 voies (1 voie par direction).

Dans l'axe nord-sud, deux axes régionaux majeurs desservent la région de Lanaudière. La route 131, incluant l'autoroute 31, est l'axe central alors que plus à l'ouest, la route 125, incluant l'autoroute 25, constitue l'autre axe nord-sud qui a contribué au développement de la région.

Dans l'axe est-ouest, la région est entièrement traversée dans sa partie sud, par un lien autoroutier constitué des autoroutes 40 et 640. À la hauteur de Joliette, Saint-Jacques, Saint-Esprit, un lien national (route 158) permet aussi les déplacements interrégionaux.

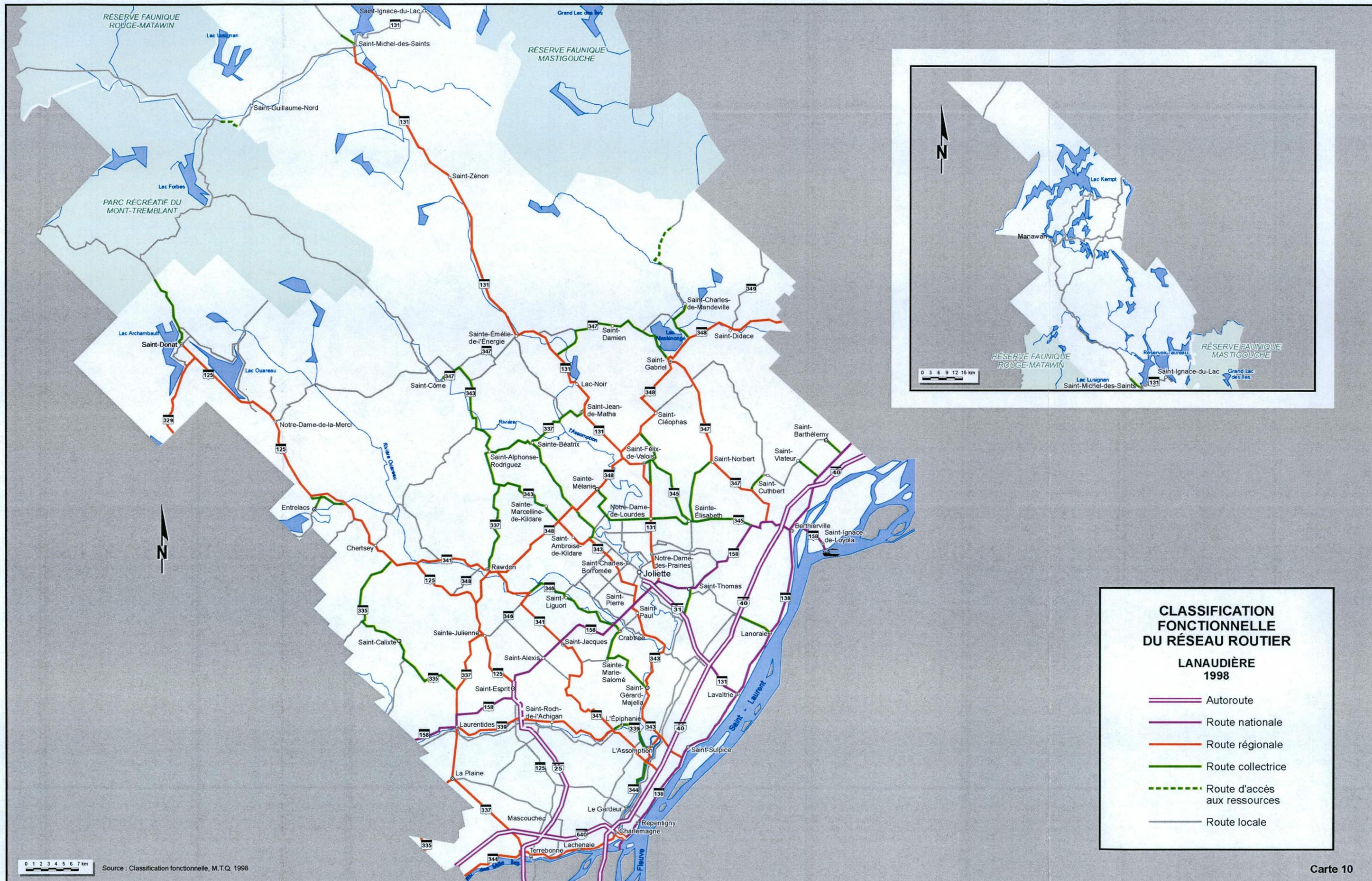
Enfin, la route 348 relie Rawdon à Saint-Gabriel et constitue l'axe routier régional est-ouest le plus au nord dans la région.

Tous ces liens autoroutiers, nationaux et régionaux mentionnés relient les routes 125 (A-25) et 131 (A-31) entre elles. Plusieurs routes régionales et collectrices se branchent aussi sur ces routes. Entre autres, les routes 335, 337, 341, 343, 345 et 347 créent des liens secondaires entre les grands axes.

Le réseau routier tel qu'il est connu actuellement était déjà majoritairement en place avant 1960, mais depuis ce temps, des améliorations majeures y ont été apportées.

Effectivement, depuis le début des années 60, plusieurs contournements de villages ont été réalisés comme à Saint-Esprit, Sainte-Julienne, Chertsey, Joliette et Saint-Jean-de-Matha afin de favoriser le trafic de transit et d'en diminuer les impacts sur les milieux urbains. Plus important encore, la route 158 a été réaménagée selon des caractéristiques de route nationale sur la majorité de sa longueur, l'autoroute 25 a été prolongée et l'autoroute 31 a été réalisée. Comme on peut le remarquer, tous ces liens se retrouvent dans les parties centre et sud de la région.

Mais plus au nord aussi, des améliorations majeures furent apportées. La route 125 fut reconstruite à quatre voies de circulation au nord de Chertsey, puis à deux voies de circulation avec voie d'évitement entre Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat. La route 343 fut reconstruite au nord de Joliette dans un nouvel axe pour éviter la zone urbaine de Saint-Charles-Borromée. La route 347 fut munie de voies pour véhicules lents sur la majorité du tronçon entre Saint-Norbert et Saint-Gabriel. Enfin, la route 131 a aussi fait l'objet de plusieurs interventions entre Joliette et Saint-Michel-des-Saints. Les dernières sur la liste sont le réaménagement de l'intersection des routes 131 et 345 au cœur du village de Saint-Félix-de-Valois et l'élargissement de la route 131 à cinq voies de circulation entre les rangs de la Deuxième et de la Première Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies.



RÉSERVE FAUNIQUE ROUGE-MATAWIN

RÉSERVE FAUNIQUE MASTIGOUCHE

PARC RÉCRÉATIF DU MONT-TREMBLANT

RÉSERVE FAUNIQUE ROUGE-MATAWIN

RÉSERVE FAUNIQUE MASTIGOUCHE

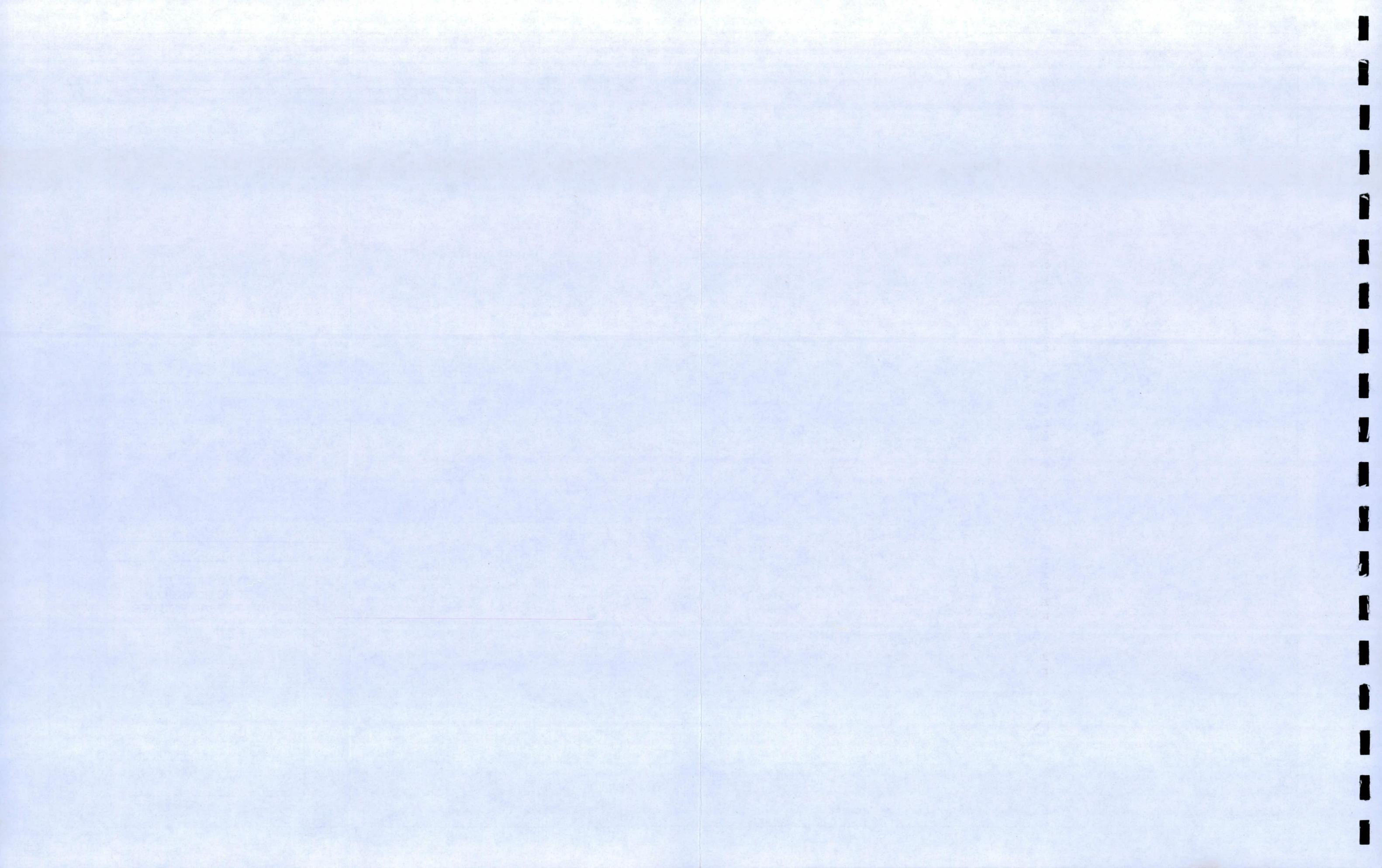
CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER

LANAUDIÈRE 1998

-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route d'accès aux ressources
-  Route locale

0 1 2 3 4 5 6 7 km

Source : Classification fonctionnelle, M.T.Q. 1998



4.2 État du réseau routier

La majorité des chaussées sont en bon état

L'état de la chaussée est représenté par l'ensemble des caractéristiques ayant une influence sur le confort de roulement, la sécurité des usagers et l'intégrité structurale de la route. Ces caractéristiques sont l'IRI, l'orniérage, la gélivité et la fissuration. L'indice IRI illustre la qualité de service aux usagers en quantifiant le confort au roulement.

La carte 11 offre un portrait des portions du réseau qui présentent des déficiences se rapportant directement au confort des usagers. Sur la majorité (80%) du réseau, le niveau de déficience est inférieur aux seuils d'intervention fixés par le Ministère et des déficiences fortes sont relevées sur à peine 2,5% du réseau.

Certaines routes sont affectées par le gel au cours de l'hiver, ce qui provoque des déformations de la chaussée et influence le confort et la sécurité des usagers. Environ 4% de la longueur totale présente une sensibilité au gel et cette situation commandera certaines interventions au cours des prochaines années.

L'état des structures ne crée pas de contrainte à la libre circulation

La libre circulation des personnes et des marchandises sur le réseau entretenu par le Ministère et par les municipalités n'est pas affectée par la présence de nombreux ponts répartis sur l'ensemble du territoire de la région de Lanaudière.

L'état structural des 172 ponts situés sur le réseau entretenu par le Ministère permet le passage de tous les véhicules lourds. Sur l'ensemble de ce réseau, seulement 10 ponts font l'objet d'un affichage interdisant le passage de camions en surcharge. Ceux-ci n'étant pas situés sur le réseau de camionnage, leur renforcement est jugé non nécessaire dans la situation actuelle.

Sur les 304 ponts municipaux, 128 ponts font l'objet d'un affichage interdisant le passage de camions en surcharge et 56 ponts font l'objet d'un affichage limitant le tonnage des véhicules lourds. La plupart d'entre eux sont situés sur des routes peu fréquentées. Le renforcement de ces ponts est réalisé au besoin afin d'assurer en tout temps la libre circulation des personnes et des marchandises ou lorsque des travaux d'entretien s'avèrent nécessaires. Cependant, 3 d'entre eux sont situés sur des routes de plus grande importance et doivent faire l'objet de travaux majeurs planifiés, soit les deux structures du pont Le Gardeur (route 138) et le pont de Terrebonne (route 125).

Au cours de la période 1993-1997, les objectifs poursuivis étaient de favoriser le renforcement des ponts à faible capacité et de procéder à la réparation des ponts afin de prolonger leur durée de vie.

Le tableau 13 fournit le nombre d'interventions réalisées entre 1993 et 1997 et celles à planifier entre 1998 et 2003.

Tableau 13 Nombre d'interventions et investissements 1993-2003 sur les ponts

	INTERVENTIONS			
	RÉALISÉES 1993-1997		FUTURES	
	NOMBRE DE PONTS	INVESTISSEMENTS	NOMBRE DE PONTS	INVESTISSEMENTS
Ponts MTQ	23	10 504 000 \$	41	10 271 000 \$ (1998-2003)
Ponts municipaux	100	3 498 000 \$	7	21 741 000 \$ (1998-2003)

Source : MTQ 1998.

4.3 Caractéristiques géométriques

La présente section analyse les caractéristiques géométriques du réseau sous la responsabilité du Ministère sauf en ce qui a trait aux collectrices non numérotées et ce en raison de l'absence de données. Pour chaque route, 5 caractéristiques pour lesquelles on a établi un seuil de déficience correspondant aux normes actuelles ont été analysées afin d'établir de façon objective leur condition. Les autoroutes présentent des configurations correspondant aux normes de conception actuelles sauf en ce qui a trait à l'échangeur A-40/A-640 où il manque certains collecteurs et les voies d'accélération de l'aire de service dans la bande centrale de l'A-40 à Lavaltrie.

La géométrie routière est l'ensemble des caractéristiques physiques ayant un impact sur le fonctionnement de la route. Ces caractéristiques sont :

- la distance de visibilité au dépassement;
- la vitesse de base;
- la largeur de la plate-forme (chaussée et accotements inclus);
- les pentes critiques;
- les courbes sous-standard.

Les déficiences de la visibilité au dépassement, la vitesse de base et la largeur de la plate-forme sont évaluées en pourcentage sur l'ensemble de la route sous trois niveaux de sévérité : faible, moyen et fort.

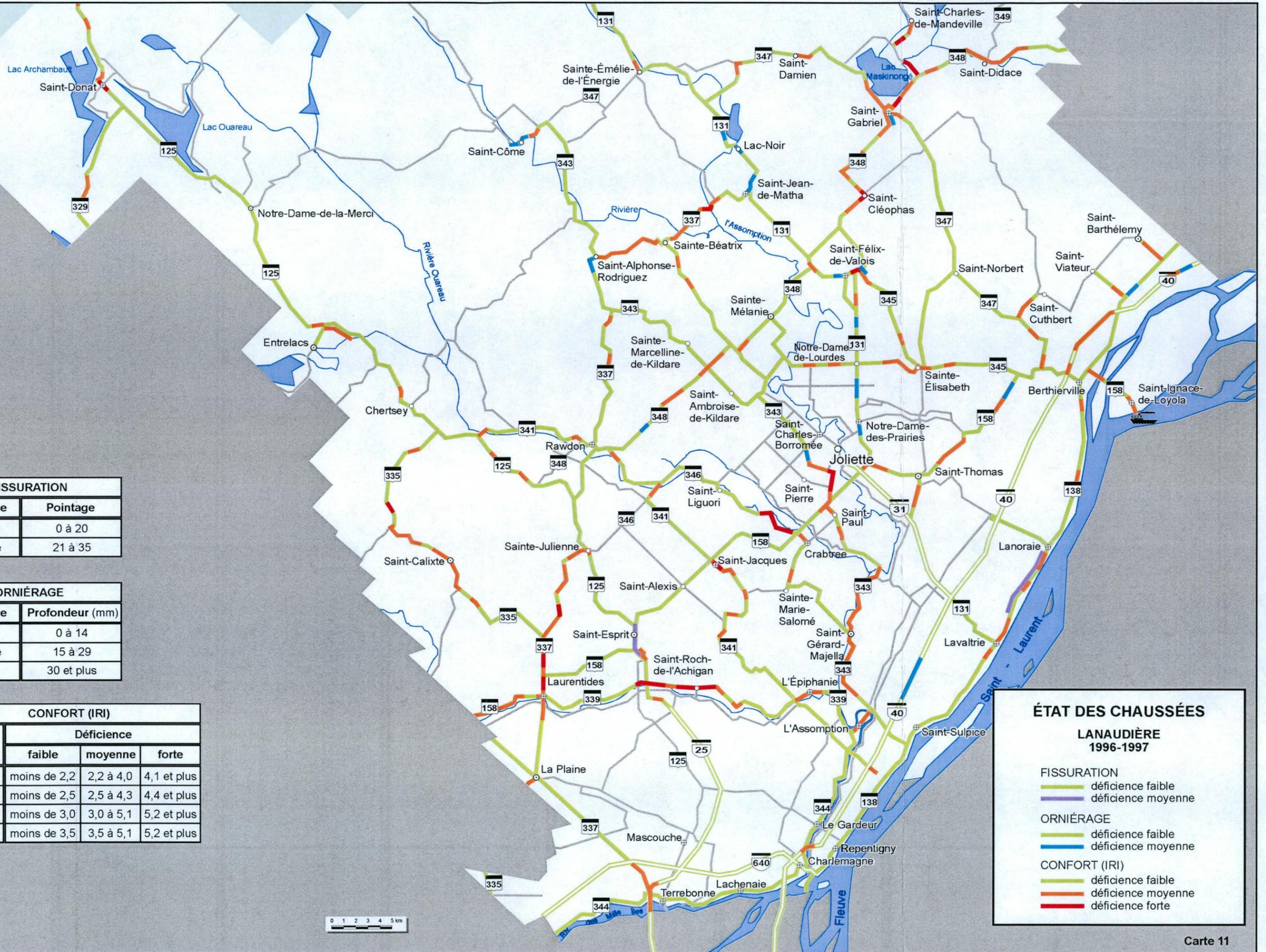
L'évaluation globale d'une route à l'égard de ces 3 caractéristiques (faible, moyen, fort) est réalisée en appliquant des facteurs de pondération de 1, 2 ou 3 au pourcentage de déficience de chacune des sévérités dans le but d'établir un pointage final qui tient compte de l'ampleur et de l'étendue des déficiences. Le pointage est calculé en faisant la somme des produits des pourcentages de chaque déficience multipliée par le facteur de pondération adéquat et rapporté sur un pointage de 20. Ce pointage servira à classer les routes selon la sévérité des déficiences observées.



FISSURATION	
Déficience	Pointage
faible	0 à 20
moyenne	21 à 35

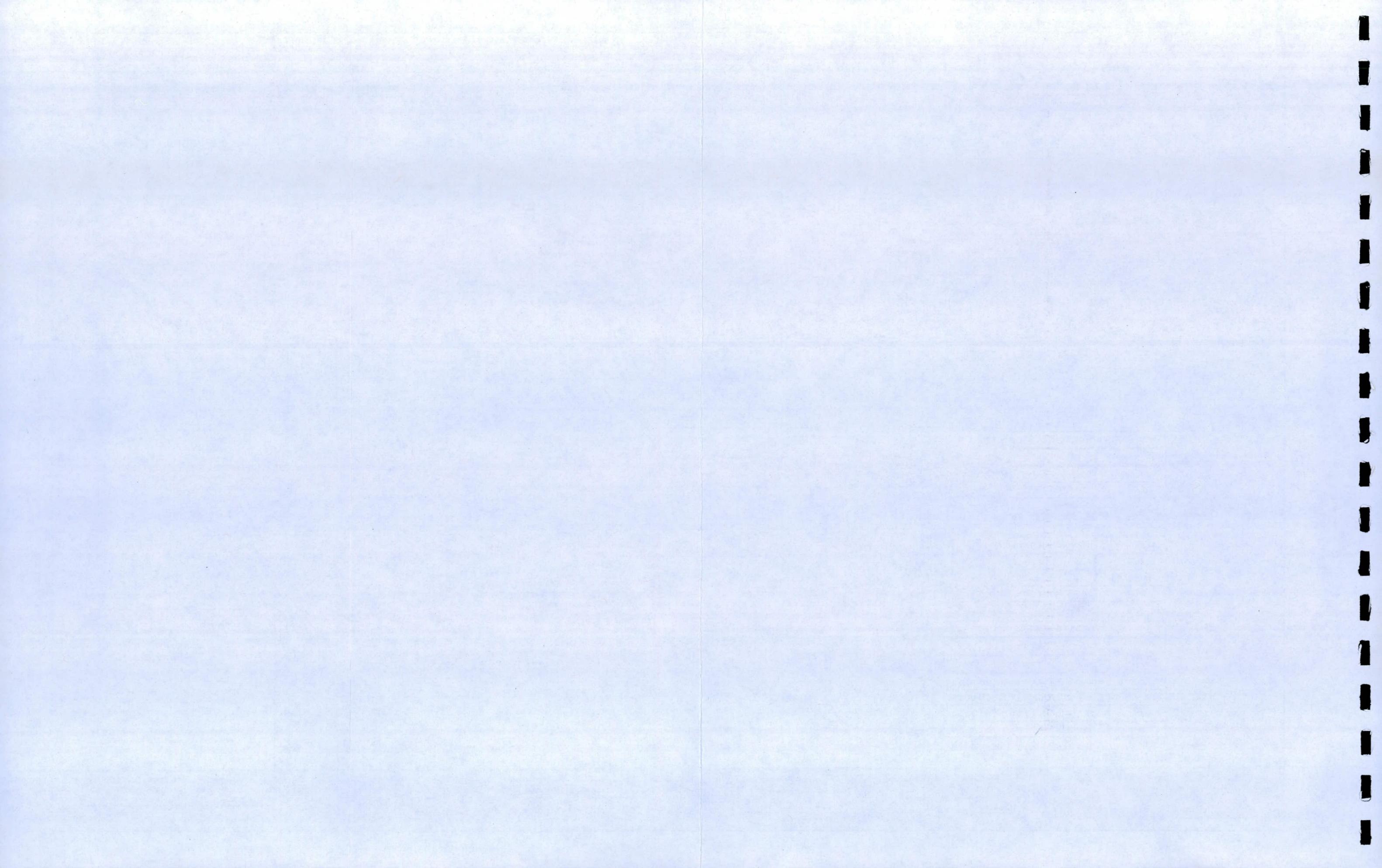
ORNIÉRAGE	
Déficience	Profondeur (mm)
faible	0 à 14
moyenne	15 à 29
forte	30 et plus

CONFORT (IRI)			
Route	Déficience		
	faible	moyenne	forte
Autoroute	moins de 2,2	2,2 à 4,0	4,1 et plus
Nationale	moins de 2,5	2,5 à 4,3	4,4 et plus
Régionale	moins de 3,0	3,0 à 5,1	5,2 et plus
Collectrice	moins de 3,5	3,5 à 5,1	5,2 et plus



**ÉTAT DES CHAUSSÉES
LANAUDIÈRE
1996-1997**

- FISSURATION**
 ———— déficience faible
 ———— déficience moyenne
- ORNIÉRAGE**
 ———— déficience faible
 ———— déficience moyenne
- CONFORT (IRI)**
 ———— déficience faible
 ———— déficience moyenne
 ———— déficience forte



Les pentes critiques et les courbes sous-standard sont analysées par route en quantité et en densité (pentes ou courbes/km).

En raison d'une différence majeure des caractéristiques géométriques entre les tronçons sud, centre et nord, la route 131 sera analysée en 3 sections distinctes. La première (131a) couvre le tronçon entre le village de Lavaltrie et l'A-40, le deuxième (131b) couvre le tronçon entre la ville de Joliette et le village de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, et le troisième (131c) entre le village de Sainte-Émélie et le village de Saint-Michel-des-Saints.

La distance de visibilité au dépassement nettement insuffisante

La distance de visibilité au dépassement est la distance nécessaire à un véhicule pour effectuer un dépassement en toute sécurité. Cette distance comprend les distances parcourues pendant les temps de décision, réaction, accélération, dépassement et retour dans la voie normale, et elle peut varier selon la vitesse affichée. Le seuil de déficience et les niveaux de sévérité sont établis en fonction de la classification fonctionnelle et des débits de la circulation.

Tableau 14 Pourcentage de la longueur de la route déficiente par rapport à la visibilité au dépassement

CLASSE DE ROUTE	ROUTE	LONGUEUR DE LA ROUTE (%) AVEC NIVEAU DE DÉFICIENCE			POINTAGE 20 POINTS
		FAIBLE	MOYEN	FORT	
<i>Nationale</i>	131a	16	—	80	17,1
	138	9	18	41	11,2
	158	18	12	21	7,0
	Bilan	14,2	14,0	31,8	9,2
<i>Régionale</i>	125	14	18	20	7,3
	131b	2	35	28	10,2
	131c	—	12	88	19,2
	329	—	—	92	18,4
	335	14	9	13	4,7
	337	19	2	44	10,3
	339	1	—	99	19,9
	341	2	28	32	10,3
	343	4	23	53	13,9
	344	—	28	72	18,1
	345	—	—	73	14,6
	346	5	17	13	5,2
	347	—	26	37	10,9
	348	7	26	47	13,3
Bilan	6,4	17,2	46,0	11,9	

Sources : Compilations MTQ, 1997.

De l'analyse des routes sous la responsabilité du Ministère, il ressort que 60% de la longueur des routes nationales est déficiente dont 32% représente des déficiences fortes; 70% des routes régionales est déficiente et particulièrement 46% représente des déficiences fortes. De plus, les pointages font ressortir que les routes 329, 339, 344 et 131c sont totalement déficientes en ce qui concerne la visibilité au déplacement.

À l'exception des routes 335 et 346, l'ensemble des routes représente des niveaux de déficience supérieurs à 50%. La carte 12 illustre les déficiences du réseau et il est à remarquer que le tronçon de la route 131a (classé national) présente des déficiences majeures sur 80% de sa longueur.

La majorité du réseau présente de faibles écarts par rapport à la vitesse de base

La vitesse de base moyenne est celle à laquelle un véhicule peut parcourir une section de route (courbe et rectiligne) en toute sécurité et confort.

Le seuil de déficience est atteint lorsque l'écart entre la vitesse de base et la vitesse affichée est égale à zéro. La sévérité des déficiences est fonction de l'importance de l'écart des vitesses et lorsque la vitesse de base est inférieure de 11 km/heure à la vitesse affichée, la déficience est forte.

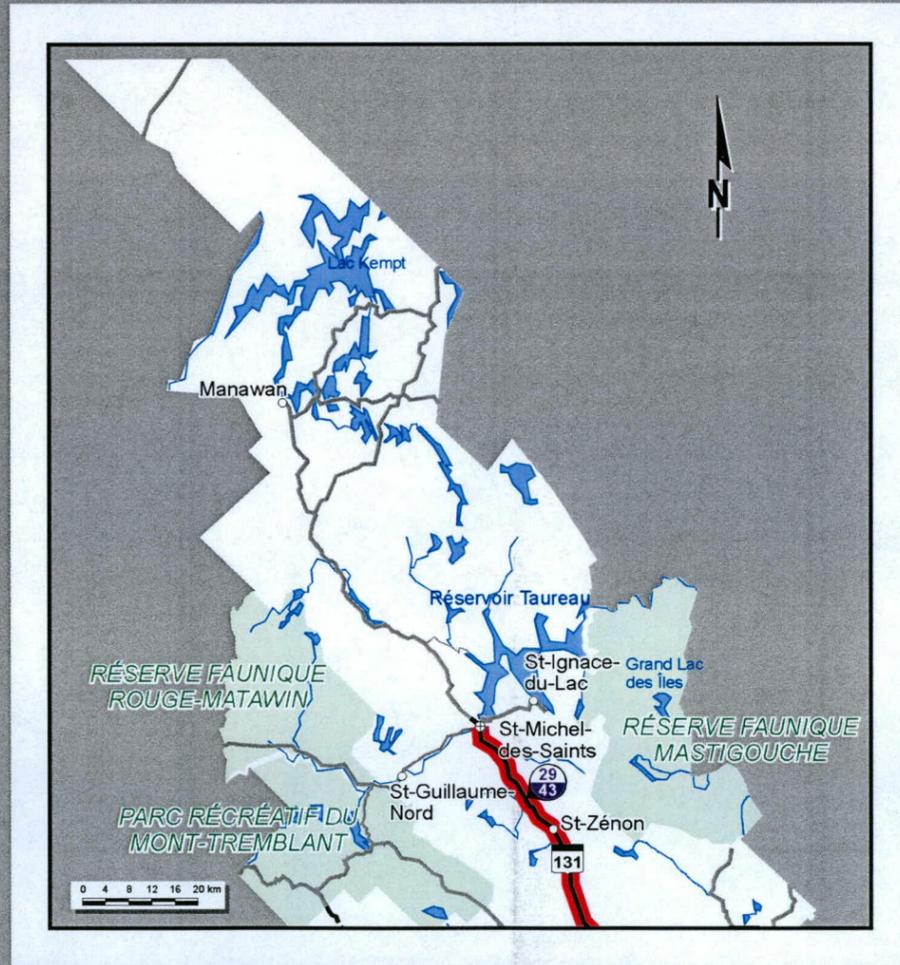
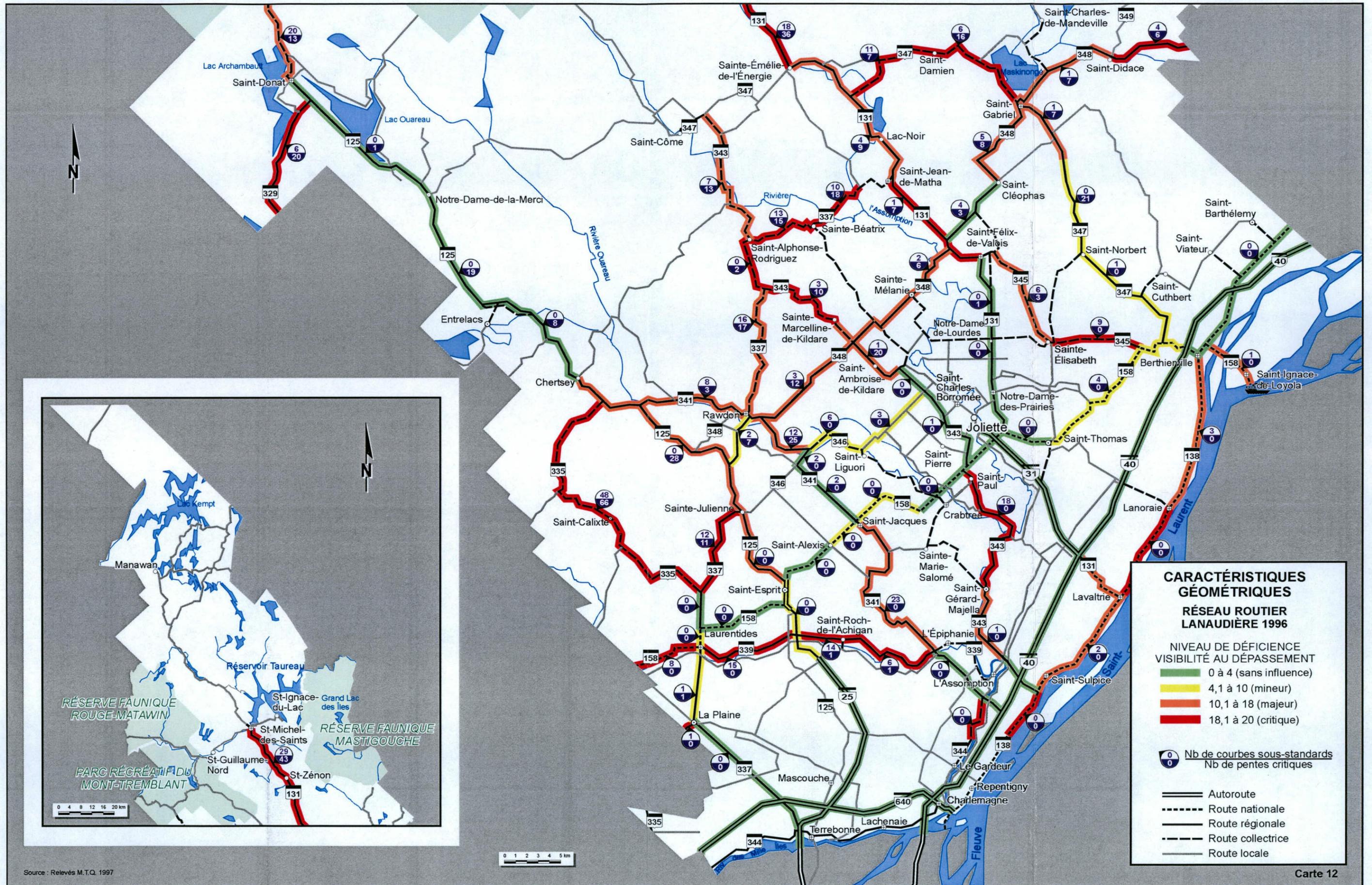
Tableau 15 Pourcentage de la longueur de la route déficiente par rapport à la vitesse de base

CLASSE DE ROUTE	ROUTE	LONGUEUR DE LA ROUTE (%) AVEC UN NIVEAU DE DÉFICIENCE			POINTAGE 20 POINTS
		FAIBLE	MOYEN	FORT	
<i>Nationale</i>	131a	0	0	0	0,0
	138	28	---	---	1,9
	158	6	8	---	1,5
	Bilan	14,9	4,4	---	1,6
<i>Régionale</i>	125	6	8	---	0,6
	131b	---	---	1	0,1
	131c	50	---	10	5,3
	329	---	---	---	0,0
	335	---	6	---	1,2
	337	---	41	---	5,5
	339	15	51	13	10,4
	341	16	5	20	5,7
	343	10	19	---	3,2
	344	---	---	2	0,4
	345	87	---	---	5,8
	346	49	17	3	6,1
	347	---	---	---	0,0
	348	13	7	---	1,8
Bilan	14,0	10,6	3,6	3,1	

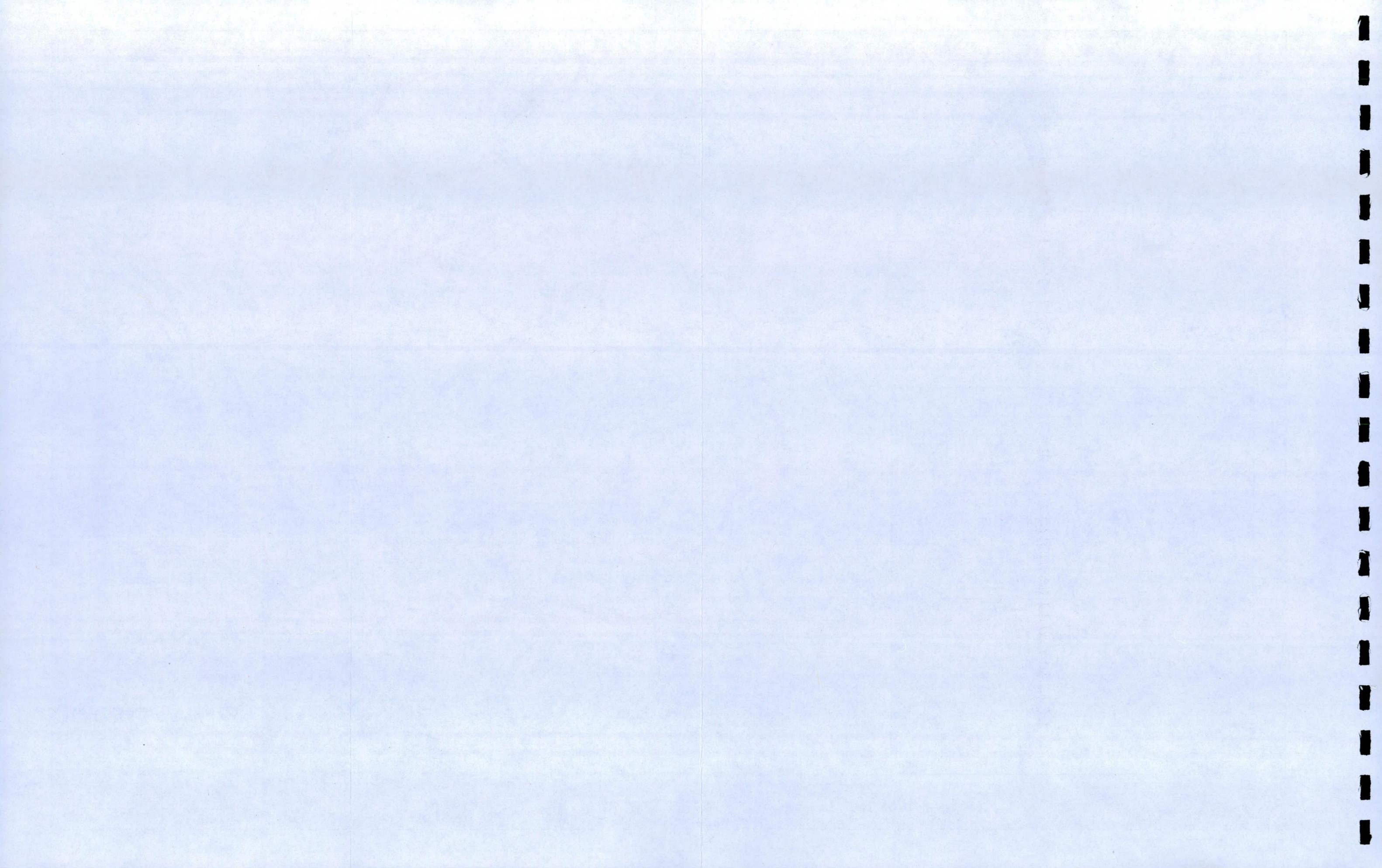
FAIBLE : -1 À -5 KM/H — MOYEN : -6 À -10 KM/H — FORT : -11 KM/H ET MOINS.

Source : Compilations MTQ 1997.

Du tableau 15, il ressort que 19,3% des routes nationales et 28,2% des routes régionales présentent des déficiences de faible sévérité qui influencent peu leur fonctionnement.



Source : Relevés M.T.Q. 1997



La largeur de la plate-forme influence la vitesse d'opération et la capacité de la route

La plate-forme d'une route inclut les voies de circulation et les accotements. La largeur de la plate-forme a une influence directe sur la vitesse d'opération et la capacité de la route.

Les largeurs normales de la plate-forme pour une classe donnée de route sont établies en fonction du débit de circulation et de la classification fonctionnelle de la route. Le seuil de déficience est établi comme suit :

- Nationale DJMA > 2000 véh/j = 13,4 m
- Nationale DJMA de 500 à 2000 véh/j, régionale DJMA >2000 véh/j = 10,6 m
- Nationale DJMA < 500 véh/j, régionale DJMA 500 véh/j à 2000 véh/j = 9,0 m
- Régionale DJMA < 500 véh/j = 8,0 m

La sévérité des déficiences est établie en fonction de la différence entre les dimensions normales de la plate-forme et les dimensions réelles : faible (0 à -1,0 m), moyenne (-1,0 à -2,0 m) et forte (-2,0 m et moins).

Du tableau 16, il ressort que 48% des routes nationales et 54,7% des routes régionales sont déficientes et que 88% de la longueur de la route 131a (nationale) est déficiente dont 84% représente des déficiences moyennes.

Tableau 16 Pourcentage de la longueur de la route déficiente par rapport à la largeur de la plate-forme

CLASSE DE ROUTE	ROUTE	POURCENTAGE DE LA ROUTE AVEC UN NIVEAU DE DÉFICIENCE			POINTAGE 20 POINTS
		FAIBLE	MOYEN	FORT	
<i>Nationale</i>	131a	1	84	3	11,8
	138	25	---	21	5,9
	158	9	11	15	5,1
	Bilan	15,4	9,4	17,0	5,7
<i>Régionale</i>	125	10	10	---	2
	131b	33	41	1	7,4
	131c	2	30	4	4,9
	329	---	---	45	9,0
	335	---	---	58	11,6
	337	19	30	49	15,0
	339	23	45	32	13,9
	341	---	10	71	15,5
	343	11	20	4	4,2
	344	---	31	37	11,5
	345	---	7	---	0,9
	346	78	---	---	5,2
	347	---	19	26	7,7
	348	12	46	5	7,9
Bilan	11,0	22,0	21,7	8,0	

Sources : Compilations MTQ.

Les routes 337 et 339 sont déficientes sur l'ensemble de leur tracé et les routes 335 et 341 ont des déficiences fortes sur plus de 50% de leur longueur.

Les pentes critiques et les courbes sous-standard reflète la topographie surtout sur les routes régionales et s'y retrouvent en très grand nombre

Une pente est considérée critique lorsque la vitesse d'un camion type d'une puissance de 200 lb/hp gravissant cette pente, subit une réduction de vitesse de 25 km/h par rapport à une vitesse initiale de 88 km/h. Ainsi, une pente courte et à forte inclinaison peut être aussi critique qu'une pente longue à inclinaison moyenne (tableau 17).

Tableau 17 Nombre de pentes, densité et pourcentage de la route en pente

CLASSE DE ROUTE	ROUTE	PENTES CRITIQUES		% DE LA ROUTE EN PENTE
		NOMBRE	DENSITÉ (Nb DE PC/KM)	
<i>Nationale</i>	131a	2	0,37	32,0
	138	---	---	8,0
	158	---	---	5,0
<i>Régionale</i>	125	69	0,80	60,0
	131b	15	0,36	30,0
	131c	79	1,38	46,0
	329	20	1,69	66,0
	335	67	1,68	59,0
	337	71	1,24	50,0
	339	2	0,06	27,0
	341	28	0,54	27,0
	343	43	0,66	34,0
	344	---	---	5,0
	345	3	0,15	27,0
	346	---	---	25,0
	347	51	1,06	52,0
	348	42	0,72	44,0

Sources : Compilations MTQ.

Les routes nationales ne présentent pas d'anomalie majeure et ce sont les routes régionales 329, 335 et 131c qui affichent un nombre de pentes critiques au km (densité) nettement supérieur à la moyenne, et particulièrement les routes 329 et 335 avec 66% et 59% de leur longueur en pente.

Une courbe est considérée sous-standard si la différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire est plus grande ou égale à 10 km/h.

Tableau 18 Nombre de courbes sous-standard, densité et pourcentage de la route en courbe

CLASSE DE ROUTE	ROUTE	COURBES SOUS STANDARD		% DE LA ROUTE EN COURBE
		NOMBRE	DENSITÉ NB DE CSS/KM	
<i>Nationale</i>	131a	2	0,37	32,0
	138	5	0,09	31,0
	158	13	0,18	25,0
<i>Régionale</i>	125	20	0,23	40,0
	131b	3	0,07	24,0
	131c	47	0,80	38,0
	329	6	0,51	40,0
	335	50	0,25	40,0
	337	53	0,93	31,0
	339	44	1,39	51,0
	341	47	0,91	23,0
	343	31	0,47	34,0
	344	1	0,12	42,0
	345	15	0,75	39,0
	346	9	0,92	28,0
	347	18	0,37	41,0
348	19	0,33	32,0	

Sources : Compilations MTQ.

Les routes nationales présentent une faible densité de déficience, soit environ une courbe sous-standard par 8 km de route.

Les routes 337, 339, 341 et 346 affichent des densités supérieures à la moyenne, particulièrement la route 339 dont 51% de la longueur est en courbe et où il y a une courbe sous-standard par 0,7km (1,39 CSS/km).

Synthèse

L'analyse des pointages de la visibilité au dépassement, de la vitesse de base et de la largeur de la plate-forme montre que la route 339 est la plus déficiente à l'égard de ces trois caractéristiques, suivie par les routes 341, 335 et la route 131c au nord de Sainte-Émérie-de-l'Énergie.

Les routes 329, 131c et 337 présentent le pire bilan quant aux courbes sous-standard et aux pentes critiques.

Les axes nord-sud majeurs que sont les routes 125 et 131b (sud de Sainte-Émérie) présentent des déficiences inférieures à la moyenne pour l'ensemble des caractéristiques géométriques. Par contre, l'axe nord-sud majeur 131c au nord de Sainte-Émérie et les routes 329, 335 et 339

démontrent des déficiences sensiblement supérieures à la moyenne.

En ce qui concerne les axes est-ouest, ils présentent un niveau de déficience inférieur à la moyenne pour l'ensemble des caractéristiques géométriques.

Enfin, les routes 125 et 158 ont des caractéristiques différentes à plusieurs endroits. Effectivement, certains tronçons sont à 4 voies de circulation alors qu'à d'autres endroits on n'a que 2 ou 3 voies; on peut pratiquement parler de discontinuité des caractéristiques géométriques de la route pour le service offert à l'utilisateur.

Malgré les interventions du Ministère, le réseau sous sa responsabilité requiert des améliorations de différentes natures afin de l'adapter aux normes et aux besoins d'aujourd'hui.

4.4 Sécurité routière

L'analyse macroscopique du réseau routier de Lanaudière vise à établir la normalité du réseau et tente de mettre en lumière certains phénomènes d'insécurité routière.

Différentes méthodes d'identification des problèmes de sécurité routière existent telles « Point noir » et « courte zone ». Ces méthodes analysent les accidents selon la répartition géographique, mais ne permettent pas de caractériser les accidents d'une région et de développer une vision d'ensemble essentielle pour comprendre le réseau et évaluer l'impact des interventions et des pratiques.

Ce chapitre comparera les données d'accidents survenus sur le territoire de Lanaudière avec celles du Québec, mettra en évidence le nombre, le taux et la densité des accidents, et enfin, fera ressortir les caractéristiques des accidents tirées des fichiers de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Lanaudière se situe dans la moyenne québécoise quant au nombre d'accidents

Pour la période d'analyse 1991-1994, plus de 507 000 accidents avec rapport de police sont survenus au Québec. De ce nombre, près de 23 500 accidents ont eu lieu dans Lanaudière qui se classe au 8^e rang parmi les 17 régions administratives de la province. En 1996, selon le bilan routier, Lanaudière est toujours au 8^e rang.

Alors que les véhicules immatriculés dans Lanaudière représentent 5,6% des véhicules immatriculés au Québec, les accidents n'équivalent qu'à 4,6%. Mais au chapitre des accidents mortels, Lanaudière recueille 7,3% de tous les accidents dans la province (206/2790) pour une période de 3 ans.

La gravité des accidents est supérieure à la moyenne québécoise sur toutes les classes de route et plus particulièrement sur les autoroutes

Globalement, à peine plus de 50% des accidents se produisent sur le réseau à l'entretien du Ministère dans Lanaudière, mais plus de 70% des accidents mortels s'y retrouvent. Malgré le fait que le réseau municipal est plus important en longueur, les débits de circulation plus élevés et les vitesses supérieures sur le réseau du Ministère peuvent être en cause.

Les accidents arrivent un peu partout sur le territoire mais 12 municipalités recueillent 50% des accidents et en tête de liste, ce sont Terrebonne avec 12,5%, Rawdon et L'Assomption avec 5% chacune. Plus de 75% de tous les accidents de Lanaudière surviennent sur 9 routes, soit par ordre décroissant les routes 337, A-40, 131, 158, 125, 343, 335, A-25 et 138. Quant aux accidents mortels et graves, les liens A-25/route 125 et route 138 dépassent la moyenne, soit respectivement 7,6 et 7,7 par rapport à 5,7 accidents pour 100 accidents pour Lanaudière.

Pour chaque classe de route, un indice quantitatif peut être tiré à partir des données et cet indice est le nombre d'accidents par année, par kilomètre. Ainsi, pour Lanaudière, les autoroutes présentent un indice de 8,7 acc/an/km, les routes nationales 2,1 acc/an/km, les routes régionales 5,8 acc/an/km et les collectrices 0,73 acc/an/km.

À la lueur de cet indice, on remarque que ce sont les autoroutes (haut standard de construction) qui ont le plus d'accidents au kilomètre et que les routes régionales ont un indice supérieur aux routes nationales.

En ce qui concerne les accidents mortels et graves, toutes les classes de route de Lanaudière ont un nombre d'accidents pour 100 accidents supérieur à la moyenne provinciale (5,7/4,2) et ce sont les autoroutes qui présentent le plus grand écart avec deux fois plus d'accidents pour 100 accidents, soit 5,5 par rapport à 2,7. En 1996, Lanaudière se classe 6^e sur 17 régions pour le nombre d'accidents avec dommages corporels et 5^e, quant au nombre de victimes.

Le genre d'accident est relativement semblable à ce que l'on peut rencontrer ailleurs au Québec sauf pour les autoroutes de Lanaudière qui se distinguent par un fort pourcentage d'événements impliquant un seul véhicule. Ce nombre d'accidents « quitter la chaussée » est anormalement élevé par rapport au réseau d'autoroutes de la province.

L'état de la surface joue aussi un rôle lorsque se produisent les accidents et la proportion d'accidents sur chaussée enneigée ou glacée est comparable à celle du Québec, environ 25%. Par contre, pour Lanaudière, le nombre d'accidents mortels et graves par 100 accidents est de 6,6 sur chaussée sèche et de 4,45 sur chaussée enneigée/glacée, soit supérieur au 4,8 et 2,8 accidents pour le Québec. Le réseau du Ministère a un niveau d'entretien particulier selon la classification routière et ceci peut avoir une influence sur la qualité de service offert.

Enfin, les accidents impliquant un véhicule seulement et les accidents des véhicules circulant dans la même direction représentent près de 62% des accidents.

Des accidents concentrés sur les routes supportant les plus forts débits de circulation

Les routes du réseau sous la responsabilité du Ministère supportant les plus forts débits de circulation enregistrent la majorité des accidents mortels et graves (près de 75%) et en tête de liste, ce sont les liens A-25/route 125 et route 138 qui ont le pire indice de gravité par 100 accidents. Les collisions entre véhicules (51%), les pertes de contrôle (quitter la chaussée) (25%) et les collisions avec objet fixe (11%) produisent 87% des accidents mortels et graves. De plus, les accidents de fin de semaine sont plus dramatiques que ceux de semaine.

Il y a moins d'accidents mortels et graves sur chaussée enneigée et glacée que par d'autres conditions routières. Les impacts sont plus dramatiques là où ils impliquent une motoneige, une moto, une bicyclette ou un piéton. Les accidents graves sont plus dramatiques et se produisent à plus de 75% dans les zones où la vitesse affichée est de 80 km/h et plus

Le taux d'accidents reflète le nombre d'accidents qui se produit sur une route tout en considérant les débits de circulation et la longueur des tronçons ou de la route.

Un taux d'accidents moyen signifie qu'une route ne présente pas plus de problème de sécurité qu'une autre route de même catégorie. Par contre, un taux critique indique que la route dont il est question présente des problèmes de sécurité plus importants que les autres routes de même catégorie.

La carte 13 fait ressortir les routes ou tronçons de route qui offrent des problèmes potentiels de sécurité. De plus, les autoroutes et les routes ayant des taux d'accidents critiques sont présentées au tableau 19.

Dans Lanaudière, 16,4% des autoroutes ont un taux d'accidents critique ainsi que 41,6% des routes nationales, 15,7% des régionales et 28,7% des collectrices.

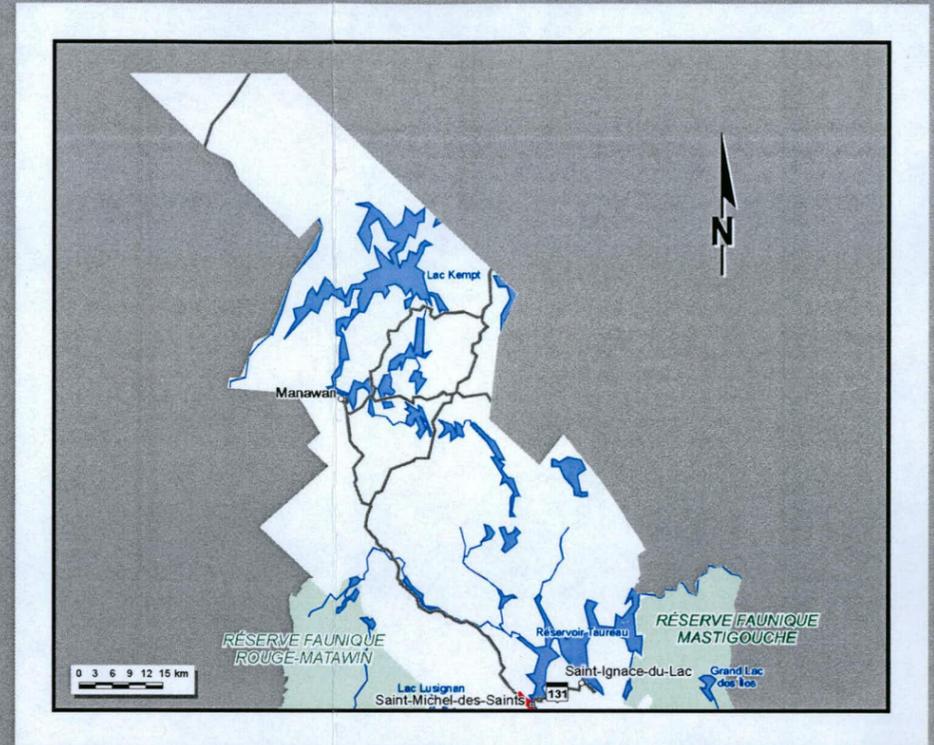
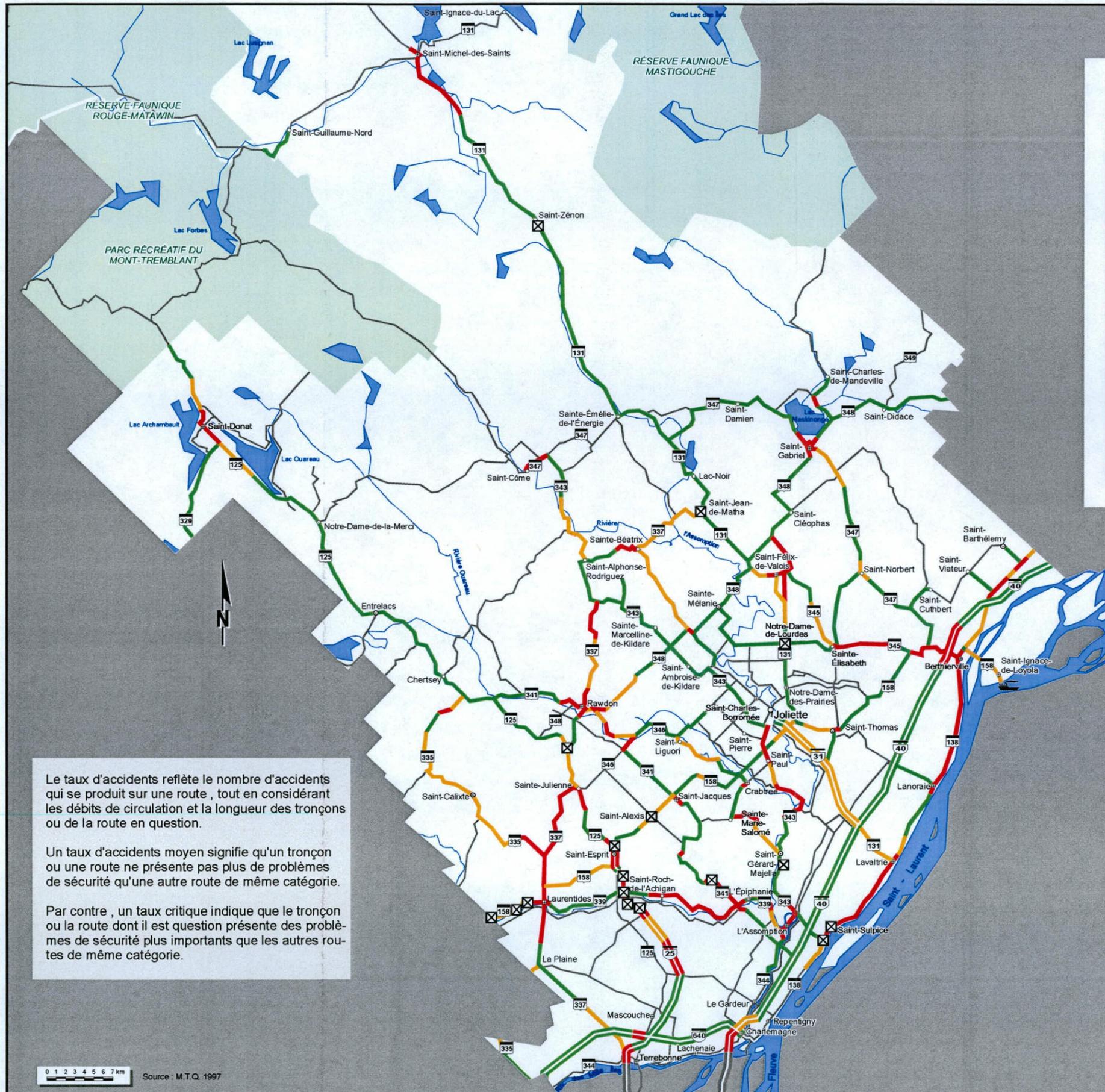
D'ailleurs 21,8% du réseau possède un taux critique. Pour la route nationale 138, on observe que 60% de la route est critique. Cependant, si l'on considérait cette route comme une régionale, seulement 13% de la longueur de la route aurait un taux critique.

Tableau 19 Segments de route ayant un taux d'accidents critique ou supérieur à la moyenne provinciale, 1991-1994

NUMÉRO DE ROUTE	TAUX	SEGMENTS DE ROUTE
Autoroute 25	1,1 à 2,86	A la hauteur de Terrebonne, Saint-Roch-de-l'Achigan
Autoroute 40	1,05 à 1,84	Berthierville
Autoroute 640	2,1 à 9,0	Mascouche
Route 125	3,4 à 5,7	Saint-Esprit et Sainte-Julienne
Route 138	1,6 à 11,0	De Saint-Sulpice à Berthierville
Route 158	1,5 à 9,14	Berthierville, Saint-Thomas, Joliette, Saint-Jacques et secteur à l'ouest de Ville des Laurentides
Route 335	3,3 à 6,2	Sur presque toute sa longueur au nord de La Plaine
Route 337	4,2 à 7,1	De Ville des Laurentides à Sainte-Julienne
Route 339	3,5 à 7,0	De L'Assomption à Saint-Roch-de-l'Achigan

Divers tronçons des routes : 131, 341, 343, 344, 345, 347, 348

Source : Relevés MTQ, 1998.



Le taux d'accidents reflète le nombre d'accidents qui se produit sur une route, tout en considérant les débits de circulation et la longueur des tronçons ou de la route en question.

Un taux d'accidents moyen signifie qu'un tronçon ou une route ne présente pas plus de problèmes de sécurité qu'une autre route de même catégorie.

Par contre, un taux critique indique que le tronçon ou la route dont il est question présente des problèmes de sécurité plus importants que les autres routes de même catégorie.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
RÉSEAU ROUTIER SOUS LA
RESPONSABILITÉ DU M.T.Q.

LANAUDIÈRE
1991-1994

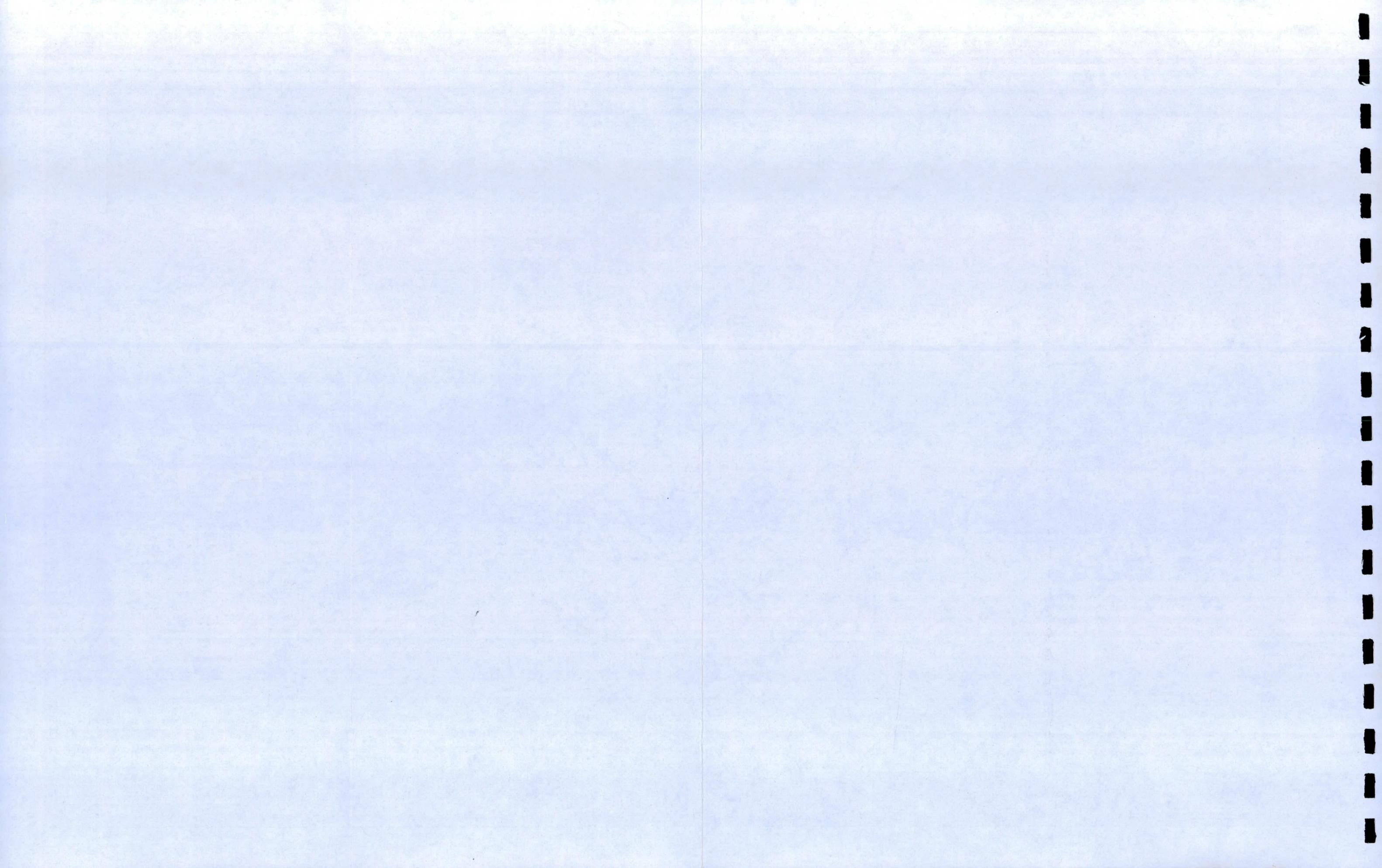
TAUX D'ACCIDENTS

- Faible
- Moyen*
- Critique

*Taux moyen provincial

Autoroute = 0,78 accidents / million de véhicules - km
 Nationale = 1,22 accidents / million de véhicules - km
 Régionale = 2,77 accidents / million de véhicules - km

☒ Site à taux critique



Synthèse

On remarque que les autoroutes recueillent le plus d'accidents au kilomètre et que les routes régionales surpassent les routes nationales.

Dans l'ensemble, le nombre d'accidents mortels et graves pour 100 accidents sur le réseau sous la responsabilité du Ministère dans Lanaudière, est plus élevé que sur l'ensemble du réseau du Québec. Ce sont les axes A-25/route125 et la route 138 qui ont le pire indice suivis de quelques autres liens routiers.

Les secteurs identifiés feront l'objet d'analyses plus approfondies afin de déterminer l'ampleur et les causes des problèmes. Ainsi des solutions adéquates pourront être apportées en vue d'améliorer le bilan routier.

Lorsque l'on superpose différents éléments d'analyse du réseau, certains tronçons de route ressortent plus problématiques que d'autres. En combinant les zones critiques au point de vue de la visibilité au dépassement, les zones où l'état de la chaussée est moyennement ou fortement déficiente, aux zones qui présentent un taux d'accidents critique (carte 14), deux tronçons de route nationale posent problème, soit :

- la route 158 à l'ouest de Ville des Laurentides (4 200 véh./j);
- la route 138 à l'est de Lavaltrie (6 200 véh./j).

Plusieurs tronçons de routes régionales apparaissent comme déficientes pour la majorité des éléments observés, soit :

- la route 337 entre Ville des Laurentides et Sainte-Julienne (9 400 véh./j à 2 900 véh./j);
- la route 343 à Saint-Paul-de-Joliette (7 000 véh./j);
- la route 343 entre Saint-Gérard-Majella et Saint-Paul-de-Joliette (3 500 véh./j);
- la route 335 dans Saint-Calixte (3 800 véh./j à 1 400 véh./j);
- la route 341 au nord de Rawdon (2 700 véh./j);
- la route 345 à Sainte-Élisabeth (2 650 véh./j à 1 400 véh./j);
- la route 337 entre Rawdon et Saint-Alphonse-Rodriguez (1 950 véh./j);
- la route 339 à Saint-Roch-de-l'Achigan (1 800 véh./j à 1 000 véh./j);
- la route 341 au sud de Rawdon (1 230 véh./j).

Les tronçons de route sont présentés en fonction des débits de circulation car si l'on veut intervenir aux endroits qui touchent le plus d'utilisateurs du réseau et par le fait même le plus grand nombre d'événements (accidents), il faut analyser les endroits qui ont les plus forts débits de circulation. Les endroits qui présentent moins d'éléments déficients peuvent être aussi pénalisant pour la sécurité des usagers et des analyses plus approfondies sont alors nécessaires pour mieux définir les interventions à réaliser.

Par contre, plusieurs points précis surtout localisés à des intersections ont déjà été analysés et sont identifiés comme des endroits qui commandent des interventions à court terme. Ces endroits présentent des taux d'accidents supérieurs à la moyenne et sont localisés sur la carte 14.

Plusieurs autres endroits ont été portés à l'attention du Ministère par ses partenaires et ils font ou feront l'objet d'analyses plus spécifiques pour déterminer l'ampleur des problèmes à chaque endroit.

Enfin, la majorité des municipalités du sud et centre de Lanaudière enregistre des taux d'accidents supérieurs à la moyenne sur les tronçons de route sous la responsabilité du Ministère qui traversent leur territoire. La multiplication des conflits liés aux nombreux accès sur un réseau desservant aussi le trafic de transit n'est certainement pas étranger à cette situation.

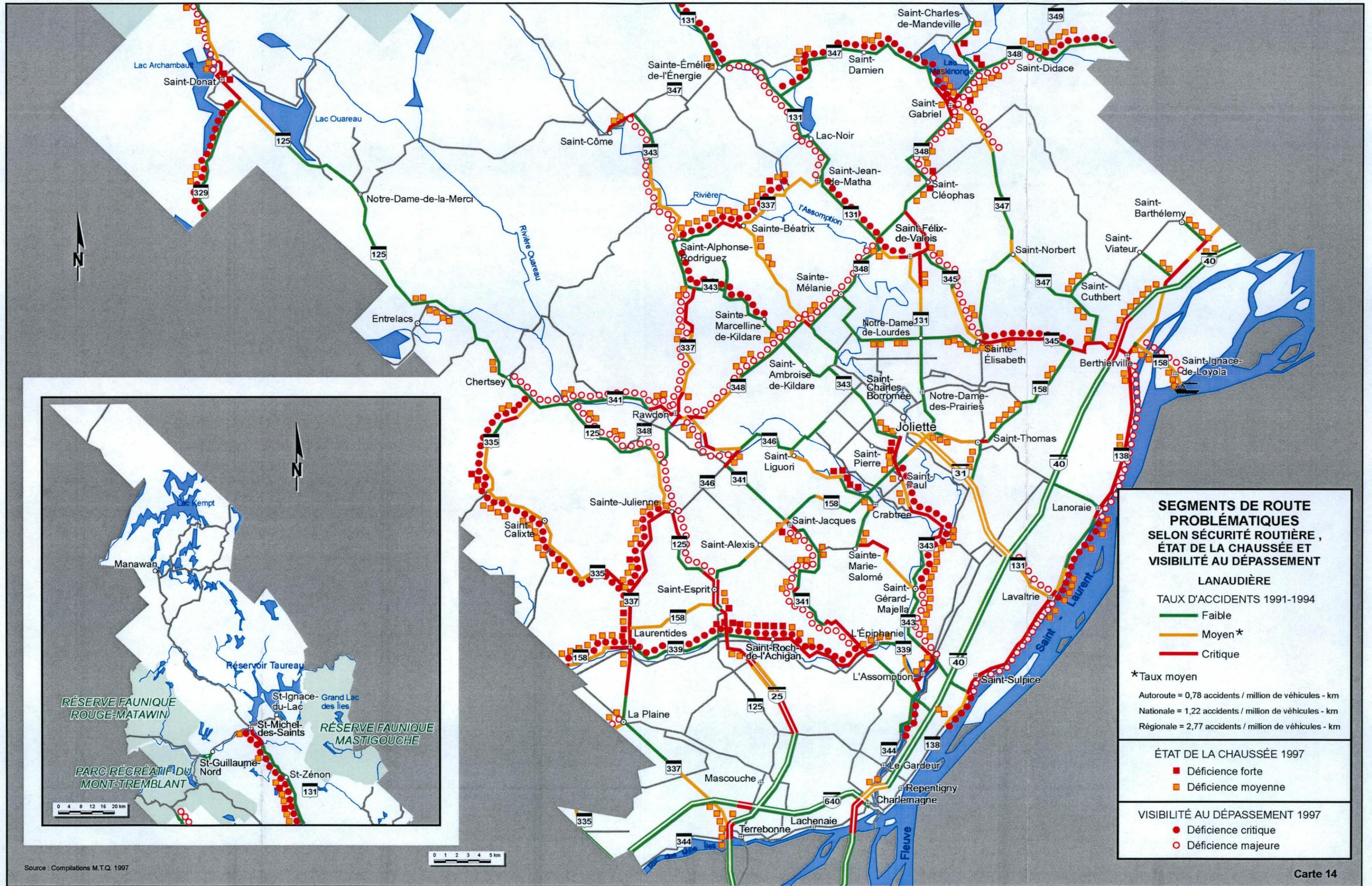
4.5 Conditions de circulation

4.5.1 Historique des débits

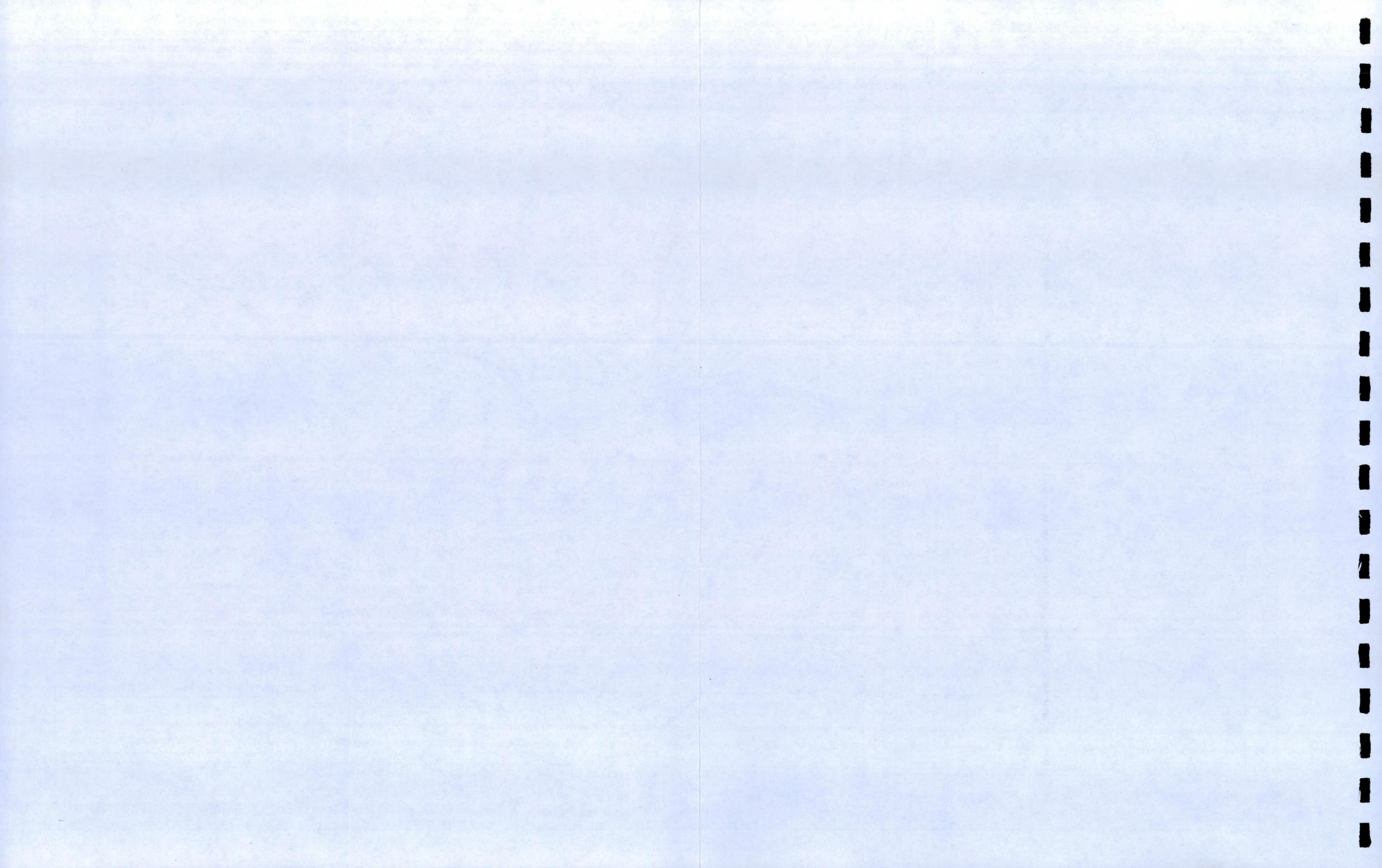
Au cours de la période comprise entre 1972 et 1996, les débits sur l'ensemble du réseau de Lanaudière ont pratiquement triplé. Par contre, cette croissance n'a pas été uniforme. Les écarts extrêmes se situent sur la route 138 à l'est de Berthierville et sur le pont Le Gardeur à Repentigny où une décroissance a été enregistrée pour la période 1972-1996 alors que l'augmentation maximale a été enregistrée sur le pont Charles-De Gaulle (A-40). La disparition des postes de péage a eu une influence sur ce transfert de trafic. Les débits sur ce pont sont passés de 11 000 véhicules/jour en 1972 à 90 000 véhicules/jour en 1996 pour une augmentation moyenne annuelle composée de plus de 9%. Les cartes 15 et 16 fournissent les débits de circulation de 1972 à 1996 par période de 3 ou 4 années et les graphiques situent bien l'importance des débits de circulation en quelque 90 points localisés sur tout le réseau routier de Lanaudière. En plus de pouvoir comparer l'importance des débits entre chacun des points de recensement de circulation, chaque graphique présente la croissance des débits journaliers moyens annuels en chiffres réels alors que le trait de couleur appliqué sur la route indique l'importance de la variation des débits de circulation entre les années 1972 et 1996.

Sur ces cartes, il ressort que le réseau routier a connu de fortes augmentations dans son ensemble, et plus particulièrement dans les MRC L'Assomption et Des Moulins. Les autres tronçons qui ont connu des augmentations substantielles sont:

- la route 125 entre Saint-Esprit et Rawdon;
- la route 158 entre Saint-Esprit et Saint-Thomas;
- la route 158 à Berthierville;



Source : Compilations M.T.Q. 1997



- la route 131 de Joliette à Saint-Félix-de-Valois;
- la route 337 à Terrebonne et à Ville des Laurentides;
- la route 343 à L'Assomption;
- et la route 341 à L'Assomption.

À l'exception des autoroutes et malgré le fait qu'à bien des endroits les débits ont doublé et même triplé depuis 1972, la majorité du réseau routier supporte des débits journaliers moyens annuels inférieurs à 5 000 véhicules. La route 125 au nord de Chertsey, la route 131 au nord du Lac Noir, la route 347 au nord de Saint-Cuthbert, la route 348 sur toute sa longueur et la route 138 à l'est de Lavaltrie en sont de bons exemples.

4.5.2 Débits de circulation

L'analyse des données de circulation dans la région de Lanaudière fait ressortir clairement que les débits les plus élevés se localisent principalement dans la partie sud de la région. La carte 17 des débits journaliers 1996 fournit tous les détails nécessaires à une bonne connaissance de l'achalandage du réseau de la région de Lanaudière.

Sur cette carte, les débits journaliers moyens d'été (DJME) sont aussi illustrés. De façon générale les DJME sont plus élevés que les DJMA dans toute la région de Lanaudière, ce qui traduit la vocation touristique de la région. Enfin, on y retrouve le pourcentage de véhicules lourds à différents endroits.

Au fil des années, plus de 400 comptages ont permis de tracer le portrait de l'achalandage sur le réseau routier de la région. Plus spécifiquement, en 1996, 24 sites de comptages furent échantillonnés à trois reprises (printemps, été, automne) pour des durées variant de une à deux semaines chacun. De plus, une douzaine de sites furent recensés pour classer les types de véhicules (automobiles, camions, motos et autobus).

Des débits décroissants plus on s'éloigne de la région métropolitaine

En 1996, le pont Charles-De Gaulle (A-40) supportait un débit journalier moyen annuel (DJMA) de l'ordre de 90 000 véhicules, soit le débit le plus élevé dans la région de Lanaudière. Cette autoroute voit son achalandage diminuer graduellement vers l'est pour atteindre 17 200 véhicules à l'est de Berthierville. L'autoroute 25 à Terrebonne supporte un débit de 68 000 véhicules/jour sur les ponts Mathieu / Lepage, et celui-ci diminue à 32 000 véhicules/jour immédiatement au nord de l'A-640 pour atteindre moins de 18 000 véhicules/jour à Saint-Roch-de-l'Achigan.

L'autoroute 640, qui traverse la couronne nord de la région métropolitaine, fait le lien entre les autoroutes 40 et 25 avec un débit journalier de 44 000 véhicules. Puis entre l'autoroute 25 et la route 337, on recense 35 000 véhicules, pour enfin voir les débits journaliers diminuer à 32 000 véhicules/jour à l'extrême ouest de la région de Lanaudière.

Le réseau routier régional immédiatement au nord de la rivière des Mille Îles est aussi très sollicité. La route 337 dans les limites de Terrebonne supporte de 30 000 à 40 000 véhicules/jour; la route 138 à Repentigny enregistre des débits supérieurs à 20 000 véhicules/jour.

D'orientation nord-sud, la forme de la région de Lanaudière voit l'importance de son réseau routier décroître du sud vers le nord au point de vue de l'achalandage et ceci se traduit dans la classification fonctionnelle du réseau. Effectivement, les autoroutes se retrouvent principalement dans le sud de la région, les routes nationales jusqu'au niveau de Joliette pour faire place graduellement aux routes régionales et locales. Les routes 125 et 131 constituent les liens routiers sud-nord qui supportent les débits les plus importants.

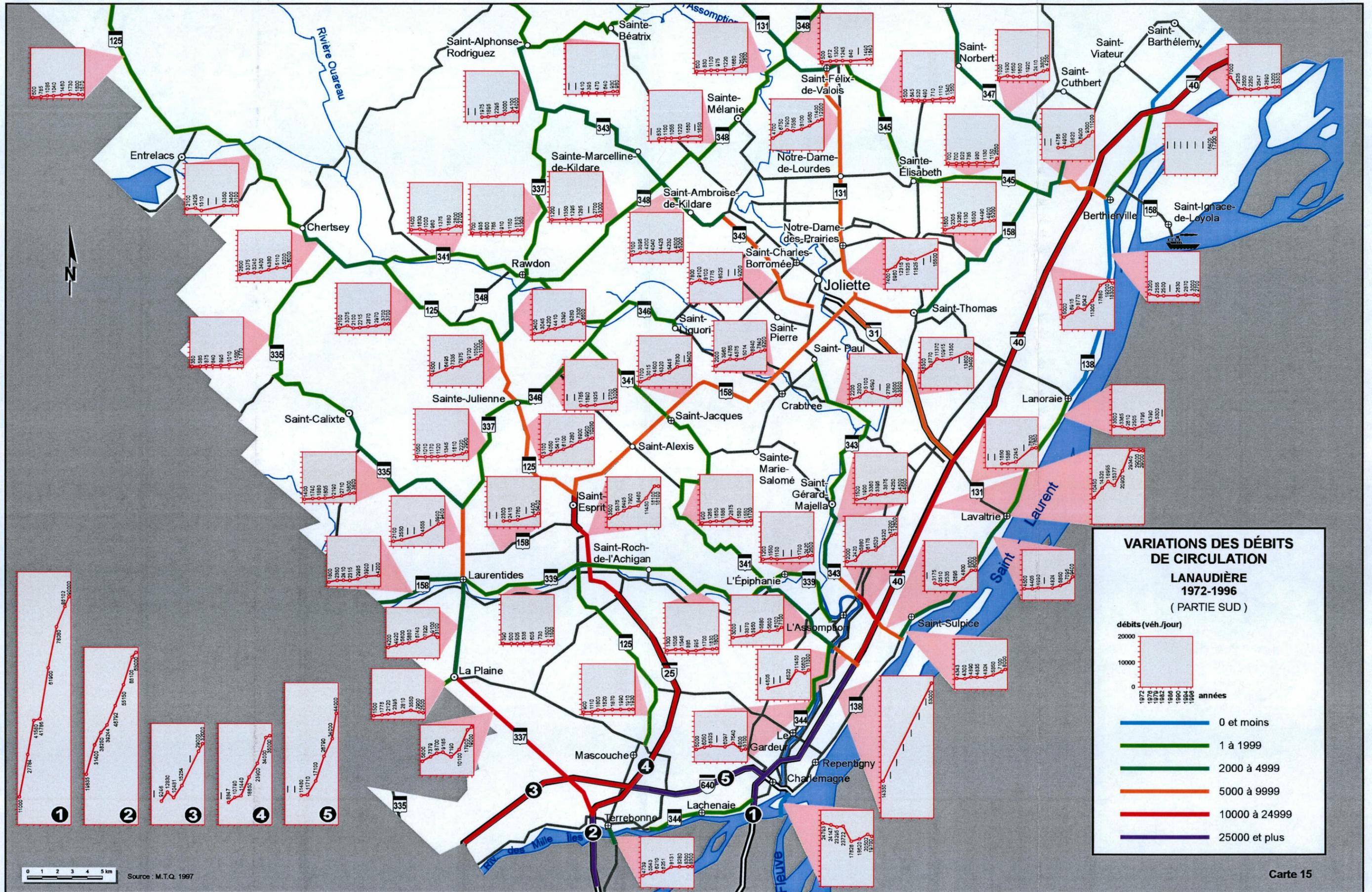
Des axes sud-nord très sollicités

Dans le cas de la route 125 qui prolonge l'autoroute 25, les débits journaliers de plus de 16 000 véhicules enregistrés à la fin de l'A-25 diminuent drastiquement au niveau de Saint-Esprit où ils se divisent respectivement dans une proportion 60/40 entre la route 125 vers Saint-Donat et la route 158 vers Joliette. Au nord de cette intersection, les débits sur la route 125 se maintiennent entre 10 000 et 11 000 véhicules de part et d'autre de Sainte-Julienne et ce, jusqu'à la jonction de la route 337 vers Rawdon qui attire plus de 60% du trafic. Par la suite, les débits diminuent graduellement pour atteindre 3 100 véhicules/jour au nord de Chertsey et moins de 2 000 véhicules/jour à l'approche de la route 329 à Saint-Donat.

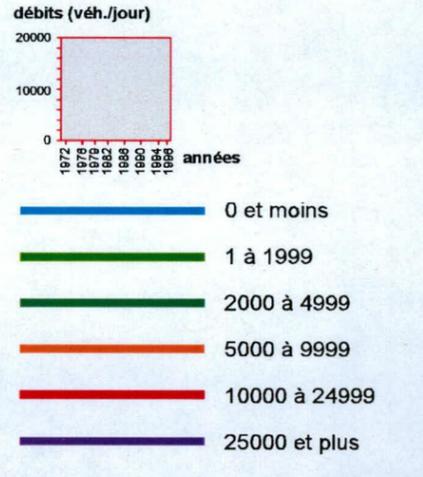
Quant à la route 131, elle supporte des débits de l'ordre de 7 850 véhicules au sud de l'autoroute 40 (vers Lavaltrie) puis entre l'autoroute 40 et la route 158 à Joliette, elle devient l'A-31 et accueille un peu moins de 15 000 véhicules/jour. Entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, les débits journaliers passent de près de 18 000 véhicules à moins de 8 000 véhicules et n'atteignent plus que 2 800 véhicules au sud de Sainte-Émélie-de-l'Énergie. À Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints, les débits journaliers moyens annuels n'excèdent pas 2 000 véhicules par jour.

Des axes est-ouest de moins en moins fréquentés au fur et à mesure qu'ils s'éloignent de la région métropolitaine

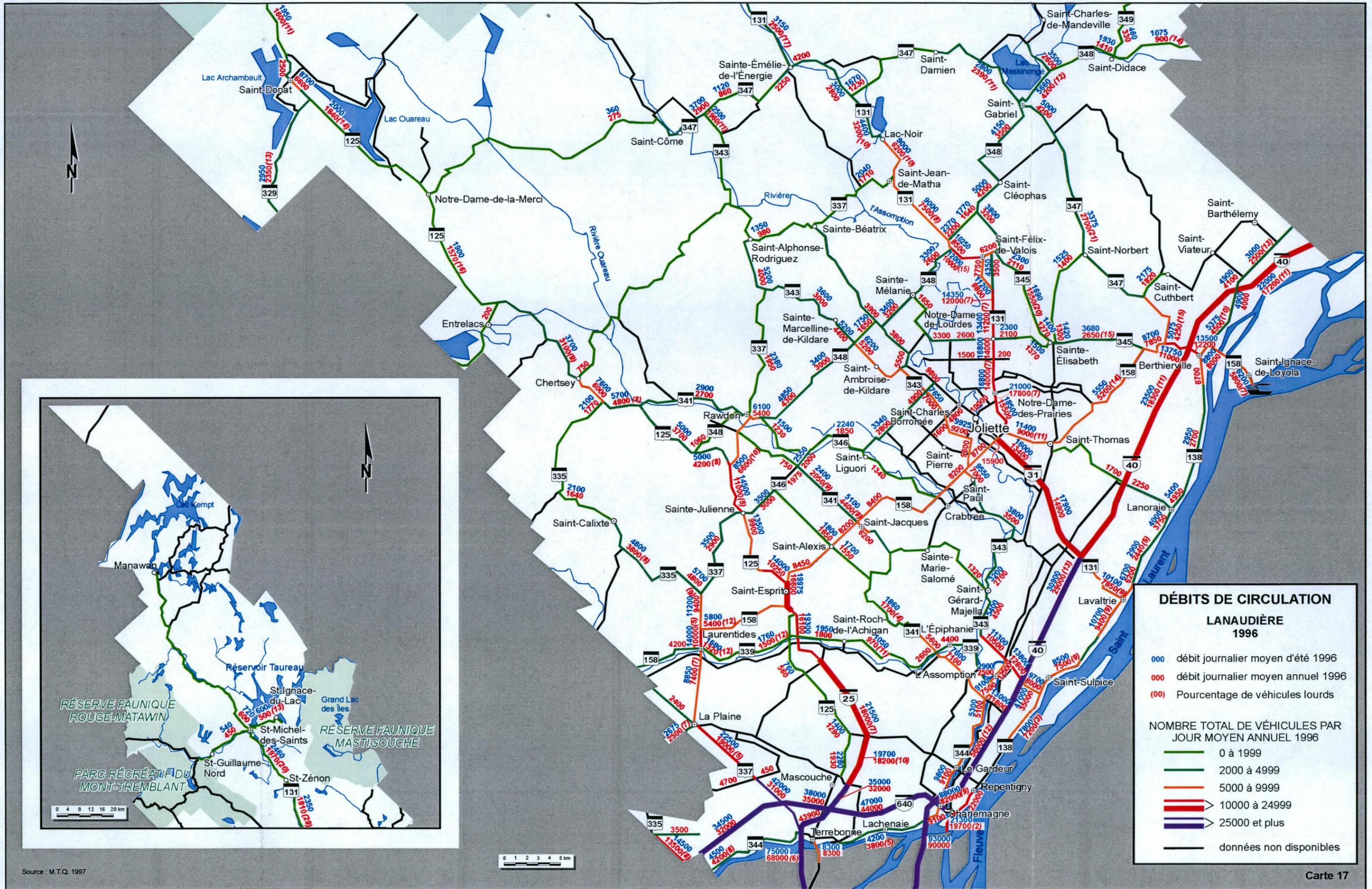
Il faut noter la présence de deux routes nationales, soit la route 138 en bordure du fleuve Saint-Laurent et la route 158 qui relie Berthierville à Saint-Jérôme (autoroute 15) et Lachute. D'est en ouest, la route 158 supporte des débits assez variables. À Berthierville, immédiatement à l'ouest de l'autoroute 40, les débits avoisinent 11 000 véhicules/jour, puis diminuent de près de 30% à la jonction avec la route 347 vers Saint-Gabriel et d'un autre 20% à la route 345 vers Sainte-Elisabeth, pour ne supporter que 5 200 véhicules jusqu'à Saint-Thomas. De Joliette à Saint-Esprit (A-25), les débits se maintiennent entre 8 000 et 9 000 véhicules/jour, diminuent ensuite à 5 400 véhicules vers Ville des Laurentides et atteignent à peine 4 000 véhicules/jour à la limite ouest de la région de Lanaudière.



VARIATIONS DES DÉBITS DE CIRCULATION
LANAUDIÈRE
1972-1996
(PARTIE NORD)



Source : M.T.Q. 1997



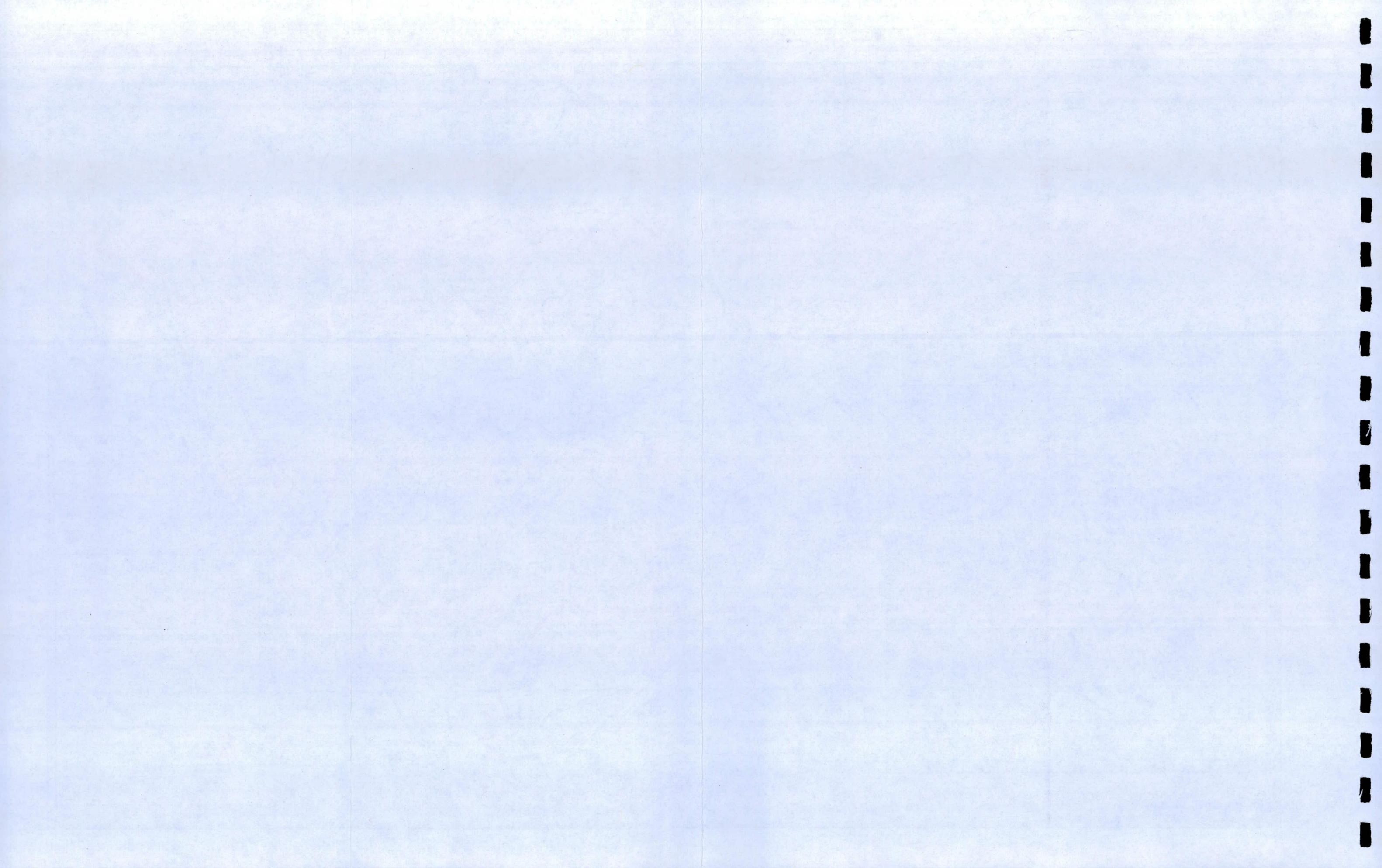
**DÉBITS DE CIRCULATION
LANAUDIÈRE
1996**

000 débit journalier moyen d'été 1996
 000 débit journalier moyen annuel 1996
 (00) Pourcentage de véhicules lourds

**NOMBRE TOTAL DE VÉHICULES PAR
JOUR MOYEN ANNUAL 1996**

- 0 à 1999
- 2000 à 4999
- 5000 à 9999
- > 10000 à 24999
- > 25000 et plus
- données non disponibles

Source : M.T.Q. 1997



Un peu plus au nord, la route 348 entre Rawdon et Saint-Didace constitue un autre axe est-ouest et les débits journaliers varient entre 900 et 5 400 véhicules, mais ils se situent majoritairement aux environs de 3 000 véhicules/jour.

Le dernier lien est-ouest au sud de Saint-Donat (Parc du Mont-Tremblant) entre la route 125 à l'ouest de la région et la limite est de Lanaudière est constitué de la route de Notre-Dame-de-la-Merci jusqu'à Saint-Côme avec des débits de moins de 300 véhicules, de la route 347 avec 860 véhicules vers Sainte-Émélie-de-l'Énergie, 1 230 véhicules vers Saint-Damien, 1 140 véhicules vers Saint-Didace et enfin de 900 véhicules à l'extrême est de la région.

Après analyse des comptages, nous pouvons affirmer que les axes routiers nord-sud supportent un trafic plus touristique que ceux est-ouest. Les profils hebdomadaires des routes 125, 131, 337 et 343 font ressortir de fortes pointes de trafic les fins de semaine alors que ceux des routes 138, 158 et 348 sont pratiquement égaux toute la semaine. Des axes tels les routes 125 et 131 voient leurs débits de fin de semaine d'été jusqu'à doubler selon l'endroit par rapport à un jour ouvrable alors que dans l'axe est-ouest, les débits de fin de semaine représentent à peine 110% des débits d'un jour ouvrable.

Une desserte efficace malgré certains problèmes

L'accroissement des débits de circulation sur les autoroutes 25 et 40 entre 1972 et 1996 a fait en sorte que la qualité de la desserte à l'usager s'est grandement détériorée au fil des ans. Tant aux heures de pointe du matin que du soir, ces autoroutes connaissent depuis plusieurs années des problèmes majeurs de congestion. En période de pointe du matin, pour l'autoroute 25, ces problèmes se situent entre la route 337 et le pont de l'Île Saint-Jean alors que pour l'autoroute 40, la congestion est bien installée entre les ponts Benjamin-Moreau (Rivière L'Assomption) et Charles-De Gaulle. Le niveau de service « F » est régulièrement atteint à ces endroits, ce qui se traduit par des zones de congestion où l'écoulement est forcé et où chaque usager doit ajuster son allure sur celui qui le précède dans la file. Les vitesses descendent à zéro kilomètre/heure, il se crée des files d'attente et le retard moyen varie de 2,0 à 13,0 minutes selon l'endroit. Le moindre incident ou accident crée rapidement des bouchons de circulation majeurs. Outre les accès à Laval et Montréal où il y a des relevés de temps de parcours, les mesures à la disposition du Ministère pour évaluer la qualité de desserte offerte aux usagers d'une route se résument à relever les débits de circulation à une heure définie comme étant représentative de la situation d'heure de pointe en milieu urbanisé et de la situation de fin de semaine en milieu récréo-touristique, pour les associer aux caractéristiques géométriques de la route et ainsi calculer des niveaux de service qui se définissent comme suit :

- | | |
|-----------------------|---|
| Niveau de service A : | Circulation libre, faible débit et vitesses élevées. |
| Niveau de service B : | Circulation libre, débit plus dense que A et écoulement stable de la circulation. |
| Niveau de service C : | Écoulement encore stable, débit plus dense que B, les usagers n'ont plus la pleine liberté de dépasser ou de changer de voie. |

- Niveau de service D : Écoulement commence à être instable car un faible dérangement peut se traduire par une baisse de vitesse. Cette dernière est influencée par le débit et la densité.
- Niveau de service E : Écoulement de la circulation est instable, c'est-à-dire qu'un dérangement peut provoquer des arrêts complets et des retards sont possibles. Peu d'espace pour des manœuvres de changement de voie et de dépassement.
- Niveau de service F : Faible vitesse, arrêts multiples qui se traduisent par des files d'attente et de la congestion. Peu de liberté de manœuvre, c'est l'écoulement forcé et le problème a tendance à remonter en amont.

La carte 18 présente visuellement le résultat des calculs de niveaux de service. À l'exception des autoroutes 25 et 40 aux approches de Laval et Montréal qui fonctionnent quotidiennement au niveau de service « F », la majorité du réseau national et régional offre une bonne qualité de desserte aux usagers. Par contre, certains endroits offrent un niveau de service « E » qui traduit une détérioration de l'écoulement de la circulation, soit sur les tronçons suivants :

- l'autoroute 25 dans le secteur à deux voies entre le chemin du Ruisseau des Anges à Saint-Roch-de-l'Achigan et le tronçon à quatre voies de circulation à Saint-Esprit;
- la route 125 entre Saint-Esprit et la route 337 à Rawdon;
- la route 131 entre le rang de la 1^{re} Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies et la rue Principale à Notre-Dame-de-Lourdes, et du rang Frédéric au chemin Barrette;
- la route 131 à l'intersection avec la route 345 au cœur de Saint-Félix-de-Valois;
- la route 131 au niveau du Lac Noir;
- la route 158 immédiatement au nord de l'autoroute 40 à Berthierville;
- la route 335-337 dans Ville des Laurentides;
- la route 337 au sud de La Plaine;
- et la route 343 entre la route 344 et le rang Point-du-Jour Nord à L'Assomption.

Ce sont les principaux endroits où des problèmes de circulation attirent l'attention. Il peut exister d'autres endroits où sporadiquement il y a des ralentissements dus à la présence de centres de ski, de villégiature, de commerces. La traversée de certaines agglomérations peut aussi se faire de façon contraignante à certaines heures comme à Saint-Donat, Saint-Côme, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Gabriel, Rawdon et Sainte-Julienne pour n'en nommer que quelques-unes. De plus, la présence de véhicules lourds et récréatifs peut affecter sporadiquement la qualité de service offerte aux usagers sur les routes sinueuses et au profil accentué.

Des problèmes de circulation en devenir

La croissance de la population et des activités touristiques du secteur nord de Lanaudière feront en sorte que les conditions de circulation se détérioreront en plusieurs endroits, ce qui pourra

nuire au développement de la région. L'amélioration et la protection des corridors routiers principaux doivent donc être au cœur de nos préoccupations. De plus, la traversée des agglomérations mérite une attention particulière.

Dans la partie sud de Lanaudière, les débits de circulation devraient continuer à augmenter et les problèmes de capacité déjà présents sur des axes majeurs tels l'A-40 et l'A-25 s'aggraveront graduellement.

4.5.3 Traversée fluviale de Saint-Ignace-de-Loyola

Ce chapitre vise à présenter un portrait de la traversée fluviale (infrastructures, équipements, services et achalandage) et de la complémentarité avec le réseau routier environnant.

Des infrastructures modernes

La région de Lanaudière est desservie par une traversée fluviale qui relie la rive nord du fleuve Saint-Laurent à partir de Saint-Ignace-de-Loyola, situé sur l'île du même nom dans la MRC D'Autray, à Sorel situé dans la MRC du Bas-Richelieu sur la rive sud. Cette traversée d'une longueur de 1,6 kilomètre et d'une durée approximative de 10 minutes est opérée par la Société des traversiers du Québec. Le service régulier est assuré par le « Catherine-Legardeur », un navire de 63 mètres de longueur qui a une capacité de transport de 57 véhicules-automobiles et 400 passagers. En saison estivale ce navire est secondé par le « Lucien-L. » qui peut embarquer 60 véhicules automobiles et 291 passagers.

L'ensemble des infrastructures a fait l'objet de travaux majeurs entre 1989 et 1993. Le quai de la traversée a fait l'objet d'une reconstruction entre 1989 et 1992. Les installations au sol, soit les accès à la traversée, le stationnement, le guichet et la signalisation ont entièrement été reconstruites en 1991. Pour compléter les aménagements, une nouvelle gare maritime a été construite en 1993. L'ensemble de ces travaux, d'un montant total de 5,5 M\$, font du terminal de Saint-Ignace une installation moderne et efficace.

Un service régulier et fiable

Le service de traversiers Saint-Ignace/Sorel est offert entre 05 :30 et 03 :00 quotidiennement sur une base annuelle. Durant la période estivale, soit approximativement entre le début de juin et la fin de septembre, les deux (2) navires en opération assurent des départs simultanés de chaque rive, toutes les demi-heures, entre 7 :30 et 18 :00 quotidiennement.

En 1996-1997, il s'est effectué sur ce trajet 19 514 traversées, soit une moyenne annuelle d'environ 54 aller-retour quotidiens. La fréquence de ces aller-retour varie de 43 en saison hivernale, pour passer jusqu'à 72 en pleine saison estivale.

L'opération de la traversée entraîne des coûts annuels qui se chiffrent autour de 5,5 M\$. Près de 50% de ces coûts sont assumés par le Gouvernement du Québec par le biais de sa subvention à la Société des traversiers du Québec. L'autre partie des coûts est récupérée par le biais des revenus provenant de la tarification auprès des usagers.

La tarification exigée pour un passage est d'un montant fixe pour les passagers (piétons), soit 1,60 \$ en 1998-1999. Des laissez-passer mensuels, aux coûts de 15\$, sont aussi disponibles, permettant le libre accès au passager détenteur.

Pour les véhicules, le montant du tarif incluant le conducteur, fluctue en fonction du gabarit de ceux-ci. Ces tarifs varient entre 1,60 \$ pour une bicyclette et 46,75 \$ pour un camion de plus de 2,6 mètres de largeur. Le tarif demandé pour une automobile ou une camionnette est de 4,85 \$, alors qu'un autobus ou un camion à 10 roues est tarifé à 15,80 \$. Les tarifs précédents sont diminués de 1,60 \$ lorsque le conducteur est détenteur d'un laissez-passer.

Un achalandage en constante progression

Les statistiques de la fréquentation de la traverse Saint-Ignace/Sorel démontrent une tendance à la hausse depuis 1992-1993 autant pour les passagers que pour les véhicules. Le tableau 20 illustre cette situation.

En 1996-1997, les 991 428 passagers et 487 256 véhicules motorisés qui ont emprunté la traverse Saint-Ignace/Sorel représentent respectivement 19% et 28% du total des passagers et des véhicules motorisés transportés sur les traversiers de la Société des traversiers du Québec durant cette année. Le ratio passagers/véhicules de 2 pour 1 démontre que cette traversée est principalement orientée vers le transport des véhicules.

Tableau 20 Statistiques sur l'achalandage annuel de la traverse Sorel/Saint-Ignace

	1992	1993	1994	1995	1996
PASSAGERS	832 657	880 678	901 112	875 675	991 428
VÉHICULES	370 727	399 676	412 992	412 685	487 256
BICYCLETTES	10 095	10 099	11 941	14 031	15 139

Source : Rapport annuel de la Société des traversiers du Québec, Année financière 1996-1997.

Des déplacements majoritairement à but loisir les fins de semaine

Une enquête origine-destination a été effectuée par le Ministère au mois d'août 1996. Cette enquête visait à vérifier l'origine et la destination de l'usager, le motif général du déplacement (loisirs, travail ou affaires) et le taux d'occupation du véhicule. Ce sondage a été fait auprès d'environ 4000 véhicules sur une période de 24 heures réparties également entre des journées

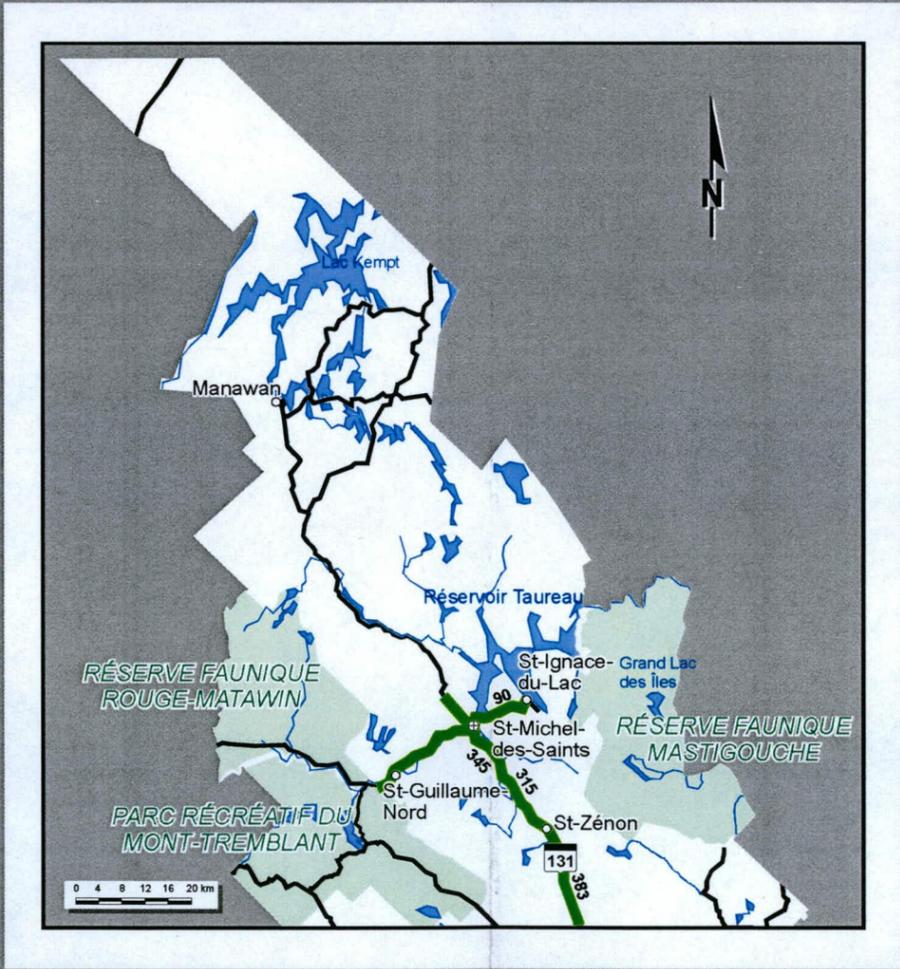
Débit de l'heure d'analyse : Débit de circulation déterminé servant à l'élaboration d'un projet routier.

NIVEAUX DE SERVICE ET DÉBITS DE L'HEURE D'ANALYSE
LANAUDIÈRE 1996

NIVEAUX DE SERVICE

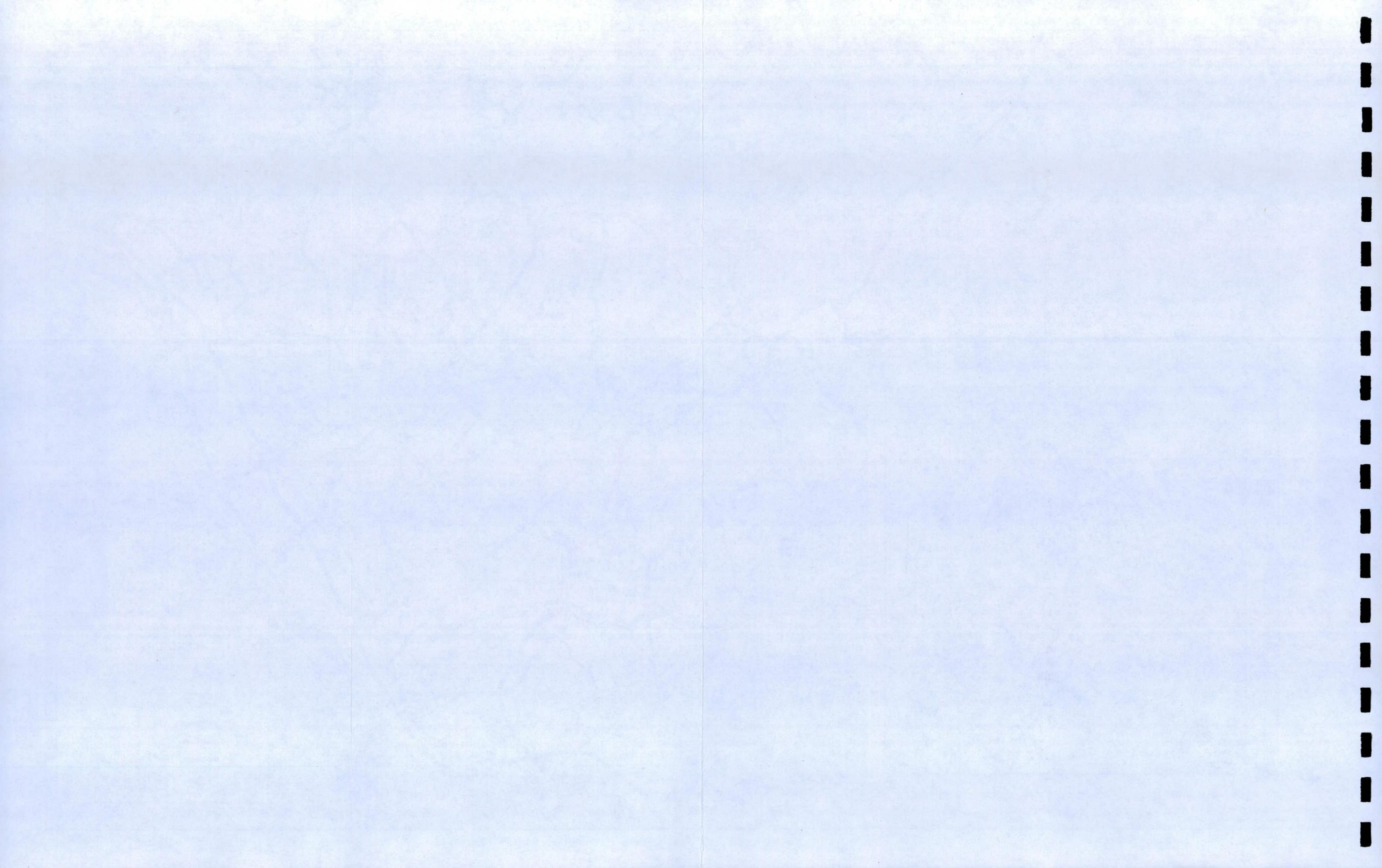
- A-B-C-D
- E
- F

000 Débit de l'heure d'analyse



Sources : M.T.Q., Capacité / courbe / pente 1995
Relevés de circulation, M.T.Q. 1996





de semaine et des journées de fin de semaine, soit le mardi 20 août (12 heures) et les samedi et dimanche 24 et 25 (6 heures chacun).

L'examen des données du tableau 21 qui présente un sommaire des résultats de ce sondage, démontre qu'une concentration des déplacements se fait par les populations avoisinantes et principalement entre les territoires des MRC où se situent les débarcadères et ceux qui sont limitrophes.

Les données obtenues pour les jours ouvrables et de fins de semaine démontrent une différence importante entre ces périodes. Effectivement, la fin de semaine les déplacements se font, et ce pour la moyenne des deux axes, à près de 85% pour des fins de loisirs et à moins de 10% pour des fins de travail et affaires.

Tableau 21 Résultats sommaires de l'enquête origine-destination sur la traversée Saint-Ignace/Sorel, août 1996

	AXE NORD / SUD		AXE SUD/NORD	
	MRC	DÉPLACEMENT (%)	MRC	DÉPLACEMENT (%)
PRINCIPALES ORIGINES	Autray	29%	Bas-Richelieu	50%
	Matawinie	12%		
	Joliette	11%		
PRINCIPALES DESTINATIONS	Bas-Richelieu	53%	Autray	29%
			Joliette	12%
			Matawinie	10%
MOTIF DU DÉPLACEMENT (%)	SEMAINE	FIN DE SEMAINE	SEMAINE	FIN DE SEMAINE
LOISIRS	38%	84%	41%	85%
TRAVAIL	31%	5%	28%	5%
AFFAIRES	23%	4%	22%	4%
AUTRES	8%	7%	9%	6%
NBRE D'OCCUPANTS/VÉHICULE	1,68	2,35	1,69	2,31

Source : Enquête origine-destination — Traversier de Sorel, nord et sud — 1996 — MTQ., Direction générale de l'Ouest, Service du plan et des programmes.

Par contre, durant la semaine, les déplacements effectués à des fins de loisirs diminuent aux environs de 40%, alors que les déplacements effectués à des fins de travail et d'affaires grimpent à plus de 50%, dont 30% pour le travail.

Bien qu'importante en termes de déplacements d'affaires et pour le travail, la traversée de Saint-Ignace-de-Loyola/Sorel est pour une bonne part fréquentée, comme le démontre les résultats de ce sondage, pour des fins de loisirs.

Un complément indispensable au réseau routier

La traverse Saint-Ignace/Sorel fait partie du réseau routier du Québec. Située à 75 kilomètres à l'est de Montréal, elle est accessible sur la rive nord du Saint-Laurent par les routes 138 et 158 ainsi que par l'autoroute 40. Elle constitue un raccourci qui permet aux populations de la région de Lanaudière d'éviter un détour d'environ 150 kilomètres par Montréal ou par Trois-Rivières pour rejoindre la région de la Montérégie. Bien qu'elle oblige des déboursés de l'ordre de 3 M\$ par année de la part du Gouvernement, son impact sur les milieux qu'elle dessert est plus qu'important.

Effectivement, les relevés de circulation démontrent qu'entre 600 et 3 600 véhicules par jour utilisent la traverse. Le débit de circulation moyen du mois de février atteint à peine 850 véhicules alors que celui du mois de juillet s'élève à 2 500 véhicules pour un débit journalier moyen annuel de l'ordre de 1 400 véhicules.

Les débits les plus élevés ont été recensés un dimanche du mois de juillet (fin des vacances de la construction). Toujours au mois de juillet, on observe en moyenne 125 cyclistes par jour, et certains jours ce sont plus de 300 qui utilisent le traversier.

Les véhicules lourds représentent près de 7% de tous les véhicules pour les jours de semaine et moins de 1% le dimanche.

Un service peu dispendieux par rapport à un nouveau pont

La région de Lanaudière est reliée à la rive sud du fleuve Saint-Laurent par une traverse fluviale opérée par la Société des traversiers du Québec qui offre un service quotidien sur une base annuelle. Cette traverse est principalement utilisée par les populations avoisinantes comme un raccourci pour rejoindre la région de la Montérégie.

Il ressort de l'analyse effectuée au sujet de l'utilisation de la traverse qu'elle répond bien à la demande et que les délais d'attente sont réduits au minimum compte tenu de la longueur du trajet et de la fréquence des traversées.

Seul un pont pourrait réduire la perte de temps occasionnée par la traverse. Par contre, le coût d'un pont s'élève à près de 500 M\$, en plus des coûts d'entretien de la structure. En finançant ce montant et en le remboursant sur une période de 20 ans, il en coûterait plus de 38 M\$ par année par rapport au coût d'exploitation annuel de la traverse qui s'élève à 5,5 M\$.

5.0 PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS ACTUELS ET PRÉVISIBLES

Ce chapitre fait ressortir les différentes caractéristiques des déplacements dans la région de Lanaudière. Ce portrait réalisé à partir de données provenant de différentes sources d'information est présenté en deux sections.

La première section présente les diverses caractéristiques des déplacements qui franchissent les 7 routes d'accès aux secteurs centre et nord de Lanaudière, soit :

- route 125 à Saint-Roch-de-l'Achigan;
- autoroute 31 au sud de Joliette;
- route 329 à Saint-Donat;
- route 158 à Saint-Lin;
- route 158 à Sainte-Geneviève-de-Berthier;
- route 348 à Saint-Didace;
- traverse de Saint-Ignace-de-Loyola

Les enquêtes ont été réalisées sur les routes nationales et régionales car il est pratiquement impossible d'en réaliser sur les autoroutes à débits élevés, et c'est pourquoi aucune enquête n'a été planifiée dans les MRC Des Moulins et L'Assomption. Par contre, sur les autoroutes 40 et 640, des enquêtes O-D par caméra ont remplacé les enquêtes traditionnelles.

La deuxième section traite plus spécifiquement des déplacements actuels et prévisibles du territoire compris dans la région métropolitaine de recensement (RMR), soit les MRC Des Moulins et L'Assomption. Elle se base sur les données de l'enquête origine-destination 1993 réalisée par le MTQ et la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) auprès des ménages de la grande région de Montréal.

L'augmentation de la population de Lanaudière se traduit par l'accroissement du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules immatriculés

La région administrative de Lanaudière présente depuis plusieurs années une augmentation marquée de sa population. Il en est de même pour le nombre de titulaires de permis de conduire qui est passé, entre 1992 et 1996, de 221 025 à 241 542, soit un accroissement de 20 517 permis, ou de 9,3%, alors que pour l'ensemble du Québec, cette hausse a été de 5,2%. En comparaison, la région administrative des Laurentides a connu une hausse de 12,4%.

En ce qui concerne le nombre de véhicules immatriculés entre 1992 et 1996, il est passé de 228 360 à 251 133, soit une augmentation de 10,0% ou 22 773 véhicules. Pour la même période, les Laurentides ont connu une hausse de 11,0% ou 29 300 véhicules, et le Québec dans son ensemble, une progression de 5,7%.

5.1 Déplacements interrégionaux

Des 7 enquêtes origine-destination réalisées sur le terrain par le Ministère auprès des usagers des routes d'accès de Lanaudière, à l'exception de l'enquête O-D MTQ/STCUM et des enquêtes par caméra 5 d'entre elles confirment que pour chacune d'elles, plus de 93% du trafic provenant de l'extérieur de Lanaudière se destine dans la région de Lanaudière. Ce pourcentage atteint 99,9% pour la route 329 vers Saint-Donat et le traversier de Saint-Ignace-de-Loyola dessert à peine 65% du trafic se destinant dans Lanaudière.

Des déplacements par corridor dans l'axe nord-sud

Dans l'axe nord-sud, les enquêtes réalisées en 1996 font ressortir que chaque axe routier majeur dessert un trafic « linéaire ». Ainsi, à titre d'exemple, la route 125 voit plus de 70% de son trafic se diriger vers les municipalités sises le long de son emprise alors que 15% ont comme destination la MRC Joliette et 8% la MRC Matawinie. Quant à l'autoroute 31, plus de 70% du trafic est dévolu à la MRC Joliette, 17% demeure dans l'axe de la route 131 et 7% se dirige dans l'axe des routes 343 et 125. Pour ces deux enquêtes origine-destination, le trafic de transit (qui provient et se dirige à l'extérieur de Lanaudière) représente moins de 1% de tout le trafic, soit moins de 200 véhicules par jour sur un total de 34 500 véhicules. Dans l'axe nord-sud, Lanaudière est sans contredit une région de destination et la dispersion du trafic se réalise au niveau des routes 158 et 348.

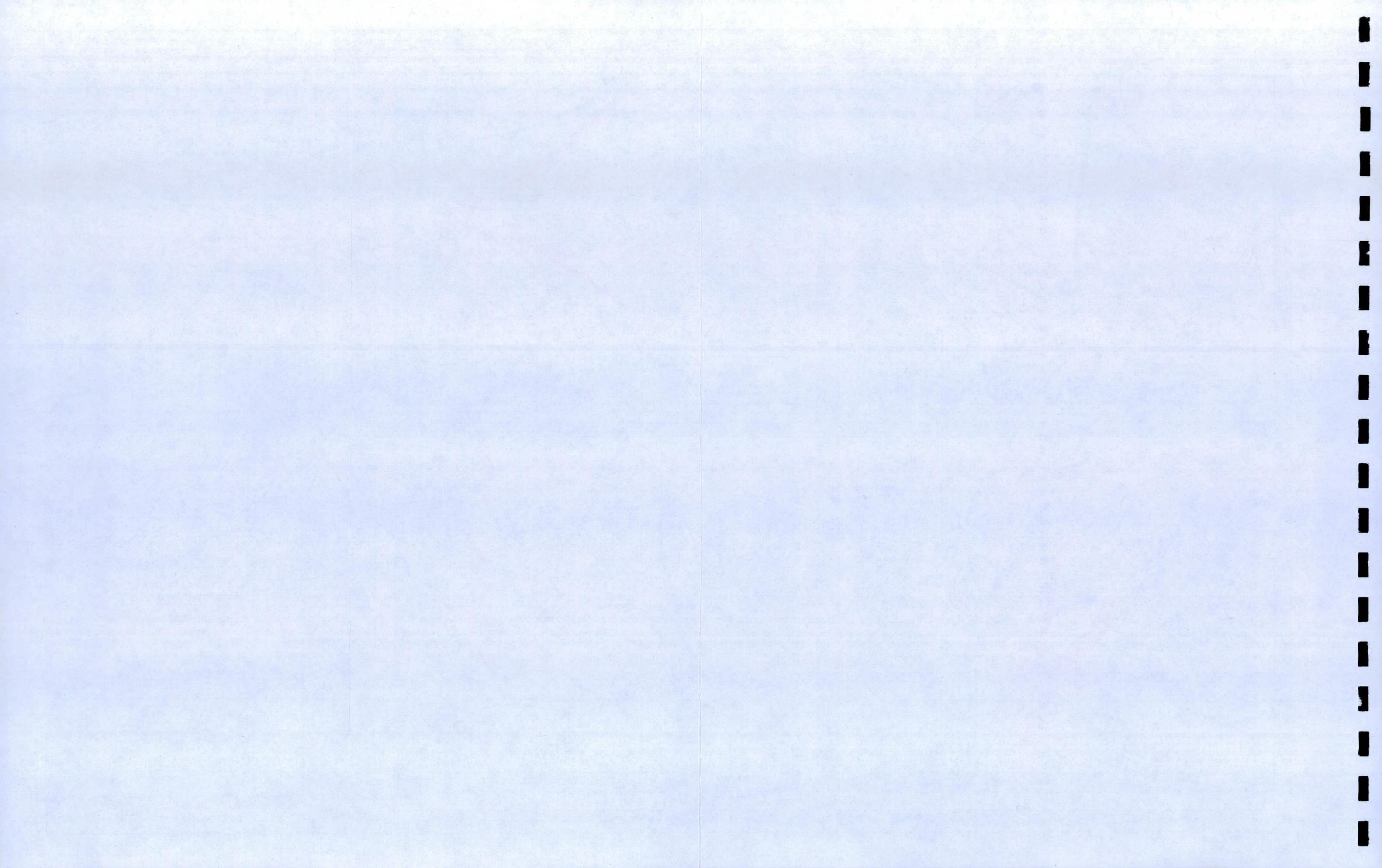
Des débits peu élevés dans l'axe est-ouest

Dans l'axe est-ouest, six enquêtes origine-destination nous permettent de tracer un portrait des déplacements. Effectivement, en direction ouest, trois enquêtes ont été réalisées, une sur la route 348 à Saint-Didace une autre sur la route 158 au nord de l'autoroute 40, à Berthierville et une sur l'A-40 à la limite de la région. En direction est, des enquêtes ont été réalisées sur la route 158 à Saint-Lin et sur la route 329 à Saint-Donat et sur l'autoroute 640 à la limite ouest de la région.

De l'analyse de ces enquêtes, il ressort qu'à peine 1% du trafic utilisant actuellement les autoroutes 40 et 640, et, les routes 158, 348 et 329 ont comme points d'origine et/ou de destination les régions à l'est de Lanaudière et la région des Laurentides située au nord de Saint-Jérôme ainsi que l'Abitibi. Ce trafic représente moins de 150 véhicules/jour alors que la demande actuelle de déplacement en transit dans l'axe de la route 158 représente 5% du trafic, soit environ 500 véhicules/jour. Encore une fois, l'analyse démontre que près de 95% du trafic entrant dans Lanaudière s'y destine. La carte 19 fait bien ressortir les grandes destinations dans Lanaudière.

Une traverse maritime interrégionale

En ce qui concerne l'enquête sur le traversier de Saint-Ignace-de-Loyola, 35% du trafic ne se destine pas dans Lanaudière et n'y passe qu'en raison de la situation du traversier. Effectivement, près de 15% du trafic se destine plus à l'est alors que 11% se dirige vers la région métropolitaine et 9% vers l'Outaouais, les Laurentides et l'Abitibi.



Un axe est-ouest utile mais peu fréquenté dans le nord de la région

Dans plusieurs documents, il est souhaité l'amélioration des axes est-ouest dans le nord de la région de Lanaudière afin d'attirer une partie du trafic de transit ainsi que de favoriser le développement de certains endroits de villégiature et sites touristiques. Plusieurs axes sont mentionnés; certains intervenants parlent de l'axe Saint-Michel-des-Saints—La Macaza, d'autres du lien Mauricie—Saint-Michel-des-Saints—Saint-Donat—Mont-Tremblant et d'autres, du lien Louiseville—Sainte-Agathe. Selon l'analyse des enquêtes O-D réalisées, il ressort qu'à peine 1% du trafic traverse entièrement Lanaudière entre Louiseville à l'est et le territoire à l'ouest de Lanaudière et au nord de Saint-Jérôme. Une partie de ces véhicules utilisent déjà la route 348 alors que les autres utilisent la route 158 ou les autoroutes 640/40. Afin d'évaluer le trafic de transit qui aurait intérêt à utiliser un lien est-ouest amélioré plus au nord et qui utilise présentement les autoroutes 40 et 640, deux enquêtes O-D par caméra furent réalisées et confirment les débits déjà affectés à partir des autres enquêtes. Ces débits relevés donnent une très bonne indication du potentiel attractif d'un lien majeur amélioré sur le trafic de transit. Il est à noter que là où le besoin de déplacement est-ouest existait de façon substantielle, la route a des caractéristiques en conséquence, mais là où les débits avoisinent 400 véhicules/jour incluant le trafic local, la route est locale et a le gabarit correspondant. La carte 20 présente visuellement les résultats. Il ressort que les débits supplémentaires générés par un meilleur lien varient de 200 à moins de 400 véhicules par jour selon la section de route considérée. Ceci ne tient pas compte du trafic induit par une meilleure route.

Actuellement, la comparaison des temps de parcours ainsi que le gabarit des routes existantes font en sorte que le trafic de transit demeure sur l'axe routier constitué par les autoroutes 40/640/15 et celui par la route 158 et l'A-15. Entre Louiseville et Sainte-Agathe, pour ces deux liens, le temps de parcours est respectivement de 95 et 105 minutes avec des distances de 175 km et 160 km, alors que pour le lien plus au nord constitué des routes 348, 347, lien Saint-Côme/Notre-Dame-de-la-Merci, 125 et 329, le temps de parcours est de 120 à 125 minutes pour une distance totale de 160 km. Ceci confirme que ce dernier trajet possède des caractéristiques qui ne favorisent aucunement des vitesses moyennes élevées et par le fait même le trafic de transit. La traversée de l'agglomération de Saint-Gabriel, le tronçon du lac Matambin et celui entre Saint-Côme et Notre-Dame-de-la-Merci sont les trois endroits qui présentent les pires caractéristiques et par conséquent les vitesses les moins élevées (entre 50 et 60 km/heure). Les améliorations nécessaires pour diminuer le temps de parcours et rendre ce dernier concurrentiel exigeraient des investissements majeurs et les besoins identifiés demeurent faibles. Par contre, ce lien pourrait être utile au développement régional et dans le cas du lien entre les routes 125 et 131 plus particulièrement pour le camionnage. Effectivement, ce lien est le seul qui permet de réduire au minimum les détours et les coûts de transport pour les entreprises sises au nord de Chertsey et Saint-Jean-de-Matha. De plus, depuis la mise en place du nouveau régime forestier, ceci est de la plus grande importance.

5.2 Déplacements dans la partie sud de Lanaudière

Cette deuxième section présente les principales caractéristiques des déplacements de la partie sud de Lanaudière qui correspond aux MRC Des Moulins (incluant Sainte-Anne-des-Plaines⁷ de la MRC Thérèse-De Blainville) et L'Assomption (incluant Saint-Roch-de-l'Achigan de la MRC Montcalm) et constitue le territoire d'analyse (carte 21).

Une forte augmentation des déplacements entre 1982 et 1993

Selon les données des enquêtes origine-destination réalisées en 1982 et 1993 par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) et le ministère des Transports (MTQ), les résidants du territoire d'analyse effectuaient 244 000 déplacements journaliers en 1982 et 444 000 déplacements en 1993. De ce nombre, près de 105 000 déplacements (plus de 23,6%) étaient effectués durant la période de pointe du matin (6 h 00 à 9 h 00). Le taux d'accroissement annuel moyen des déplacements de 7,5% est beaucoup plus élevé que celui de l'ensemble du territoire d'enquête O-D de la grande région métropolitaine à 3%.

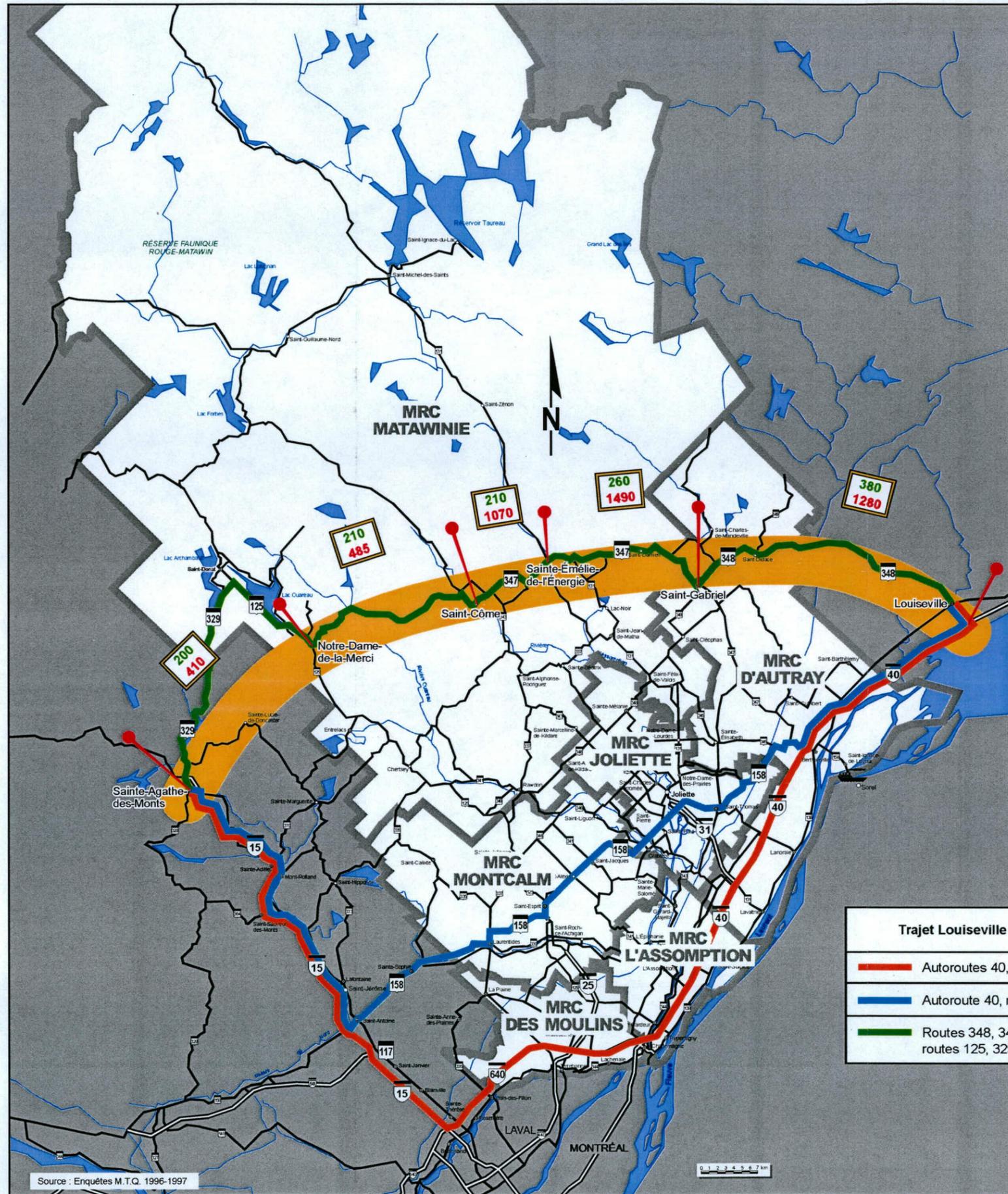
Ce sont les secteurs de Lachenaie et de La Plaine — Sainte-Anne-des-Plaines qui ont connu les plus forts taux d'accroissement avec 100% d'augmentation du nombre de déplacements entre 1982 et 1993.

Une population de plus en plus motorisée

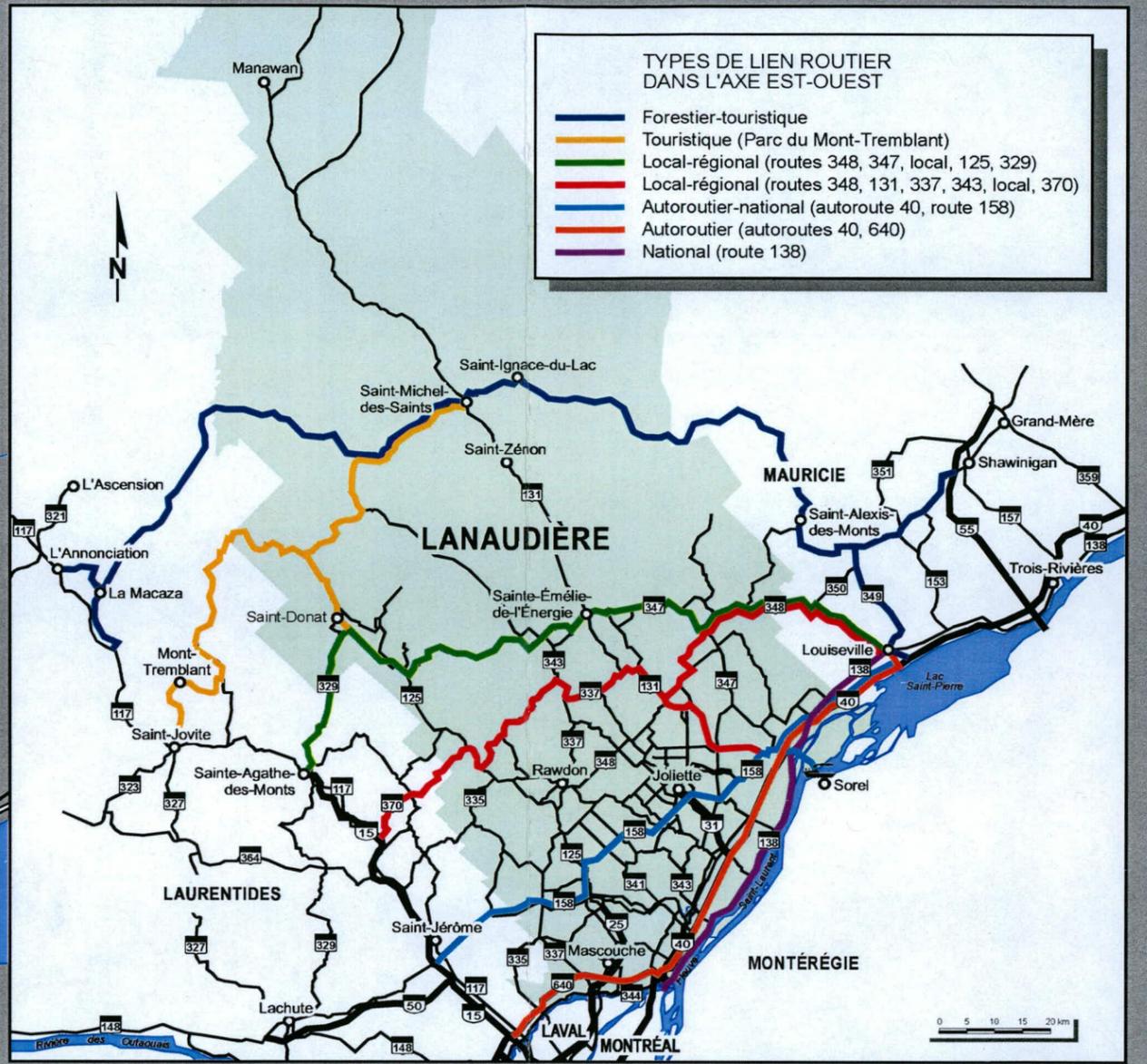
La région de Lanaudière a connu une forte croissance démographique au cours des dernières années et la partie sud du territoire ne fait pas exception en ce qui a trait aux indicateurs associés aux ménages. En effet, tout comme pour l'ensemble de la grande région de Montréal, on note une diminution du nombre de personnes par ménage de 3,28 en 1982 à 3,00 en 1993, et une augmentation du nombre d'autos par ménage de 1,33 à 1,65 alors que pour les Laurentides, ces taux sont de 1,32 et 1,66. Le nombre d'autos par personne pour Lanaudière s'est aussi accru en passant de 0,41 en 1982 à 0,55 en 1993 alors que pour les Laurentides ces taux sont de 0,42 et 0,57.

Par rapport à l'ensemble de la région de Montréal, on observe pour l'année 1993 que la taille des ménages est plus grande dans la partie sud du territoire de Lanaudière et que les indices de motorisation sont beaucoup plus élevés (tableau 22). Effectivement, alors que près de 25% des ménages de la grande région de Montréal ne sont pas motorisés, seulement 4% des ménages du territoire d'analyse (sud de Lanaudière) ne possèdent pas de voiture. Dans le même ordre d'idée, seulement 32% des ménages de la région de Montréal possèdent 2 autos et plus, alors que ce pourcentage passe à 56% pour le territoire d'analyse.

⁷⁻⁸ Ces territoires appartenant aux Laurentides, sont inclus dans la partie sud de Lanaudière car les fichiers de traitement des enquêtes O-D de la grande région de Montréal sont faits indépendamment des régions administratives et il est très difficile d'en modifier le traitement.



Source : Enquêtes M.T.Q. 1996-1997



TYPES DE LIEN ROUTIER DANS L'AXE EST-OUEST

- Forestier-touristique
- Touristique (Parc du Mont-Tremblant)
- Local-régional (routes 348, 347, local, 125, 329)
- Local-régional (routes 348, 131, 337, 343, local, 370)
- Autoroutier-national (autoroute 40, route 158)
- Autoroutier (autoroutes 40, 640)
- National (route 138)

Trajet Louiseville à Sainte-Agathe	distance (km)	temps de parcours (minutes)
— Autoroutes 40, 640, 15	175	95
— Autoroute 40, route 158, autoroute 15	160	105
— Routes 348, 347, ch.N.-D.-de-la-Merci, routes 125, 329	160	120 à 125

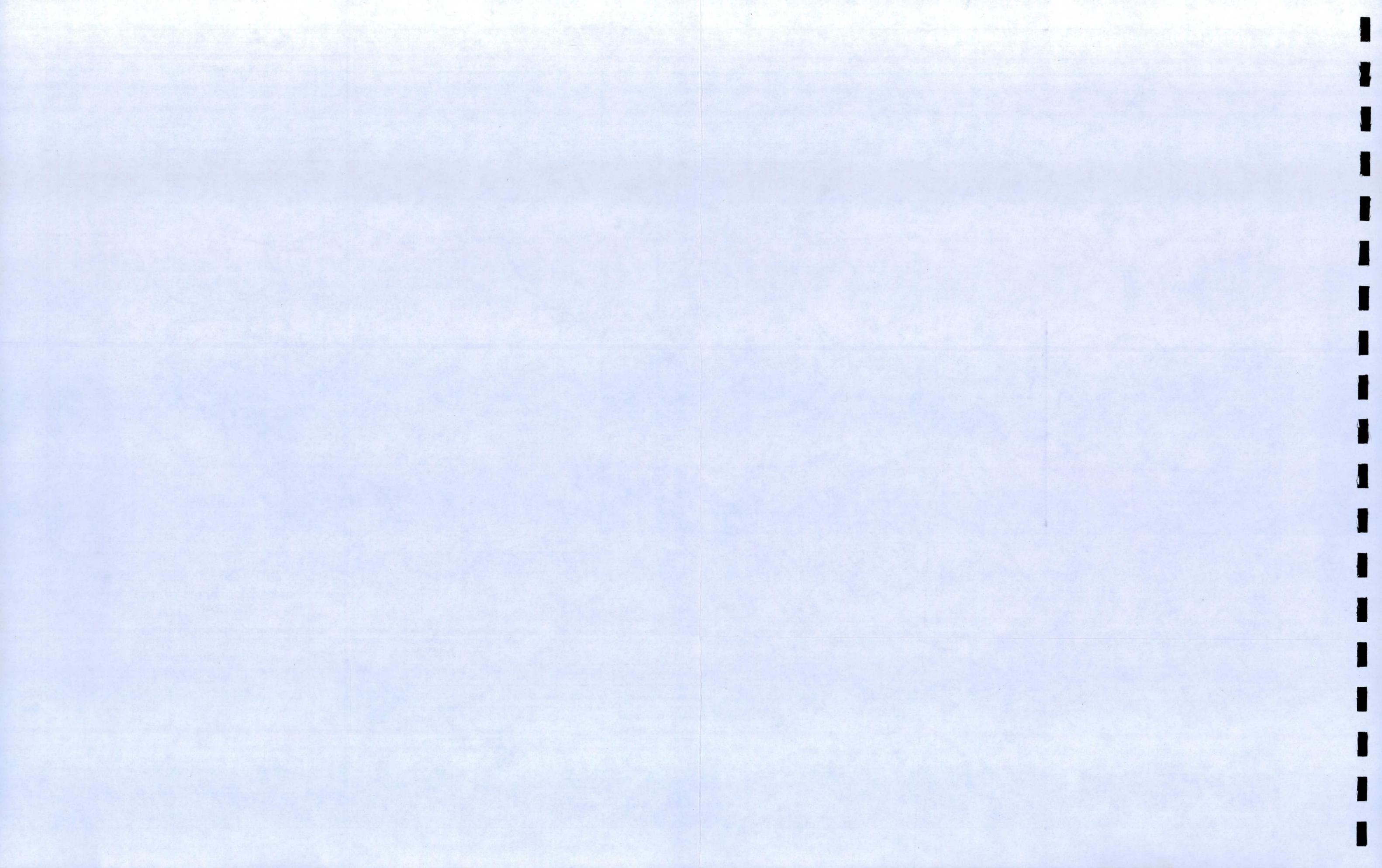
AFFECTATION DU TRAFIC DE TRANSIT

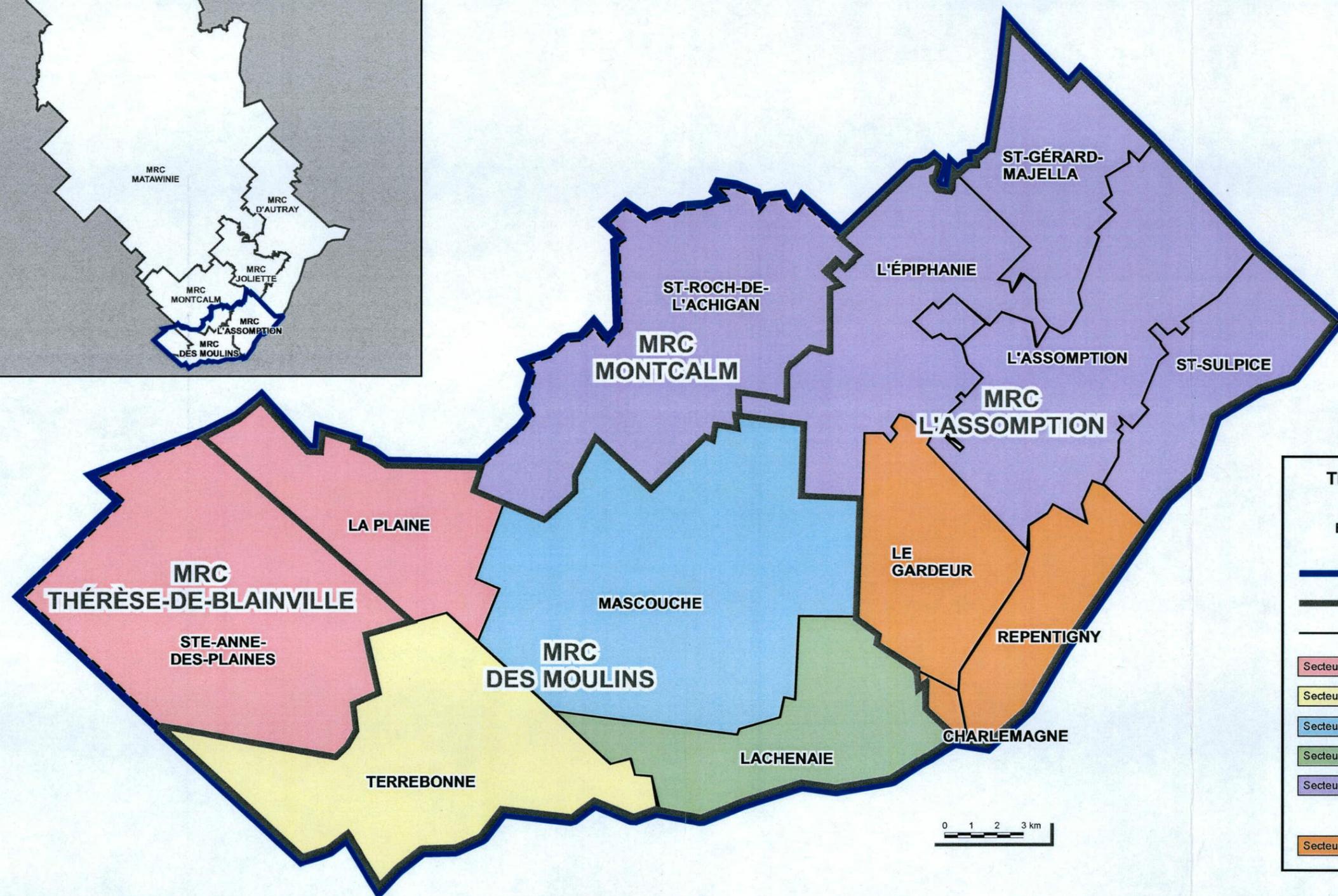
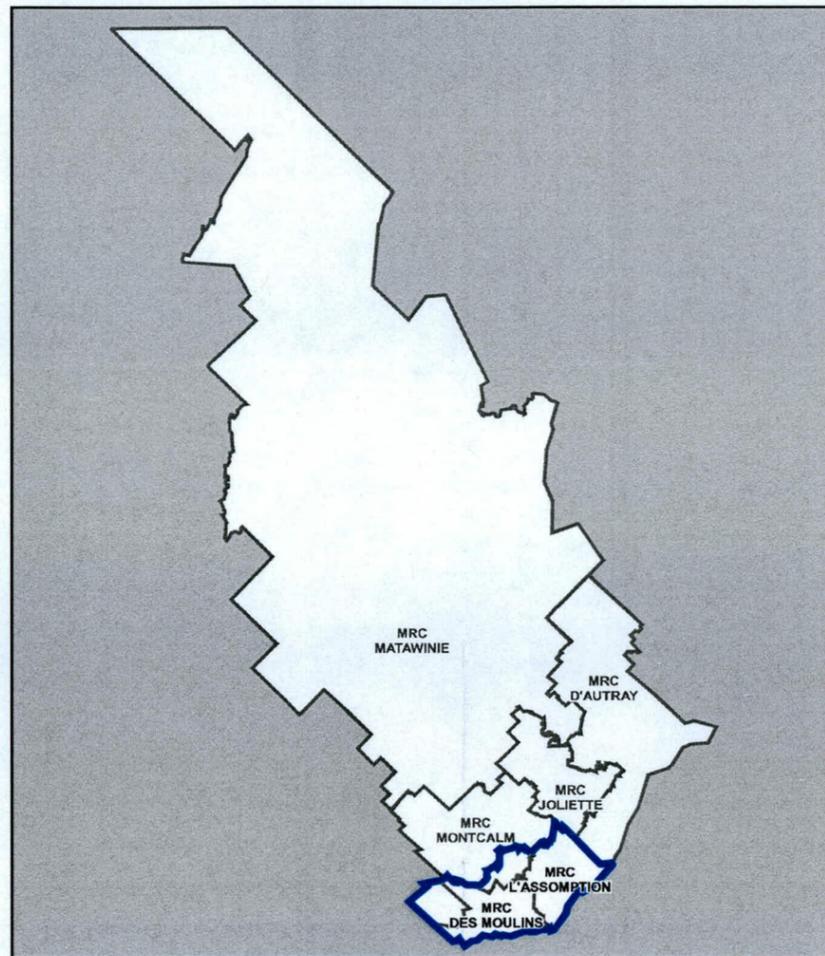
NOUVEL AXE EST-OUEST AMÉLIORÉ
(entre l'A-40 à Louiseville et l'A-15 au niveau de Ste-Agathe-des-Monts)

LANAUDIÈRE 1996

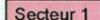
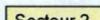
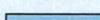
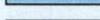
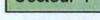
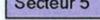
Axe Est-Ouest amélioré

000 Débit journalier moyen annuel supplémentaire
000 Débit journalier moyen annuel total





**TERRITOIRE D'ANALYSE
(SUD DE LANAUDIÈRE)
ENQUÊTE O-D STCUM-MTQ
1993**

-  Limite du territoire d'analyse
-  Limite des MRC
-  Limite des municipalités
-  Secteur 1 La Plaine et Sainte-Anne-des-Plaines
-  Secteur 2 Terrebonne
-  Secteur 3 Mascouche
-  Secteur 4 Lachenaie
-  Secteur 5 L'Assomption , L'Épiphanie ,
Saint-Gérard-Majella , Saint-Sulpice et
Saint-Roch-de-l'Achigan
-  Secteur 6 Le Gardeur , Repentigny et Charlemagne

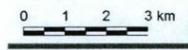




Tableau 22 Indices de motorisation et de démographie pour le territoire d'analyse et le territoire de l'enquête O-D de 1993

TERRITOIRE	PERSONNES / MÉNAGE	AUTO / PERSONNE	AUTOS / MÉNAGE
Partie sud de Lanaudière (territoire d'analyse)	3,00	0,55	1,65
Grande région de Montréal (territoire d'enquête)	2,54	0,46	1,17

Source : Enquête O-D régionale MTQ / STCUM (1993).
 Traitement: MTQ-DGPST-DPST-SMST.

Des tendances qui encouragent fortement l'utilisation de l'automobile

La motorisation des ménages du territoire d'analyse est un facteur d'influence du choix modal. Effectivement, l'accessibilité à une seconde voiture dans le ménage entraîne une augmentation des déplacements effectués à titre d'automobiliste conducteur. Entre 1982 et 1993, la proportion de déplacements motorisés est passée de 84% à 88% et les déplacements en transport privé (automobile et/ou moto), qui représentaient 79% des déplacements motorisés en 1982, comptaient pour 88% de ces déplacements en 1993 (tableau 23). De façon plus précise, la part de déplacements en transport privé effectués à titre de conducteur passe de 74% à 78% de 1982 à 1993; par conséquent celle des déplacements effectués à titre de passager est en diminution, passant de 26% à 22% sur cette même période.

Un territoire qui produit plus de déplacements qu'il n'en attire

L'étude de la répartition des déplacements en période de pointe du matin permet de dresser le portrait des déplacements générés par le territoire d'analyse. D'une part se trouvent les déplacements produits, fortement liés à la démographie du secteur, et, d'autre part, les déplacements attirés, reflet de l'activité économique, institutionnelle et commerciale du secteur.

Le bilan attraction-production illustre bien l'autonomie ou la dépendance du secteur en ce qui a trait aux emplois et aux places d'étude.

Le territoire d'analyse (partie sud de Lanaudière) produisait plus de 100 000 déplacements tous modes, tous motifs en période de pointe du matin en 1993. La production de déplacements étant fortement liée à la population, les secteurs de Terrebonne et de Le Gardeur, Repentigny et Charlemagne produisaient à eux seuls près de 57% des déplacements en période de pointe du matin alors qu'ils captaient plus de 35 000 déplacements soit 58% des 60 400 déplacements attirés dans le territoire d'analyse.

Tableau 23 Déplacements-mode effectués par les résidents du territoire d'analyse selon les modes en 1993.⁸

	POINTE DU MATIN			JOURNÉE 24 H		
MODES MOTORISÉS	92 550		89%	431 580		88%
Transport privé (TP)	71 002		77%	375 664		87%
Transport en commun (TC)	5 108		6%	15 363		4%
Autres modes motorisés	19 781		21%	48 732		11%
- Autobus scolaire	19 042	96%		46 333	95%	
- Taxi	240	1%		946	2%	
- Transport adapté	145	1%		394	1%	
- Autres autobus	404	2%		1 130	2%	
Modes non-motorisés	11 850		11%	56 400		12%
- Vélo	1 018	9%		5 405	10%	
- À pied	10 832	91%		50 995	90%	
Autres ⁹	170		0%	690		0%
TOTAL :	104 570			488 670		

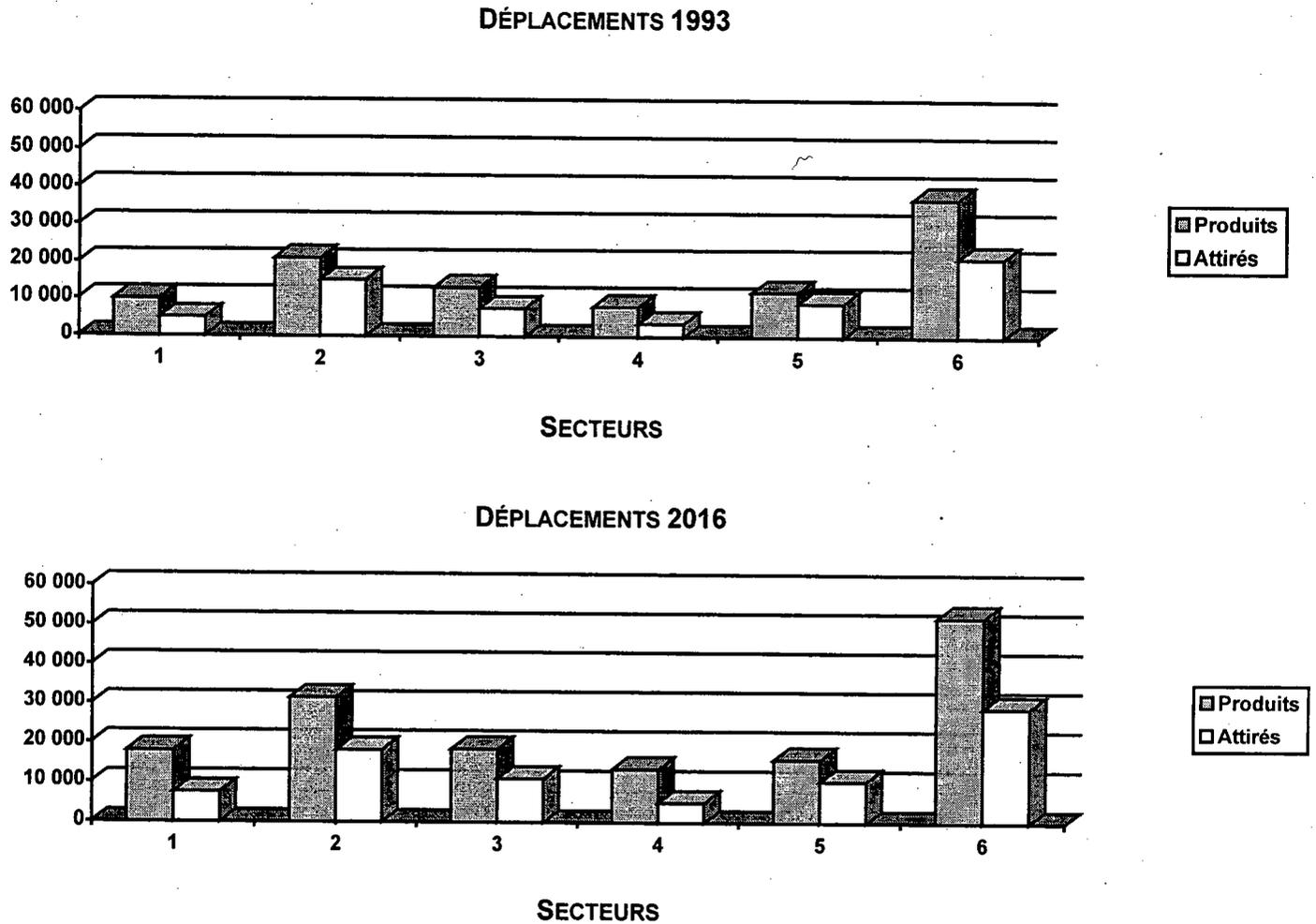
Source : Enquête O-D régionale MTQ / STCUM (1993).
 Traitement : MTQ-DGPT-DPT-SMST.

Le bilan attraction versus production est utilisé à titre d'indicateur du niveau d'autonomie d'un territoire. Ainsi, lorsqu'un secteur attire moins de déplacements qu'il n'en produit, son indicateur d'autonomie est négatif. Dans la partie sud de Lanaudière, caractérisés par des secteurs fortement résidentiels, la population est appelée à se déplacer vers Laval et la CUM en période de pointe du matin. Alors que plus de 47% des déplacements produits par le territoire d'analyse se destinent à l'extérieur de celui-ci, seulement 12% des déplacements qui s'y destinent sont en provenance de l'extérieur du territoire d'analyse. Le bilan global est négatif ainsi que celui de chacun des secteurs examinés séparément (figure 6).

⁸ Les chiffres présentés dans ce tableau expriment des déplacements-mode, à l'exception des totaux (soit les MODES MOTORISÉS, MODES NON-MOTORISÉS, AUTRES et TOTAL) qui sont exprimés en déplacements-personne. À cet effet, il faut spécifier que pour un seul et unique déplacement, le nombre de déplacements-mode correspond au nombre de modes de transport distincts utilisés par la personne pour effectuer ledit déplacement. C'est pour cette raison que dans un tel tableau, la somme des déplacements d'une catégorie ne correspond pas nécessairement au total indiqué pour la catégorie.

⁹ Les modes AUTRES correspondent au bateau, à l'avion et au train interrégional.

Figure 6 Production et attraction des déplacements 1993-2016 pour les secteurs du territoire d'analyse, Lanaudière



- 1 Sainte-Anne-des-Plaines, La Plaine
- 2 Terrebonne
- 3 Mascouche

- 4 Lachenaie
- 5 L'Assomption, L'Épiphanie, Saint-Gérard-Majella
Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Sulpice
- 6 Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne

Source : Enquête O-D Montréal MTQ/STCUM 1993 et scénario prévisionnel 2016 tendanciel.
 Traitement : MTQ-DGPST-DPST-SMST.

Le territoire d'analyse génère en 1993, en période de pointe du matin, plus de 107 600 déplacements, tous modes, tous motifs qui se répartissent ainsi :

- 49% (52 900 déplacements) sont internes au territoire d'analyse;
- 44% (47 200 déplacements) proviennent du territoire d'analyse et se dirigent à l'extérieur de celui-ci;
- 7% (7 500 déplacements) proviennent de l'extérieur du territoire d'analyse et s'y dirigent.

Parmi les 47 200 déplacements qui se dirigent à l'extérieur du territoire d'analyse en période de pointe du matin en 1993, 71% sont effectués pour motifs travail et 18% pour motifs études. Les principaux pôles de destination sont :

- la CUM (surtout la CUM-Centre et la CUM-Est) avec 69% des déplacements;
- Laval avec 14% des déplacements.

Les impacts de la forte croissance des déplacements entre 1993 et 2016

Les évaluations issues de l'affectation sur les réseaux routiers et de transport en commun des déplacements des personnes permettent d'estimer pour 2016 l'ampleur des problèmes de circulation dans la partie sud du territoire du plan de transport de Lanaudière et sur les principaux axes de déplacements des résidents du territoire d'analyse. Les indicateurs de base (temps de parcours et vitesse) sont présentés pour les déplacements effectués en véhicule particulier et les déplacements en transport en commun.

Les évaluations sont réalisées à l'aide du MOTREM 93 (modèle de simulation EMME/ 2 basé sur la situation de référence 1993 dans la région de Montréal). Ce modèle permet de simuler les débits de véhicules sur le réseau routier en période de pointe du matin pour un jour type de semaine et de produire une série d'indicateurs liés à l'utilisation du réseau : débits, véhicules-heures, véhicules-kilomètres, temps, distances, vitesses, niveau de saturation de certains tronçons ainsi que les origines et destinations de la demande.

En ce qui a trait aux indicateurs moyens pondérés (temps, distance et vitesse), les déplacements en provenance du territoire d'analyse (sud de Lanaudière) en 1993 se caractérisaient, en moyenne, par un temps de parcours de 34 minutes, une distance de 25 km et une vitesse de 44 km/h (tableau 24).

En conservant identiques à 1993 les divers paramètres de modélisation (durée de la période de pointe, taux de concentration de la demande à l'heure maximale, etc.), les simulations de la demande prévisionnelle sur le réseau routier actuel permettent de faire ressortir qu'en 2016, le temps moyen de parcours augmentera radicalement pour atteindre 66 minutes¹⁰ alors que la

¹⁰ L'affectation de la demande prévue sur un réseau n'intégrant aucune amélioration demeure un exercice théorique comportant plusieurs limites si la demande future excède significativement l'offre routière de référence.

distance moyenne demeurera la même, soit 25 km. Ainsi, la vitesse moyenne connaîtra une importante diminution, passant de 44 km/h en 1993 à 23 km/h en 2016.

Analyse des débits simulés sur les ponts

Selon l'analyse des débits simulés sur les ponts, le pont Charles-De Gaulle est saturé dès 1996 alors que les débits atteindront et dépasseront la capacité sur les ponts Mathieu-Lepage et Le Gardeur dès 2001.

Tableau 24 Évolution 1993 à 2016 des indicateurs¹ de base associés aux véhicules particuliers pour les déplacements en provenance des différents secteurs d'analyse, période de pointe du matin, jour type de semaine

REFERENCE 1993						
POUR LES DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE DU ...	VÉHICULES PARTICULIERS	VÉH.- H	VÉH.- KM	TEMPS MOYEN	DISTANCE MOYENNE	VITESSE MOYENNE
SECTEUR 1	4 176	2 829	129 978	41	31	46
SECTEUR 2	10 455	5 369	224 240	31	21	42
SECTEUR 3	6 019	3 471	155 364	35	26	45
SECTEUR 4	4 184	2 397	98 679	34	24	41
SECTEUR 5	5 182	3 086	163 933	36	32	53
SECTEUR 6	18 910	10 880	453 077	35	24	42
TERRITOIRE D'ANALYSE	48 925	28 032	1 225 270	34	25	44
TERRITOIRE D'ENQUÊTE	731 380	307 272	13 027 684	25	18	42
HORIZON 2016 ^E						
POUR LES DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE DU ...	VÉHICULES PARTICULIERS	VÉH.- H	VÉH.- KM	TEMPS MOYEN	DISTANCE MOYENNE	VITESSE MOYENNE
SECTEUR 1	8 257	10 370	267 099	75	32	26
SECTEUR 2	18 346	18 357	389 483	60	21	21
SECTEUR 3	9 923	10 967	267 158	66	27	24
SECTEUR 4	8 274	9 846	200 883	71	24	20
SECTEUR 5	8 207	8 392	251 683	61	31	30
SECTEUR 6	31 037	34 455	711 471	67	23	21
TERRITOIRE D'ANALYSE	84 043	92 387	2 087 777	66	25	23
TERRITOIRE D'ENQUÊTE	993 265	646 577	18 363 764	39	19	28

- 1 Notes : ¹ Calcul excluant les déplacements internes aux zones 999 ne pouvant être simulés
^E Demande prévisionnelle
- Secteurs : 1 : Sainte-Anne-des-Plaines, La Plaine 2 : Terrebonne
 3 : Mascouche 4 : Lachenaie
 5 : L'Assomption, l'Épiphanie, Saint-Gérard-Majella, Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Sulpice
 6 : Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne
- Source : Statistiques résultantes de simulations (EMME/2) MOTREM 93 – 05/97 / Réseau 96.
 Traitement : MTQ-DGPST-DPST-SMST.

À l'aide des matrices de déplacements issues de l'analyse sélective effectuée pour chaque pont, il est possible d'établir le bassin de drainage de la clientèle de chacun des ponts. La carte 22 illustre la dispersion des utilisateurs des différents ponts sur le réseau routier pour la période de pointe du matin.

Le nombre d'utilisateurs dispersés sur les différents ponts provient de l'enquête O-D 1993 et ne tient compte que de ceux provenant de la zone d'analyse et les chiffres ne peuvent être comparés aux débits de circulation recensés sur les ponts.

Le pont **Mathieu-Lepage**, situé dans l'axe de l'autoroute 25, dessert principalement les résidents des secteurs de Terrebonne et de Mascouche avec 3 700 et 2 300 déplacements respectivement, bien qu'il draine aussi un nombre non négligeable de déplacements en provenance des secteurs de Sainte-Anne-des-Plaines—La Plaine et de Lachenaie, soit 800 déplacements dans les deux cas. Les 8 300 déplacements en provenance du territoire d'analyse qui empruntent ce pont en période de pointe du matin en 1993 se répartissent de la façon suivante entre les principales destinations :

- 45% (3 700 déplacements) sur la CUM-Centre ;
- 32% (2 600 déplacements) à Laval;
- 11% (900 déplacements) au centre-ville de Montréal;
- 11% (900 déplacements) à la CUM-Est.

Un accroissement du nombre de déplacements de 62% est prévu sur la période 1993 à 2016, portant le nombre de véhicules particuliers empruntant ce pont en direction de Montréal à 14 700 en période de pointe du matin. Plus de 91% des déplacements utilisant le pont Mathieu-Lepage en 2016 proviendront du territoire d'analyse.

Le pont **de Terrebonne**, dessert une clientèle locale. En effet, la majorité des déplacements proviennent des secteurs de Terrebonne et de Lachenaie, situés aux abords du pont et se dirigent à Laval et sur la CUM-Centre. Entre 1993 et 2016, le nombre de véhicules particuliers empruntant ce pont s'accroît de plus de 135% pour atteindre un débit de 4 000 véhicules en période de pointe du matin. À l'horizon 2016, 94% des véhicules particuliers empruntant le pont de Terrebonne proviendront du territoire d'analyse.

Toujours selon les enquêtes, près de 7 500 (58%) des 12 800 déplacements en provenance du territoire d'analyse qui empruntent le pont **Charles-De Gaulle** ont pour origine le secteur de Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne. Ce pont situé dans l'axe de l'autoroute 40 dessert aussi les résidents des secteurs de L'Assomption, l'Épiphanie, Saint-Gérard-Majella, Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Sulpice et Lachenaie avec respectivement 2 000 et 1 500 déplacements. Ces déplacements se répartissent ainsi parmi les principaux secteurs de destination :

- 45% (5 800 déplacements) vers la CUM-Centre;
- 35% (4 500 déplacements) vers la CUM-Est;
- 9% (1100 déplacements) vers le centre-ville de Montréal;
- 7% (900 déplacements) vers la Rive-Sud.

Sur la période 1993-2016, le nombre de véhicules particuliers emprunteront le pont Charles-De Gaulle en direction de Montréal durant la période de pointe du matin passe de 15 600 à 23 400, soit un accroissement de 50%. En 2016, plus de 83% des déplacements qui empruntent le pont Charles-De Gaulle en période de pointe du matin proviendront du territoire d'analyse.

Et finalement, plus de 86% des 5 200 déplacements en provenance du territoire d'analyse qui empruntent le pont **Le Gardeur** ont pour origine le secteur de Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne. Les principaux secteurs de destination sont les suivants :

- 42% (2 200 déplacements) vers la CUM-Est;
- 34% (1 800 déplacements) vers la CUM-Centre;
- 16% (800 déplacements) vers le centre-ville de Montréal.

Un accroissement du nombre de déplacements de 91% est prévu sur la période 1993 à 2016, portant le nombre de véhicules particuliers empruntant ce pont en direction de Montréal à 11 100 en période de pointe du matin. Plus de 89% des déplacements utilisant le pont Le Gardeur en 2016 proviendront du territoire d'analyse.

Des impacts majeurs

Dans la mesure où rien n'est fait pour freiner les tendances et qu'aucun comportement de déplacement n'est appelé à changer, la demande prévue à l'horizon 2016 se traduira par un étalement de la période de pointe, et/ou par un allongement des files d'attente ou encore équivalra au besoin d'ajout d'une voie par pont sauf sur le pont de Terrebonne.

Le territoire d'analyse continuera à produire plus de déplacements qu'il n'en attire et le déficit continuera à s'accroître. Ce sont les secteurs de Le Gardeur, Repentigny et de Terrebonne qui se démarquent avec plus de 30% des déplacements produits et attirés. Le nombre total de déplacements produits par la zone d'analyse passera de plus de 100 000 en 1993 à près de 150 000 en 2016 et les déplacements attirés de plus de 60 000 en 1993 à plus de 85 000 en 2016. Les destinations demeurent sensiblement les mêmes entre 1993 et 2016.

Enfin, ce sont les automobilistes conducteurs qui seront responsables de plus de 81% de l'accroissement des déplacements prévus entre 1993 et 2016. La proportion des déplacements effectués en tant qu'automobiliste conducteur passera de 56% en 1993 à 65% en 2016. Chaque année, 1 000 véhicules supplémentaires s'ajouteront au débit global et se retrouveront en période de pointe du matin sur les ponts déjà congestionnés menant à Laval et sur la CUM.

Une augmentation du transport en commun attribuable à la combinaison Auto-TC

Les utilisateurs du transport en commun proviennent majoritairement de Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne avec 2 500 déplacements, soit plus de 51% de tous les déplacements transport en commun en provenance du territoire d'analyse. Les déplacements effectués en transport en commun se destinent presque exclusivement au centre-ville de Montréal (2 600 déplacements ou 54%) et sur la CUM-Centre (1 500 déplacements ou 30%). Plus spécifiquement, on observe une part modale transport en commun de 41% pour les déplacements à destination du centre-ville de Montréal, proportion très élevée compte tenu que la part modale transport en commun pour l'ensemble du territoire d'analyse n'est que de 4,7%.

Quoique la part modale du transport en commun pour l'ensemble du territoire d'analyse connaisse une légère décroissance de 1993 à 2016 (passant de 4,7% à 4,1%), le nombre de déplacements effectués en transport en commun augmente, passant de 5 000 en 1993 à 6 500 en 2016.

Cet accroissement du transport en commun s'explique à 88% par l'augmentation de l'utilisation combinée des modes automobile (conducteur et passager) et transport en commun. En effet, 1 300 des 1 500 nouveaux déplacements en transport en commun utilisent aussi l'automobile. D'ailleurs, les déplacements bimodaux (automobile et transport en commun) connaissent un essor beaucoup plus important que le transport en commun pur; alors que le transport en commun s'accroît de 28% sur la période 1993-2016, les déplacements bimodaux augmentent de 40%. Pour l'axe « territoire d'analyse – centre-ville de Montréal », dont la part modale transport en commun est très élevée, 83% des déplacements effectués en transport en commun en 1993 sont en fait des déplacements bimodaux et cette proportion passe à 88% en 2016.

En 1993, les déplacements en transport en commun en provenance du territoire d'analyse se caractérisent par un temps moyen de déplacement de 47 minutes, une distance moyenne de 17 kilomètres et une vitesse moyenne de 22 km/h. À l'horizon 2016, la détérioration prévue des temps moyens de déplacement en transport en commun est similaire à celle observée dans le cas des véhicules particuliers.

Tableau 25 Indicateurs de base 1993 associés au transport en commun. Période de pointe du matin, jour type de semaine

Référence 1993

POUR LES DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE DU ...	PASSAGERS ¹	PASSAGERS-HEURE	PASSAGERS-KM	TEMPS MOYEN	DISTANCE MOYENNE	VITESSE MOYENNE	NB MOYEN DE CORRESPONDANCE	% DE BIMODAUX
Secteur 1*	72	63	1 205	53	17	10	0,24	0%
Secteur 2	933	765	16 737	49	18	22	1,01	55%
Secteur 3*	356	304	7 077	51	20	23	0,85	43%
Secteur 4*	306	193	4 225	38	14	22	0,52	87%
Secteur 5*	185	125	3 163	40	17	25	0,18	92%
Secteur 6	2 156	1 672	37 325	47	17	22	0,64	69%
Territoire d'analyse	4 009	3 122	69 733	47	17	22	0,71	64%
Territoire d'enquête	313 198	209 854	3 226 797	40	10	15	0,87	9%

Notes : ¹ Lors des simulations, 5% à 10% des déplacements sont invalidés.

* Les informations relatives à ces secteurs pourraient ne pas être significatives étant donné la taille de l'échantillon.

Secteurs : 1 : Sainte-Anne-des-Plaines, La Plaine

2 : Terrebonne

3 : Mascouche

4 : Lachenaie

5 : L'Assomption, l'Épiphanie, Saint-Gérard-Majella, Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Sulpice

6 : Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne

Source : Statistiques résultantes de simulations MADITUC.

Traitement : MTQ-DGPST-DPST-SMST.

DÉPLACEMENTS PAR MODE EFFECTUÉS
PAR LES RÉSIDANTS DU TERRITOIRE D'ANALYSE

Lanaudière
1993

	Pointe du matin		Journée 24 h	
MODES MOTORISÉS	92 550	89%	431 580	88%
Transport privé (TP)	71 002	77%	375 664	87%
Transport en commun (TC)	5 108	6%	15 363	4%
Autres modes motorisés	19 781	21%	48 732	11%
Autobus scolaire	19 042	96%	46 333	95%
Taxi	240	1%	946	2%
Transport adapté	145	1%	394	1%
Autres autobus	404	2%	1 130	2%
MODES NON MOTORISÉS	11 850	11%	56 400	12%
Vélo	1 018	9%	5 405	10%
À pied	10 832	91%	50 995	90%
AUTRES	170	0%	690	0%
TOTAL	104 570		488 670	

Note :

La différence entre le tableau et les débits simulés sur les ponts s'explique par les débits provenant de l'Est de la zone, dont les destinations nous sont inconnues.

DISPERSION DES USAGERS
PROVENANT DE LA
ZONE D'ANALYSE ET
UTILISANT LES PONTS
VERS LAVAL ET MONTRÉAL

LANAUDIÈRE
1993

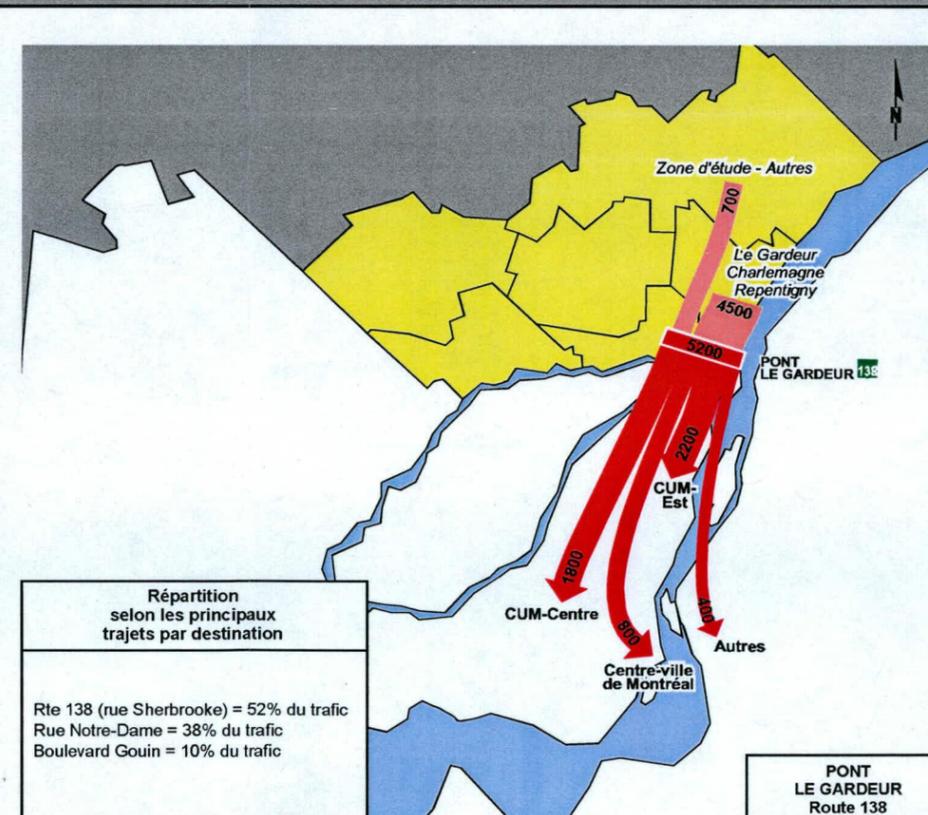
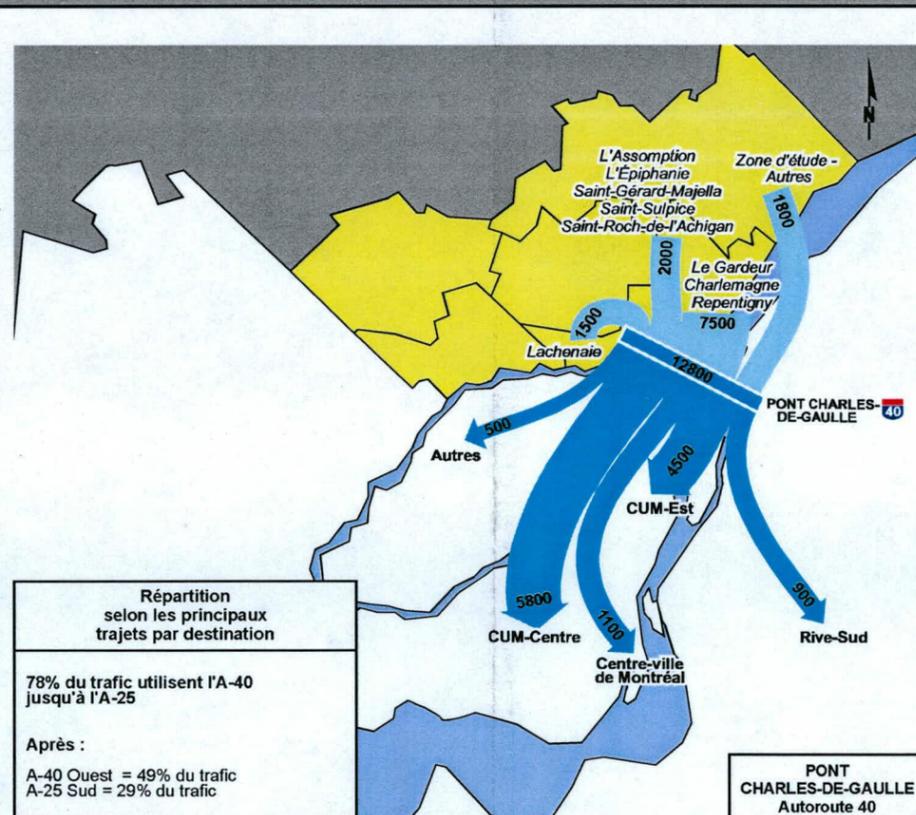
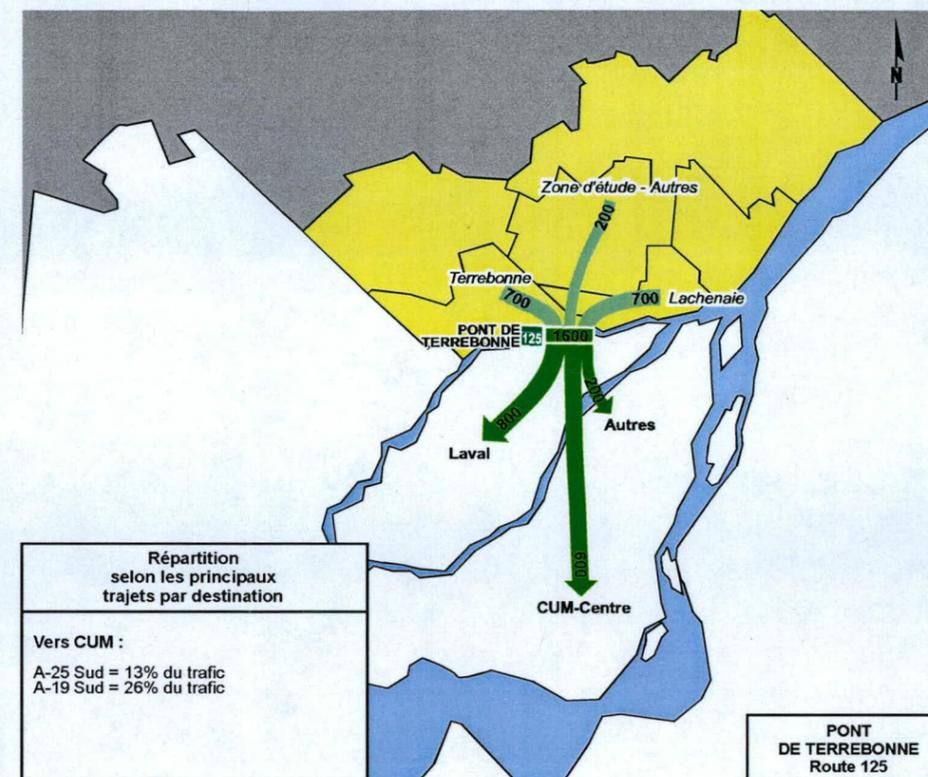
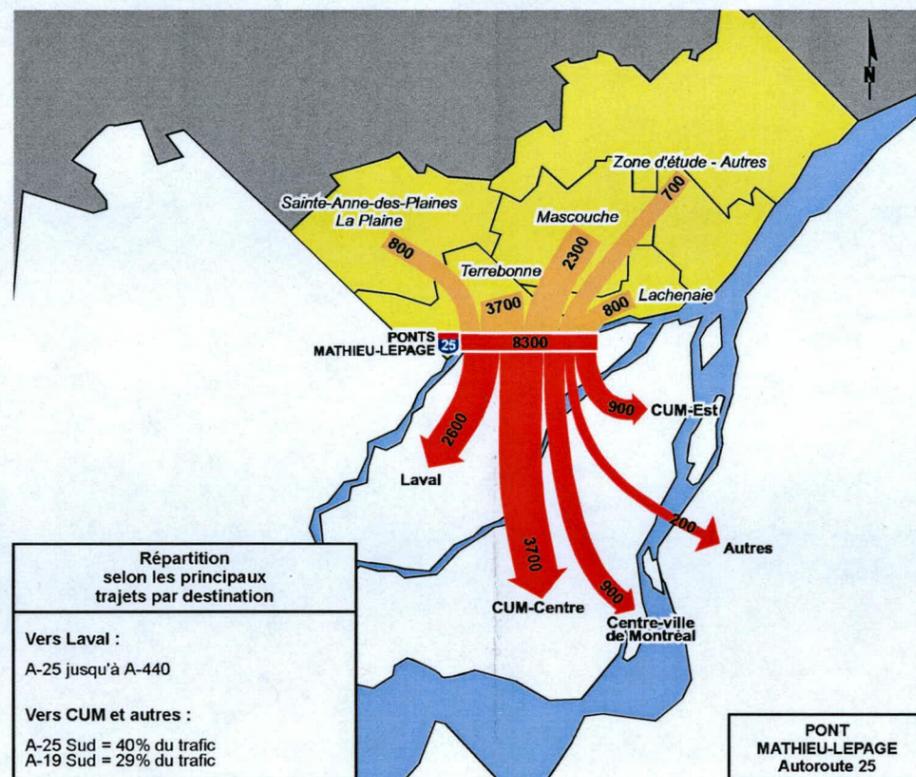
POINTE DU MATIN
(6h À 9h)

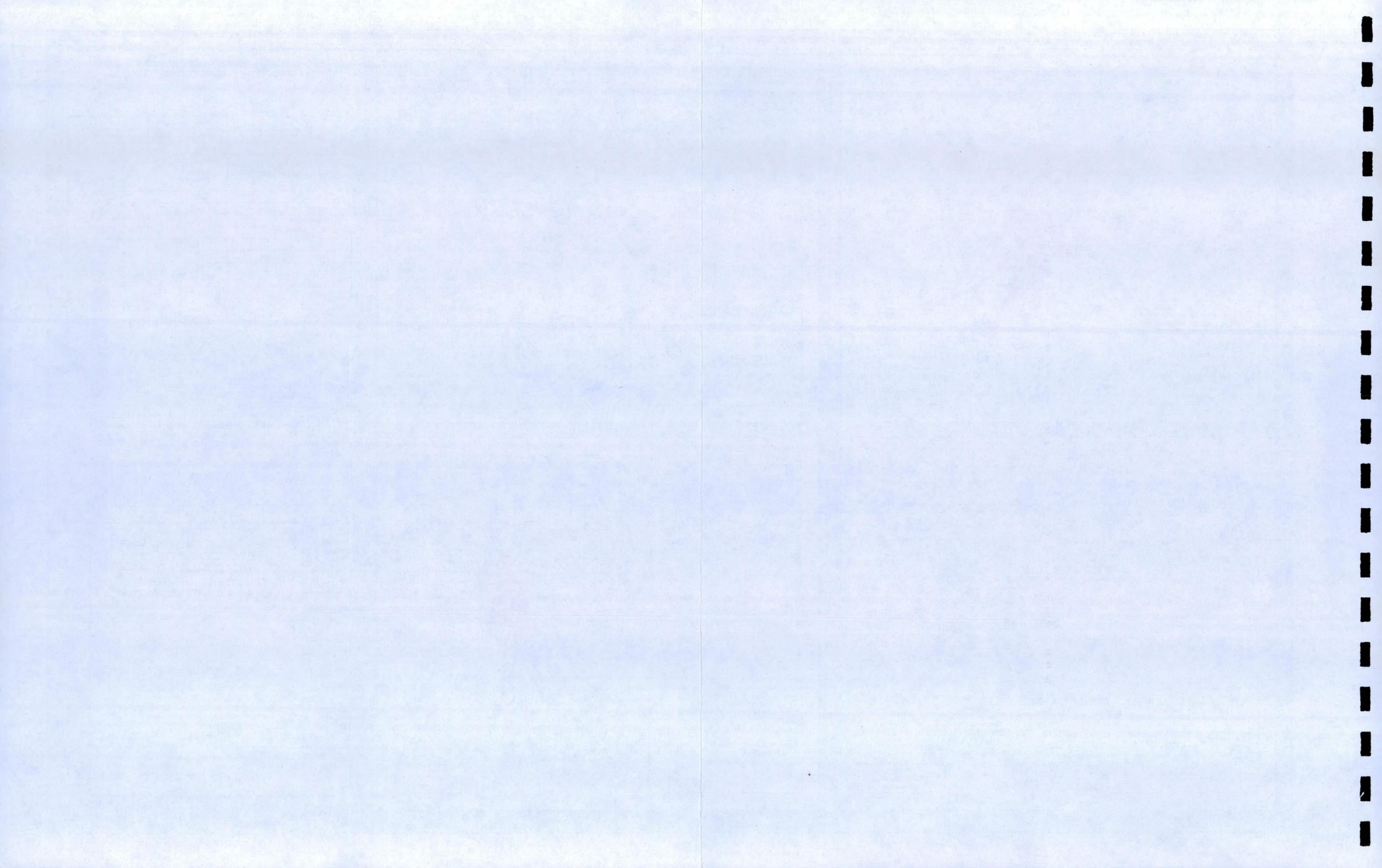
000 Nombre d'utilisateurs

Terrebonne Zone d'origine

Laval Zone de destination

Zone d'étude
(MRC Des Moulins, MRC L'Assomption et
municipalités de Sainte-Anne-des-Plaines
et de Saint-Roch-de-l'Achigan)





Des déplacements bimodaux à mieux desservir

La hausse de la motorisation s'observe dans l'évolution de la répartition entre conducteurs et passagers associée à la portion du déplacement bimodal effectuée en automobile. Ainsi, en 1993, 39% sont des bimodaux auto-passager, cette proportion diminue à 30% en 2016.

Un élément à prendre en considération dans l'analyse des bimodaux est le point de jonction, soit le lieu où l'utilisateur transfère de l'automobile au transport en commun. Le principal point de jonction correspond au stationnement d'incitation Radisson qui dessert environ 35% des bimodaux dont 75% qui arrivent à titre d'automobilistes conducteurs. Durant la période 1993-2016, le potentiel d'utilisateurs du stationnement Radisson pourrait augmenter de 300 véhicules, seulement en ce qui a trait aux déplacements en provenance du territoire d'analyse. Plus de 70% des bimodaux provenant du territoire d'analyse qui utilisent ce stationnement ont le secteur de Le Gardeur, Repentigny, Charlemagne pour origine.

D'ordre général, les bimodaux en provenance des secteurs de Sainte-Anne-des-Plaines, La Plaine, de Terrebonne et de Mascouche se rabattent le long de la ligne 2 (Henri-Bourassa—Berri-UQAM) du métro tandis que ceux en provenance des secteurs de L'Assomption—L'Épiphanie—Saint-Gérard-Majella—Saint-Roch-de-l'Achigan—Saint-Sulpice et de Le Gardeur—Repentigny—Charlemagne ont pour points de jonction des stations de la ligne 1 (Honoré-Beaugrand—Berri-UQAM) du métro ou des arrêts de la ligne express Pointe-aux-Trembles.

Il ressort de ces chiffres que le transport bimodal automobile-transport en commun continuera d'engorger les ponts d'accès à Montréal et Laval si rien n'est fait pour faciliter le déplacement en transport en commun vers le centre de l'agglomération métropolitaine à partir du territoire d'analyse. Les points de rabattement devront se situer sur le territoire d'analyse plutôt que sur les territoires de Montréal et Laval.

5.3 Synthèse

L'analyse des déplacements de personnes et les tendances pour l'avenir (2016) font clairement ressortir la double situation rencontrée dans Lanaudière.

Des secteurs centre et nord de Lanaudière développés dans l'axe nord-sud

Pour ces secteurs, Lanaudière représente une région de destination, car plus de 93% du trafic entrant dans la région s'y destine. Dans l'axe nord-sud, le trafic de transit représente moins de 1% du trafic global alors que dans l'axe est-ouest, ce pourcentage s'élève à 5,4%.

Dans ces conditions, il devient difficile d'évoquer le besoin d'un lien national ou interrégional dans l'axe est-ouest, mais l'amélioration de certains liens locaux et leur reclassification peut s'avérer nécessaire dans la mesure où des études touristiques et économiques en démontrent les besoins et avantages.

Un secteur sud en interaction avec Laval-Montréal

La proximité de Montréal-Laval et l'urbanisation intense connue par les MRC Des Moulins et L'Assomption ont créé une interaction ville-centre—banlieue qui a des impacts majeurs sur le réseau routier et sur les déplacements des personnes.

Les déplacements des résidants du sud de Lanaudière ont presque doublé entre 1982 et 1993, et ceci traduit bien l'accroissement démographique de ce secteur de Lanaudière. De plus, les ménages sont de plus en plus motorisés et plus de 56% d'entre eux ont deux automobiles ou plus. La proportion des déplacements en transport privé est passée de 79% en 1982 à 87% en 1993. Rien d'étonnant à constater les difficultés d'accessibilité à la CUM et Laval rencontrées par les résidants du secteur en période de pointe du matin.

Le territoire d'analyse produit plus de déplacements qu'il n'en attire et ce bilan négatif continue de s'accroître selon les projections 2016. Les conséquences sur le réseau routier tant pour le transport privé que pour le transport en commun sont majeures et ainsi le temps de parcours moyen va pratiquement doubler, passant de 34 minutes en 1993 à 66 minutes en 2016, et, la vitesse moyenne va chuter de 44 km/h en 1993 à 23 km/h en 2016 pour le transport automobile. Pour le transport en commun le temps moyen de parcours est de 47 minutes et la vitesse moyenne de 22 km/h en 1993 et il devrait se dégrader de la même manière que pour le transport privé. Sans intervention favorisant un changement de comportement chez les usagers, la situation difficile que l'on connaît ne fera que se dégrader.

6.0 TRANSPORT COLLECTIF

Le transport collectif inclut l'ensemble des services de transport en commun, de transport interurbain par autocar et par taxi, du transport adapté pour les personnes handicapées et enfin du transport scolaire. Pour chaque service, ce chapitre en brossera un portrait incluant les différents acteurs, le contexte réglementaire et l'ampleur du service offert.

6.1 Transport en commun

Les services de transport en commun sont offerts dans la région métropolitaine de Montréal par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), trois sociétés de transport (STCUM, STL et STRSM) et des organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (OMIT). Ces autorités organisatrices offrent des services sur leur territoire mais peuvent aussi assurer des liaisons avec les territoires voisins. La problématique du transport en commun de la région de Lanaudière ne peut être analysée sans aborder celle de l'ensemble de la région métropolitaine, dont le coeur offre une quantité considérable d'emplois. En effet, l'évolution démographique et économique conduit à une interdépendance de plus en plus grande entre les composantes de la région. Aujourd'hui, les déplacements ignorent les limites municipales et ont acquis un caractère métropolitain. Les gens demeurent dans une ville, travaillent dans une autre, magasinent et se divertissent dans une troisième, alors que leurs enfants peuvent étudier dans quelques dizaines d'établissements secondaires et post-secondaires répartis sur l'ensemble du territoire.

Pour sa part, la région de Lanaudière est exclusivement desservie par des OMIT. Les services offerts seront analysés de manière plus fine après avoir brièvement décrit le programme d'aide, la problématique du transport en commun dans la région et les conséquences de la mise en place de l'AMT pour la population de Lanaudière.

Un programme d'aide plafonné en 1997

À quelques reprises depuis 1981, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur les cités et villes* et le *Code municipal* ont été modifiés afin de donner aux municipalités du Québec le pouvoir d'organiser un service de transport en commun répondant aux besoins de leurs citoyens.

Le service peut être organisé par une seule municipalité ou conjointement par plusieurs municipalités dans le cadre d'une entente intermunicipale. Un service intermunicipal peut être géré par une régie intermunicipale ou par un mandataire (municipalité ou MRC).

Pour bénéficier du programme d'aide, une municipalité doit :

- organiser un service de transport en commun;
- contribuer au financement de ce service sur son territoire;
- remplir une des conditions suivantes :
 - le territoire de la municipalité est situé en périphérie du territoire d'un *organisme public de transport en commun* (OPT) et est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement ou d'une région métropolitaine de recensement;

- le territoire de la municipalité est compris, en tout ou en partie, à l'intérieur d'une agglomération de recensement comptant au minimum 20 000 habitants, et la municipalité, le Conseil ou le regroupement de municipalités faisant la demande de subvention représente au moins 60% de la population de l'agglomération de recensement.
- le territoire de la municipalité n'est pas compris à l'intérieur d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement, mais sa population est de plus de 20 000 habitants.

Le programme d'aide au transport en commun du ministère des Transports est basé sur les recettes des organismes et la contribution gouvernementale correspond au tiers des dépenses. Le programme d'aide a été plafonné en 1997. En effet, l'aide à l'exploitation a été stabilisée pour les OMIT au niveau du montant accordé en 1996.

Du transport en commun à gérer dans une perspective métropolitaine et multimodale

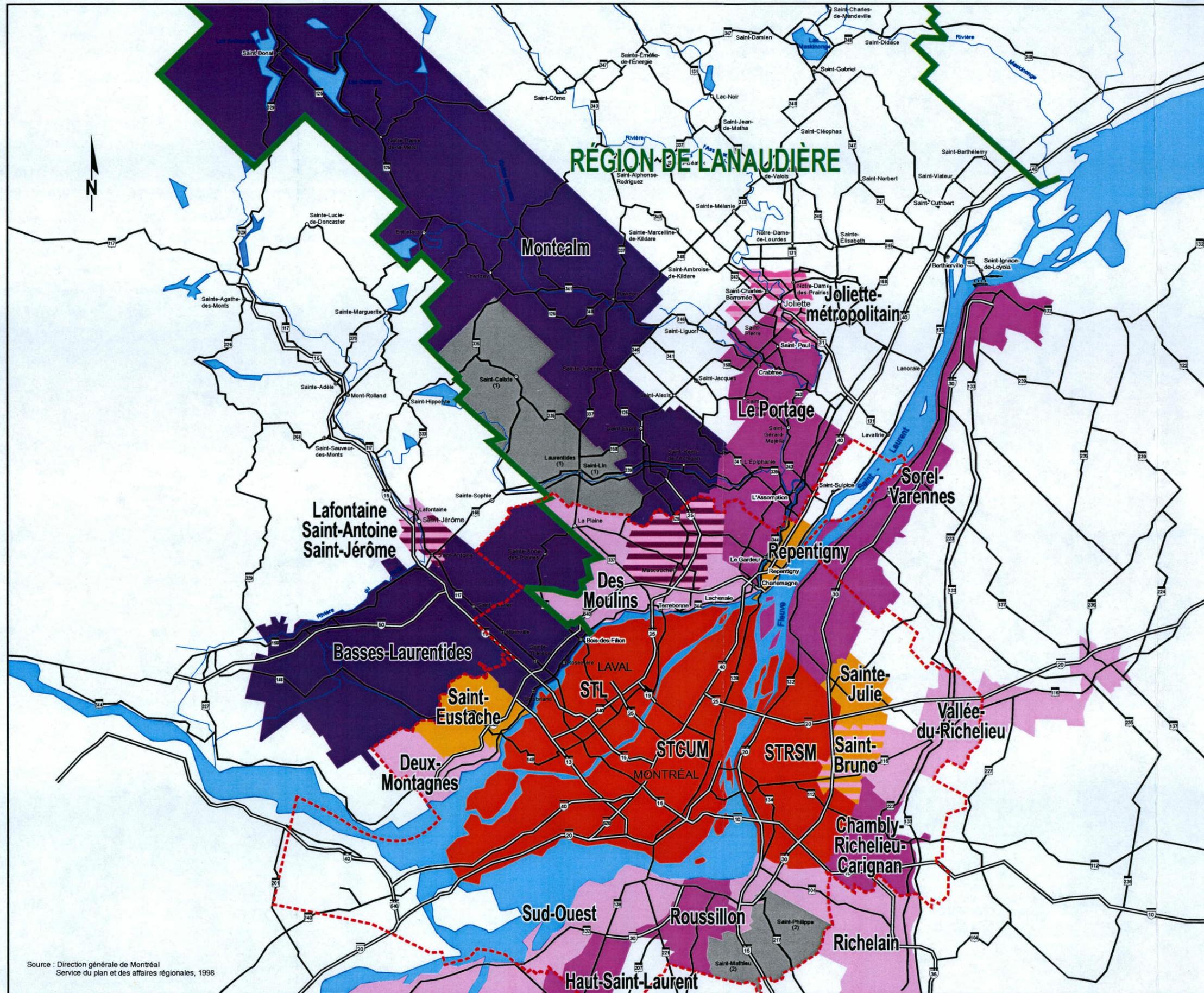
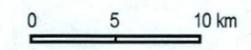
Une enquête origine-destination a été réalisée en 1993, conjointement par la STCUM et le ministère des Transports, afin de mieux connaître les caractéristiques des déplacements des personnes de la grande région de Montréal. Le territoire couvert ne permet toutefois pas de connaître l'ensemble des déplacements de la population de Lanaudière, mais seulement ceux des MRC Des Moulins, L'Assomption et Montcalm en partie (carte 23).

Les résultats obtenus par l'enquête indiquent que la part modale du transport en commun pour ces 3 MRC est beaucoup plus faible que celle obtenue pour l'ensemble du territoire d'enquête. Alors que pour l'ensemble de la région couverte par l'enquête, la part des déplacements effectués en transport en commun était d'un peu plus de 21%, elle n'était que de 4,6% pour les résidents de la MRC Des Moulins, 5,7% pour ceux de la MRC L'Assomption et presque inexistant pour ceux de la MRC Montcalm. L'utilisation de l'automobile est dominante dans l'ensemble des déplacements. La part modale du transport en commun des MRC situées sur le reste de la Couronne Nord est encore plus faible; à titre d'exemple, celle de Thérèse-De Blainville est de 3,3% alors que celle de la MRC Deux-Montagnes est de 3,7%.

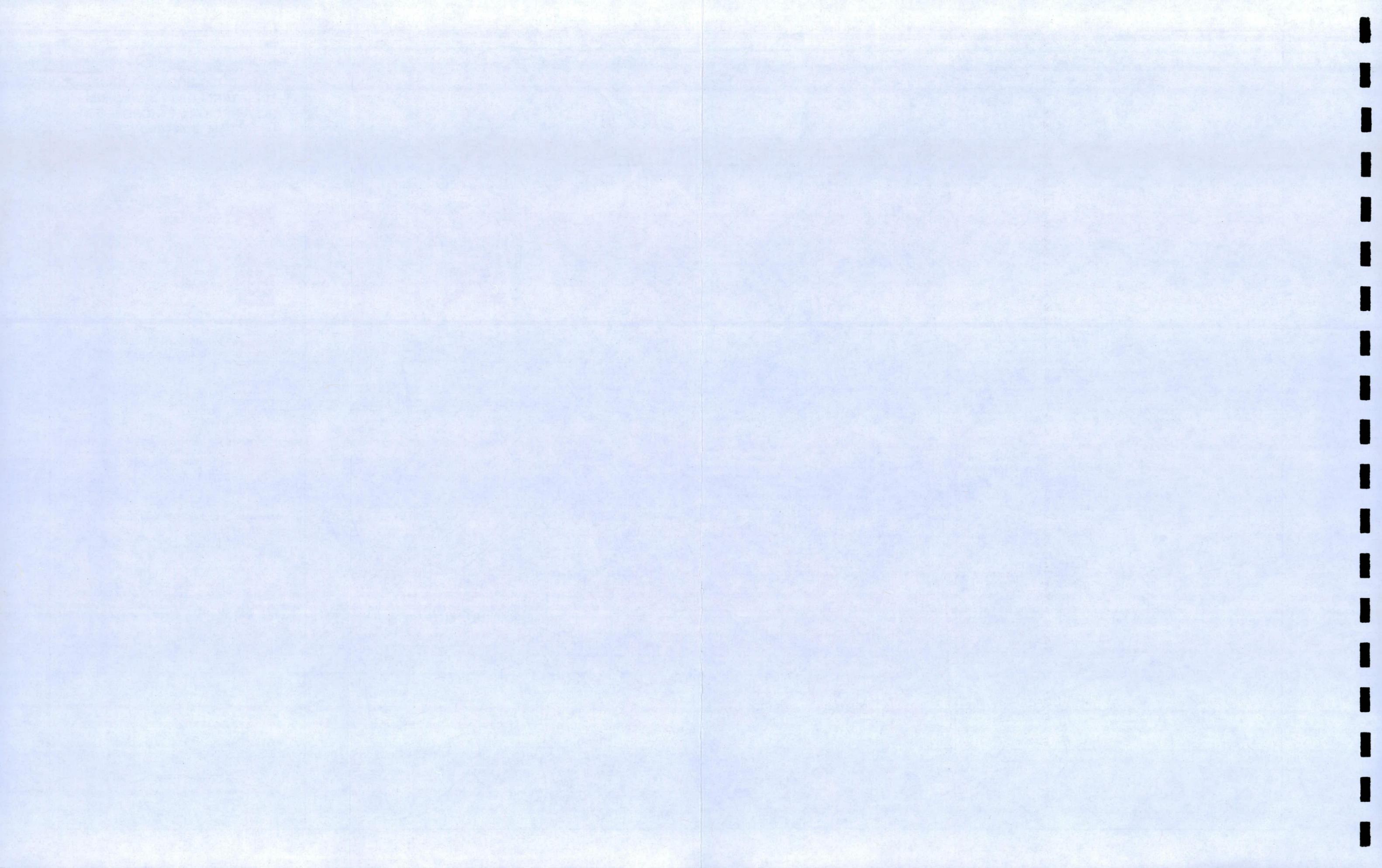
La faible part modale enregistrée dans la région peut s'expliquer par une combinaison de facteurs. L'automobile comporte des avantages reconnus, mais il existe aussi des problèmes de tarification, de coordination entre les services de transport des personnes et de découpage territorial qui nuisent à l'achalandage du transport en commun. Mentionnons également que le type d'aménagement du territoire, caractérisé par l'éparpillement des lieux de résidence et d'emploi, et la faible densité d'occupation des sols de même que la trame urbaine entravent le développement de tels services.

**AUTORITÉS ORGANISATRICES
DE TRANSPORT EN COMMUN
DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE
DE MONTRÉAL**

-  Société de transport
-  Conseil intermunicipal de transport (CIT)
-  Municipalité organisant seule un service de transport
-  Municipalité faisant partie de deux CIT
-  Municipalité faisant partie d'un CIT et organisant un service de transport
-  Région de Lanaudière
-  Territoire de l'AMT
-  Ces municipalités participent financièrement au (1) CIT Des Moulins (2) CIT Roussillon qui leur offre un service de transport en commun. Elles ne sont pas membre de ce CIT.



Source : Direction générale de Montréal
Service du plan et des affaires régionales, 1998



Pour le transport en commun, trop peu d'attention est accordée à la complémentarité des services dans l'ensemble de la région de Montréal. La plupart des services des OMIT sont des services locaux et ne visent pas à satisfaire la demande de déplacements vers Montréal et, plus particulièrement, les déplacements du matin et du soir pour les fins du travail.

Comme nous le verrons plus loin, les OMIT dont le territoire est situé dans la couronne nord proche, soit Des Moulins et Repentigny, sont les deux autorités organisatrices dont une partie significative du service est orientée pour desservir la clientèle se destinant à une station de métro à Montréal. Si les résidants de la proche couronne sont desservis par un service de transport en commun et si la part modale de ce mode ne dépasse pas 6%, il y a certainement d'autres problèmes qui nuisent à l'attrait de ce mode de transport collectif. Parmi ces problèmes, on retrouvait jusqu'à tout récemment celui de la tarification.

En effet, la clientèle des OMIT était assujettie à une tarification désavantageuse avant juillet 1998. D'abord, la tarification des OMIT n'était pas intégrée à celle de la STCUM, forçant ainsi les usagers à assumer une double tarification. Le coût pour acquérir ces deux titres mensuels pouvait être très élevé. De plus, la planification du réseau routier et du transport en commun devrait être mieux concertée pour coordonner l'ensemble des déplacements à l'échelle régionale. Un des exemples est l'absence de coordination entre la tarification des deux principaux modes. De plus, l'évolution du coût de l'essence dans la région de Montréal depuis le début des années 80 a diminué en \$ constant alors que celle du tarif du transport en commun a augmenté. À titre d'illustration, le tarif chargé avant juillet 1998 par le CIT Des Moulins pour l'utilisation de ses services originant de Terrebonne et parcourant une distance de 25 km serait de 2,43\$ alors que le même déplacement coûterait à un automobiliste 1,46 \$ en essence et 2,22\$ si on inclut tous les frais variables.¹¹ Le coût d'utilisation de l'automobile devient encore plus avantageux pour l'utilisateur provenant de Lachenaie à destination du centre-ville compte tenu de la configuration du réseau du CIT et du kilométrage équivalent à parcourir. Par contre, le coût ne constitue pas le seul critère dans le choix modal, il faut aussi considérer le temps de parcours, le confort des véhicules utilisés et l'adéquation entre l'itinéraire des circuits proposés et les principales destinations des résidants du territoire desservi.

Les études réalisées¹² dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport de la région de Montréal laissent entrevoir une croissance continue de la circulation automobile dans la région d'ici 2011. Si aucune mesure ne vient contrer la congestion routière, celle-ci risque d'être décuplée mettant ainsi en péril le dynamisme de toute la région en entravant le développement économique et en accentuant le déclin de la ville centrale. Pour faire face à ces défis et s'ajuster à la réalité des déplacements, il devient nécessaire de gérer les systèmes de transport dans une perspective métropolitaine et multimodale. La création de l'AMT en janvier 1996 a permis de faire progresser plusieurs dossiers métropolitains et même d'atteindre des résultats.

¹¹ AMT, La tarification et l'intégration tarifaire dans la région de Montréal. Document de travail, 28 août 1997.

¹² MTQ, Vers un plan de transport pour la région de Montréal, phase 1 : Choisir, diagnostic et orientations. Document de consultation, 1995.

Cinq organismes s'occupent de transport en commun dans Lanaudière

- le CIT Des Moulins
- le CIT Montcalm
- le CIT Le Portage
- l'OMIT de Repentigny
- le CIT Joliette Métropolitain

Un sixième organisme est légalement constitué, le CIT Le Gardeurois, mais il n'est pas en opération. Les municipalités de Saint-Lin, de Ville des Laurentides et de Saint-Calixte sont desservies par le CIT Des Moulins par entente de service.

Ces 5 organismes assurent un service en transport en commun dans 30 municipalités et desservent, en 1996, une population de 255 000 personnes. Quelques municipalités participent à plus d'un organisme de transport, soit Joliette, Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Charles-Borromée qui font partie à la fois du CIT Le Portage et du CIT Joliette Métropolitain. Il y a aussi la ville de Mascouche qui fait partie à la fois du CIT Des Moulins et du CIT Montcalm (carte 24).

Même si le service dans certaines municipalités de Lanaudière peut être qualifié de minimal comme dans les MRC Montcalm et Matawinie, seule la MRC D'Autray n'est pas desservie par un service de transport en commun (carte 25).

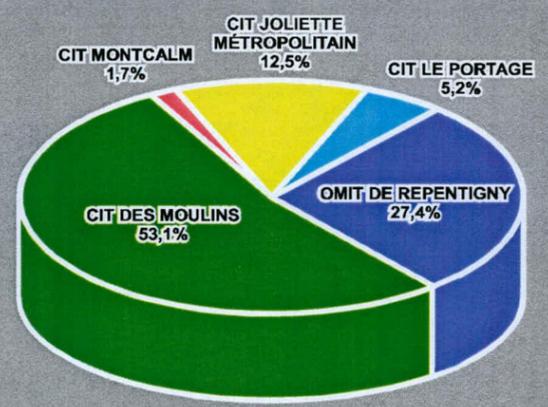
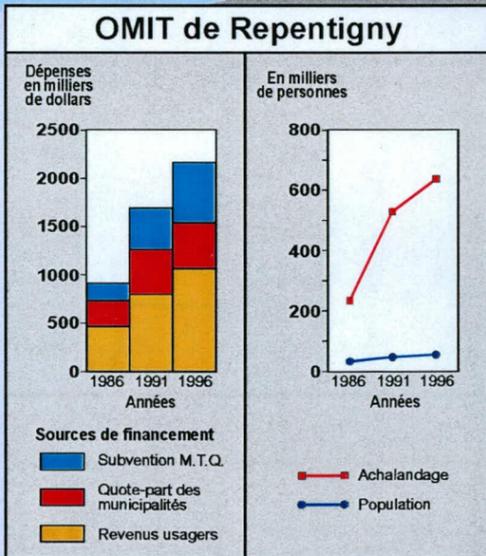
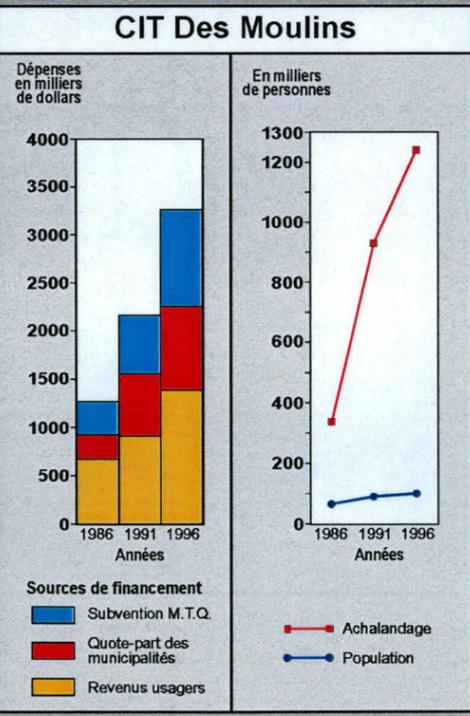
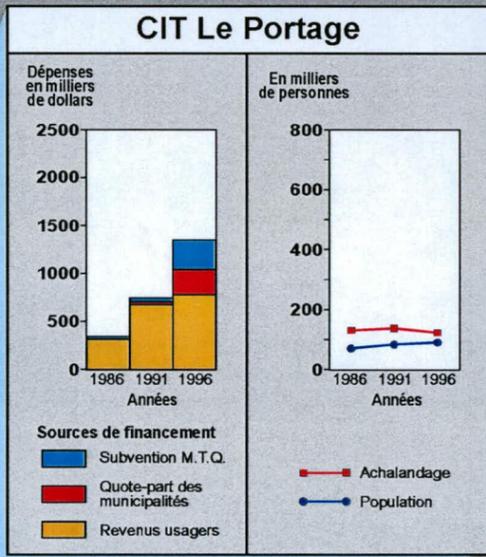
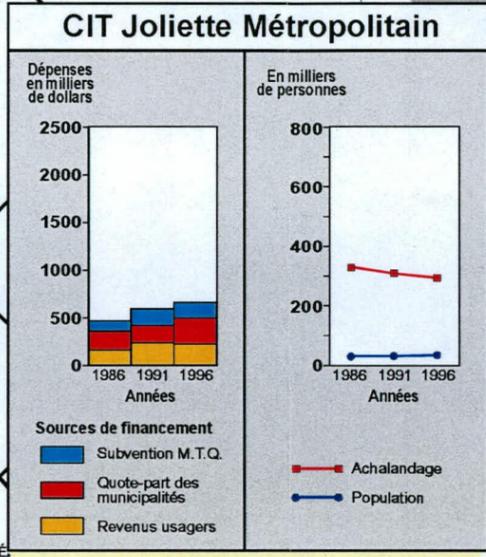
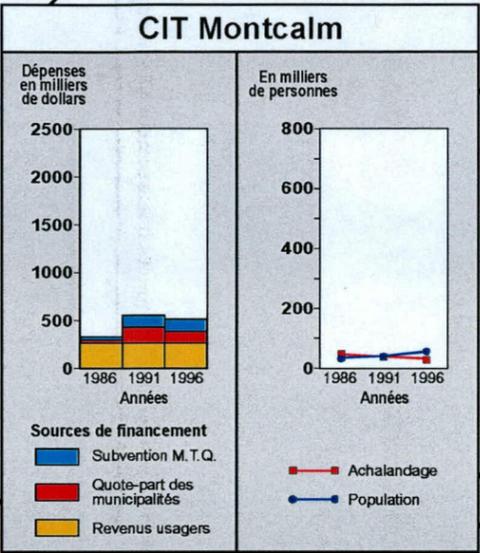
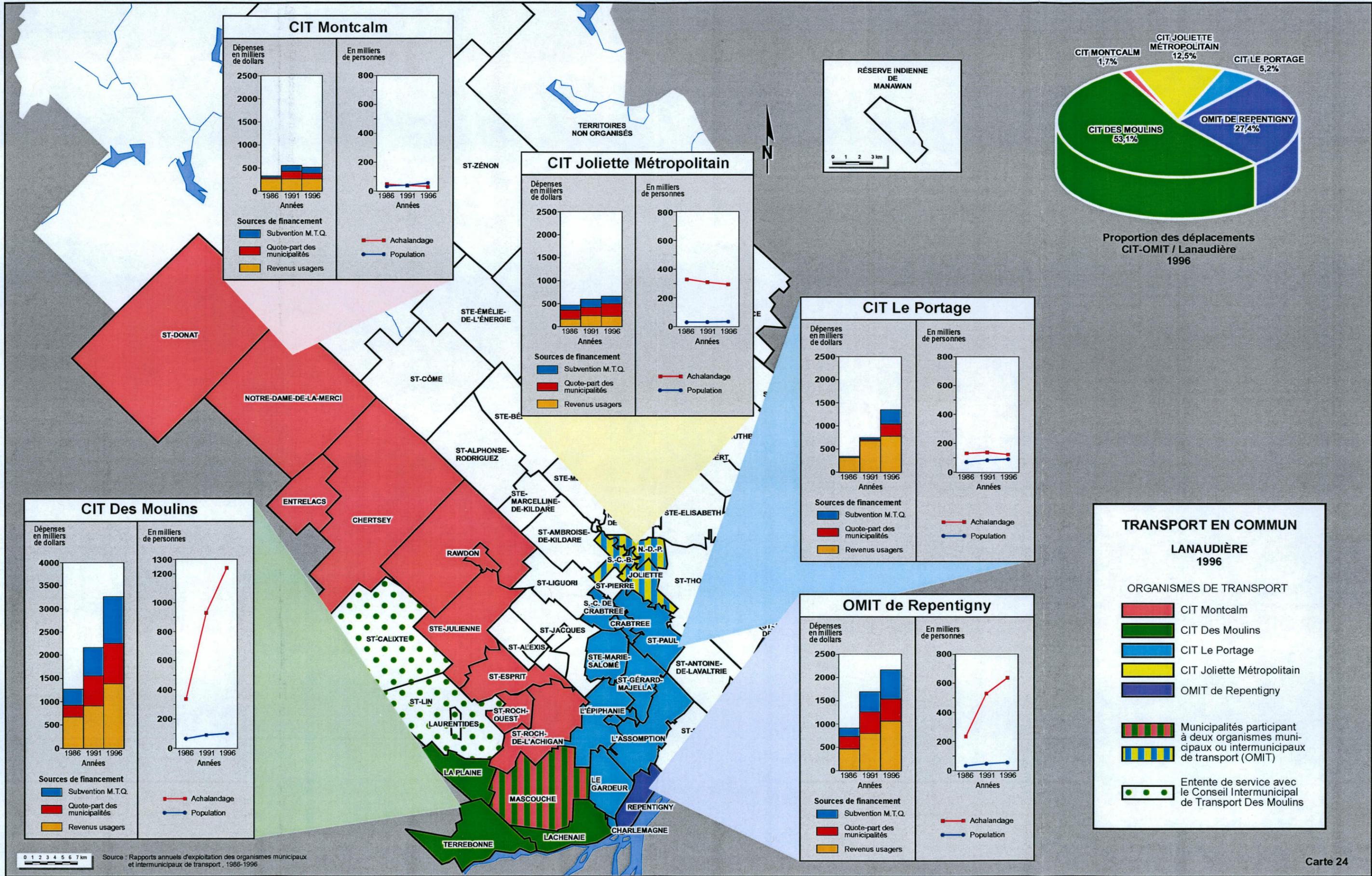
Entre 1986 et 1996, l'achalandage pour l'ensemble des organismes de transport en commun de Lanaudière est passé de 1,1 million de déplacements à 2,3 millions de déplacements, soit une augmentation de 109% pour la période.

La contribution des intervenants a été quelque peu modifiée au cours de la période. La quote-part des municipalités est passée de 21,7% des revenus totaux à 24,9%. La participation du MTQ et celle des usagers ont diminué, et sont passées respectivement de 20,8% à 15,5% et de 56,5% à 47,4% des dépenses totales. Les autres revenus sont quant à eux passés de 1% à 12,2% du total. Les revenus provenant de l'AMT, des ventes de publicité et des autres services offerts (scolaire et nolisé) expliquent l'augmentation de la part des autres revenus dans les états financiers des organismes de transport.

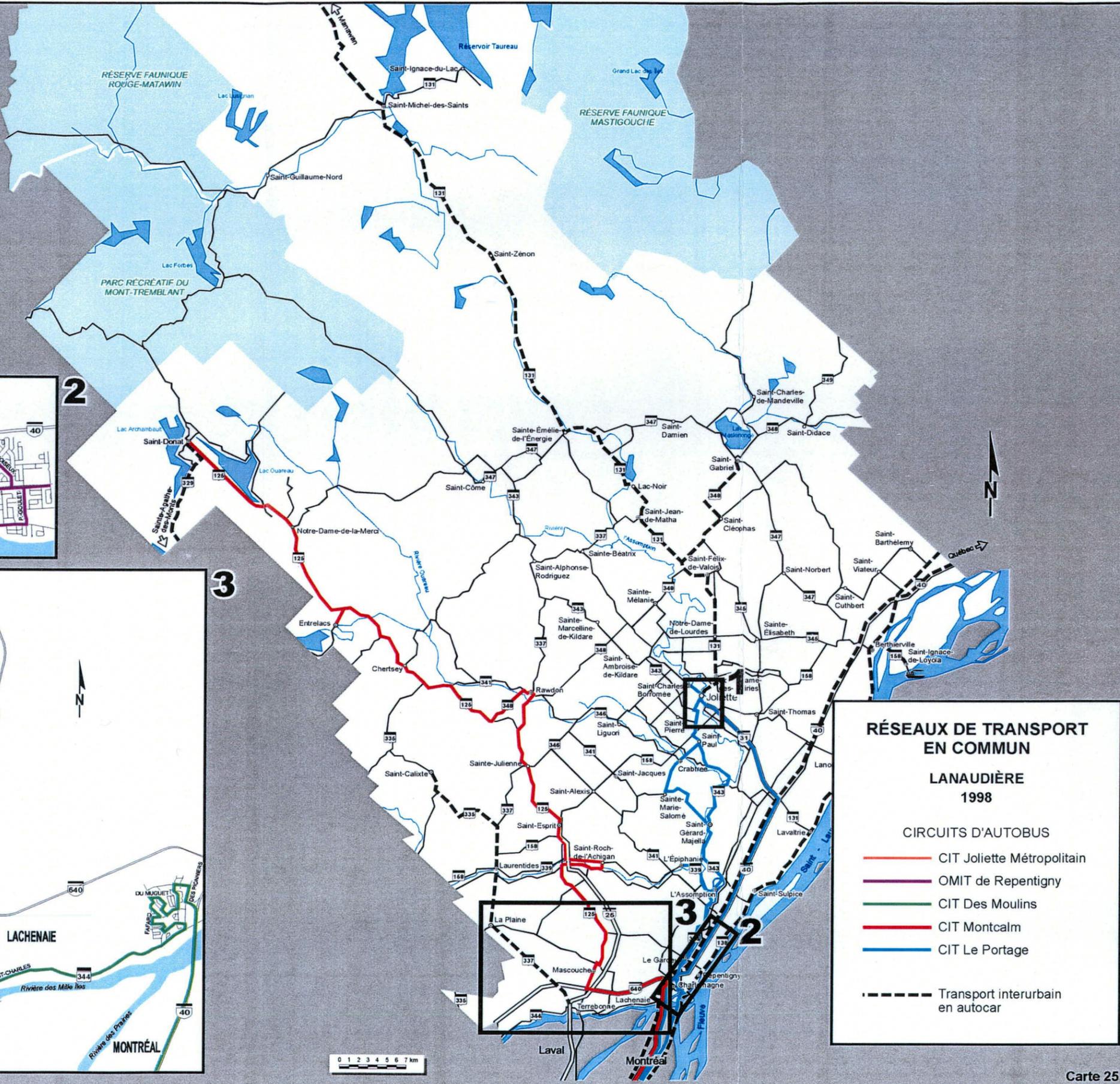
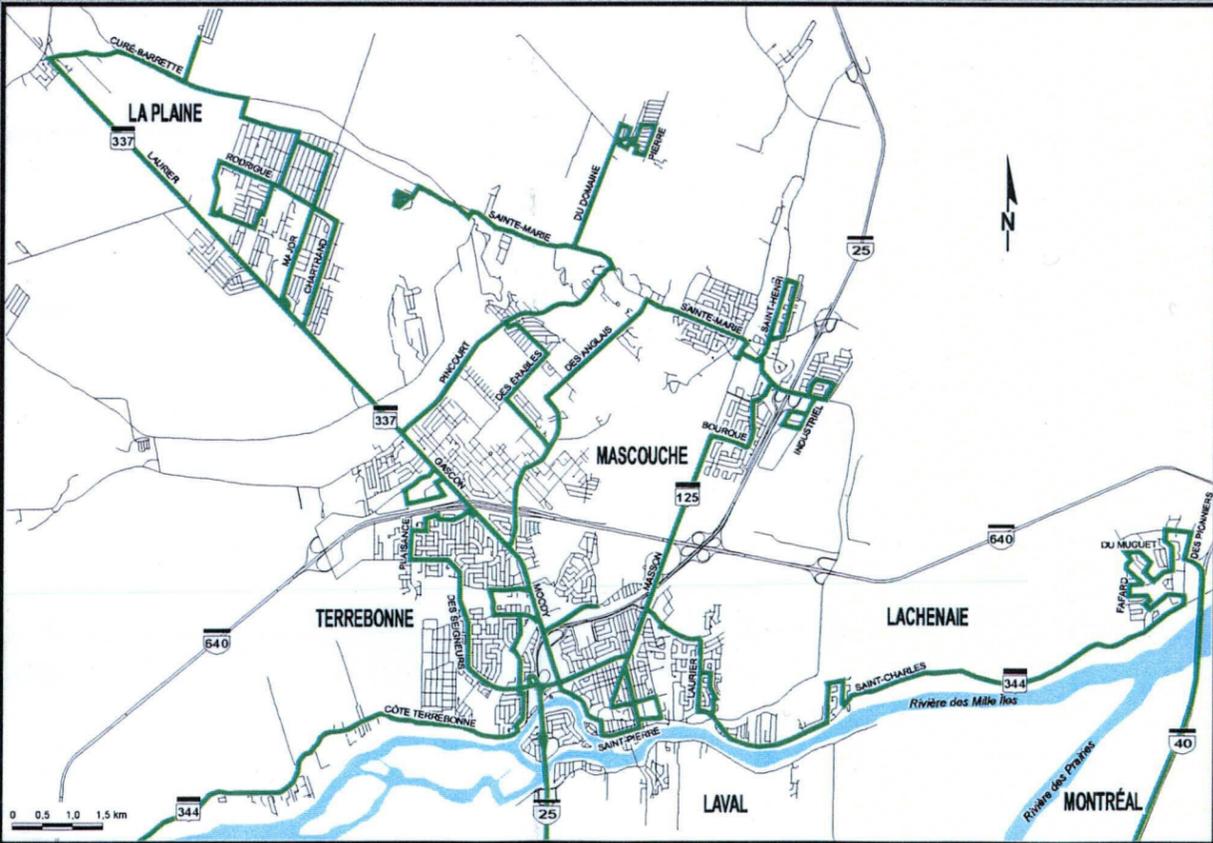
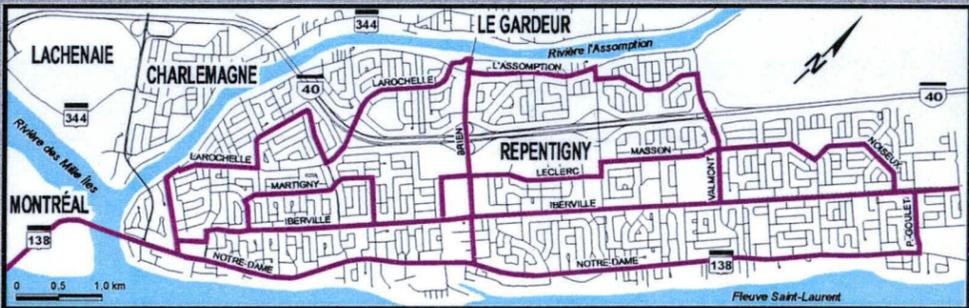
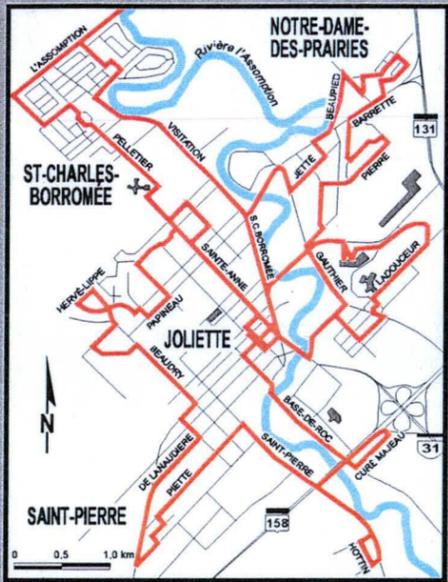
Le CIT Des Moulins

Les quatre municipalités formant le CIT Des Moulins sont les mêmes qui forment la MRC du même nom, soit : Mascouche, Terrebonne, Lachenaie et La Plaine.

Ce CIT gère aussi le transport en commun des municipalités de Saint-Calixte, Saint-Lin et Ville des Laurentides.



0 1 2 3 4 5 6 7 km Source : Rapports annuels d'exploitation des organismes municipaux et intermunicipaux de transport, 1986-1996



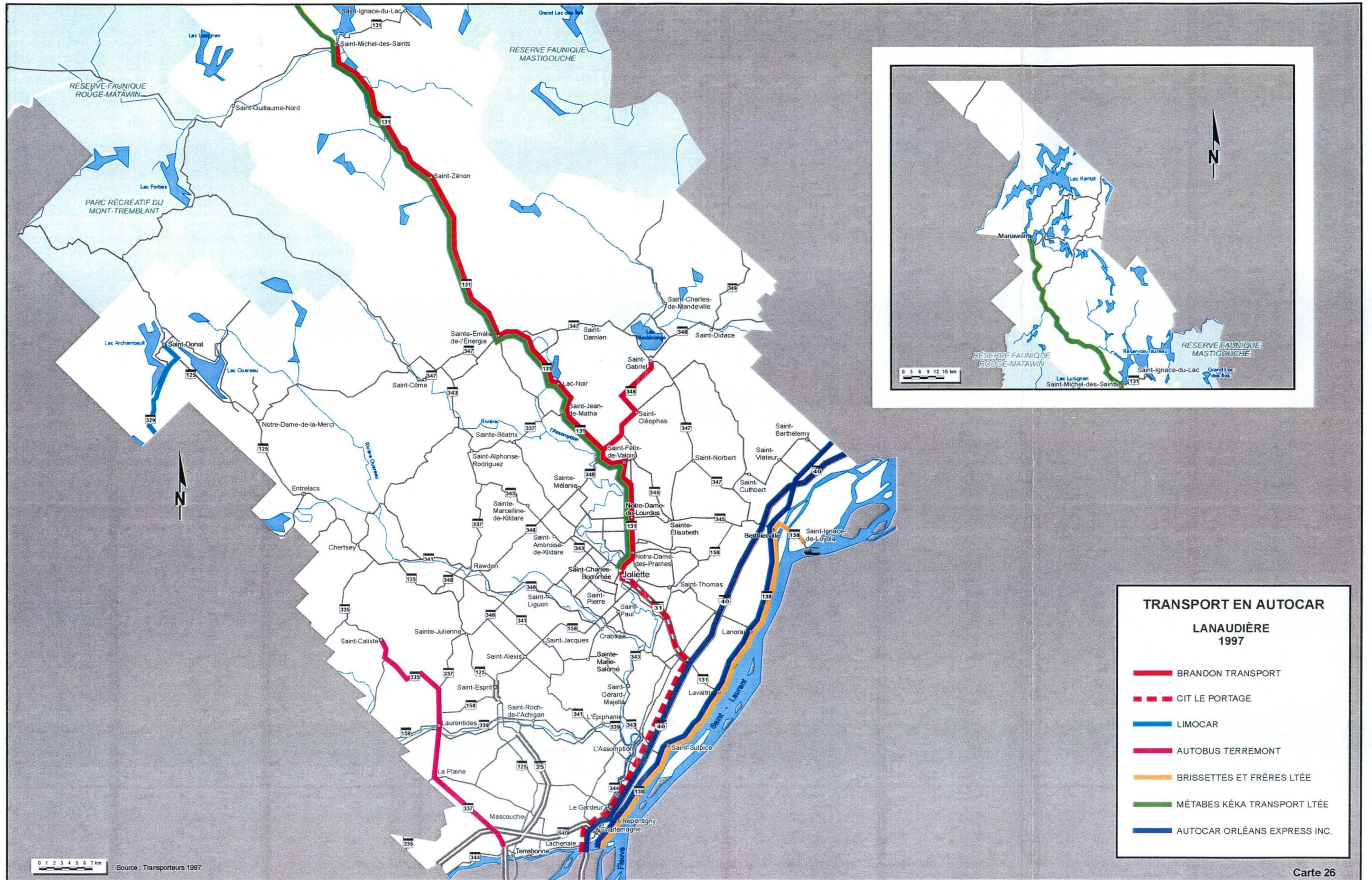
RÉSEaux DE TRANSPORT EN COMMUN
LANAUDIÈRE
1998

CIRCUITS D'AUTOBUS

- CIT Joliette Métropolitain
- OMIT de Repentigny
- CIT Des Moulins
- CIT Montcalm
- CIT Le Portage

--- Transport interurbain en autocar

Sources : CIT Joliette Métropolitain, Des Moulins, Montcalm, Le Portage et OMIT de Repentigny, 1998



**TRANSPORT EN AUTOCAR
LANAUDIÈRE
1997**

- BRANDON TRANSPORT
- - - CIT LE PORTAGE
- LIMOCAR
- AUTOBUS TERREMONT
- BRISSETTES ET FRÈRES LTÉE
- MÉTABES KÉKA TRANSPORT LTÉE
- AUTOCAR ORLÉANS EXPRESS INC.

0 1 2 3 4 5 6 7 km Source : Transporteurs 1997

La MRC Des Moulins a connu une croissance remarquable de sa population qui est passée de 68 768 habitants en 1986 à 103 213 habitants en 1996. Le CIT Des Moulins a connu une augmentation de son achalandage plus rapide que sa population. Alors qu'en 1986, les usagers du CIT effectuaient 5,03 déplacements par habitant annuellement, ils en faisaient 12,17 par habitant en 1996. L'achalandage croît 1,4 fois plus vite que la population de la MRC.

Le CIT opère deux types de circuits, ceux qui peuvent être qualifiés d'interne au territoire de la MRC. Au nombre de douze, ces circuits font du rabattement et ils ont pour origine les différents quartiers de la MRC et ont tous comme point de destination le centre commercial Les Galeries Terrebonne.

Ce terminus est aussi le point de départ et d'arrivée de deux circuits, dits externes, qui desservent le métro Henri-Bourassa. Il y en a un qui emprunte le pont Pie-IX et l'autre le pont Papineau. Un autre circuit dessert le quartier Le Carrefour des Fleurs à Lachenaie jusqu'au métro Radisson.

Les comptages effectués pour le compte de l'AMT indiquent qu'environ 400 usagers utilisent les deux circuits qui mènent au métro Henri-Bourassa en pointe du matin. L'enquête O-D 1993 STCUM-MTQ indique que 2150 usagers de la MRC Des Moulins utilisent le transport en commun pour se rendre sur le territoire de la CUM ou de Laval. Une partie de cette clientèle utilise le CIT Des Moulins, environ 400, et l'autre partie (81%) est composée d'usagers bimodaux c'est-à-dire qu'ils font une partie du parcours en automobile et l'autre en transport en commun soit sur le territoire de Laval ou de la Communauté urbaine de Montréal.

L'OMIT de Repentigny

La ville de Repentigny s'est dotée d'un service de transport en commun (OMIT) en 1986, soit en même temps que la formation des CIT de la région de Montréal.

L'OMIT de Repentigny exploite quatre circuits d'autobus sur son territoire. Ils ont pour terminus ou points de correspondance les centres d'achats Place Repentigny et Galeries Rive-Nord.

La population de la ville de Repentigny s'est accrue de plus de 13 000 personnes entre 1986 et 1996, soit un taux de croissance de 31,99% sur une période de 10 ans. Durant cette même période l'achalandage a connu une augmentation de 175,1%. L'achalandage croît plus rapidement que la population. Le nombre de déplacements par habitant est passé de 6,13 en 1986 à 11,33 en 1996. La fréquence des déplacements en transport en commun effectués à bord des autobus de l'OMIT par les résidents de Repentigny a augmenté de 84,8% en dix ans.

Selon les relevés effectués pour le compte de l'AMT et les données de l'enquête origine-destination de 1993 de la STCUM-MTQ, il ressort que près de 80% des déplacements en transport en commun sont des déplacements bimodaux.

Le CIT Le Portage

Le CIT Le Portage est formé de 14 villes entre Joliette et Le Gardeur le long de la route 343. Ce CIT, qui a été formé en 1986, a depuis sa formation éprouvé des difficultés à harmoniser les besoins des municipalités situées dans la MRC Joliette et ceux de la MRC L'Assomption.

Une nette différence d'utilisation entre les MRC du sud de Lanaudière et celles du centre et du nord

Le transport en commun n'a pas connu la même évolution dans l'ensemble des services de la région de Lanaudière. Le CIT Des Moulins et l'OMIT de Repentigny se démarquent des autres services par la croissance soutenue de leur achalandage.

L'augmentation de l'achalandage s'explique en grande partie par la croissance de la population des villes composant ces deux organismes de transports. Mais elle découle aussi d'une augmentation du nombre de déplacements par habitant. En somme, il y a plus de gens qui utilisent le transport en commun et ces personnes le prennent plus fréquemment. Ces deux organismes de transport en commun sont caractérisés par une grande proportion de déplacements internes ayant comme point de destination les zones commerciales et de service.

Le déclin observé dans les autres organismes de transport découle d'une plus grande motorisation des ménages et d'un service de transport en commun moins bien adapté aux besoins des usagers.

L'Agence métropolitaine de transport : un intervenant majeur dans le transport en commun

L'Agence métropolitaine de transport a comme mission de mettre en œuvre une vision régionale du développement des systèmes de transport¹³. L'Agence possède des pouvoirs qui lui permettent de faire prévaloir l'intérêt métropolitain et le cadre financier implanté fait en sorte qu'une plus grande équité est atteinte entre les partenaires. La mise en place de cette Agence permet de résoudre certains problèmes identifiés précédemment et qui nuisent à l'efficacité des services de transport en commun.

Le territoire de l'Agence couvre l'ensemble de la région métropolitaine de recensement de 1991 à l'exception de six municipalités. Dans la région de Lanaudière, les municipalités composant le CIT Des Moulins, la municipalité de Repentigny, et celles de Le Gardeur et Charlemagne incluses dans le CIT Le Portage font partie du territoire de l'Agence et participent au financement de celle-ci.

L'Agence a comme responsabilité de définir, planifier, développer et financer le réseau métropolitain. Ce réseau comprend les services, équipements et infrastructures de transport en commun qui sont de nature métropolitaine ou qui génèrent des bénéfices à l'échelle métropolitaine. C'est le cas des trains de banlieue¹⁴, du métro et de certains services d'autobus. Les trains, les équipements tels que les voies réservées, les terminus et les stationnements incitatifs sont traités différemment pour tenir compte de leur nature métropolitaine et sont pris en charge par l'Agence.

¹³ Assemblée nationale, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. 5 décembre 1995, 48 p.

¹⁴ L'AMT est responsable du déficit d'exploitation des trains de banlieue. Les municipalités desservies par le train assument 40% de ce déficit d'exploitation.



100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200

[Faint, illegible text in the left column]

[Faint, illegible text in the right column]

**Tableau 26 Coût par déplacement de l'auto et tarif du transport en commun.
Tarif mensuel actuel et tarif intégré au 1^{er} juillet 1998**

ORIGINE	Distance du	Tarif		Coût par dépl. Auto		Tarif mensuel
	centre-ville	OMIT + STCUM				intégré
	À VOL D'OISEAU (KM)	TARIF PAR DÉPL. TC ⁽¹⁾	TARIF MENSUEL	F.ESSENCE	F. VARIABLES	EN VIGUEUR LE 1 ^{ER} JUILLET 1998
CIT Des Moulins : Terrebonne	25	2,43\$	102\$	1,46\$	2,22\$	101\$
Lachenaie	25	3,18\$	134\$	1,46\$	2,22\$	101\$
CIT Montcalm : Mascouche	30	3,50\$	147\$	1,75\$	2,66\$	121\$
CIT Le Portage : Le Gardeur	30	3,36\$	141\$	1,75\$	2,66\$	121\$
Charlemagne	25	3,36\$	141\$	1,46\$	2,22\$	101\$
OMIT Repentigny : Repentigny (partiel)	30	2,81\$	118\$	1,75\$	2,66\$	101\$

(1) Le tarif par déplacement TC est calculé à partir du laissez-passer mensuel (1/42), le tarif est le plus avantageux.
Source : AMT, La tarification et l'intégration tarifaire dans la région métropolitaine de Montréal, Document de travail 1997.

Si cette intégration tarifaire permet aux usagers du transport en commun de ne détenir qu'un seul titre mensuel pour accéder aux réseaux offrant des services, il n'en demeure pas moins que certaines aberrations persistent. En effet, les résidents de Charlemagne et Repentigny n'ont qu'à traverser sur le territoire de la CUM pour déboursier seulement 45\$ par mois.

Dans son plan stratégique, l'AMT vise à accroître le nombre de déplacements en transport en commun

En mai 1997, l'AMT a publié son plan stratégique¹⁵. Par ce plan d'un horizon de 10 ans, elle vise à améliorer l'efficacité des déplacements des personnes en favorisant le transport en commun. Le but visé par le plan de l'AMT est d'accroître de 51 000 les déplacements par transport en commun en période de pointe du matin pour l'ensemble du territoire. Cette hausse représente une augmentation de 11,6% du volume de déplacements entre 1993 et 2007. Avec un tel objectif, la part de marché des déplacements par transport en commun serait stabilisée

¹⁵ AMT, Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Document de consultation, mai 1997, 98 p.



et, par conséquent, de l'émission des permis. Tout transporteur privé doit détenir un permis de transport. Le transport interurbain fait partie des catégories de services nécessitant un permis.

C'est en vertu d'une des six conditions rattachées à l'émission de permis que la CTQ a réussi à privilégier les entreprises existantes en ne permettant pas à un nouveau transporteur d'offrir un service concurrent susceptible d'entraîner la disparition d'un service par autocar déjà en opération ou d'affecter la qualité de ce dernier. Cette disposition limitait la concurrence en favorisant toujours le transporteur existant.

Le *Règlement sur le transport par autobus* prévoit aussi d'autres dispositions relatives au transport interurbain qui font en sorte que toute décision relative à l'itinéraire, les arrêts, les horaires et les tarifs doit être approuvée par la CTQ. Cette dernière ne fixe pas les conditions mais approuve les demandes en fonction des objectifs du ministère des Transports, en matière de qualité de service et de desserte de l'ensemble du territoire québécois.

Un assouplissement de la réglementation québécoise

La réglementation en vigueur est conçue pour protéger le marché et prémunir, dans la mesure du possible, la clientèle de changements fréquents de transporteurs et de variations dans l'offre de service. En contrepartie, la CTQ exigeait de la part de ces derniers qu'ils fournissent des services sur des itinéraires moins rentables, voire déficitaires. Cette formule d'interfinancement des services a permis d'offrir des services de transport collectif adéquats sur l'ensemble du territoire québécois, en assurant une offre de services interurbains stables, économiques, fiables et disponibles. Ainsi, la population des régions rurales a pu bénéficier d'une offre de transport qu'elle n'aurait possiblement pas eu dans un contexte de concurrence. L'organisation du transport par autocar au Québec est basée sur deux types de réseaux; le premier, de base, relie les grandes agglomérations et le second, régional, qui est plus diffus, dessert l'intérieur des régions et se rabat généralement sur le réseau de base.

La concentration des entreprises de transport résultant de cette réglementation est une conséquence du rachat des lignes régionales, alimentant les lignes transrégionales et extraprovinciales, par des entreprises rentables. Les entreprises se sont retrouvées en situation de quasi monopole.

Les passagers sur les lignes rentables, utilisant les services sur le réseau de base, subventionnent indirectement ceux des services sur le réseau régional, caractérisé par une rentabilité moindre. Les tarifs en vigueur sur le réseau régional ne reflètent pas nécessairement les coûts et, par conséquent, les transporteurs ont de la difficulté à rentabiliser ces services. Un niveau de tarification acceptable sur les itinéraires du réseau régional a été rendu possible grâce à cette formule d'interfinancement. Toutefois, l'interfinancement auquel sont assujettis les transporteurs nuit à la compétitivité des services par autocar vis-à-vis des autres modes. L'interfinancement permet de répondre aux objectifs d'offre minimale de services de transport collectif pour la population du Québec mais ne favorise pas la rentabilité de ce mode de transport.

La forte demande pour les services par autocar, jusqu'au début des années 80, et le régime d'interfinancement ont permis à cette industrie de se maintenir et de doter le Québec de services

L'autocar est un mode de transport qui, pour plusieurs, ne fait pas partie d'un choix modal. En effet, pour plus de la moitié des passagers, ce mode représente le seul mode de transport à leur disposition. Le train et l'automobile ne leur étant pas accessibles, ils sont captifs de l'autocar.

En général, au Québec, les usagers sont satisfaits de la courtoisie du personnel, de la sécurité des lieux et des services offerts par l'industrie de l'autocar. Par contre au niveau des horaires, de la propreté et de la facilité de stationnement, c'est beaucoup moins évident, mais seulement 6% de la clientèle accepterait une augmentation de 10% ou plus pour améliorer la qualité de service. La marge de manœuvre est faible et ceci est surtout vrai dans le cas des parcours locaux et ruraux, où la clientèle est davantage captive.

Une baisse généralisée de l'achalandage au Québec

La part de l'autocar sur l'ensemble des déplacements interurbains n'a jamais été très élevée au Québec; toutefois, elle a atteint près de 8% dans les années 50 alors qu'elle se situe autour de 2% en 1990.

Le ratio de passagers/kilomètre augmente depuis les débuts, mais la baisse se vérifie davantage par le nombre de voyageurs. Alors que le nombre de passagers se situait autour de 10 millions au milieu des années 70, il avait baissé ces dernières années à 4,6 millions en 1990 et à 3,9 millions en 1992. Ainsi, l'achalandage a diminué d'environ 15% depuis le début des années 90, mais de 60% depuis les années 70. Cette baisse affecte l'ensemble du réseau sans égard à la taille de l'entreprise et le prix n'est pas l'unique facteur influençant la demande. En effet, l'augmentation du parc automobile, l'exode rural, le vieillissement de la population et la décentralisation des services de santé et d'éducation sont différentes explications plausibles à la baisse de la demande de transport par autocar.

L'industrie du transport interurbain dans Lanaudière ne répond pas à la notion d'interfinancement

La région de Lanaudière est desservie par 6 transporteurs privés qui assurent les liaisons entre les municipalités de Lanaudière et entre cette dernière et les autres régions du Québec. Toutes les MRC de la région sont desservies et ont sur leur territoire respectif des arrêts ou des terminus d'autocars (carte 26).

Le tableau 28 illustre la variété des services offerts par les transporteurs qui desservent la région de Lanaudière. En effet, certains transporteurs, tels que Brandon et Meta Bes Keka, offrent des services surtout à l'intérieur de la région de Lanaudière. D'autres, tels que les Autobus Terremont et Brissette et Frères, assurent des liaisons principalement entre Montréal et Lanaudière. De son côté, Limocar qui dessert surtout la région des Laurentides offre un service entre Sainte-Agathe dans les Laurentides et Saint-Donat dans Lanaudière. Et finalement, Orléans Express offre des services entre Montréal et Trois-Rivières ou Québec en passant par Lanaudière. Le service offert par Orléans Express comprend une liaison de nature locale comptant des arrêts le long de la route 138 situés dans des municipalités comprises dans les MRC L'Assomption et D'Autray et une nouvelle liaison de type express. Outre cet ajout dans l'offre de services, les changements récents sont des suppressions de services. En effet, trois services ont été supprimés. Les Autobus Gaudreault ont cessé d'offrir deux liaisons, entre



Un service de base à maintenir

L'offre de services interurbains par autocar dans la région de Lanaudière se situe davantage au niveau des parcours locaux desservant une clientèle régionale.

Le ministère des Transports a toujours favorisé, par sa réglementation, une offre de services la plus adéquate possible sur l'ensemble du territoire du Québec. À l'heure où le gouvernement fédéral s'oriente vers une déréglementation, que le gouvernement du Québec a de plus en plus de difficulté à assurer un certain niveau d'interfinancement entre les services interurbains, il devient de plus en plus important de s'assurer que l'industrie du transport par autocar dispose des moyens lui permettant d'offrir un service de transport minimum pour l'ensemble de la collectivité.

Les parcours sur le réseau régional risquent d'être de plus en plus menacés et puisque la majorité de la clientèle de ces services est captive, c'est l'accès à un service de transport collectif qui est en cause. Le transport nolisé représente un secteur d'activité lucratif et en pleine croissance, mais l'assouplissement de la réglementation québécoise a fait en sorte de séparer ces deux secteurs. Le MTQ vise à maintenir les services de transport interurbain par autocar, autant pour la population du Québec que pour celle de Lanaudière, de manière à assurer à la clientèle captive une offre de services adéquate.

6.3 Transport par taxi

Le taxi est une des ressources de transport public les plus présentes sur le territoire de Lanaudière. Ce service joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains, en raison de ses caractéristiques: flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure, rapidité du service et exclusivité du moyen de transport pour le client. Dans les municipalités disposant d'un service de transport en commun, il complète ce service, particulièrement dans les secteurs moins bien desservis. Il prend aussi la relève en dehors des heures d'exploitation de ces services. Dans les municipalités ne disposant pas de transport en commun, le taxi constitue souvent la seule ressource de transport public. Ce service peut, en outre, permettre le rabattement de la clientèle aux arrêts des autobus interurbains, qui relie Montréal, Trois-Rivières et Québec.

Un mode de transport très encadré

Le ministère des Transports encadre et soutient le transport par taxi principalement par la *Loi sur le transport par taxi* et par le Règlement qui en découle. Les principaux objectifs de la réglementation visent notamment à assurer la sécurité du public, la protection du consommateur, la disponibilité du service, la qualité du service et à maintenir des conditions de rentabilité raisonnable à l'exploitation des permis de taxi.

Quant aux règlements sur le transport par taxi, ils prescrivent les conditions pour être titulaire d'un permis de taxi, le nombre de permis, les droits payables pour la délivrance d'un permis, le type de véhicule autorisé, les modalités ayant trait à la délivrance, etc. Le Ministère compte sur deux partenaires importants dans la gestion du transport par taxi, soit la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec.

Un service présent sur la majorité du territoire

La *Loi sur le transport par taxi* s'applique au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile. Le permis qui se rapporte à une automobile est délivré pour un territoire spécifique, soit une agglomération, soit une région, et comprend généralement plusieurs municipalités²¹. La région de Lanaudière compte 28 territoires de taxi, soit 4 agglomérations: Repentigny, Le Gardeur, Terrebonne et Joliette, et 24 régions de taxi (carte 27).

Le tableau suivant indique que la population de 61 municipalités de Lanaudière était desservie en 1997 par 160 permis de taxi. Les MRC L'Assomption, Des Moulins et Joliette disposent du plus grand nombre de permis.

Tableau 29 Offre de services en taxi par MRC, 1997

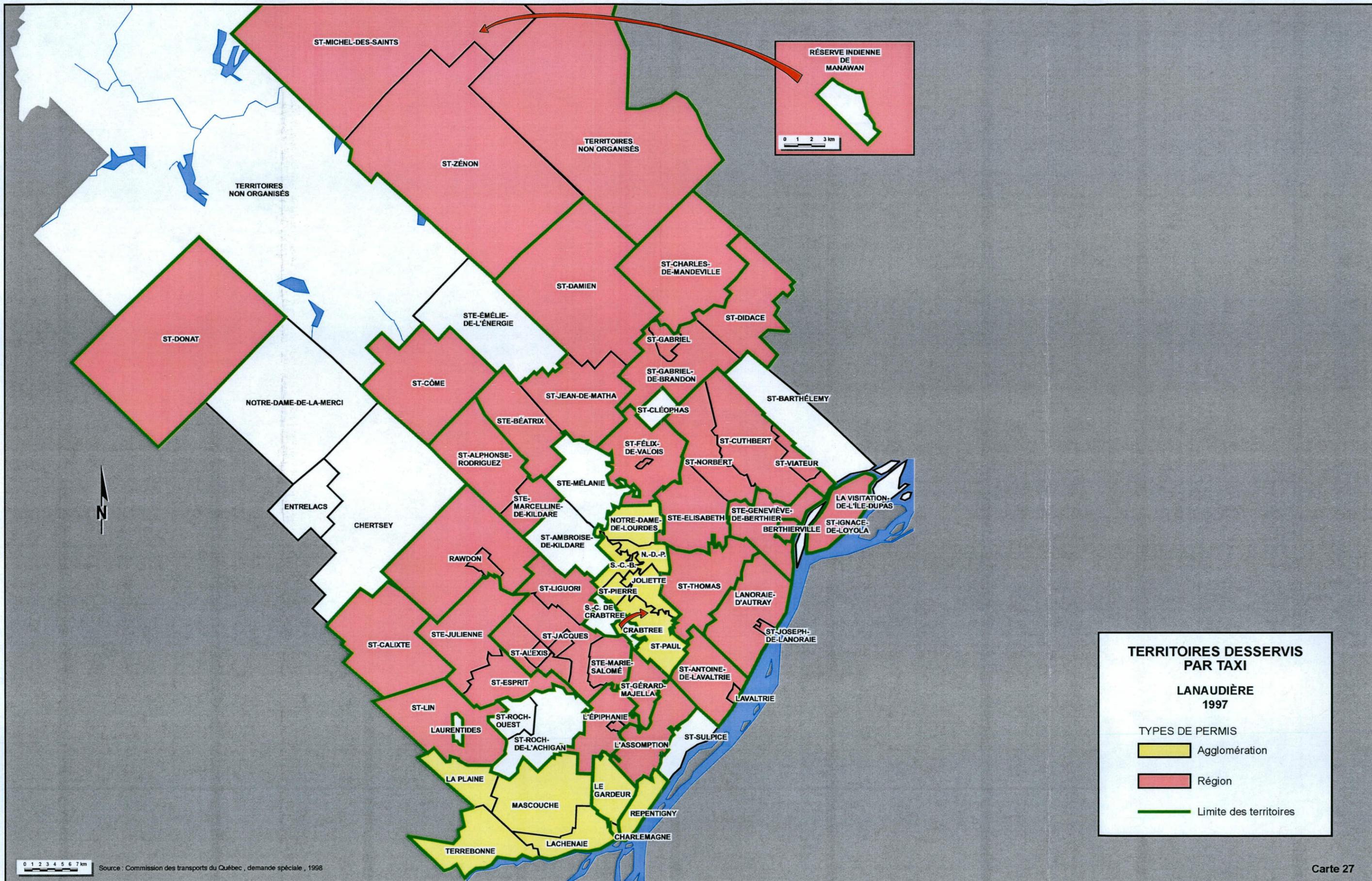
MRC	Nombre de territoires	Municipalités desservies	Nombre de permis Taxi
D'Autray	7	15	18
L'Assomption	5	7	48
Joliette	2	7	33
Matawinie	9	18	19
Montcalm	4	10	9
Des Moulins	1	4	33
Total	28	61	160

Note : le nombre de municipalités exclu les territoires non désignés

Source : Commission des transports du Québec, Demande spéciale, 1998.

Le tableau 30 montre que 93% de la population de Lanaudière réside sur un territoire desservi par un ou plusieurs permis de taxi. Cette proportion est généralement plus élevée dans les MRC peuplées en banlieue de Montréal ainsi que dans D'Autray. Dans Matawinie et Montcalm, cette proportion est plus faible, soit respectivement 80% et 81%. Dans Joliette et Matawinie, le ratio de la population desservie par permis est plus faible que la moyenne par permis pour la région de Lanaudière, soit un permis pour 2175 personnes. Mentionnons que pour le Québec, cette proportion s'établit à 665 dans les agglomérations et à 1787 dans les régions, pour une moyenne de 863 personnes par permis.

²¹ Le territoire d'une agglomération est déterminé par règlement du gouvernement, alors que celui d'une région est délimité par la Commission des transports du Québec.



TERRITOIRES DESSERVIS PAR TAXI
LANAUDIÈRE
1997

TYPES DE PERMIS

- Agglomération
- Région
- Limite des territoires

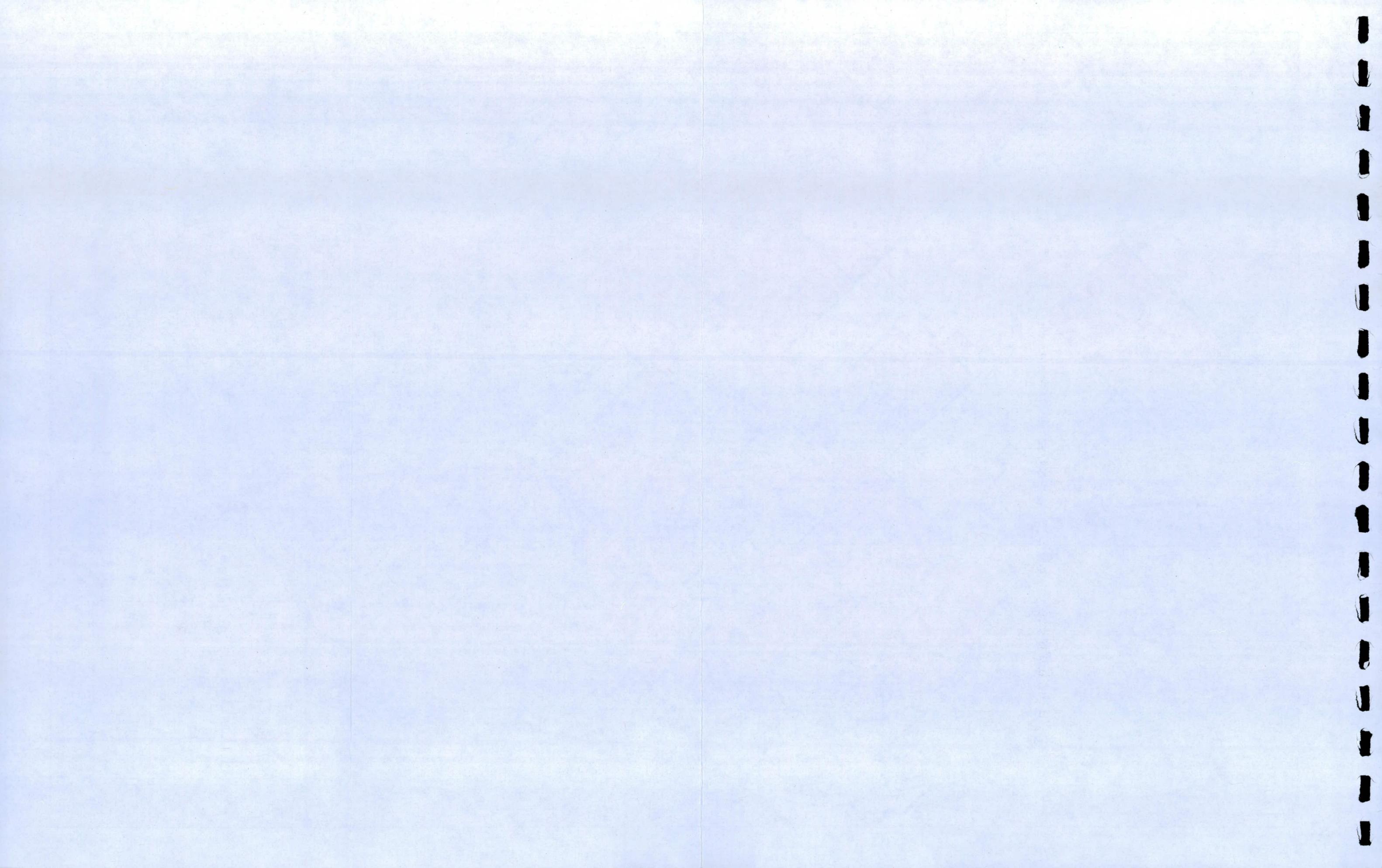


Tableau 30 Population desservie par taxi par MRC, 1996

MRC	Population desservie	Population desservie		Densité Hab/km ²
		En%	par permis	
D'Autray	35 195	94%	1 955	33
L'Assomption	98 884	96%	2 060	386
Joliette	46 965	89%	1 423	112
Matawinie	33 073	83%	1 740	3
Montcalm	30 695	81%	3 410	43
Des Moulins	103 213	100%	3 128	392
Total	348 025	93%	2 175	26

Source : MTQ, Atlas du taxi du Québec, 1993 et Statistique Canada, recensement 1996.

Ainsi, même si la quasi-totalité du territoire est desservie par des services de taxi, on compte proportionnellement moins de taxis pour offrir ces services comparativement au reste du Québec. Il est fort probable que la faible densité de population par kilomètre carré, qui diminue à mesure que l'on s'éloigne de Montréal, limite l'expansion et le recours à ces services. Sans oublier évidemment la concurrence de l'auto, dont la grande majorité des ménages dispose.

Pour la région de Lanaudière, les informations récentes détaillées sur les détenteurs de permis et leurs marchés, et sur les caractéristiques de la clientèle ne sont pas disponibles.

Un service flexible et des perspectives de développement à soutenir par une révision de la législation

Les taxis sont traditionnellement connus pour le service régulier qu'ils offrent à la population, c'est-à-dire un service de transport exclusif, porte-à-porte et sur demande. La *Loi sur le transport par taxi* offre pourtant l'opportunité aux propriétaires de taxis de percer de nouveaux marchés et d'offrir des services plus diversifiés répondant aux besoins variés de la population. Une disposition de la loi permet, en outre, aux taxis d'offrir leurs services à prix fixe. D'une part, les consommateurs sont habitués, pour la plupart de leurs achats, de connaître le prix au préalable. D'autre part, il peut être avantageux pour les propriétaires de taxi de recevoir une somme moindre au kilomètre, sachant que cela a pour effet d'augmenter l'achalandage. De plus, il peut être tout aussi profitable de prévoir des tarifs supérieurs à la tarification générale en fonction des exigences du client.

Voici quelques exemples de services déjà offerts dans la région :

- les organismes bénéficiant du programme d'aide du ministère des Transports à l'égard du **transport adapté des personnes handicapées** ont de plus en plus recours aux taxis pour véhiculer les bénéficiaires de ce service :
 - les 7 organismes de transport adapté de Lanaudière ont recours aux taxis;
 - les taxis ont effectué 39% des déplacements assumés par ces organismes;
 - certaines commissions scolaires recourent aux services de taxi pour le **transport scolaire** pour compléter le service de transport par autobus;
 - la *Loi sur le transport par taxi* donne également la possibilité d'offrir des services de **transport collectif** par taxi. Ces services peuvent avoir différentes fonctions: le remplacement des autobus sur des circuits peu fréquentés; le rabattement des clients sur les lignes d'autobus et un service à la demande pour la desserte de secteurs résidentiels peu achalandés, sinon pour l'ensemble d'un territoire. Au Québec, plusieurs organismes de transport ont recours aux taxis pour compléter leur offre de services (Québec, Sherbrooke, Rive-Sud de Montréal, etc.) et à Rimouski, un réseau de taxis collectif remplace les services traditionnels d'un réseau d'autobus. Dans la région de Lanaudière, l'organisme de transport adapté de la région de Berthier offre à la population la possibilité d'utiliser les places disponibles sur ses taxis et minibus.

Le recours au taxi par les organismes de transport collectif est parfois limité par l'incompatibilité des territoires respectifs. Le ministre des Transports a confié à un groupe de travail chargé de réviser la Loi sur le transport par taxi, la tâche de revoir l'ensemble de l'encadrement légal du transport par taxi afin, notamment, d'éliminer les dispositions périmées et de répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires. Le calendrier de travail prévoit le dépôt d'un projet de loi en vue de son adoption à l'Assemblée nationale.

La révision de l'encadrement pourrait être une occasion de pénétrer avec plus de succès ces nouveaux marchés. Il faut probablement s'assurer que la délimitation des territoires correspond aussi aux besoins de la population et des organismes de transport. Ces besoins ont pu changer ces dernières années avec la forte croissance de la population.

6.4 Transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite

Les personnes handicapées ont été longtemps laissées à elles-mêmes et sous l'unique responsabilité de la famille qui devait pourvoir à l'ensemble de leurs besoins. Beaucoup de personnes vivaient également en institution. Reconnaissant que la personne handicapée est un citoyen à part entière de notre société, le gouvernement du Québec a décidé, à la fin des années 70, d'implanter des mesures susceptibles de favoriser l'intégration tant scolaire, sociale, qu'économique de la personne handicapée. L'une de ces mesures essentielles à cette intégration est l'accessibilité des personnes handicapées à des moyens de transport.

Plusieurs personnes ont une mobilité réduite, c'est-à-dire qu'elles rencontrent à des degrés divers et pour différentes raisons, des obstacles lorsqu'elles effectuent un déplacement. Ainsi, en regard de l'utilisation de services réguliers de transport en commun, ces limitations peuvent

gêner ou empêcher le déplacement et être sporadiques, temporaires ou permanentes. Parmi les clientèles à mobilité réduite, on retrouve des personnes âgées, des personnes handicapées et des personnes temporairement limitées dans leurs activités.

Toutes ces personnes à mobilité réduite ne requièrent pas un service de transport adapté. Ce transport a été mis sur pied à l'intention des personnes handicapées qui présentent une ou plusieurs limitations fonctionnelles engendrées par certaines déficiences. Les objectifs du transport adapté sont:

- d'offrir aux personnes handicapées sévèrement sur le plan de la mobilité, en raison de leurs limitations fonctionnelles, des services collectifs de transport adapté leur conférant un degré de mobilité et d'autonomie comparable à celui dont dispose la population en général;
- de constituer une fonction de soutien à divers programmes (gouvernementaux ou autres) axés sur l'intégration des personnes handicapées: programmes de maintien à domicile, de scolarisation, de loisirs, d'accès au travail, etc.

Le transport adapté subventionné restreint aux personnes handicapées

Le programme d'aide financière vise à fournir une aide aux organismes publics de transport ainsi qu'aux municipalités qui veulent se donner un service répondant aux besoins des personnes handicapées²². La subvention du MTQ est égale à 75% des dépenses annuelles préalablement autorisées par le Ministre. Le solde (25%) est partagé conjointement entre les municipalités et les usagers; aucune contribution minimale n'est imposée aux municipalités bien qu'elles soient responsables de la totalité du déficit.

Le programme laisse beaucoup de latitude aux municipalités et aux organismes de transport en commun quant au mode de gestion et d'exploitation. Bien qu'une municipalité puisse assumer la responsabilité de la gestion, la majorité confie la gestion du service à un organisme sans but lucratif (OSBL). Les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT), les régies intermunicipales de transport (RIT) et les municipalités régionales de comtés (MRC) peuvent également assumer certaines fonctions en transport adapté. Une municipalité peut aussi s'associer à un organisme existant, dont les organismes publics de transport en commun.

Le transport adapté, subventionné par le MTQ, est destiné aux personnes handicapées qui sont incapables d'utiliser un service régulier de transport en commun. Il importe de souligner qu'il n'est pas destiné à l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Le Ministère a procédé à une révision de la politique d'admissibilité et cette dernière est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1994.

La décision concernant l'admissibilité d'une personne handicapée aux services de transport adapté est confiée à un comité formé de représentants des municipalités, de représentants des personnes handicapées et de représentants du réseau de la santé et des services sociaux.

²² Les organismes publics de transport (OPT), tels la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Société de transport de Laval et la Société de transport de la Rive-Sud doivent obligatoirement organiser un service

Un service présent sur plus de 90% du territoire

Sur le territoire de Lanaudière, 7 organismes de transport offrent un service de transport aux personnes handicapées de leurs territoires. En 1996, ces organismes desservaient 64 des 70 municipalités de Lanaudière participantes (carte 28) et la proportion de la population desservie dépassait 95% de la population du territoire. En comparaison, plus de 88% de la population du Québec habite dans une municipalité desservie par un service de transport adapté.

En 1996, 2815 personnes handicapées étaient admises à un service de transport adapté, ce qui représente globalement 0,8% de la population de Lanaudière. Cette proportion varie quelque peu selon les organismes, surtout à Saint-Gabriel avec 3,1%, au CIT Des Moulins et à Repentigny avec 0,5% et la moyenne régionale (0,8%) se situe légèrement au-delà de la moyenne du Québec (0,7%).

Dans Lanaudière, le mode de gestion choisi par les municipalités est le suivant :

- six regroupements de municipalités ont confié la gestion à un OSBL;
- un à un CIT.

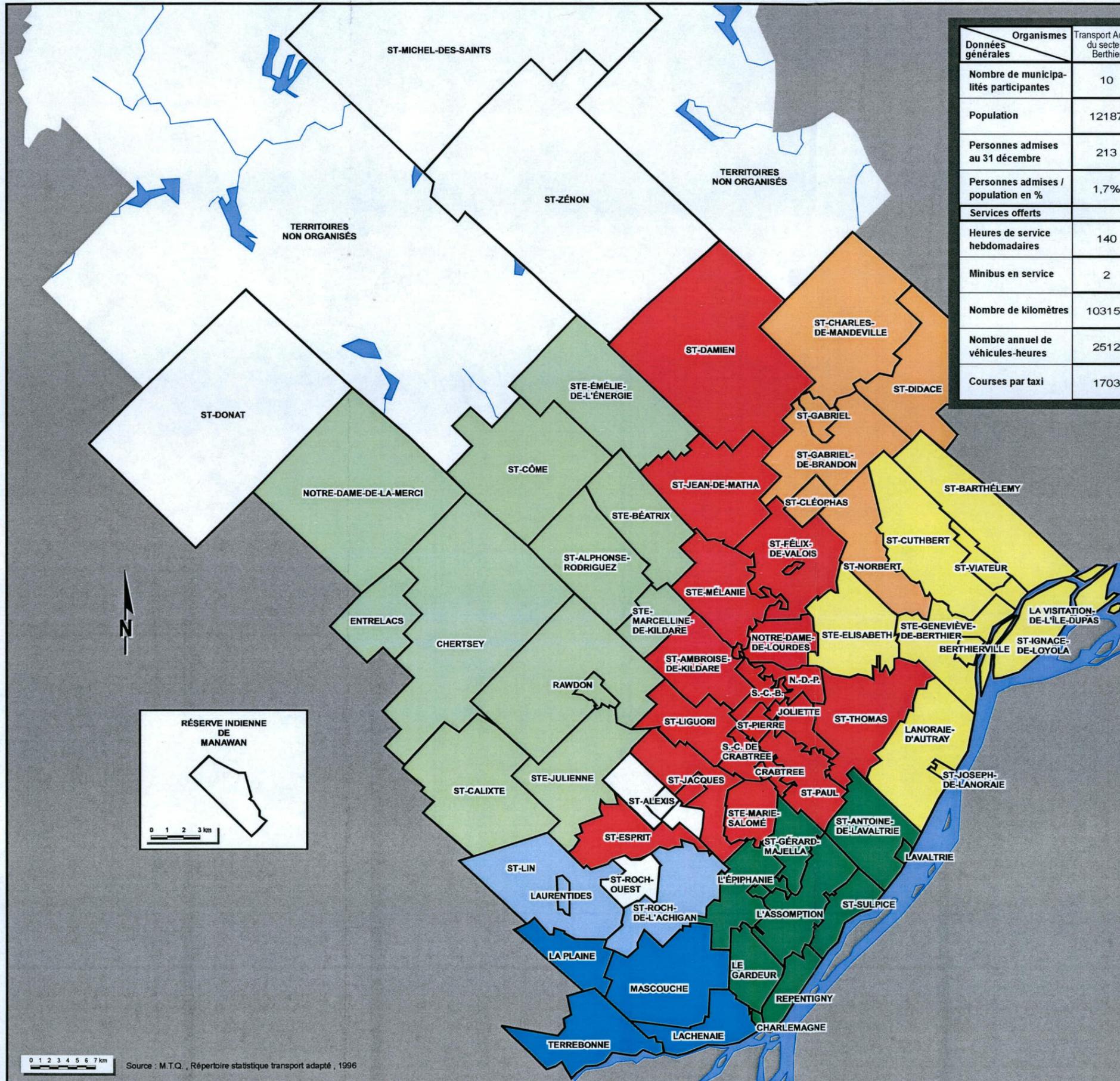
Le mode d'exploitation choisi par ces organismes est aussi varié :

- six organismes réalisent l'administration et la répartition en régie et font effectuer l'exploitation des véhicules à contrat;
- Repentigny opère en régie la totalité du service.

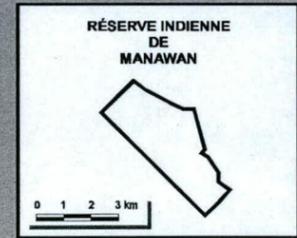
Dans la région, 14 minibus adaptés ont parcouru 865 198 km en 1996, pour une moyenne de 61 800 km par véhicule. En raison d'un large territoire à desservir, les minibus de Joliette parcourent davantage de kilomètres. Plusieurs desservent aussi des points de service à Montréal, Laval et dans les régions des Laurentides et de la Mauricie. La plupart des organismes utilise aussi des véhicules-taxis pour effectuer le transport des personnes handicapées. Saint-Gabriel et Rawdon effectuent d'ailleurs la majorité des déplacements par taxi.

La politique d'admissibilité au transport adapté, entrée en vigueur en 1994, prévoyait, entre autres, l'accessibilité universelle au processus d'admission et la reconnaissance provinciale de l'admissibilité. Ainsi, toute personne handicapée reconnue admissible, quel que soit son lieu de résidence, se verrait accorder une carte d'admission reconnue à l'échelle du Québec. Le gouvernement a décidé de surseoir à l'application de ces principes.

La révision prévue de la politique d'admissibilité du MTQ en 1998 doit, en outre, permettre l'accessibilité universelle au processus d'admission et la reconnaissance provinciale de l'admissibilité. Cette révision pourra faciliter la mobilité des personnes handicapées de Lanaudière étant donné que plusieurs services relient le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Cette agence, qui a notamment la responsabilité de régler les déplacements interréseaux dans la grande région de Montréal, procède à une première expérience-pilote limitée aux territoires des trois sociétés de transport depuis le mois de juillet 1998. Si l'organisme



Données générales	Organismes	Transport Adapté du secteur Berthier	Transport Adapté du Joliette métropolitain	Transport Adapté Joli-Mont inc.	Transport Adapté Brandon	Transport Adapté Le Goéland	C.I.T. Des Moulins	Transport Adapté Tram inc.	Lanaudière
Nombre de municipalités participantes		10	20	11	6	3	4	10	64
Population		12187	67703	27255	14350	9070	102056	112358	344979
Personnes admises au 31 décembre		213	563	402	450	148	471	568	2815
Personnes admises / population en %		1,7%	0,8%	1,5%	3,1%	0,4%	0,4%	0,5%	0,8%
Services offerts									
Heures de service hebdomadaires		140	123	82	133	48	78	84	non applicable
Minibus en service		2	4	2	1	1	2	2	14
Nombre de kilomètres		103154	327161	57331	18500	41756	149926	167370	865198
Nombre annuel de véhicules-heures		2512	14822	1559	non disponible	1138	6934	5481	32806
Courses par taxi		1703	5309	7088	13700	28	3885	5480	37193



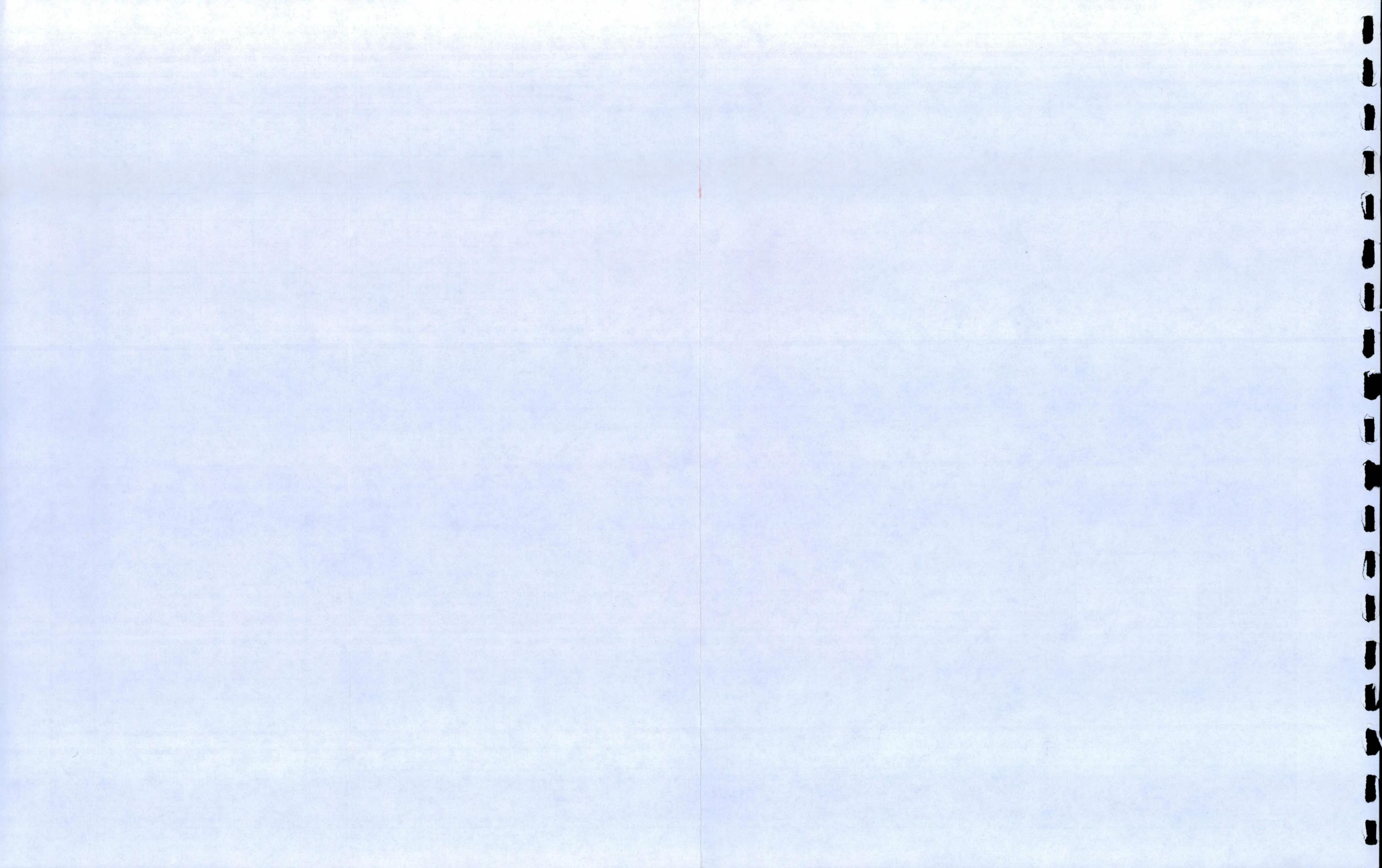
**TRANSPORT ADAPTÉ
LANAUDIÈRE
1996**

ORGANISMES DE TRANSPORT ADAPTÉ

- Transport Adapté du secteur Berthier
- Transport Adapté du Joliette Métropolitain
- Transport Adapté Joli-Mont inc.
- Transport Adapté Brandon
- Transport Adapté Le Goéland
- Conseil intermunicipal de Transport des Moulins
- Transport Adapté Tram inc.



Source : M.T.Q., Répertoire statistique transport adapté, 1996



visité est limitrophe ou si la personne est amenée directement par l'organisme où elle est admise, des ententes de réciprocité pourraient être jugées nécessaires. Comme pas moins de 10 organismes et 3 sociétés de transport offrent des services de transport adapté dans la région de Montréal, l'objectif de l'AMT est d'offrir à ces usagers un éventail de destinations comparable à ce qui est offert aux usagers du transport en commun régulier.

Une demande en forte croissance

Depuis 1991, la demande de transport adapté a crû très rapidement. De 1991 à 1996, le nombre de personnes admises est passé de 2288 à 2815, pour une augmentation de 23%. Le nombre de déplacements effectués annuellement a augmenté encore plus rapidement, passant de 118 196 à 160 664, pour une augmentation de 38%. Cette augmentation provient en partie de l'augmentation des personnes admises, mais surtout, les personnes admises effectuent plus de déplacements par année. À cet égard, les politiques sociales de désinstitutionnalisation et de maintien à domicile ainsi que le vieillissement de la population favorisent l'accroissement de la clientèle et de l'achalandage.

La répartition de la clientèle selon les groupes d'âge indique que 47% des personnes admises ont plus de 65 ans, ce qui illustre que la limitation de la mobilité est aussi reliée au processus de vieillissement de la population.

Le tableau 31 présente également les caractéristiques des passagers transportés annuellement. Il est intéressant d'y observer que les personnes en fauteuil roulant, qui représentent 34% des personnes admises, n'ont effectué en 1996, que 12% des déplacements dans Lanaudière. Ainsi, la majorité des déplacements (84%) est effectuée par des personnes ambulatoires et 5% est le fait des accompagnateurs.

Une étude de l'Institut national de recherche scientifique (INRS)²³ classe les régions de Laval, des Laurentides et de Lanaudière parmi les régions du Québec qui connaîtront les plus fortes croissances, tant de la clientèle admise que de l'achalandage annuel. Compte tenu du vieillissement de la population, la croissance des personnes à mobilité réduite serait encore plus élevée, soit une augmentation de l'ordre de 50% entre 1993 et 2006. Une projection effectuée à partir des données de l'Enquête sur la santé et la limitation d'activité de Statistique Canada de 1986, établit à un peu plus de 26 000 le nombre de personnes à mobilité réduite en 1993 dans Lanaudière, qui passerait à 40 000 en 2006.

²³ INRS-Urbanisation, Portrait et prévision de la clientèle de mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006. Volume 1 : sommaire. Juillet 1996, 288 pages.

Tableau 31 Caractéristiques des personnes admises et des passagers du transport adapté, région de Lanaudière, 1996

Les personnes admises	Berthierville (12)	Joliette (13)	Rawdon (14)	St-Gabriel (15)	St-Lin (16)	Des Moulins (17)	Repentigny (18)	Lanaudière (19)	Part en%
<i>Type de déficience</i>									
Motrice ou organique									
Fauteuil roulant	73	269	102	20	70	187	234	955	34
Ambulatoire	74	155	144	311	21	104	67	876	31
Intellectuelle	54	112	112	89	56	154	225	802	28
Du psychisme	0	0	18	0	0	0	26	44	2
Visuelle	12	27	26	30	1	26	15	137	5
Autres	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Total :	213	563	402	450	148	471	568	2 841	100
<i>Personnes admises par groupes d'âges</i>									
0-5 ans	1	3	9	0	1	0	2	16	1
6-21 ans	14	23	30	6	9	25	78	185	7
22-65 ans	110	265	218	121	45	225	308	1 292	45
Plus de 65 ans	88	272	145	323	93	221	180	1 322	47
Total :	213	563	402	450	148	471	568	2 841	100
<i>Passagers transportés annuellement</i>									
<i>Par type</i>									
Ambulatoire	6 199	28 077	21 977	15 860	3 077	23 960	35 256	134 406	84
Fauteuil roulant	1 537	7 878	2 262	520	729	3 734	1 926	18 586	11
Accompagnateur	616	1 939	601	2 791	198	977	550	7 672	5
<i>Par mode</i>									
Minibus	5 747	31 014	3 873	186	3 970	25 046	32 455	102 291	64
Taxi	2 605	6 880	20 967	18 985	34	3 625	5 277	58 373	36
Total des passagers :	8 352	37 894	24 840	19 171	4 004	28 671	37 732	160 664	100

- (12) Transport Adapté du secteur Berthier
- (13) Transport Adapté du Joliette-Métropolitain
- (14) Transport Adapté Joli-Mont inc.
- (15) Transport Adapté Brandon
- (16) Transport Adapté Le Goéland
- (17) Conseil intermunicipal de Transport Des Moulins
- (18) Transport Adapté Tram inc

Source : MTQ, Répertoire statistique transport adapté, 1996.

Des dépenses élevées malgré des revenus limités

En 1996, les dépenses admissibles au programme d'aide au transport adapté s'élevaient à 1,9 M\$ dans Lanaudière, soit 3,8% des dépenses de transport adapté effectuées au Québec. Dans l'ensemble, les coûts d'exploitation représentaient 93% des dépenses totales et les frais d'administration, 6%. Le coût d'exploitation des minibus obtient 35% des dépenses et celui des taxis, 25%.

La contribution du ministère des Transports du Québec pour l'année 1996 s'est établie pour Lanaudière à 1,2 M\$, soit 69% des dépenses. Les municipalités en ont assumé 15% et les usagers ont comblé 16% des dépenses.

Le coût moyen par passager dans Lanaudière est sensiblement plus faible que celui observé au Québec. Repentigny se démarque par un coût nettement inférieur à la moyenne de Lanaudière et du Québec. Saint-Lin et Berthierville, par contre, affichent un coût par passager nettement supérieur à la moyenne régionale et québécoise. Le faible nombre de personnes admises, le faible nombre de passagers par minibus à l'heure et la grande étendue du territoire à desservir expliquent fort probablement la majeure partie de cet écart.

De façon générale, la performance, en termes de coûts, s'améliore avec l'augmentation du nombre de personnes transportées à l'heure. Repentigny avec 5,6 personnes transportées par minibus/heure réussit la meilleure performance, alors que Rawdon réussit aussi une bonne performance en utilisant davantage les taxis, pour lesquels le taux d'occupation s'élève à 4,05 par voyage.

Une multitude d'acteurs

Le Programme d'aide au transport adapté n'est pas le seul à s'adresser aux personnes handicapées. Le ministère de l'Éducation du Québec subventionne aussi, dans le cadre du Programme d'aide au transport scolaire, les Commissions scolaires qui sont responsables d'offrir des services à leur clientèle, dont le transport des élèves handicapés et en difficultés d'adaptation et d'apprentissage. En 1992-1993 et alors que ce programme était sous la responsabilité du MTQ, 2 218 élèves bénéficiaient de ces services et, pour les offrir, les Commissions scolaires de Lanaudière disposaient de 17 véhicules adaptés et de 158 berlines.

Le ministère de la Santé et des Services Sociaux (MSSS) administre aussi des programmes qui concernent également le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite. Pour effectuer le transfert de leurs clientèles entre les établissements, le MSSS disposait pour Lanaudière de 4 minibus adaptés et de 8 minibus non adaptés. Il y a aussi des allocations financières pour certains déplacements des clientèles du ministère de l'Emploi et de la Solidarité, de la Commission de la santé et de la sécurité du travail et de la Société d'assurance automobile du Québec.

Dans les territoires où plusieurs entités organisent des services de transport pour les personnes handicapées, il faut, avant tout, analyser la faisabilité et le potentiel de l'intégration des services afin de rationaliser l'utilisation des équipements adaptés.

Enfin, dans les territoires sans service de transport en commun, il y a souvent un potentiel de clientèle supplémentaire, comme la clientèle à mobilité réduite. Compte tenu de l'importance de ce marché potentiel et afin d'augmenter la productivité de ces services, il faut se demander quel volume pourrait être desservi sans engendrer une croissance des coûts.

La croissance des personnes à mobilité réduite pose en soi un défi quant à l'organisation et l'intégration des services de transport. Les besoins de ces personnes sont variés puisqu'elles sont à la fois des piétons, des utilisateurs de transport en commun et qu'elles comprennent aussi des personnes handicapées admises à des services adaptés. La disponibilité de véhicules à plancher bas pour les services de transport en commun réguliers pourra permettre à l'avenir un accès à une plus grande proportion de personnes à mobilité réduite.

Un bon service, une demande croissante et des revenus de plus en plus limités

La région de Lanaudière est une région bien desservie par les organismes de transport adapté. Ces services doivent maintenant satisfaire une demande croissante avec des ressources financières limitées. En effet, depuis 1996, les dépenses admissibles aux subventions du Programme d'aide sont reconduites sur la base des dépenses encourues en 1995. Les informations sur les coûts et les indicateurs de performance indiquent que l'expansion des services peut être compatible avec une bonne utilisation des ressources. En effet, une augmentation de la clientèle jusqu'à un certain volume peut entraîner une amélioration importante de la productivité et ainsi contribuer à réduire passablement les coûts par passager. Compte tenu de l'offre incomplète de service de transport en commun dans la partie nord du territoire, il faut aussi évaluer si la mise en commun de certains services pourrait permettre un élargissement de la clientèle.

6.5 Transport scolaire

Ce dossier sur le transport scolaire a trait aux déplacements subventionnés, par le Programme d'aide du ministère des Transports du Québec, des enfants (\pm 4 ans à 16 ans) des niveaux préscolaire, primaire et secondaire du système public ainsi que les élèves du secondaire des écoles privées et ce, pour un motif de déplacement unique, à savoir l'accessibilité à l'école. Ces déplacements se font presque totalement grâce à un mode de transport réservé à cette clientèle (les autobus scolaires) et ce, à l'intérieur des limites territoriales des commissions scolaires.

Depuis quelques mois, plusieurs événements viennent modifier le fonctionnement de ce mode de transport. D'une part, à l'été 1997, le programme de subvention a été transféré du ministère des Transports au ministère de l'Éducation. D'autre part, l'obligation pour les commissions scolaires d'ouvrir les classes de maternelle à temps plein pour l'année scolaire 1997-1998 a entraîné une augmentation des besoins en transport scolaire. De plus, en juillet 1998, les nouvelles commissions scolaires (CS) ont été mises en place. Pour desservir la région de Lanaudière, elles sont au nombre de trois (3), dont deux francophones : soit, d'une part, la C.S. Des Affluents qui dessert les MRC Des Moulins et L'Assomption et, d'autre part, la C.S. des Samares qui dessert le reste du territoire, alors que la C.S. Sir-Wilfrid-Laurier (anglophone) couvre l'ensemble du territoire ainsi que les territoires régionaux de Laval et des Laurentides.

L'accès à la scolarisation oblige à un transport subventionné

Suite aux modifications de la *Loi sur l'instruction publique*, les commissions scolaires ont dû développer des services de transport financés par le ministère de l'Éducation du Québec pour assurer l'accès aux écoles à l'ensemble de leur clientèle. Ainsi, les déplacements, matin et soir, des élèves du préscolaire, primaire et secondaire du système public ainsi que des élèves du secondaire des écoles privées²⁴ sont subventionnés depuis le début des années soixante.

En 1974, le ministère des Transports devient responsable du transport scolaire et met en place un Programme d'aide pour le financement de ce mode. Ce programme d'aide a subi plusieurs modifications entre 1974 et 1997, toutefois on retient de ce programme, d'une part l'établissement de balises pan-québécoises relatives aux normes de construction des véhicules, de sécurité... et d'autre part des critères d'éligibilité aux subventions. Un de ces critères était l'accessibilité et déterminait la distance entre la résidence et l'école pour chaque groupe d'élèves, soit de :

- 0 km pour la maternelle;
- 1,6 km pour le primaire;
- 1,6 km pour le secondaire et
- 0 km pour les élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA).

Ces critères qui furent établis au départ par le Ministère devinrent, à l'occasion d'une réforme importante du programme en 1982, la responsabilité des commissions scolaires. Rares sont les commissions scolaires qui ont modifié ces critères. Ceux-ci influent sur le coût du déplacement qui, compte tenu du service porte-à-porte dont ils bénéficient, est plus élevé pour un élève du préscolaire ou identifié EHDA, que pour un élève du primaire ou du secondaire.

Cette importante réforme (1982) remettait la responsabilité de gestion aux commissions scolaires en établissant pour chacune de celles-ci des enveloppes de base fermées. Le programme prenait assise sur un cadre triennal. Des mécanismes d'ajustement ont permis par la suite d'assurer une adéquation entre les ressources financières et les besoins des clientèles. Toutefois, ce programme visait à contrôler la hausse des coûts pour ce mode de transport.

Le Programme subventionne donc deux grands modes de transport, à savoir le transport exclusif et le transport intégré. Le transport exclusif consiste en l'utilisation de véhicules dédiés exclusivement à la clientèle scolaire, que ce soit les autobus jaunes ou tout autre véhicule attribué à ce type de déplacement (berline, véhicule adapté...). Le transport intégré se rapporte à l'usage de réseaux de transport urbain ou suburbain empruntés par les élèves pour réaliser ces déplacements.

La subvention est versée aux commissions scolaires qui l'administrent. Pour le transport exclusif, la subvention couvre 100% des coûts des déplacements matin / soir alors que pour le

²⁴ Sauf en ce qui a trait aux écoles privées sises sur les territoires de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et de la Communauté urbaine de Québec (CUQ), qui ne sont pas subventionnées.

transport intégré, la commission scolaire reçoit une subvention équivalant à 70% du coût du laissez-passer.

En octobre 1998, suite à l'Entente concernant la contribution municipale à l'assainissement des finances publiques intervenues entre le gouvernement du Québec et l'Union des municipalités du Québec, le ministère de l'Éducation devenait responsable du programme de subvention du transport scolaire, et la subvention gouvernementale a été réduite de 70 M\$ moyennant un allègement du cadre normatif de cette activité.

De plus en plus d'élèves à transporter

Puisque l'offre en transport doit s'ajuster aux clientèles et aux territoires desservis, il importe de dresser un rapide portrait de la demande à partir des données des *Répertoires statistiques du transport scolaire*. Une comparaison entre les données 1985-1986 et 1995-1996 permettra de percevoir l'évolution des différents aspects de ce mode de transport.

La région de Lanaudière comptait, pour l'année scolaire 1995-1996, quelque 63 145 élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire dans les écoles privées subventionnées et celles des commissions scolaires sises sur son territoire. En regard de 1985-1986, cette population a crû de 13 754 élèves, soit une augmentation de 28%.

Le secteur des MRC Des Moulins et L'Assomption accueille 60% (38 042 élèves) de la clientèle scolaire régionale. La clientèle scolaire de ce secteur a connu une augmentation de plus de 36% (9988 élèves) alors que pour les secteurs de la MRC Joliette et des MRC Montcalm, Matawinie et D'Autray, l'augmentation ne fut que de 18% pour un total de 25 103 élèves inscrits en 1995-96.

Les deux MRC du sud de Lanaudière ont connu une forte augmentation de leur population entre les deux années de référence, principalement de jeunes familles venues s'établir dans la banlieue résidentielle de l'agglomération montréalaise. Au niveau de la demande en transport scolaire, cette croissance se répercute quelques années plus tard alors que les enfants entrent et progressent dans le système scolaire. Au début, le développement dispersé entraîne une augmentation des coûts de déplacement par élève qui diminuent au fur et à mesure que le développement se complète, de nouvelles écoles se construisent et que le bassin de la clientèle des écoles se rétrécit. À une étape avancée, une plus grande part des élèves habite à distance de marche de l'école.

Tableau 32 Évolution du nombre d'élèves inscrits par niveau, région de Lanaudière 1985-1996

NIVEAU	1985-1986	1995-1996	VARIATION	% D'AUGMENTATION
PRÉSCOLAIRE	4 617	6 017	1 400	30,00
PRIMAIRE	26 428	32 171	5 743	22,00
SECONDAIRE	18 346	24 957	6 611	36,00
TOTAL :	49 391	63 145	13 754	28,00

Source : Répertoires statistiques transport scolaire 1985-86 et 1995-96, MTQ.

La majorité des déplacements des élèves en transport exclusif

Pour l'année scolaire 1995-1996, plus de 79% des élèves inscrits effectuent leurs déplacements à l'aide d'un transport exclusif, généralement l'autobus scolaire. Moins de 0,3% reçoivent une subvention pour utiliser un service de transport en commun.

La part très faible du transport intégré qui a même chuté entre les deux années de référence de 0,8% à 0,26%, ne fera pas l'objet d'analyse dans le cadre de ce plan. Cette faible part est attribuable au fait que les déplacements des écoliers ne concordent pas avec les circuits de transport en commun planifiés en fonction des déplacements des travailleurs, vers les pôles d'emploi et le centre de l'agglomération. Les organismes de transport en commun, en général, sont incapables de répondre à coûts compétitifs à cette demande.

On assiste au niveau régional à une faible augmentation du rapport du nombre d'élèves transportés sur celui des inscrits, soit de 78,4% en 1985-1986 à 79,1% en 1995-1996. Cette part diffère toutefois entre le secteur sud et celui du «centre – rural». En effet, la majorité des élèves du secteur «centre – rural» (90,5%) sont subventionnés pour leurs déplacements alors que seulement 71,6% des élèves du secteur sud bénéficient d'une subvention.

La composition de la flotte de transport exclusif en constante adaptation

À la lecture des statistiques du Programme d'aide au transport scolaire, pour le territoire de Lanaudière, on compte 676 véhicules pour l'année scolaire 1995-1996, (tableau 33) dont plus de la moitié (58%) est constituée d'autobus scolaires de 12 rangées et plus, alors que près du quart sont des berlines. La quasi-totalité des véhicules appartient à des transporteurs privés qui ont des contrats avec les commissions scolaires pour desservir cette clientèle. Certains établissements privés ont leurs propres véhicules alors que d'autres font affaire avec les transporteurs privés.

Tableau 33 Composition de la flotte de transport exclusif sur le territoire de Lanaudière, évolution des types de véhicules scolaires, 1985-1986/1995-1996

TYPE	1985-1986	1995-1996	VARIATION	
			1985-1986 / 1995-1996	
			En nombre	En pourcentage
4-5 rangées	46	46	0	0
6-7 rangées	15	7	-8	-53
8-9 rangées	19	16	-3	-15
10-11 rangées	50	22	-28	-56
12 rangées et plus	285	398	113	40
Véhicules adaptés	6	18	12	200
Berlines	61	169	108	177
TOTAL :	482	676	194	40

Source : Répertoires statistiques transport-scolaire 1985-86 et 1995-96, MTQ.

De façon générale, on compte en 1995-1996 quelque 489 véhicules du type autobus ou minibus (en excluant les véhicules adaptés et les berlines) dans la région. Un peu plus de 50% de ces véhicules desservent le secteur «centre - rural» du territoire dont certains sont de plus petits véhicules (de 6 à 11 rangées), inexistant dans le sud-ouest. C'est toutefois le secteur sud-ouest qui a connu la plus forte augmentation de véhicules entre les deux années de référence, soit 133 véhicules dont 59 sont du type autobus ou minibus²⁵ contre 62 véhicules pour le secteur centre - rural, dont 14 autobus ou minibus.

La flotte de transport exclusif est en constante adaptation avec les besoins de cette clientèle. On constate une spécialisation vers certains types de véhicules. En effet, la comparaison des données de 1985-1986 et de 1995-1996 montre une augmentation importante de la catégorie " berline " (+ 177%) qui regroupe tous les déplacements effectués par automobile (taxi ou automobile privée des parents) et subventionnés par le Programme d'aide. Cette augmentation se fait principalement sentir dans le secteur sud-ouest du territoire où ce nombre passe de 49 à 117 véhicules.

L'utilisation des véhicules adaptés, quoique peu nombreux (18 au total pour 50% d'augmentation), permet de desservir une partie de la clientèle des élèves handicapés ou en difficultés d'adaptation ou d'apprentissage (EHDAA).

Cette spécialisation confirme les besoins des clientèles spécifiques ou une dispersion générale des clientèles (véhicule adapté, berline) alors que l'intérêt du choix des véhicules de 12 rangées et plus est dicté par une recherche d'optimisation des véhicules qui, selon les normes du transport scolaire, peuvent accueillir un maximum de 72 enfants de niveau primaire.

Les calculs relatifs aux distances parcourues excluent la catégorie " berline ", car le kilométrage n'est pas comptabilisé pour ces déplacements. Le nombre moyen de kilomètres par véhicule par jour entre les deux années de référence demeure identique, soit 123 km. Ce rapport reste relativement stable pour le secteur «centre-rural» alors qu'il augmente légèrement dans le secteur sud-ouest en raison du fait que les véhicules peuvent réaliser plus d'un circuit matin et soir. Pour l'ensemble du territoire, on assiste à une augmentation du kilométrage (58 728 km en 1985-1986 à 83 039 km en 1995-1996) effectué quotidiennement, ce qui est en relation directe avec l'augmentation de la flotte d'autobus et de minibus. L'augmentation réelle est d'autant plus importante que les berlines sont exclues de ces statistiques.

Les coûts du transport subventionné en nette progression

Les subventions du ministère des Transports pour le transport scolaire dans la région de Lanaudière, regroupant les modes exclusif et intégré, ont connu une hausse de 67% entre les deux années de référence, atteignant quelque 28,4 millions de dollars, soit 90% des dépenses régionales de 31,7 millions de dollars. Cette hausse est due à l'augmentation de la clientèle générale et des clientèles spécifiques (classes d'accueil, EHDAA, maternelle/maison...) mais aussi aux coûts de transport.

Les dépenses reliées au transport scolaire, sont en hausse d'un peu plus de 77%, atteignant 31,7 millions de dollars en 1995-1996. La majorité de ces dépenses (92%) réfèrent au service

²⁵ Excluant les véhicules adaptés et les berlines

de transport exclusif et ont augmenté de 87% alors que les dépenses de transport intégré ne sont que de 37 929 \$ en forte décroissance (-64%) entre les deux années d'observation. Les autres dépenses telles le transport du midi, inter-école, activités, etc. représentent près de 8% de toutes les dépenses et ont augmenté de près de 10% (entre 1985-1986 et 1995-1996).

Les dépenses reliées au transport scolaire réparties sur le nombre d'élèves transportés, se chiffrent à un coût moyen par élève transporté de 587 \$ pour l'année scolaire 1995-1996. Ce coût moyen a connu une hausse entre les deux années de référence d'environ 44%.

Compte tenu de l'éparpillement de la clientèle, le coût moyen par élève transporté est plus élevé pour le secteur « centre-rural » (619 \$ en 1995-1996) et les écoles privées (802 \$ en 1995-1996) que pour les commissions scolaires du secteur sud (518 \$ en 1995-1996), où l'on retrouve une concentration des clientèles (rentabilisation des circuits).

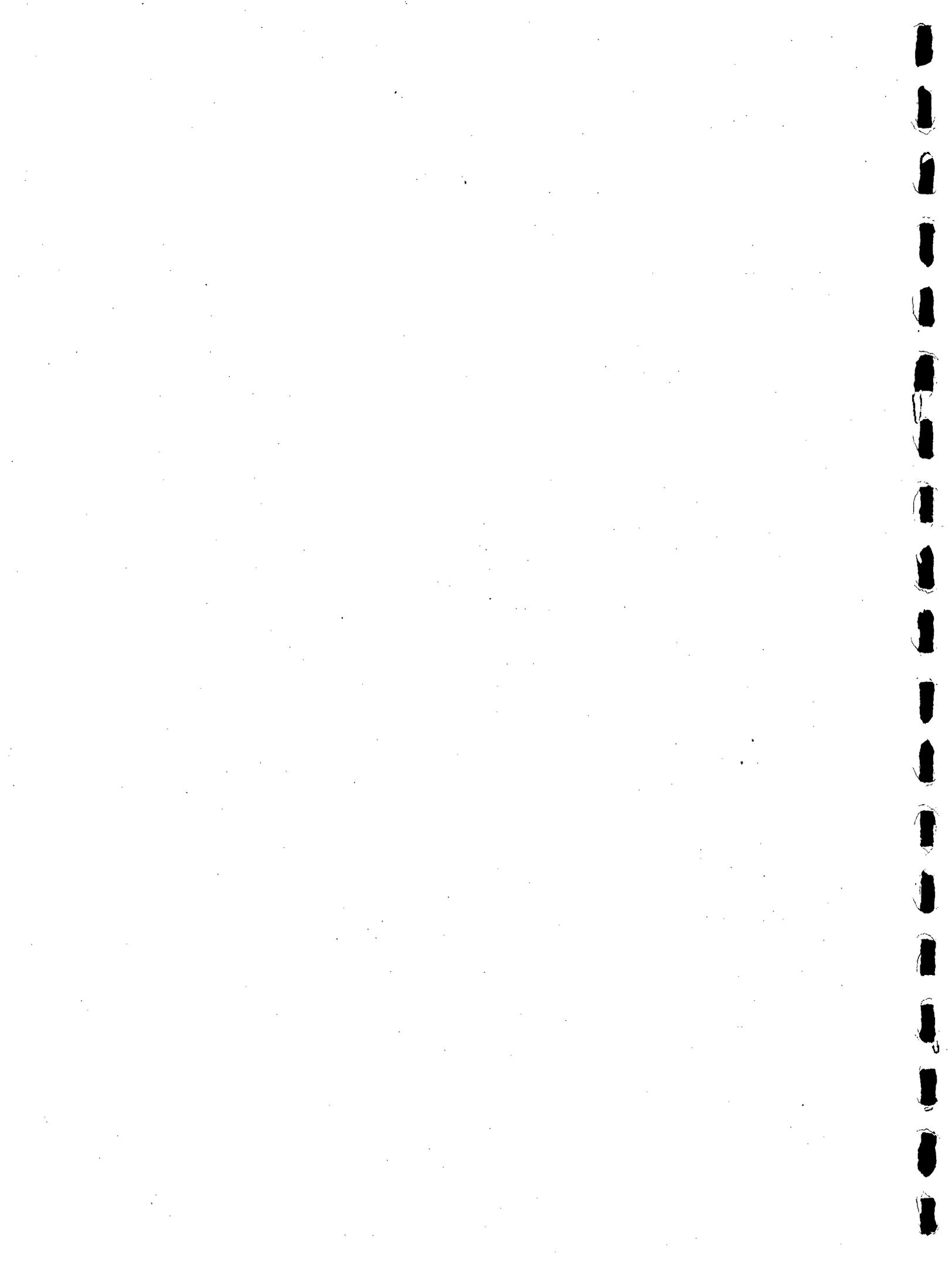
Des perspectives d'avenir qui nous obligent à tenir compte de la présence du transport scolaire sur le réseau routier

En 1997, le gouvernement du Québec a décidé de réduire l'enveloppe globale de 1997-1998 de 10% par rapport à celle de l'année précédente et suite à la signature de l'Entente concernant la contribution municipale à l'assainissement des finances publiques en octobre 1997, la subvention gouvernementale globale de toute la province sera réduite de 70 M\$.

Un des facteurs importants est sans contredit l'évolution de la population visée par ce mode. Selon les projections démographiques du BSQ pour 2016, l'ensemble des secteurs voit le taux de croissance de leurs populations d'âge scolaire diminuer en comparaison de la période 1986-1996. Le taux de croissance des MRC Des Moulins et L'Assomption passera d'un taux de 39% entre 1986 et 1996 à 11% entre 1996 et 2016; le secteur centre soit la MRC Joliette, passe de 8% à 2% entre ces années de référence; et le secteur rural subira une décroissance, passant de 9% à -2% pour cette même période.

Toutefois, avec la restructuration des commissions scolaires, les nouvelles répartitions de responsabilités viendront modifier plusieurs éléments du fonctionnement de ce mode de transport, ne nous permettant pas d'établir des perspectives d'avenir.

Il n'en demeure pas moins que les véhicules de transport scolaire représentent un facteur non négligeable sur le réseau routier et qu'à différents endroits et à différents moments (matin, midi et soir) ils créent certaines contraintes aux usagers. Ces contraintes se traduisent par de multiples arrêts obligatoires nécessaires pour assurer la sécurité des étudiants, mais pénalisant en termes de fluidité et de capacité du réseau routier.



7.0 RÉSEAUX CYCLABLES, DE MOTONEIGES ET VÉHICULES TOUT TERRAIN

7.1 Réseaux cyclables

Présentement au Québec, environ 2,6 millions de personnes âgées de plus de 18 ans pratiquent le cyclisme. La grande majorité des cyclistes québécois (79%) font du vélo uniquement pour la promenade. Près des 66% des québécois sont propriétaires d'au moins un vélo alors que 43% des cyclistes québécois estiment faire du vélo plus souvent qu'il y a cinq ans. Ces statistiques éloquents prouvent hors de tout doute que le vélo est appelé à prendre de plus en plus d'ampleur dans la province, ce qui est une bonne chose compte tenu des bienfaits indéniables de ce sport sur la santé des utilisateurs.

Par contre, le triste bilan routier engendre un climat d'insécurité chez les cyclistes ainsi que des coûts socio-économiques importants. Afin d'améliorer la situation, le MTQ de concert avec la Société de l'assurance auto du Québec, a rendu publique la « *Politique sur le vélo* » en juin 1995.

Cette politique permet de définir les responsabilités de chaque intervenant concerné et de mieux encadrer les interventions. Ainsi, les MRC doivent planifier les réseaux cyclables lors de la révision des schémas d'aménagement et le MTQ est fortement incité à prendre en compte les besoins des cyclistes lors des interventions sur son réseau routier. Selon certaines conditions, l'utilisation des emprises excédentaires sur certains tronçons du réseau routier peut être privilégiée alors que l'asphaltage des accotements peut aussi être une intervention intéressante en plusieurs endroits.

Comme la politique porte sur toute forme de pratique de la bicyclette sur la voie publique, la pleine reconnaissance du vélo comme moyen de transport et la sécurité accrue des cyclistes sont deux objectifs majeurs. C'est pourquoi des intervenants comme le MTQ et la SAAQ devront dans leur champ respectif encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport, améliorer le système de transport et faire la promotion de la sécurité des déplacements auprès des cyclistes et des usagers de la route.

Plus spécifiquement, le MTQ doit voir à la normalisation des aménagements et de la signalisation des réseaux cyclables, à la réalisation d'aménagements cyclables sur les routes du réseau supérieur et voir à la coordination des activités en matière d'aménagements cyclables à l'échelle du Québec.

Des réseaux cyclables encore peu présents

Environ 2 600 kilomètres de voies cyclables sont actuellement identifiées au Québec, mais dans la région de Lanaudière, c'est à peine plus de 70 kilomètres de voies cyclables qui sont en exploitation comparativement à plus de 400 kilomètres dans les Laurentides. Ainsi, les villes de Joliette avec 20 kilomètres et Repentigny avec 15 kilomètres de voies viennent en tête de liste.

Avec le projet de la Route Verte d'une longueur de 130 kilomètres dans la région de Lanaudière et plus de 19 municipalités traversées, le réseau cyclable de Lanaudière sera relié aux régions de Laval, Montréal, Mauricie et Montérégie.

Tableau 34 Les aménagements cyclables en 1996 dans la région de Lanaudière

MUNICIPALITÉS	BANDES	PISTES	CHAUSSÉES	TOTAL
	CYCLABLES	CYCLABLES	DÉSIGNÉES	
	KM	KM	KM	KM
Terrebonne	----	----	5,5	5,5
Lachenaie	3,2	0,5	----	3,7
Charlemagne	1,7	3,2	----	4,9
Repentigny	15,1	----	----	15,1
Le Gardeur	1,4	8,0	----	9,4
Saint-Donat	----	1,0	----	1,0
Saint-Charles-Boromé	5,8	1,9	5,0	12,7
Joliette	16,0	----	4,0	20,0
TOTAL :	43,2	14,6	14,5	72,3

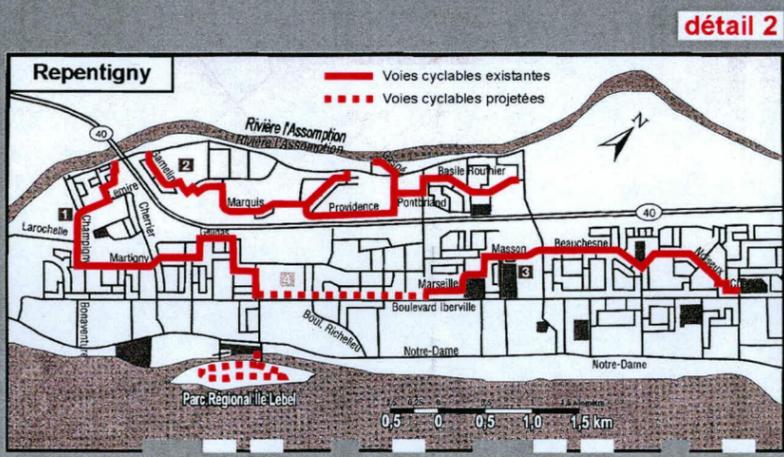
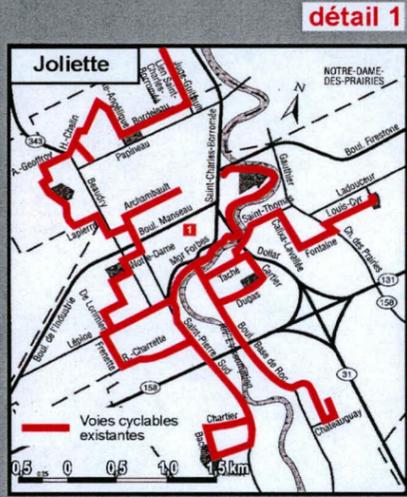
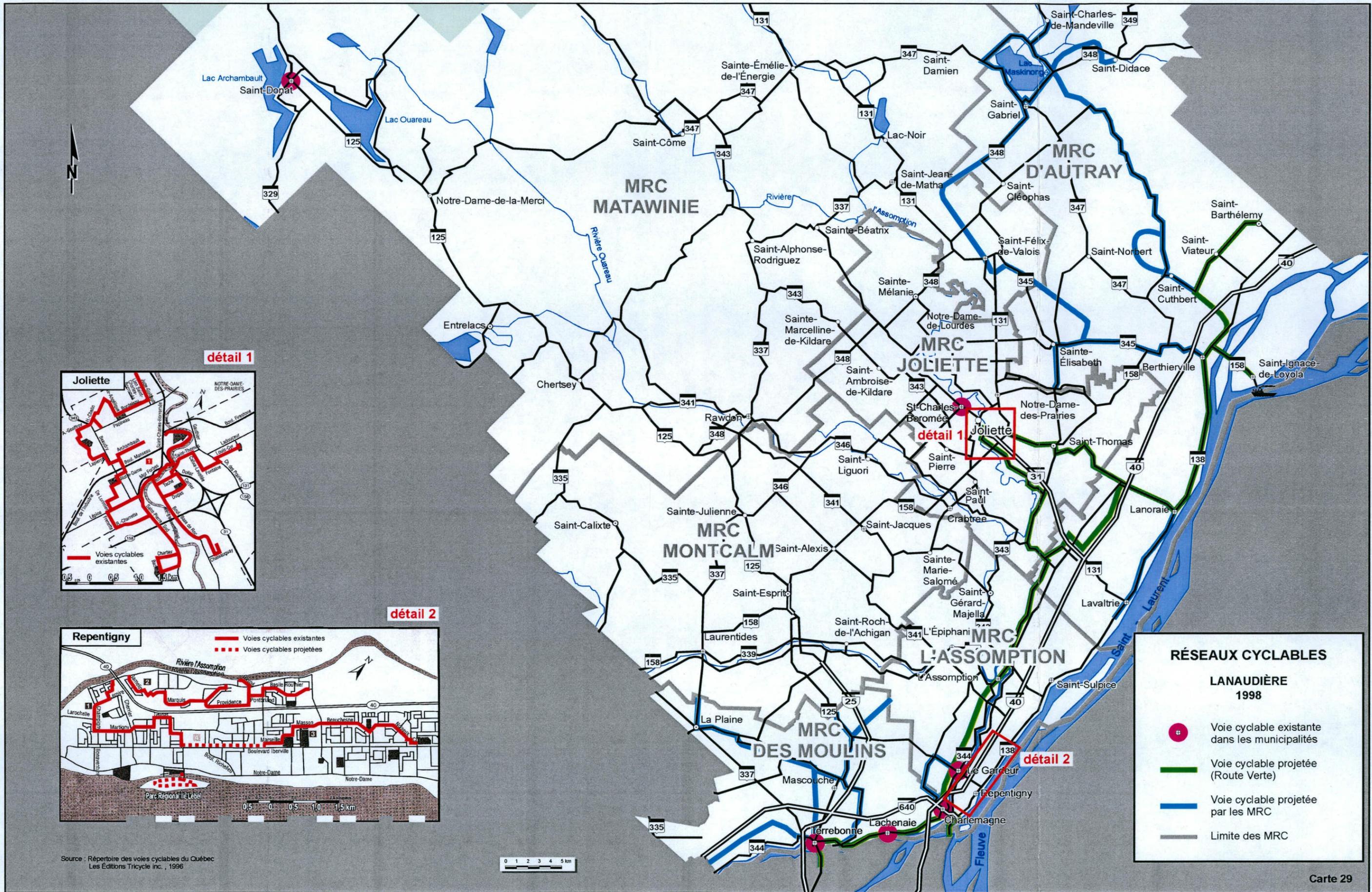
Source : Répertoire des voies cyclables du Québec (1996), Les éditions Tricycle inc.

La Route Verte totalisera près de 3 000 kilomètres de sentiers polyvalents à travers le Québec et les MRC D'Autray, Joliette, L'Assomption et Des Moulins font référence dans leur schéma respectif à des aménagements cyclables qui se rattacheront à la Route Verte. Seules les MRC de Montcalm et de Matawinie n'ont pas vraiment de réseau cyclable, mais cette situation devrait changer dans les prochaines années. La carte 29 fait ressortir les voies cyclables existantes et projetées dans Lanaudière.

Les voies cyclables et le réseau routier : une problématique à plusieurs volets

La circulation des cyclistes le long des routes où la vitesse de circulation est élevée peut poser des problèmes de sécurité, notamment lorsque les routes ne sont pas conçues pour favoriser un partage harmonieux de la chaussée. La pratique du cyclisme est interdite sur les autoroutes. C'est pourquoi le *Code de la sécurité routière* (article 491) restreint la circulation à bicyclette, sur un chemin où la vitesse affichée est de plus de 50 km/h, en exigeant qu'une des conditions suivantes soit remplie :

- que l'usager emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée par un aménagement destiné à éviter le passage de la chaussée à la voie cyclable et inversement, ou ayant cet effet;
- qu'il soit âgé d'au moins 12 ans;
- si moins de 12 ans, qu'il participe à une excursion dirigée par une personne majeure.



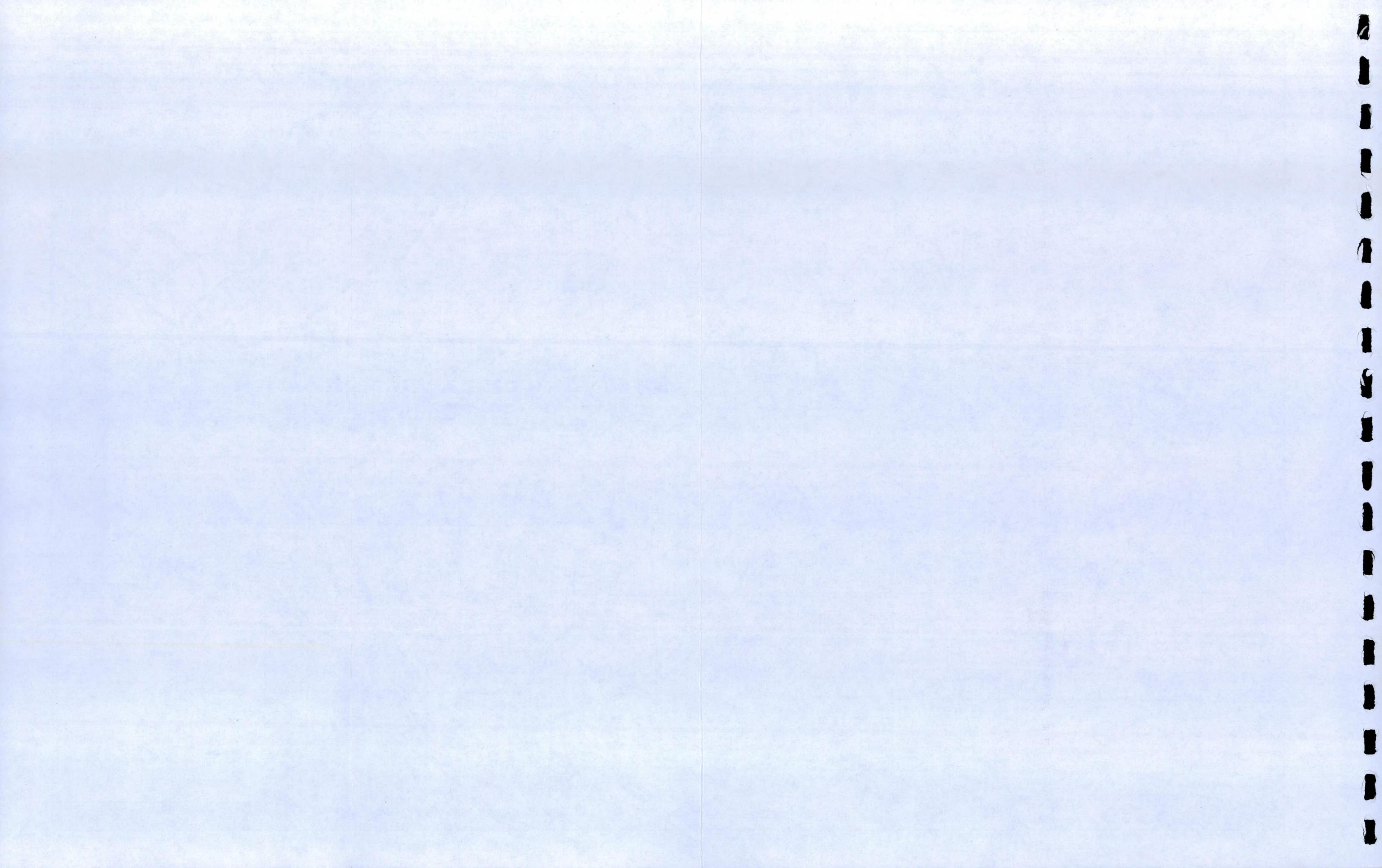
RÉSEAUX CYCLABLES

LANAUDIÈRE 1998

- Voie cyclable existante dans les municipalités
- Voie cyclable projetée (Route Verte)
- Voie cyclable projetée par les MRC
- Limite des MRC

Source : Répertoire des voies cyclables du Québec
Les Éditions Tricycle inc., 1996





Ainsi, lorsque le Ministère procède à l'asphaltage des accotements d'une route à plus de 50 km/h, il favorise un meilleur partage de la chaussée entre les cyclistes et les automobilistes le long des itinéraires cyclables sur route. Toutefois, il ne soustrait pas les enfants de moins de 12 ans à l'interdiction de circuler seuls sur cette route puisque l'accotement asphalté ne correspond pas à un aménagement cyclable visé par l'article 491.

Cependant, comme la circulation le long d'une route du réseau sous la responsabilité du Ministère a souvent pour objet de relier deux pistes cyclables entre elles ou une piste cyclable à une municipalité, une signalisation est actuellement en préparation pour rappeler la portée de l'article 491 à la jonction des pistes avec accotements asphaltés sur les routes à vitesse élevée. La signalisation des itinéraires cyclables sur accotement se résume à l'utilisation d'un panneau de danger qui indique généralement le signal avancé d'une traverse de cyclistes, auquel est ajouté un panneau d'étendue précisant la longueur du tronçon où des cyclistes peuvent être rencontrés.

De plus, la sécurité des cyclistes exige qu'ils puissent traverser facilement le réseau routier, tout en étant bien visibles et vite repérables par les automobilistes.

En ce qui a trait aux futures voies cyclables qui traverseront ou longeront le réseau routier du MTQ, leur aménagement devrait être analysé par ce dernier afin d'assurer pleinement la sécurité des usagers de la route. Cette collaboration, durant l'élaboration du projet d'aménagement cyclable, permettra de déplacer toute traverse non sécuritaire, de connaître l'existence de toutes les traverses qui croisent le réseau supérieur et de les signaler adéquatement.

Des événements cyclistes de grande envergure et une vocation utilitaire peu développée

Depuis 1990-1991, chaque année dans la région de Lanaudière, deux événements cyclistes d'importance ont lieu; il s'agit de la Vélotournée dans le sud de la région et la Vélovirée dans le secteur nord.

Ces deux événements estivaux consistent en des randonnées récréo-touristiques dont les longueurs atteignent 60 et 65 kilomètres. Le nombre de participants est imposant et varie de 3 000 à 4 500 personnes selon l'événement.

Enfin, les activités et la configuration actuelle du réseau cyclable dans Lanaudière illustre bien le caractère récréo-touristique de l'utilisation de la bicyclette. À certains endroits, son utilisation comme autre mode de transport devrait être encouragée car elle peut devenir complémentaire aux systèmes de transport existants.

Pour ce faire, il faut axer le développement vers des aménagements qui ont une vocation utilitaire et favoriser l'intégration du vélo aux autres modes de transport tel l'autobus.

7.2 Réseaux de motoneiges et de véhicules tout terrain

Dans les années 60, l'utilisation de la motoneige a connu un essor considérable au Québec. Vingt ans plus tard, c'était au tour des véhicules tout terrain de connaître une croissance

phénoménale. L'utilisation de ces véhicules hors route progresse encore dans la décennie actuelle. C'est ainsi qu'entre 1988 et 1996, le nombre de motoneiges immatriculées a presque doublé, passant de 80 500 à 158 900, alors que celui des véhicules tout terrain (VTT) a plus que quadruplé, passant de 36 200 à 156 200.

L'usage de ces véhicules peut toutefois causer des dommages importants aux propriétés privées et publiques, de même qu'à l'environnement. La sécurité des utilisateurs peut aussi être compromise par la circulation illégale de ces véhicules dans les emprises routières ainsi que par des comportements risqués de certains adeptes de ces véhicules.

Face à une situation de plus en plus préoccupante et pour assurer la sécurité des utilisateurs, le respect de la propriété privée, et la protection du patrimoine et de l'environnement, le gouvernement du Québec a adopté la *Loi sur les véhicules hors route (L.Q.C.-60)* en décembre 1996. L'entrée en vigueur de cette loi et de la réglementation qui en découle a débuté en 1997. Parallèlement, une politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières est en élaboration au ministère des Transports afin de définir les règles de circulation tant sur la route elle-même que sur ses abords. Malgré cette réglementation restrictive, la circulation illégale des véhicules hors route s'avère importante dans les emprises routières.

La circulation des véhicules hors route dans les emprises routières : source de problèmes

La circulation des véhicules hors route dans les emprises du Ministère peut causer différents problèmes qui nuisent tant à la sécurité des usagers de la route qu'aux adeptes des véhicules hors route. À titre d'exemple, les automobilistes et les motoneigistes peuvent être éblouis par les phares durant la nuit. La vue d'un motoneigiste peut créer un effet de surprise de la part des automobilistes. Le passage des motoneiges aux intersections peut être une source d'accumulation de neige, rendant la chaussée glissante. Le stationnement sur les abords routiers pour charger ou décharger les véhicules hors route peut empiéter sur la route. Enfin, les traverses des chemins publics par les véhicules hors route à des endroits non signalisés peuvent s'avérer dangereuses puisque, bien souvent, la distance de visibilité y est insuffisante. Dans ce cas, la présence de ces véhicules risque de ne pas être perçue à temps par les usagers de la route.

Par conséquent, les accidents dans les emprises routières sont nombreux à travers tout le Québec. Entre 1989 et 1993, 70,9% des accidents impliquant un véhicule hors route ont eu lieu dans les emprises des routes sous la gestion du Ministère, que ce soit sur la chaussée, sur l'accotement ou lors de la traversée (signalisée ou non). Le tiers des accidents se produit à l'emplacement de traverses.

En ce qui a trait aux accidents impliquant la motoneige seulement, alors que pendant les années 80, on enregistrait en moyenne 200 accidents avec blessures par an, dans les années 90, on a vu la moyenne augmenter à plus de 300 par an. En 1995, on a enregistré un sommet avec 31 décès, 154 blessés graves et 301 blessés légers. Les trois principaux événements mortels qui caractérisent les accidents de motoneige sont la collision de la motoneige avec un véhicule à moteur (29%), la noyade (16%) et la collision de la motoneige avec un obstacle (14%). Si l'on considère le lieu de l'événement, les accidents se produisent principalement sur une voie

publique (27%), sur un sentier « officiel » de motoneige (25%) ou sur un plan d'eau (21%). Dans Lanaudière, la motoneige a fait 5 victimes entre 1992 et 1996 et plus de 225 blessés.

Outre les problèmes de sécurité, la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières cause souvent des dommages aux infrastructures routières ainsi qu'à l'environnement tels la destruction des plantations d'arbres, la déformation et la déstabilisation des talus, des remblais, des accotements et des fossés, le bris de clôtures d'emprise ou l'enlèvement de glissières de sécurité.

Des relevés sur le terrain ont permis d'identifier et de comptabiliser les traverses, d'en évaluer la conformité à la *Loi sur les véhicules hors route* et d'y apporter les correctifs nécessaires au besoin. La situation en 1997-1998 dans Lanaudière donne le portrait suivant : il y a 61 traverses existantes conformes à la loi pour les sentiers de motoneiges et aucune pour les VTT. À ce nombre, il faut ajouter 57 traverses de motoneiges qui devraient voir leur situation se régulariser avant la fin de 1999 et 6 traverses de VTT. À trois endroits sur le réseau routier, il y a eu accord pour permettre la circulation linéaire dans les emprises pour une longueur totale de 1,5 km. Il existe aussi 2 projets pilotes pour la circulation dans les emprises autoroutières, soit sur les autoroutes A-25/A-640 pour 3,3 km et sur l'autoroute 640 de part et d'autre de la route 337 pour 2,4 km.

À ce tableau, il faut ajouter un total de 50 traverses actives illégales qui ne font pas l'objet d'entente entre les différents partenaires ainsi que 21 endroits où il y a circulation illégale dans les emprises, pour une longueur totale de plus de 34 km.

Vers un meilleur encadrement de la pratique des véhicules hors route

Le Ministère élabore présentement une politique dont les objectifs sont d'assurer la sécurité des usagers de la route et des utilisateurs des véhicules hors route (motoneigistes et conducteurs de véhicules tout terrain) dans le respect du *Code de la sécurité routière*, tout en minimisant l'impact de ces véhicules sur l'environnement.

Les orientations de cette politique sont les suivantes :

1. Interdire la circulation dans les emprises routières. Cependant, dans certains cas exceptionnels, autoriser une circulation longitudinale limitée et contrôlée dans les emprises routières.
2. Obliger la circulation longitudinale dans les emprises routières (lorsque permise) à s'effectuer à l'extérieur de la chaussée et du fossé (le long de la ligne d'emprise) à la condition qu'une barrière physique, définie en fonction de chaque site, rende impossible tout accès direct à la route.
3. Privilégier une approche de concertation et de partenariat avec les divers intervenants concernés.
4. Prendre en compte, lors de projets de construction ou de reconstruction, la présence de sentiers de véhicules hors route existants.

5. Faire reconnaître aux municipalités les principes et les règles de circulation établis par le MTQ pour l'encadrement de la circulation de véhicules hors route en milieu urbanisé.
6. Favoriser le développement et le renforcement de l'expertise en matière de sécurité.

Suivant ce projet de politique, la circulation dans les emprises routières continue d'être interdite, les permissions étant exceptionnelles et devant respecter plusieurs conditions.

La *Loi sur les véhicules hors route* adoptée en décembre 1996 ainsi que la réglementation qui en découle permet de mettre en application les deux premières orientations de ce projet de politique pour la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières en plus d'ajouter plusieurs autres éléments qui assureront un meilleur encadrement.

La loi confère également de nouveaux pouvoirs aux municipalités en ce qui a trait à la circulation des véhicules hors route en milieu urbanisé sur les chemins publics de gestion municipale. Ainsi, en milieu urbanisé, la municipalité peut édicter des normes de circulation par règlement, lequel devra être approuvé par le MTQ.

Les véhicules hors route : un apport économique important pour le Québec et la région de Lanaudière

L'industrie de la motoneige générerait à elle seule des retombées économiques annuelles directes et indirectes d'un demi-milliard de dollars dans l'économie québécoise selon divers analystes. Ces retombées se répartiraient à peu près également entre le secteur industriel et le secteur récréo-touristique.

Les touristes étrangers doivent défrayer des montants pouvant aller jusqu'à 1 500 \$ pour un forfait d'une semaine. Pour des excursions plus courtes, le coût quotidien d'une location varie entre 125 \$ et 140 \$, à quoi il faut ajouter les dépenses d'hébergement, de restauration et d'essence. La situation évolue rapidement. Selon le ministère du Tourisme, le potentiel de développement serait très important, et chaque investissement aurait un rendement considérable. La clientèle potentielle provient principalement du Québec, de l'Europe et des États-Unis et se prévaudrait de forfaits d'une durée moyenne de deux à trois jours. D'après une étude effectuée pour la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, le touriste intéressé à la location de la motoneige est âgé de 40 à 45 ans, vient principalement en groupe formé d'une vingtaine de personnes, gagne de bons revenus et, finalement, semble satisfait du service obtenu au Québec.

L'industrie du véhicule tout terrain entraîne elle aussi des retombées économiques considérables estimées à environ 100 millions de dollars annuellement pour le Québec. Chaque année se tiennent des festivals qui attirent de nombreux conducteurs de véhicules tout terrain.

En ce qui a trait à la motoneige seulement, les retombées économiques dans la région de Lanaudière sont évaluées à 48 millions de dollars en 1994-1995.

Il est difficile de connaître avec précision le nombre d'utilisateurs de motoneiges et de véhicules tout terrain dans la région de Lanaudière car le nombre de véhicules immatriculés est toujours

inférieur à celui en circulation car le territoire nord de Lanaudière constitue une destination recherchée compte tenu des conditions climatiques avantageuses qui permettent une saison plus longue. En 1996, le nombre de motoneiges immatriculées dans la région s'élevait à 8 020 alors que celui des véhicules tout terrain était de 9 944. La croissance de ces véhicules récréatifs est importante. En comparaison, le nombre de motoneiges et de véhicules tout terrain immatriculés n'étaient respectivement que de 6 548 et de 6 883 en 1992. En 1997, la région de Lanaudière est riche de 28 clubs de motoneiges et de VTT pour un total de plus de 10 000 membres.

Un réseau de sentiers de motoneige de plus de 2 300 km

La carte 30 illustre l'étendue du réseau de sentiers de motoneige dans la région de Lanaudière. Plusieurs catégories de sentiers desservent le territoire et permettent de se rendre aux sentiers des autres régions du Québec.

Quant aux sentiers de véhicules tout terrain, les réseaux sont beaucoup moins étendus, compte tenu de leur popularité plus récente, de leur organisation moins développée que celle de la motoneige et de la difficulté de l'implantation permanente des sentiers.

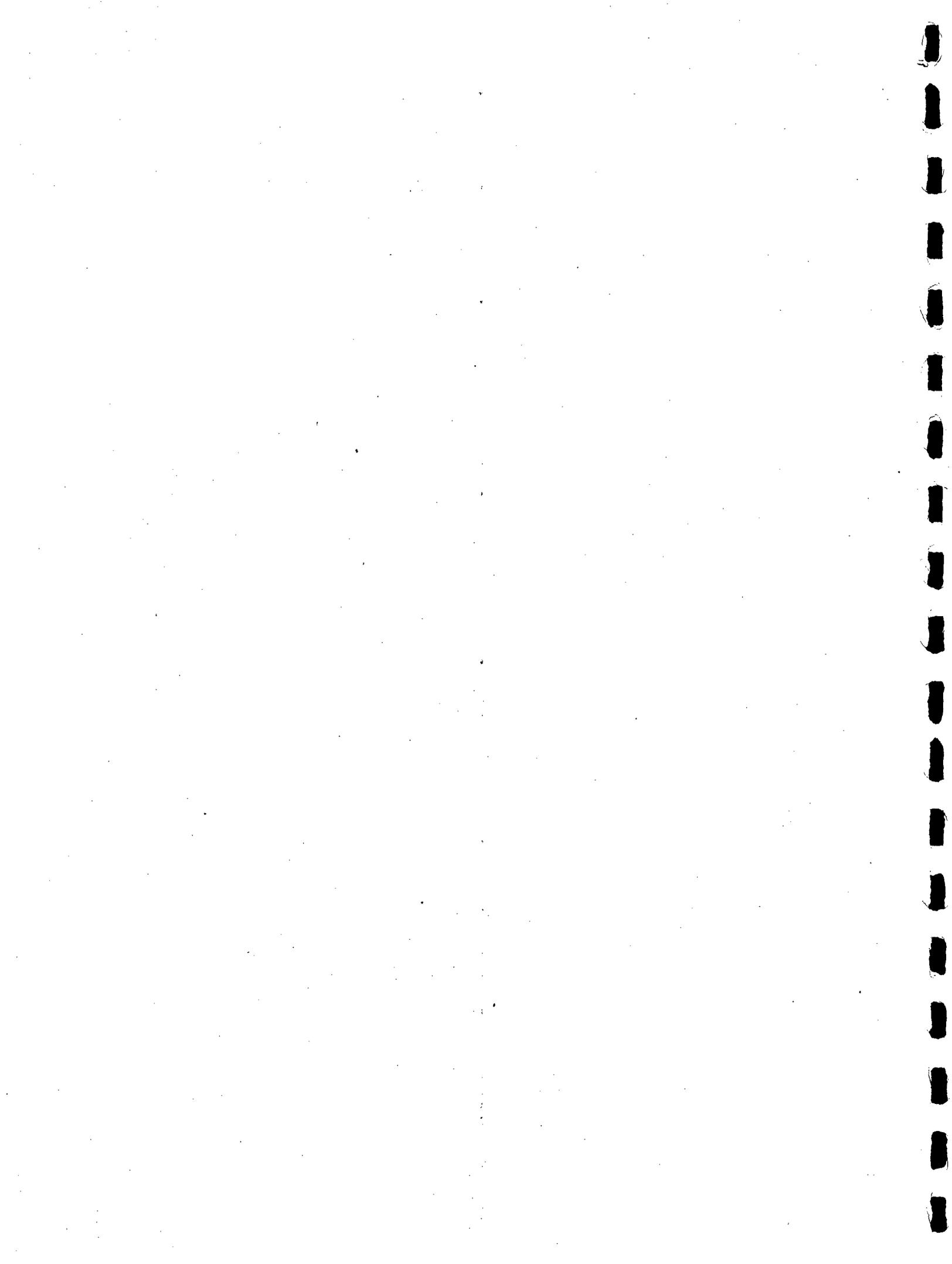
Une meilleure concertation entre le Ministère et les différents intervenants locaux, de plus en plus nécessaire

L'attrait des véhicules hors route connaît une forte croissance, et les retombées économiques que leur utilisation génère sont élevées. La pratique des véhicules hors route dépasse le seul cadre du loisir, ce type de tourisme engendrant d'importantes recettes car les adeptes de ces véhicules disposent généralement de revenus élevés. Toutefois, les emprises routières sont utilisées de façon désordonnée, causant des problèmes de sécurité routière ainsi que de détérioration des infrastructures et de l'environnement. La *Loi sur les véhicules hors route* adoptée en 1996 vise à mieux encadrer la pratique de cette activité.

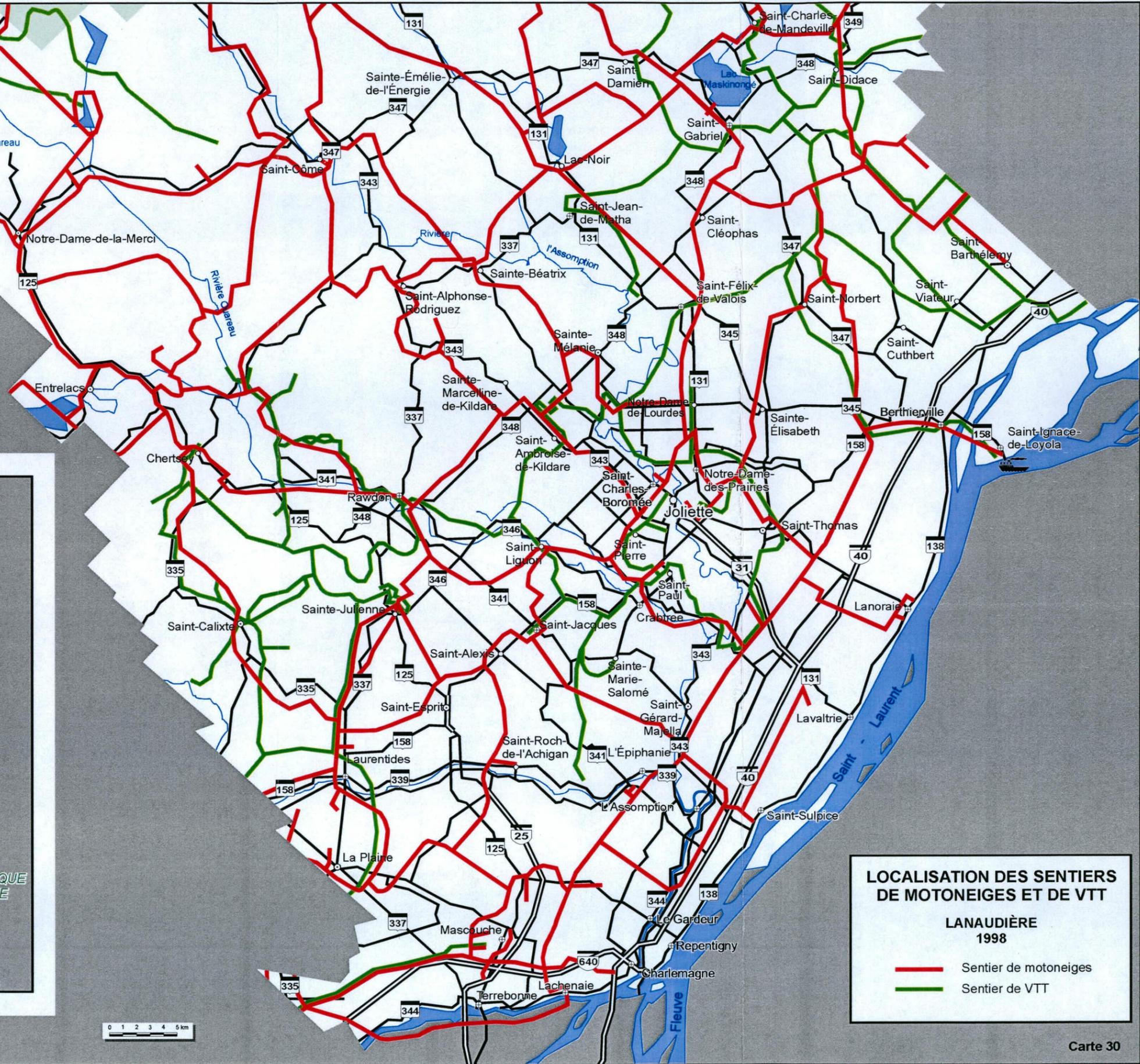
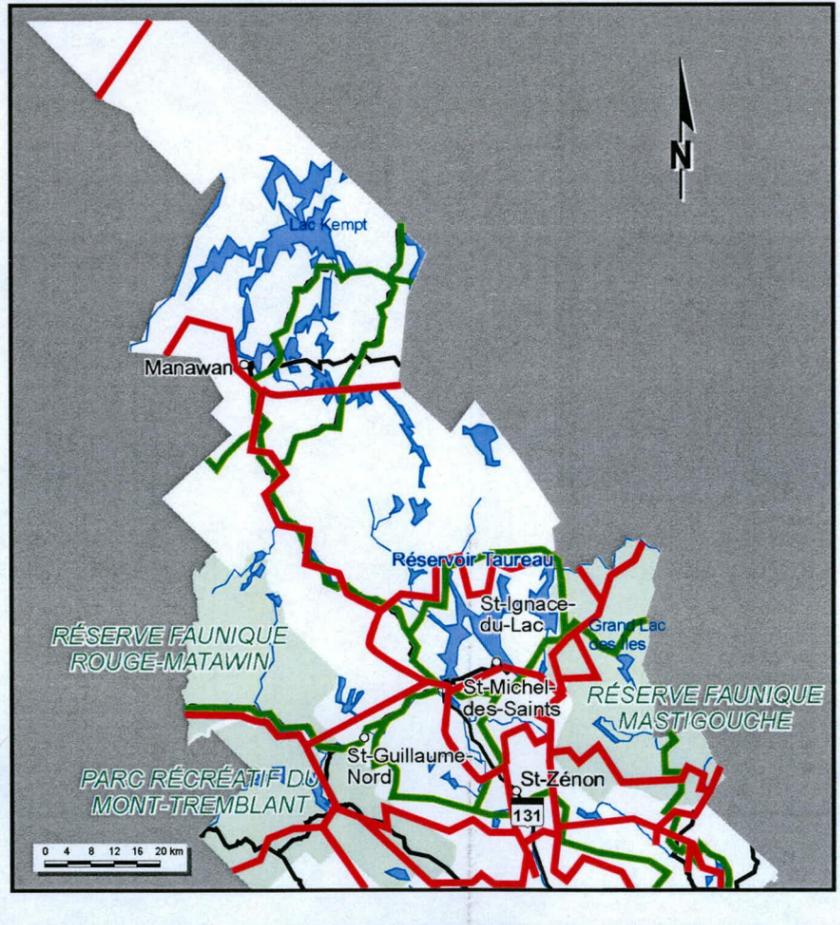
Étant donné que les clubs de véhicules hors route sont de plus en plus enclins à établir des sentiers permanents, il est nécessaire de tenir à jour un relevé exhaustif de tous les sentiers situés à l'intérieur des emprises routières. Le Ministère tiendra compte de ce relevé lors de la planification des travaux majeurs d'entretien ou de construction nouvelle, et ce, en collaboration avec les clubs de conducteurs de véhicules hors route.

Le groupe de travail qui s'est penché sur la problématique des véhicules hors route dans les emprises routières a recommandé que tout aménagement pour la circulation longitudinale à l'intérieur d'une emprise d'une route existante soit à la charge du club requérant. Il y a certainement des avantages à prévoir l'établissement de sentiers de véhicules hors route dans la préparation d'un plan de transport, car un des objectifs de la Fédération des clubs de motoneiges du Québec (F.C.M.Q.) est de rendre les sentiers permanents pour qu'ils soient utilisés comme circuits touristiques. Une concertation entre le Ministère et les clubs regroupant les utilisateurs reste primordiale pour assurer une plus grande sécurité et un respect accru de l'environnement ainsi que des propriétés adjacentes aux sentiers.

De plus, les retombées économiques ayant un caractère local, les municipalités devraient, elles aussi, participer à la mise en place de sentiers sécuritaires, notamment, en planifiant avec les intervenants, des corridors à cet effet sur leurs territoires.



Plus de 2 370 km de sentiers de motoneiges et près de 800 km de sentiers de VTT quadrillent la région de Lanaudière. Ceci implique 61 traverses de motoneiges qui sont conformes à la Loi sur les véhicules hors route, 57 traverses de motoneiges et 6 de VTT qui devaient le devenir en 1999, et 2 projets-pilotes de circulation à l'intérieur des emprises autoroutières. Par contre, il existe actuellement 50 autres traverses illégales et 21 endroits où il y a circulation illégale dans les emprises pour une longueur totale de 34 km.



LOCALISATION DES SENTIERS DE MOTONEIGES ET DE VTT

LANAUDIÈRE 1998

- Sentier de motoneiges
- Sentier de VTT

Source : Tourisme Lanaudière, Clubs de motoneigistes et Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés, 1997-1998



8.0 TRANSPORT DES MARCHANDISES

8.1 Le camionnage

Le camionnage²⁶ ou transport routier des marchandises est un mode de transport relié directement à l'activité économique. Plusieurs données existent sur des aspects précis de ce mode, toutefois, elles sont peu compatibles entre elles et ne permettent pas l'établissement d'une connaissance fine (transit, local, vrac, général, camion porteur, semi-remorque, train routier...) des déplacements de ces véhicules pour un territoire donné. Les données de circulation permettent d'établir un taux de véhicules lourds²⁷ par tronçon dont le camionnage est certainement la composante la plus importante. Ce taux indique les tronçons les plus sollicités sans toutefois préciser la nature de ces déplacements. Des études sont actuellement en cours dans la grande région de Montréal pour mieux comprendre les différents aspects du camionnage selon un objectif de gestion des déplacements.

Le manque de données sur les déplacements des camions provient du fait que, d'une part, jusqu'à très récemment, le rôle du Ministère fut limité au seul aspect réglementaire de ce mode et, d'autre part le développement de cette industrie est incessant (ouverture / fermeture d'usine et de transporteur, modification de flotte...).

Dans cette section, les différents aspects du camionnage seront décrits ainsi que la réglementation afférente tant provinciale (en incluant l'impact de la déréglementation fédérale) que municipale et la problématique spécifique pour le territoire de Lanaudière.

Sans vouloir élaborer longuement sur les différents types de camions, il importe de mentionner les grandes classes de véhicules, soit :

- les camions de transport général à 6, 10 ou 12 roues (camion porteur avec une boîte);
- les camions à benne basculante à 10 ou 12 roues;
- les bétonnières à 10 ou 12 roues;
- les semi-remorques à 2, 3 ou 4 essieux;
- et les trains routiers.

Pour chacun de ces véhicules, il existe des normes de masse totale en charge et de dimension. Toutefois, il importe de retenir que pour tout véhicule ou ensemble de véhicules, chargement compris, la largeur maximale est de 2,6 mètres et la hauteur maximale est de 4,15 mètres.

²⁶ Camion : Un véhicule routier d'une masse nette de plus de 3 000 kg, fabriqué uniquement pour le transport des biens, d'un équipement qui y est fixé en permanence ou des deux.

²⁷ Un véhicule lourd est tout véhicule routier de masse nette de plus de 3 000 kg dont les camions, les autobus, les véhicules récréatifs, d'urgence...

Tout véhicule dépassant ces dimensions ou charges doit obtenir un permis spécial. Avec l'émission de ces permis hors norme sont associées des règles strictes de sécurité (drapeaux, feux jaunes, feux clignotants, véhicules d'escorte...).

Un cadre réglementaire mieux adapté aux préoccupations d'aujourd'hui

Avec l'évolution du transport par camion qui a marqué le Québec depuis seulement 10 ans, suite à la déréglementation dans le transport amorcée aux États-Unis au début des années 80, le parc de camions a augmenté de plus de 27% (référence bilan routier 1996). À cela s'ajoute une augmentation toute aussi importante du kilométrage parcouru par camion.

Dans ce sens, le gouvernement du Québec a amorcé au début de 1996 une réflexion visant à revoir en profondeur l'encadrement du transport routier au Québec. L'objectif est de faire en sorte que les utilisateurs de véhicules lourds respectent les deux grandes préoccupations que sont la sécurité routière et la protection du patrimoine routier. Une série de moyens est mise de l'avant afin d'amener les différents responsables du transport routier (le transporteur, le propriétaire du véhicule, le conducteur, l'expéditeur...) à se conformer aux exigences en matière de sécurité et de patrimoine routier. D'une part, la *Loi 430* relative aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds, a été sanctionnée en juin 1998 et sera effective en avril 1999. D'autre part, dans le cadre de la déréglementation et selon une volonté d'uniformisation des normes à travers le Canada et certains de nos voisins limitrophes, le ministère des Transports a modifié le *Règlement sur les charges et dimensions* en octobre 1998. Un des objectifs est de favoriser l'utilisation de véhicules performants aux plans de la sécurité et de l'économie ainsi que moins dommageables pour le réseau routier, tout en s'harmonisant avec les autres juridictions nord-américaines.

En bref, pour les besoins d'un diagnostic dans le cadre de l'élaboration d'un plan de transport, nous n'allons mettre en lumière que les aspects ayant trait à la circulation des camions sans pour autant minimiser toute l'importance de l'*entretien des véhicules* qui demeure un volet majeur du domaine de la *sécurité routière*.

Un réseau de camionnage et une politique relative aux véhicules lourds sur le réseau municipal afin de mieux concilier les intérêts divergents

Depuis moins de dix ans et suivant la volonté de partage des responsabilités face à la gestion du réseau routier mais aussi à la demande expresse des municipalités qui réclamaient plus de pouvoir relativement à la circulation des véhicules lourds sur leur territoire, le Ministère a instauré un réseau de camionnage pour le réseau routier sous sa juridiction et une politique relative au réseau routier municipal. Il importe de préciser que ce réseau et cette politique furent développés en collaboration avec l'industrie du camionnage et les municipalités afin de concilier les intérêts de chacun.

Le réseau de camionnage (carte 31) a catégorisé les routes sous la gestion du Ministère selon trois classes, soit :

- Les routes de transit (vert) dont l'accès est autorisé aux camions et véhicules outils et qui comportent un minimum de restrictions à cette circulation. Ce sont les routes les plus adaptées au camionnage;
- Les routes restreintes (jaune) dont l'accès est autorisé aux camions et véhicules outils mais où on retrouve certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds, soit par des ponts à capacité réduite, de faibles hauteurs libres sous certaines structures, des aménagements géométriques peu adaptés...
- Les routes interdites (rouge) dont l'accès est interdit aux camions et véhicules outils. Des exceptions sont prévues essentiellement pour les fins de livraison locale.

Avec sa politique sur la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal et à l'instar du réseau de camionnage, le Ministère met à la disposition des municipalités un outil de gestion pour répondre à leurs besoins. Les facteurs qui sont le plus souvent invoqués par les municipalités sont la tranquillité des résidants, la sécurité et la préservation des infrastructures routières. Cette réglementation, pour être en vigueur, doit être approuvée par le Ministère qui s'assure ainsi de l'harmonisation des règles de circulation dans le but d'assurer à l'industrie l'accès à un réseau routier continu et permettant le développement de leurs activités économiques tout en tenant compte de la sécurité des usagers de la route et de la protection du réseau routier.

La principale difficulté rencontrée par les municipalités pour appliquer la politique du Ministère est de concilier l'intérêt local, c'est-à-dire les besoins mêmes de la municipalité avec ceux d'un milieu qui déborde leur territoire. Le développement municipal s'étant fait, dans beaucoup de localités, le long des axes routiers qui ont servi et servent encore au transport des marchandises, les notions de *transit* et par opposition de *livraison locale* sont quelquefois difficiles à appliquer.

À titre d'exemple, dans les MRC du nord, le transport du bois est plus souvent confronté à cette réalité. Les résidants et villégiateurs veulent un réseau routier sécuritaire tout en conservant une route en bon état alors que les camionneurs y circulent avec des véhicules longs, lourds et parfois en surcharge. De nombreux emplois en région dépendent de cette activité. Le compromis n'est pas toujours facile. Le ministère des Ressources naturelles octroie des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (C.A.A.F) à des scieries qui transportent leur bois avec des camions qui circulent en transit sur des chemins municipaux. Ces chemins ne rencontrent pas toujours les critères de chemin d'accès aux ressources ou de chemin à double vocation. À cette situation s'ajoute une autre réalité de cette industrie, à savoir que les zones de coupes se déplacent, transportant ainsi la problématique à d'autres sections du réseau routier.

De la même façon, dans les municipalités sises plus au sud, les activités d'extraction de matériaux granulaires, d'enfouissement de déchets ou industrielles sont situées dans des secteurs limitrophes à des zones urbanisées peu compatibles à cette circulation.

La circulation des camions et des véhicules lourds doit faire face à plusieurs contraintes réglementaires

Il existe sur le réseau routier diverses contraintes découlant du vieillissement du réseau routier ou des facteurs saisonniers qui entraînent des entraves au transport lourd.

Affichage des ponts

Afin de simplifier la prise en charge des ponts par les municipalités, le Ministère a conservé pour une période indéterminée, l'inspection et l'évaluation des ponts tant provinciaux que municipaux. De cette manière, il s'assure d'une évaluation uniforme du degré de sécurité des ponts, il conserve les modalités de traitement des permis spéciaux de circulation pour le transport hors normes et il peut continuer à favoriser le développement socio-économique du Québec en facilitant le transport des marchandises.

Le Répertoire des ponts et viaducs faisant l'objet de limitations de poids, publié par le Ministère en avril 1993 et révisé en 1997, et les cartes routières qui l'accompagnent permettent aux transporteurs qui circulent en vertu d'un permis spécial de circulation de tracer l'itinéraire des chemins à emprunter pour respecter les limites de charges que peut supporter un pont ou un viaduc.

Sur l'ensemble du réseau, il y a actuellement 143 ponts présentant des contraintes soit :

- 88 ponts limités aux charges légales restreignant ainsi le passage de véhicules hors normes par leur masse totale en charge;
- 55 ponts ayant des limitations de poids. Ces structures obligent souvent à des détours importants aux camionneurs.

Tableau 35 Nombre de ponts selon leur juridiction et leur affichage de charge, 1997

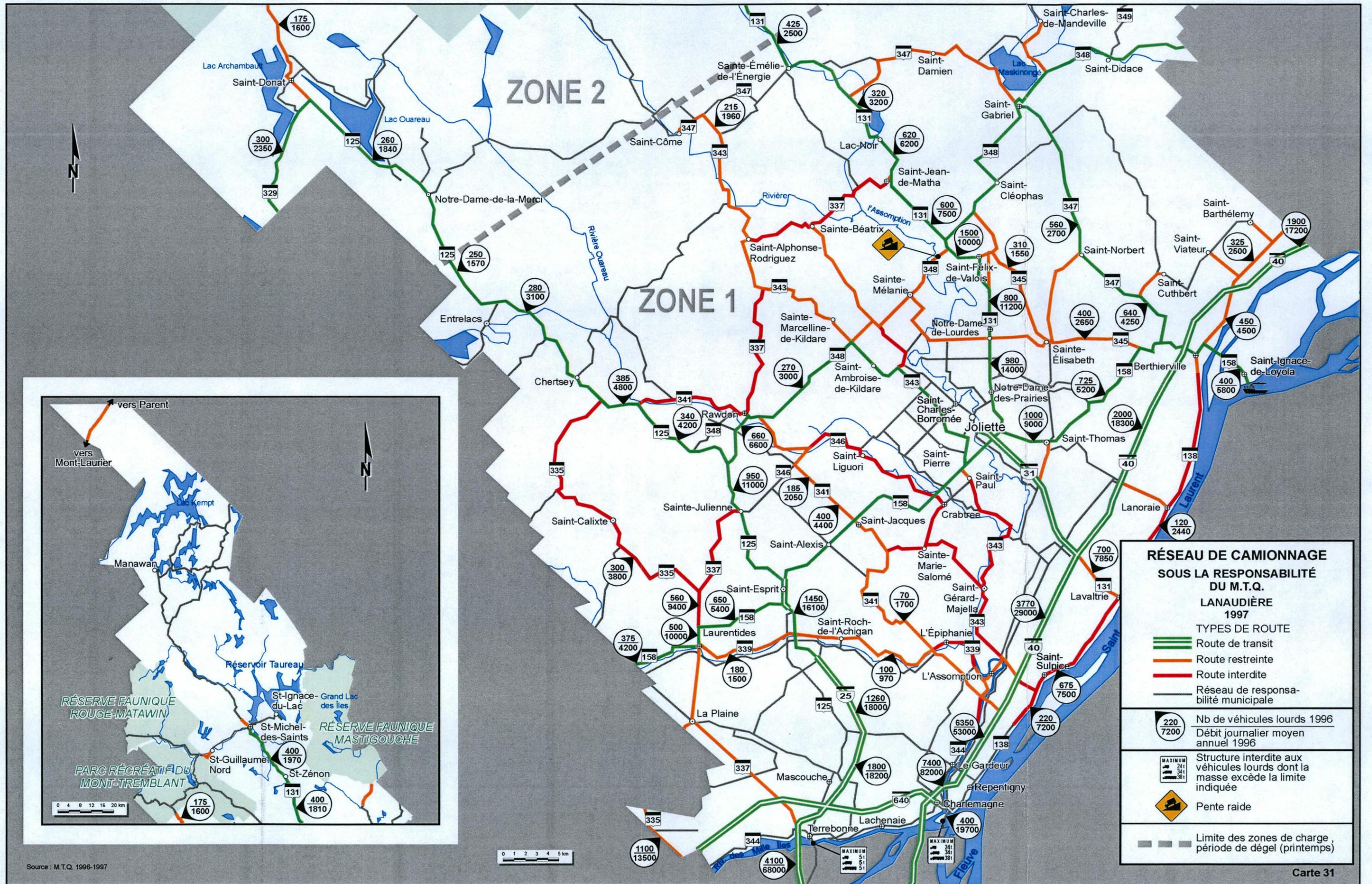
	CHARGE LÉGALE	TONNAGE RÉDUIT
MTQ	11	0
MUNICIPALITÉS	77	55

Source : MTQ 1997.

Plusieurs de ces ponts entraînent peu de contraintes au transport lourd, et ce, pour diverses raisons telle l'existence d'une alternative limitrophe (ex : pont Le Gardeur – route 138 et le pont Charles-De Gaulle – A-40), alors que d'autres structures, tel un pont à Notre-Dame-de-la-Merci qui n'a aucune alternative, obligent à un très long détour ce qui peut entraîner un non respect de la signalisation par certains transporteurs.

Hauteur libre

Chaque structure (pont, viaduc...) du réseau routier québécois est régulièrement recensée afin de déterminer sa hauteur libre. Cette information est utile aux camionneurs qui transportent des charges aux dimensions excédant les gabarits normalisés. Certaines structures ayant une faible hauteur libre limitent le passage à des camions ayant des permis spéciaux de circulation pour



**RÉSEAU DE CAMIONNAGE
SOUS LA RESPONSABILITÉ
DU M.T.Q.
LANAUDIÈRE
1997**

TYPES DE ROUTE

- ▬▬▬ Route de transit
- ▬▬▬ Route restreinte
- ▬▬▬ Route interdite
- ▬▬▬ Réseau de responsabilité municipale

**Nb de véhicules lourds 1996
Débit journalier moyen annuel 1996**

220
7200

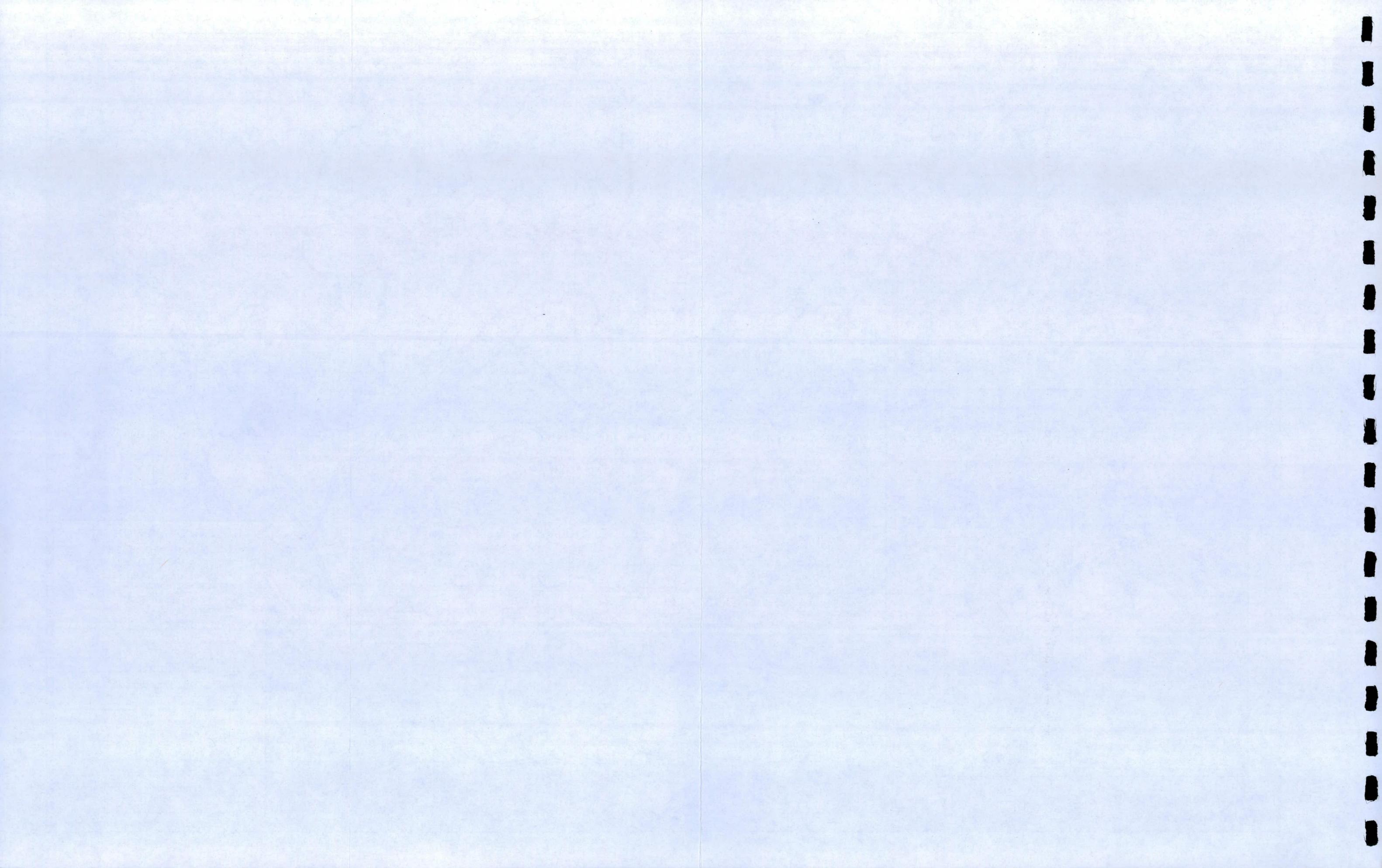
Structure interdite aux véhicules lourds dont la masse excède la limite indiquée

MAXIMUM
24
34
38

▲ Pente raide

▬▬▬ Limite des zones de charge, période de dégel (printemps)

Source : M.T.Q. 1996-1997



des dimensions de hauteur entre 4,15 à 5,00 mètres et, il va sans dire, des véhicules hors normes de grandes dimensions. Ce sont généralement de très vieilles structures dont celles des chemins de fer, limitant ainsi le passage de ces véhicules et les forçant ainsi à des détours à travers parfois des zones peu adaptées à cette circulation, mais il en existe très peu dans Lanaudière puisque la majorité des intersections routières et ferroviaires sont à niveau.

Période de dégel

Par arrêté ministériel, le Ministère a déterminé pour les années 1996 à 2000, 3 zones de dégel où la circulation des véhicules routiers et des ensembles de véhicules routiers est restreinte en raison du dégel annuel. Cette situation oblige les transporteurs à réduire leurs charges utiles (les biens transportés) d'environ 20% nécessitant plus de déplacements pour transporter des charges similaires.

Le territoire de Lanaudière est touché par deux de ces trois zones soit la zone 1 qui s'étend du fleuve jusqu'aux environs de Sainte-Émélie-de-l'Énergie et la zone 2 au nord de cette dernière. Chacune de ces zones ayant des périodes différentes ceci impose au total une plus longue période avec des charges réduites pour le trafic circulant entre ces deux zones.

Même si le règlement sur les charges et dimensions des véhicules est respecté, certaines infrastructures routières notamment municipales n'ont pas toujours la capacité d'absorber une telle circulation durant le dégel. Les municipalités qui sont conscientes du besoin de transport de marchandises, ne voient toutefois pas comment elles peuvent concilier des coûts d'entretien considérables alors qu'elles n'ont souvent aucun bénéfice direct. Plusieurs d'entre elles demandent un pouvoir additionnel de contrôle pour cette période.

Le contrôle routier représente un bon moyen de protéger le patrimoine routier malgré des effectifs et des ressources limitées

Le respect de l'ensemble de ces règles de conduite est assuré par les corps policiers municipaux et provinciaux ainsi que par la section du Contrôle routier de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Les agents du Contrôle routier de la SAAQ sont les mieux équipés pour faire respecter l'ensemble des règlements concernant les camions dont notamment tout ce qui a trait aux masses en charge des véhicules. Pour ce faire, l'ensemble des véhicules patrouilles est muni de balances portatives (pèse roue) et plusieurs postes de pesée existent sur le territoire québécois, toutefois on ne recense aucun de ces postes sur le territoire de Lanaudière; les postes permanents les plus près étant à Laval sur l'A-25 et à Trois-Rivières Ouest sur l'A-40.

Compte tenu du coût important pour implanter ces postes permanents, la SAAQ mise sur des postes mobiles, plus efficaces que les balances portatives et qui, de plus peuvent se déplacer sur des sites d'intervention. Ils sont actuellement au nombre de deux pour tout le Québec dont un dans la très grande région de Montréal-Laval-Laurentides-Lanaudière-Montérégie. Associé à ce manque de postes de pesée, on doit aussi prendre en considération les faibles effectifs au niveau des agents ce qui rend le contrôle de certains aspects (notamment du poids des camions ainsi que l'inspection mécanique) du transport par camion plus difficile.

Le camionnage intégré aux différentes activités économiques de Lanaudière

Le camionnage est directement lié aux activités économiques. Celles-ci se sont développées et parfois se développent encore en fonction des caractéristiques physiques du territoire que l'on peut diviser en trois grands secteurs, soit la plaine du Saint-Laurent, le piedmont et le plateau laurentien. Il est toutefois important de mentionner que les différentes activités économiques ne sont pas limitées à ces seules zones géographiques et peuvent déborder dans les zones limitrophes.

Ainsi, de façon sommaire, sur le plateau laurentien, les camions transportent tous les produits associés à l'industrie forestière (arbres, planches, copeaux, produits finis...). Dans la zone du piedmont, si on retrouve des exploitations agricoles et des industries de transformation, une forte proportion du camionnage est directement liée aux activités d'extraction et de transformation de matériaux granulaires. La plaine est associée à l'agriculture, mais entre Joliette et Repentigny / Le Gardeur, il existe un axe industriel relié à la présence des voies ferroviaires du CN et du CP. Si certaines industries utilisent encore le train, la majorité d'entre elles se sont tournées vers le camionnage pour des raisons de « just-in-time » et de coûts. Si les voies ferrées ont entraîné jusqu'à récemment l'implantation d'industries, le réseau autoroutier et national fut un autre agent important de développement industriel (telles les autoroutes 40 et 31 ainsi que la route 158).

La plaine du Saint-Laurent et les zones industrielles

Ce qui caractérise la plaine du Saint-Laurent en regard du camionnage est la présence des zones industrielles qui s'échelonnent d'ouest en est (avec quelques antennes) en bordure du réseau autoroutier (A-25, A-31, A-40, A-640) entre Terrebonne et Berthierville ainsi qu'en bordure du réseau national telle la route 158.

Mais sans contredit, le plus important axe de camionnage de la région est l'autoroute 40 qui donne accès tant au centre de l'agglomération de Montréal qu'à la région de Trois-Rivières et de Québec. Les conditions de circulation pour entrer ou sortir de Montréal en raison de la congestion sur cette autoroute à l'instar de toutes les autoroutes (A-25 pour la région de Lanaudière) ou routes (routes 335, 138) donnant accès au centre de l'agglomération, et ce, durant les périodes de pointe du matin et du soir, représentent pour les transporteurs des coûts économiques importants. Plusieurs entreprises lorsqu'elles le peuvent évitent les heures de pointe, notamment lorsque de larges véhicules sont utilisés tels les trains routiers, alors que les transporteurs en déplacements locaux doivent souvent les subir. Compte tenu que le pont Le Gardeur (route 138) et le pont de Terrebonne (route 125) sont affichés à tonnages limités, ceci entraîne un déplacement obligatoire des véhicules excédant les charges affichées vers les ponts autoroutiers (A-40, A-25) déjà congestionnés.

En dehors des heures de pointe et pour les autres axes majeurs (A-640, A-31, route 158), les déplacements des camions présentent peu de problématique d'accessibilité et contribuent peu à la congestion.

Une activité économique en pleine expansion depuis plusieurs années et qui représente des enjeux spécifiques reliés au camionnage est l'enfouissement des déchets. Avec la mise en

place de la réglementation du ministère de l'Environnement et de la Faune qui a entraîné la fermeture de plusieurs petits sites d'enfouissement de déchets sur le territoire québécois, une industrie majeure de gestion des déchets s'est développée. Les sites sont vastes, les territoires de desserte tout aussi impressionnants et drainent un flot de camions appréciables. Le site de Lachenaie reçoit une grande partie des déchets de la CUM et de la grande région nord de l'agglomération montréalaise. Suite à des ententes, les camions se dirigeant à ce site doivent utiliser, aux environs de ce site, un circuit précis qui emprunte le réseau autoroutier. Cette problématique, compte tenu de la localisation du site en bordure de l'autoroute 640, fut rapidement réglée ce qui n'est pas toujours le cas pour d'autres sites.

D'autres activités liées à l'extraction de matériaux granulaires telles que l'on retrouve dans le secteur limitrophe, soit celui du piedmont, sont présentes sur ce territoire. Dans le cadre de ce dossier, cette problématique (transport d'agrégats) est développée dans la section suivante mais s'applique à plusieurs endroits dans le secteur de la plaine.

Dans ce secteur, sur le réseau à l'entretien du Ministère, on retrouve, sur la route 343 à l'entrée de la ville de L'Assomption, un pont affiché «à charge légale» mais, compte tenu que selon le réseau de camionnage du MTQ, cette section de route est interdite sauf pour des livraisons locales, celui-ci ne présente pas de contrainte. Les activités industrielles sises au nord de ce tronçon routier (telles Scott Paper à Crabtree, les cimenteries le long de la route 158, etc.) doivent emprunter des routes alternatives, soit l'A-31, la route 341 ou la route 125 via la route 158.

Le piedmont et le transport des matériaux granulaires

Dans ce secteur, si l'on retrouve des activités forestières, agricoles et industrielles, les activités qui le caractérisent le plus au niveau camionnage sont reliées à l'extraction de matériaux granulaires et ses industries connexes.

Le transport de matériaux granulaires, que ce soit le gravier, le sable ou la roche, se réalise par camions à benne basculante. Une partie de ces matériaux se destinent à des industries de transformation ou à des sites d'entreposage alors que l'autre va directement vers des sites de travaux dont plusieurs se situent vers le centre de l'agglomération montréalaise.

Si les exploitations d'industries de transformation sont souvent situées sur de grands axes tels les routes 125, 131 et 158, les sites d'extraction sont localisés un peu partout sur le territoire et généralement loin d'axes de transport adéquats pour le type de véhicules utilisés et le trafic de camionnage soutenu qu'ils engendrent.

Il est généralement reconnu que les camions à benne basculante et les bétonnières, compte tenu de leur structure même, sont des véhicules peu performants au niveau de la conservation de chaussées. De plus, en comparaison d'un camion de transport général, il semble plus difficile d'assurer une bonne répartition du poids de la charge utile sur les essieux, ce qui a par conséquent un impact direct sur la route.

Un autre aspect de ce type de camionnage provient du fait que pour une grande partie de l'hiver ces activités d'extraction sont fermées et recommencent au printemps et ce, avec toute la problématique du dégel. Si cette situation entraîne des répercussions sur les routes ayant une

bonne structure, elle devient désastreuse pour les routes présentant des déficiences. Elle est, de plus, une des grandes problématiques du camionnage pour le monde municipal compte tenu des coûts d'entretien considérables que ce type de transport entraîne. Enfin, les déplacements sont de nature locale et par ce fait même peu susceptibles d'être contrôlés.

Le plateau laurentien et le transport des produits de la forêt

Le nord du territoire, à l'instar des autres régions limitrophes du plateau laurentien, est le domaine de l'industrie forestière et de ses impératifs d'exploitation. Le long de la route 131 entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Michel-des-Saints, on retrouve une concentration de 13 moulins à scie et/ou usines de sciage. Chaque moulin est spécialisé dans une production spécifique et par conséquent nécessite un approvisionnement en type précis de bois ou de produits de bois des autres moulins. Les zones de coupe pour un type précis de bois sont souvent éloignées entraînant une augmentation des distances à parcourir pour les camions. De plus, les échanges entre les différents moulins et les autres usines (ex : Scott Paper à Crabtree) sont fréquents et entraînent aussi des mouvements de camionnage. À Saint-Michel-des-Saints, par exemple, on fabrique des copeaux et des panneaux gafrés alors qu'à Saint-Côme, on fabrique différents produits en cèdre (bardeaux, poteaux etc.).

Au nombre d'environ 5500 véhicules par année²⁸ entre les moulins le long de la route 117 dans les Laurentides et le secteur de Saint-Michel-des-Saints, les échanges passent par des chemins d'accès aux ressources et des routes entretenues par les industries forestières et ce, à travers la Réserve faunique Rouge-Matawin. Autrement, le réseau est-ouest, généralement de juridiction municipale, est peu adapté à cette circulation et implique de longs détours pour joindre un circuit sur le réseau sous la responsabilité du Ministère. Il en va de même pour rejoindre la Mauricie via les parcs et réserves fauniques.

Différents types de camions sont utilisés pour les divers produits de la forêt, par exemple des camions semi-remorques ouverts transportant le bois non œuvré, des camions de vrac pour transporter les copeaux alors que les produits finis sont transportés dans des camions de transport général dont plusieurs sont des trains routiers de type B. Si les deux premiers types de camions sont souvent en surcharge et difficilement contrôlables, la problématique des trains routiers est différente car ces véhicules circulent généralement sur de longues distances et sont ainsi plus susceptibles de croiser des postes de contrôle routier.

Pour ce territoire, notons, à titre d'exemple, certains éléments du réseau routier qui présentent des contraintes au transport lourd :

- sur la route 348, à l'ouest de la route 131 en direction de la municipalité de Sainte-Mélanie, la présence d'une pente raide (même identifiée sur les cartes du réseau de camionnage) est un risque potentiel d'accident, principalement l'hiver. En effet, lors de conditions climatiques difficiles associées à de faibles débits de circulation (peu de déglacage dynamique grâce au flux de circulation), on constate une chaussée glissante qui diminue la traction de ces gros véhicules;
- en raison de la présence d'un pont à tonnage réduit sur le réseau municipal de Notre-Dame-de-la-Merci, les échanges, entre les routes 125 et 131, des approvisionnements de bois

²⁸ Centre de service aux réseaux d'entreprises du secteur forestier, Mémoire, Février 1995.

provenant des secteurs situés plus au nord, soit de Saint-Donat ou de Saint-Michel-des-Saints doivent réaliser un très important détour de plus de 100 km par Saint-Félix-de-Valois et Rawdon, pour rejoindre un réseau de juridiction provinciale adapté à cette circulation;

sur la route 347 à Saint-Côme, on retrouve un pont limité aux charges légales. Dans le contexte des modifications au règlement sur les charges et dimensions qui sera en vigueur prochainement et pour le cas qui nous occupe ici en regard des trains routiers de type B, les trois moulins à scie implantés dans cette municipalité n'auront pas la chance de maximiser les charges utiles de ces véhicules, entraînant ainsi pour ces usines des pertes économiques par rapport à la situation nouvellement permise. Les trains routiers de type B sont utilisés pour transporter le bois œuvré vers le sud de la région, des régions limitrophes voire vers l'extérieur de la province. Les écarts économiques seront d'autant amplifiés que les distances seront importantes.

Dans le cadre des divers enjeux concernant l'approvisionnement en bois des moulins, et afin de régulariser une situation existante en améliorant la sécurité à une intersection, une annexe est incluse au règlement sur les masses et dimensions modifié en octobre 1998 pour réaliser un projet pilote. En effet, les camions utilisés par l'industrie forestière et ne circulant que sur des chemins privés (des compagnies forestières par exemple) ne sont pas soumis à la réglementation des masses et dimensions sur chemin public. Ce projet pilote vise à exempter les véhicules hors normes, de dimensions et de masses excessives, de certaines applications dudit règlement et ce pour un site précis soit l'intersection du chemin Manawan et de la rue Des Aulnaies au nord-est de la route 131 à Saint-Michel-des-Saints. Pour accéder au moulin de Saint-Michel-des-Saints à partir de la route de Manawan (chemin privé), les camions enfreignaient le règlement mais surtout, compte tenu de leurs dimensions excessives, entraînaient des risques au niveau de la sécurité pour les autres usagers. Ainsi, en leur permettant par règlement de croiser à angle droit cette intersection, le Ministère a implanté une signalisation spécifique indiquant aux autres usagers la présence possible de ces véhicules.

Synthèse

La circulation des camions a envahi l'ensemble des réseaux routiers et c'est dans ce sens que des règles sont développées afin d'instaurer une harmonie entre les divers intérêts en présence, que ce soit ceux économiques des industries ou ceux des municipalités et du Ministère pour des considérations de sécurité, de conservation du patrimoine routier et de cadre de vie. Les camions sont souvent perçus comme des nuisances par plusieurs.

Par leurs dimensions, les camions entraînent souvent pour les autres usagers de la route un sentiment d'insécurité. Ce sentiment est accru par la sinuosité de certains tronçons de route, par le manque d'espace pour dépasser et par les effluves des camions, que ce soit de la pluie ou de la poussière des chemins de gravier... La traverse des agglomérations ou des villages demeure une contrainte majeure au niveau de la sécurité de tous les usagers de la route et des résidants, et ce, quel que soit le secteur analysé.

L'industrie du camionnage va poursuivre son développement qui est lié intimement au développement économique d'une région. Il importe de poursuivre la démarche amorcée depuis plusieurs années, de mieux comprendre les besoins de ce mode et trouver en partenariat les solutions pour assurer la sécurité des usagers de la route et des résidants, la protection du

patrimoine routier, le bien-être des communautés et le développement économique régional. Il serait important, lors de la planification de nouvelles activités industrielles et commerciales, que l'accessibilité par les camions soit prise en considération afin de minimiser les inconvénients et d'inclure dans les coûts de développement les aménagements requis pour cette circulation. Pensons notamment aux sites d'enfouissement que chaque MRC doit implanter sur son territoire.

Malgré les effets positifs sur l'économie en général, le camionnage fut longtemps perçu comme un phénomène à subir. À ce compte, plusieurs ont développé des sentiments «pas dans ma cour» à leur sujet et il importe maintenant de trouver des règles claires pour tous.

8.2 Transport ferroviaire de marchandises

L'Acte de l'Amérique du Nord britannique ou *Loi constitutionnelle de 1867* a décrété le partage des pouvoirs et des responsabilités en matière de transport au Canada entre le gouvernement fédéral et les provinces.

Ainsi, le transport ferroviaire interprovincial et international, tant des marchandises que des passagers, relève de la compétence exclusive du gouvernement fédéral, la compétence des provinces étant limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur des limites de leur territoire et n'entrant pas dans les attributions fédérales. Un chemin de fer établi sous l'autorité d'une législature provinciale peut, en effet, relever de la compétence du gouvernement fédéral lorsqu'il a été déclaré être un «ouvrage à l'avantage général du Canada». Le transport ferroviaire est régi à l'échelon fédéral par la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Au niveau provincial, l'ensemble des activités ferroviaires de compétence québécoise est régi par la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*. Ces lois, adoptées respectivement en 1993 et 1988, constituent une refonte et une modernisation de l'ancienne *Loi sur les chemins de fer du Québec* qui datait de 1869.

La première loi couvre les dimensions corporatives et commerciales des transporteurs ferroviaires. La seconde contient les dispositions relatives à la sécurité ; son champ d'application vise non seulement les installations et le matériel roulant des compagnies ferroviaires, mais s'étend également aux infrastructures et équipements ferroviaires exploités par les entreprises industrielles qui n'ont pas le statut de compagnie de chemin de fer.

C'est la Commission des transports du Québec qui délivre l'autorisation requise (certificat d'aptitude) pour l'exploitation d'un chemin de fer. La Commission peut également agir comme arbitre ou médiateur dans le règlement de différends entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires sur toutes questions ou conditions de services. Le ministère des Transports du Québec est responsable du contrôle de la sécurité des infrastructures, du matériel roulant et de l'exploitation, c'est-à-dire de la réglementation technique et de la surveillance de son application.

Une conjoncture nord-américaine qui oblige à des ajustements pour faire face à la concurrence du camionnage

Le réseau ferroviaire canadien est constitué principalement de deux grands réseaux transcontinentaux : le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), auxquels se greffent un certain nombre de chemins de fer secondaires ou régionaux issus pour la plupart d'une restructuration des deux grands chemins de fer nationaux. Chemin de fer Canadien Pacifique a créé une filiale en 1996 pour son réseau entre Québec et Chicago ainsi qu'entre Montréal et Washington. Le nom de cette nouvelle filiale est Saint-Laurent et Hudson dont le siège social est à Montréal.

Le rail transporte environ 50% du tonnage acheminé par voie terrestre au Canada, alors que le camionnage accapare 70% des revenus. En 1996, les acheminements de marchandises par voie ferrée au Canada ont atteint près de 282 milliards de tonnes-kilomètres, soit une augmentation d'environ 12% par rapport à la moyenne des huit années précédentes. Les deux tiers du trafic ferroviaire canadien consiste en échanges transfrontaliers et avec les pays d'outre-mer grâce à l'intermodalité.

Parmi les produits transportés par chemin de fer, on retrouve surtout du vrac en gros volume, concentré dans l'Ouest (céréales, charbon, soufre, potasse), des produits forestiers, des produits industriels (chimiques, pétroliers, métaux, matériaux de construction), du trafic intermodal (conteneurs import-export, semi-remorques) ainsi que des produits et véhicules automobiles. Le trafic intermodal est localisé principalement dans les corridors Halifax / Chicago et Vancouver / Chicago, et les liaisons entre l'Est et l'Ouest canadien.

En fait, le chemin de fer s'avère particulièrement efficace pour les déplacements répétitifs de gros volumes de marchandises ou de pondéreux sur de longues distances. Il est par ailleurs désavantagé par ses besoins importants en capitaux associés à la propriété de ses infrastructures, ce qui se traduit par des coûts fixes élevés.

C'est dans le secteur du transport des produits finis, surtout concentré dans l'Est, que le camionnage exerce une plus grande concurrence et a pénétré le marché plus profondément, y acheminant plus de 60% des marchandises. Les chemins de fer américains exercent également une vive concurrence pour le transport des marchandises canadiennes ; environ 60% des conteneurs import-export acheminés entre la côte ouest et l'est du Canada passent par des ports et des réseaux ferroviaires américains. Inversement, les chemins de fer canadiens acheminent beaucoup de trafic intermodal vers le Mid-West américain, grâce à l'efficacité du port de Montréal.

La dernière décennie s'est avérée une période marquée par des changements rapides et importants qui ont touché le secteur des transports, et en particulier celui du transport ferroviaire.

La déréglementation de l'industrie des services de transport, d'abord aux États-Unis puis au Canada, et l'entrée en vigueur des accords de libre-échange canado-américain (ALE) et nord-américain (ALENA), en 1988 et 1994 respectivement, comptent parmi les principaux événements ayant contribué à stimuler davantage les échanges commerciaux dans l'axe nord-

sud et à accentuer la concurrence à l'échelle nord-américaine entre les chemins de fer, entre les camionneurs, et entre les camionneurs et les chemins de fer.

Le CN et le CP ont réagi à la concurrence sur le marché continental et international en intensifiant leurs programmes de réduction des coûts d'exploitation, de dépenses en immobilisations et d'amélioration de la productivité, tout en s'assurant une présence accrue en territoire américain.

Le réseau ferroviaire canadien a subi un processus accéléré de rationalisation dans le cadre duquel plusieurs lignes à faible densité de trafic ont été cédées à des chemins de fer secondaires (pouvant fonctionner à moindres frais) ou abandonnées (lorsque le trafic était trop faible pour permettre l'existence d'un chemin de fer secondaire).

Afin d'améliorer leur capacité concurrentielle par rapport à l'industrie du camionnage, les chemins de fer ont accentué leurs programmes de dépenses en immobilisations (modernisation du parc de locomotives, acquisition de nouveaux wagons, amélioration des voies, des infrastructures et des installations intermodales) et procédé à l'implantation de nouvelles technologies dans le secteur du transport intermodal (wagons porte-conteneurs à deux niveaux, Roadrailer, Ecorail, Autoroute ferrée ou «Iron Highway»).

Afin d'accroître leur présence aux États-Unis et ainsi mieux se positionner pour pouvoir tirer parti de l'augmentation du trafic nord-sud dans le contexte du libre-échange, le CN et le CP ont établi des alliances commerciales ou des ententes de partenariat avec plusieurs chemins de fer.

Ces ententes ou ces acquisitions permettent aux transporteurs ferroviaires canadiens d'élargir leur zone de desserte, de profiter de nouveaux débouchés, d'étendre leurs services à toute l'Amérique du Nord, de simplifier l'acheminement du fret et d'assurer à leurs clients des livraisons plus rapides en offrant un service sans rupture à tarification et à facturation uniques. Depuis la mise en oeuvre des traités de libre-échange, le trafic ferroviaire transfrontalier s'accroît d'environ 10% par année, grâce surtout à la progression des services intermodaux.

Le CN et le CP ne sont plus strictement des chemins de fer canadiens mais plutôt des transporteurs ferroviaires nord-américains. Faisant de plus en plus affaires aux États-Unis où les mégafusions remodelent présentement le visage du secteur de l'industrie ferroviaire, le CN et le CP doivent se mesurer quotidiennement avec des concurrents plus gros, plus efficaces et plus rentables.

L'évolution des courants commerciaux ainsi que la mondialisation de l'économie à laquelle on assiste progressivement, sont en train de créer un vaste continent «ouvert» où la compétitivité au plan international sera de plus en plus cruciale pour les transporteurs canadiens. La mondialisation est un fait, et le transport, comme tous les autres secteurs d'activité régis par les lois du marché, n'aura d'autres choix que de s'adapter à cette réalité. Dans ce contexte en constante évolution, les chemins de fer canadiens (ou nord-américains) pourront être appelés à réévaluer périodiquement leur position et à développer de nouvelles stratégies afin de mieux soutenir et affronter cette concurrence.

Un réseau ferroviaire québécois qui implique plusieurs intervenants

Au Québec, le réseau ferroviaire comprend plus de 6600 kilomètres de lignes principales et secondaires, sans compter les voies parallèles, les voies d'évitement et les voies de triage.

Outre les lignes ferroviaires appartenant à des compagnies minières et industrielles (régions de la Côte-Nord et du Lac-Saint-Jean), la ligne de Conrail au sud-est de Montréal et celle de l'Ontario Northland Railway en Abitibi, le territoire québécois est desservi par les grands transporteurs nationaux, le CN (plus de la moitié du réseau) et le CP, ainsi que par plusieurs chemins de fer secondaires communément appelés «chemin de fer d'intérêt local» (ou CFIL) et qui ont pris la relève suite à l'abandon de l'exploitation par les chemins de fer nationaux de certaines lignes ou parties de leur réseau. Une dizaine de ces CFIL exploitent aujourd'hui plus de 1600 km de voies ferrées au Québec.

Généralement de taille modeste (longueur de moins de 500 km), le CFIL dessert une partie de territoire défini et n'achemine le plus souvent que du trafic à destination ou en provenance des entreprises ou industries de ce territoire. Il est également en interconnexion avec un transporteur ferroviaire national qui a accès au réseau nord-américain.

Ces petits chemins de fer ont démontré, dans bien des cas, qu'ils peuvent exploiter des lignes à faible densité de trafic plus efficacement que les grandes compagnies. Tout d'abord, les CFIL peuvent réduire les coûts d'exploitation de ces lignes en raison de leurs frais généraux moindres et d'une plus grande flexibilité au niveau de la main-d'œuvre (affectation du personnel). De plus, en raison de leur taille, les transporteurs régionaux peuvent accroître, par un service plus personnalisé, leur intégration au milieu et leur aptitude à attirer du trafic de petits et moyens expéditeurs qui se trouvent hors de portée d'un transporteur d'envergure continentale.

Dans le contexte de rationalisation des grands réseaux ferroviaires comme ceux du CN et du CP, que l'on a connu ces dernières années, la création de CFIL s'est avérée une solution des plus appropriées au problème des abandons de lignes de chemins de fer par ces grandes compagnies, de même qu'une mesure de remplacement pour assurer aux différentes régions du Québec le maintien d'un accès ferroviaire direct aux grands réseaux transcontinentaux.

La création de CFIL fait d'ailleurs partie des mesures adoptées par le CN et le CP pour pouvoir atteindre leur objectif stratégique : devenir des chemins de fer à voie principale à haute densité de trafic sur longues distances et comportant des liaisons avec un réseau de lignes secondaires axées sur la croissance et exploitées à faible coût.

Depuis 1991, le CN et le CP ont vendu ou abandonné plus de 2350 km de voies ferrées au Québec.

Le réseau ferroviaire québécois est en majeure partie formé de lignes remplissant des fonctions purement régionales. À l'exception de quelques lignes situées en Estrie et dans la Plaine du Saint-Laurent et qui peuvent bénéficier d'un trafic de base stable fondé sur les échanges transcontinentaux et internationaux, toutes les autres lignes desservant les grandes régions périphériques du Québec ne sont en fait que de longs embranchements qui doivent, pour

assurer leur survie, compter uniquement sur le trafic généré par les activités économiques locales.

Ces lignes et leurs ramifications s'étendent pour la plupart sur plusieurs centaines de kilomètres. Leur longueur impliquant de forts coûts d'immobilisation et d'entretien et le nombre souvent restreint d'expéditeurs qui alimentent ces lignes, expliquent la rentabilité parfois précaire de ces dessertes régionales ainsi que leur vulnérabilité économique. La majeure partie du trafic ferroviaire dans les régions périphériques du Québec est de plus accessible à la concurrence routière et sensible aux cycles économiques.

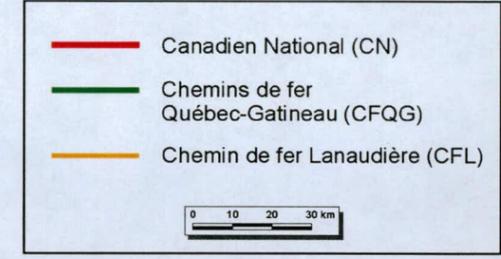
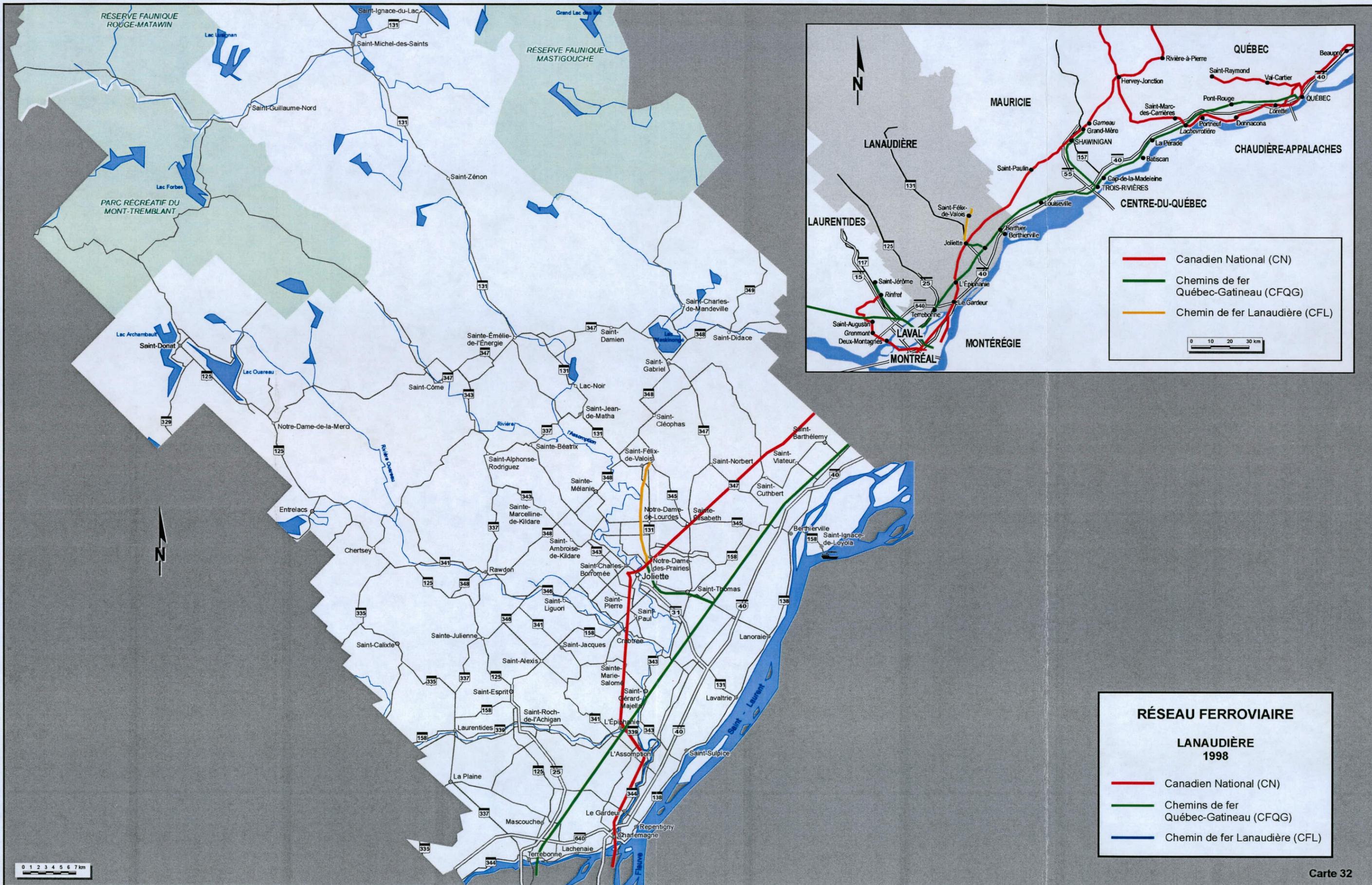
Les chemins de fer transportent au Québec plus de 80 millions de tonnes de marchandises annuellement, le minerai et les concentrés de fer de la Côte-Nord comptant pour la moitié de ce trafic. Le CN et le CP ainsi que «leurs» CFIL se partagent l'autre moitié, dont 15% consiste en du trafic intra-provincial alors que le reste (85%) est réparti de façon égale entre du trafic interprovincial et transfrontalier (les mouvements ferroviaires qui font l'objet d'importations ou d'exportations par mer étant compris dans chacune de ces trois catégories).

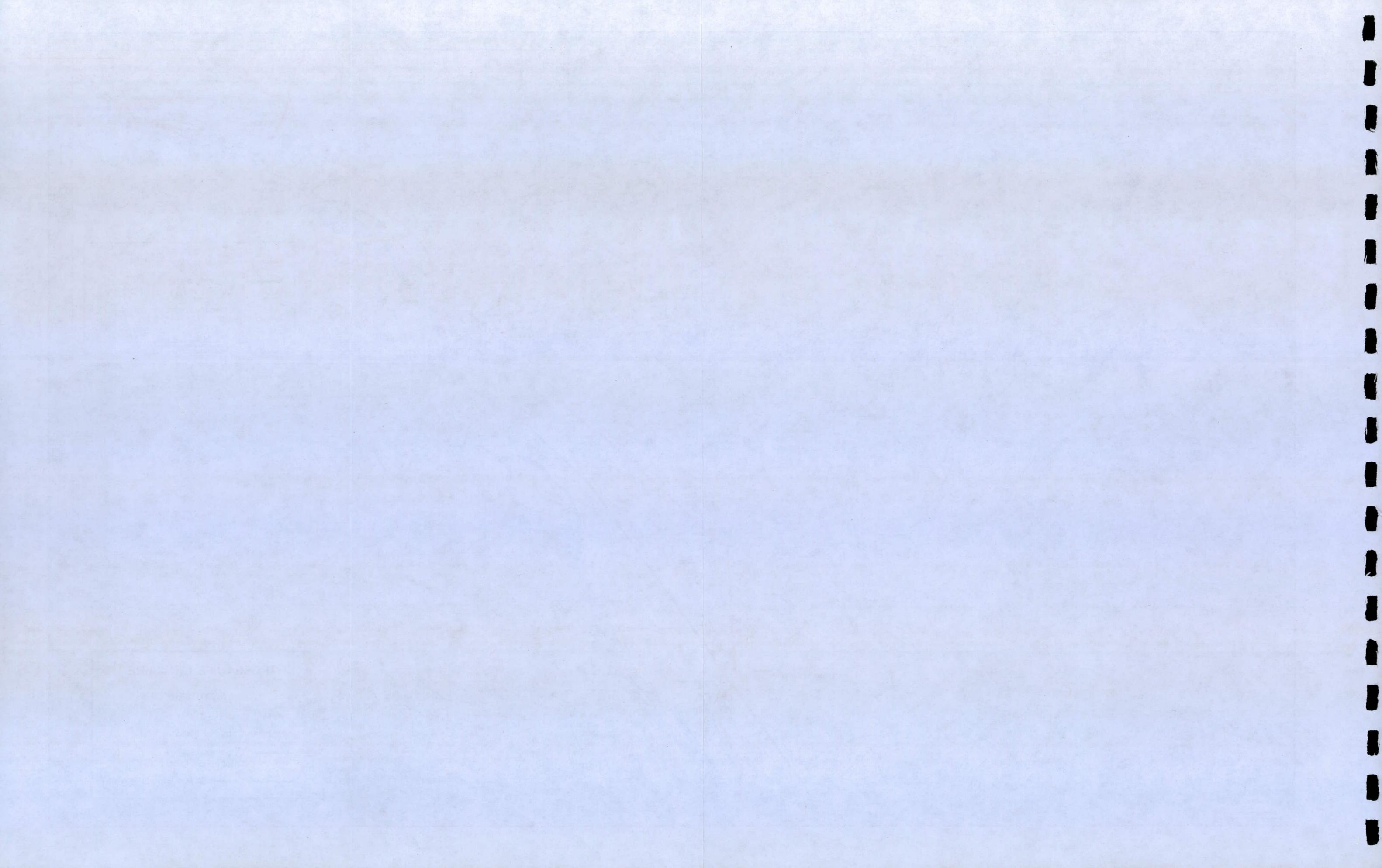
Une présence discrète du réseau ferroviaire dans Lanaudière

La région administrative de Lanaudière n'est desservie par chemin de fer que dans l'extrémité sud de son territoire. Le réseau ferroviaire de la région est composé de deux lignes principales et d'un embranchement secondaire ; il comporte plus de 160 kilomètres de voies ferrées exploitées par trois compagnies différentes, soit le Canadien National (CN), les Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) et le Chemin de fer Lanaudière (CFL) (carte 32).

- Une première ligne de ce réseau appartient à la subdivision Joliette du CN. Ayant son origine à Pointe-aux-Trembles, dans l'est de Montréal, cette ligne traverse la rivière des Prairies à la hauteur du pont Le Gardeur pour accéder au territoire de la région de Lanaudière et se diriger vers l'est jusqu'à la ville de L'Assomption, où elle bifurque ensuite vers le nord à destination des municipalités de L'Épiphanie et de Joliette. À cet endroit, la ligne reprend à nouveau la direction de l'est afin de poursuivre sa course jusqu'à la municipalité de Saint-Barthélémy dans la MRC D'Autray, quittant là la région de Lanaudière pour celle de la Mauricie.

Après avoir parcouru une distance d'environ 70 km sur le territoire de la région de Lanaudière et y avoir traversé une douzaine de municipalités, cette ligne poursuit son trajet vers l'est, s'éloignant progressivement du fleuve et pénétrant toujours plus profondément à l'intérieur des terres en direction de Shawinigan et du triage Garneau, pour finalement aller rejoindre, à Hervey-Jonction, la subdivision La Tuque en provenance de Cap-Rouge dans la région de Québec, ainsi que tout le réseau du Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord du Québec (CFILINQ), une division opérationnelle du CN desservant le nord de la Mauricie et les régions de l'Abitibi et du Saguenay—Lac-Saint-Jean.





Une autre ligne ferroviaire traverse le sud de la région de Lanaudière suivant un axe est-ouest. Il s'agit de l'ancienne subdivision Trois-Rivières de CP Rail reliant Montréal et Québec par la rive nord du Saint-Laurent (246 km), et exploitée depuis le 11 novembre 1997 par les Chemins de fer Québec-Gatineau. Cette subdivision qui a son origine à Saint-Martin Jct (jonction avec la subdivision Lachute) à ville de Laval, se dirige momentanément vers l'est et ensuite vers le nord pour aller traverser la rivière des Mille Îles et gagner le territoire de Lanaudière aux limites des villes de Terrebonne et de Lachenaie.

Une fois la Rive-Nord atteinte, la voie ferrée s'oriente en direction est pour filer en droite ligne parallèlement au fleuve sur une distance de plus de soixante kilomètres jusqu'à Saint-Barthélémy, traversant pas moins de huit municipalités dans les MRC Des Moulins, L'Assomption, Joliette et D'Autray, avant de quitter la région et poursuivre sa route vers Trois-Rivières et Québec. La subdivision Trois-Rivières croise la subdivision Joliette du CN dans la municipalité de L'Épiphanie, alors qu'à l'est de l'autoroute 31 reliant Joliette à Lavaltrie, ces deux subdivisions suivent des parcours pratiquement parallèles jusqu'à Saint-Barthélémy, les deux lignes n'étant distantes l'une de l'autre que d'une dizaine de kilomètres environ.

Outre ces deux lignes principales, la région de Lanaudière possède sur son territoire un embranchement ferroviaire secondaire appelé en partie «embranchement Saint-Gabriel», lequel avec son prolongement vers le nord appartenait autrefois à la subdivision ferroviaire du même nom de CP Rail.

Depuis son origine à Lanoraie Jonction sur la subdivision Trois-Rivières, à une vingtaine de kilomètres à l'est de L'Épiphanie, l'embranchement Saint-Gabriel s'étend en direction ouest jusqu'à Joliette, et de là, la ligne se prolonge en direction nord jusqu'à son terminus à Saint-Félix-de-Valois, pour une distance totale d'environ 28 kilomètres. La ligne croise à Joliette la subdivision Joliette du CN.

Cette ligne de chemin de fer se rendait autrefois plus loin que Saint-Félix-de-Valois, soit jusqu'à Saint-Gabriel-de-Brandon à quelque 16 km plus au nord. Le 19 avril 1983, le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports (CCT) autorisait l'abandon de ce tronçon de voie ferrée, lequel fut par la suite démantelé.

Le 25 janvier 1991, l'Office national des transports autorisait CP Rail à abandonner l'exploitation d'une autre partie de sa subdivision Saint-Gabriel, soit le tronçon compris entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, abandon qui fut par la suite reporté afin de permettre à une entreprise de la région d'en venir à une entente avec CP au sujet d'une éventuelle acquisition de ce tronçon de voie ferrée.

À l'automne de 1992, la compagnie Bell-Gaz ltée, une entreprise de distribution de gaz propane dont les installations sont situées à Saint-Félix-de-Valois et qui utilise le chemin de fer pour une bonne part de ses approvisionnements, se porte effectivement acquéreur de ce tronçon de voie ferrée, lequel est exploité depuis par le Chemin de fer Lanaudière.

La partie de la ligne située au sud de Joliette et appelée «embranchement Saint-Gabriel» est quant à elle exploitée par les Chemins de fer Québec-Gatineau tout comme la subdivision Trois-Rivières d'ailleurs.

8.3 Transport aérien

La situation géographique de la région de Lanaudière, ses activités économiques et l'étendue des liaisons terrestres expliquent en grande partie l'importance négligeable qu'a le transport aérien dans la région.

Malgré cette réalité, il est néanmoins pertinent que le Ministère examine le transport aérien en tant qu'élément important du portrait global des transports dans Lanaudière. Le présent chapitre sur le transport aérien aborde les principales questions reliées au cadre réglementaire et administratif de cette activité, résume les orientations du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires, décrit et situe les aéroports ainsi que les hydroaérodromes de la région.

Un cadre législatif et réglementaire entièrement fédéral

Le transport aérien est un domaine de compétence exclusivement fédéral. En effet, le gouvernement fédéral en possède le contrôle législatif, réglementaire et fiscal.

Le transport aérien est principalement encadré par deux lois et les règlements qui en découlent. D'une part, la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'aviation canadienne (RAC)* traitent des aspects techniques et opérationnels de l'aviation avec une préoccupation de sécurité et de sûreté des activités. C'est le ministère des Transports du Canada qui en est responsable, tant pour l'élaboration que pour l'application des règlements. Le RAC couvre tous les aspects techniques et opérationnels de l'aviation, qu'il s'agisse d'immatriculation des aéronefs, de leur navigabilité aérienne, de leurs règles d'utilisation et de vol, des infrastructures (aérodromes, hydroaérodromes, héliports), de la délivrance des licences et de la formation du personnel, des services de navigation aérienne ou des services aériens commerciaux. Entre autres choses, c'est Transports Canada qui émet les certificats d'exploitation aux entreprises.

Transports Canada est aussi responsable des politiques fédérales régissant les services aériens intérieurs et internationaux au Canada. La *Loi sur les transports* de 1996 et le *Règlements sur les transports aériens* traitent des aspects économiques et d'accès au marché. Leur application relève de l'Office des transports du Canada. La réglementation vise à protéger les intérêts des voyageurs et des entreprises canadiennes. L'Office veille à ce que les transporteurs aériens exploitant des services à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada répondent à certaines exigences économiques minimales. À cette fin, il administre un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens, ainsi que les accords et les tarifs à l'égard des services aériens internationaux. L'organisme contrôle aussi l'accès au marché domestique en le réservant aux transporteurs canadiens, tout en s'assurant qu'ils détiennent une couverture d'assurance adéquate et qu'ils satisfont les exigences de Transports Canada.

Ainsi, l'exploitant d'un service doit détenir une licence de L'Office des transports du Canada et un certificat d'exploitation de Transports Canada. Par contre, il faut noter que les écoles de pilotage, les transporteurs aériens offrant des services aériens spécialisés (photographie aérienne, touage de bannière, relevés géotechniques, etc.) et les propriétaires privés de petits aéronefs destinés à l'aviation de plaisance ne sont pas tenus de détenir un permis de l'Office.

Toutefois, ils doivent satisfaire les normes techniques de Transports Canada concernant l'exploitation et l'entretien des aéronefs.

En vertu de la *Politique nationale des aéroports* rendue publique en 1994 par le gouvernement fédéral, Transports Canada se retire de la propriété, de la gestion et, dans une grande mesure, du financement des aéroports. Transports Canada tentait déjà de le faire depuis plusieurs années, mais la politique de 1994 est venue assujettir cette orientation à des conditions et à des échéanciers bien définis. Ce faisant, le gouvernement fédéral conserve son rôle en matière de législation et de réglementation du champ d'activité, notamment dans une préoccupation de sécurité des installations et des opérations, tout comme il le fait pour le système de navigation aérienne.

De plus, Transports Canada a défini pour ses aéroports et pour ceux qu'il subventionne des catégories d'aéroports, à savoir le Réseau national des aéroports qui comprend au Québec ceux de Dorval, Mirabel et Québec, les aéroports régionaux et locaux qui incluent ceux desservis par des vols réguliers, les petits aéroports qui n'offrent aucun service régulier et les aéroports éloignés. Selon les termes de la nouvelle politique nationale, seuls les aéroports qui font partie de la catégorie aéroports régionaux et locaux sont admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour les dépenses d'investissement reliées à la sécurité des activités d'aviation. En ce qui concerne les aéroports sans vols réguliers inclus dans la catégorie « petits aéroports », le programme d'aide financière aux immobilisations a été aboli en 1994, avec l'application de la politique.

Malgré des pouvoirs d'intervention limités, une politique québécoise aux orientations définies en fonction de l'importance stratégique des infrastructures

Compte tenu de la compétence fédérale dans le transport aérien, le rôle du gouvernement du Québec demeure somme toute limité dans ce domaine. Il consiste surtout à promouvoir les intérêts du Québec auprès des intervenants du secteur, dont le gouvernement fédéral, à encadrer le processus d'implication des municipalités dans les infrastructures aéroportuaires auparavant fédérales et à gérer ses propres aéroports, actuellement au nombre de 23 sur le territoire québécois.

Malgré les limites de son pouvoir d'intervention en la matière, le gouvernement québécois a tout de même adopté une politique aéroportuaire à la fin de 1995. Ce positionnement était devenu nécessaire pour les raisons suivantes. Le gouvernement du Québec, par le ministère des Transports, est devenu, au fil des années, propriétaire de plusieurs aéroports et cette implication s'est faite à la suite de facteurs conjoncturels et sans être planifiée ; il fallait donc faire le point sur le rôle qu'entend jouer le gouvernement au cours des années à venir. De plus, le gouvernement possède une compétence exclusive en matière municipale et les municipalités sont visées de façon particulière dans la cession des aéroports fédéraux. Par ailleurs, le Ministère a souvent été sollicité pour apporter un soutien financier aux municipalités en rapport avec des projets aéroportuaires.

La politique du Québec présente une classification fonctionnelle du réseau aéroportuaire québécois et comprend un réseau supérieur d'aéroports de même qu'un réseau d'aéroports locaux de moindre importance. Le territoire de Lanaudière ne compte aucun aéroport figurant

sur le réseau supérieur. Les aéroports de Joliette, Montréal-Mascouche, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints font partie du réseau local.

D'autre part, la politique du Québec contient les orientations qu'il entend privilégier. En ce qui concerne les aéroports du Ministère, les orientations retenues ont été définies en fonction de l'importance stratégique des infrastructures. Selon ces orientations, le Ministère conservera les aéroports qu'il possède et qui font partie du réseau supérieur. Quant aux aéroports locaux, le Ministère est prêt à en examiner la cession de la propriété et/ou de la gestion, dans la mesure où le milieu local en manifesterait l'intérêt. La cession serait conditionnelle à la capacité financière du milieu à assumer les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations prévisibles par la suite. L'infrastructure serait, le cas échéant, transférée en bon état et une aide pourrait être fournie pour une période transitoire. Par ailleurs, la gestion des aéroports du gouvernement doit être davantage basée sur des principes commerciaux, de manière à augmenter l'autofinancement des opérations.

Quant à la cession des aéroports fédéraux, le gouvernement a appliqué ses orientations. En effet, le Québec se garde le droit d'approuver ou de rejeter chacun des projets de cession. Aussi, la politique québécoise spécifie que le gouvernement n'entend pas pallier au soutien que le gouvernement fédéral apportait à ses aéroports avant de les transférer; le gouvernement du Québec n'entend pas non plus prendre la place que le gouvernement fédéral occupait dans le soutien des aéroports municipaux sans vols réguliers.

Un nouveau contexte qui entraîne un transfert de responsabilités vers les milieux locaux

La redéfinition de la mission de Transports Canada, principalement son retrait des opérations et d'une bonne partie des responsabilités financières qui y sont reliées, constitue un changement majeur par rapport à la situation qui prévalait auparavant.

La privatisation du système de navigation aérienne et l'impératif de l'autofinancement qui l'accompagne, entraînent le transfert du fardeau financier sur les utilisateurs et une révision des opérations et des niveaux de service dans une perspective d'efficacité accrue.

Dans le domaine aéroportuaire, le retrait de Transports Canada et le refus du gouvernement du Québec de s'y substituer, font en sorte que les milieux locaux s'impliqueront davantage dans la propriété, la gestion et le financement des infrastructures. D'une part, Transports Canada veut céder ses aéroports et d'autre part, la disparition du programme d'aide pour les petits aéroports sans vols réguliers laisse les municipalités à elles-mêmes pour le financement des immobilisations pour ce type d'infrastructure. Compte tenu du faible achalandage à plusieurs aéroports de ce type, il est possible que ce nouveau contexte mène à une rationalisation du réseau d'infrastructures à l'échelle du Québec. Pour les infrastructures qui resteraient, il est aussi possible que le transfert des responsabilités financières aux milieux locaux entraînera chez eux une révision des niveaux de services aux aéroports, de même qu'une révision des façons de faire en vue d'en augmenter l'efficacité opérationnelle.

Des infrastructures généralement peu achalandées, sauf à Mascouche

La région couverte par le Plan de transport de Lanaudière compte 16 infrastructures aéroportuaires dont 9 aéroports, 6 hydroaérodromes et 1 hélicoptère. La majorité d'entre elles ont un statut privé, et seuls les aéroports suivants ont un statut public :

- Joliette ;
- Montréal-Mascouche ;
- Saint-Donat ;
- Saint-Gabriel-de-Brandon ;
- Saint-Michel-des-Saints.

Bien qu'ils soient privés, un accès limité demeure possible aux sites suivants :

- les aéroports de Lourdes-de-Joliette et de Sainte-Julienne ;
- les hydroaérodromes du Lac Cloutier et du Lac Kaiagamac.

Toutefois, une autorisation d'atterrir doit être obtenue au préalable.

Les aéroports présents sur le territoire sont d'envergure locale et leur vocation est essentiellement reliée aux activités de loisirs et de villégiature. La région n'accueille aucun service aérien régulier, et ce, principalement en raison de la proximité de la région métropolitaine de Montréal et de l'importance du réseau routier.

Le tableau 36 identifie les paramètres opérationnels des aéroports. On note que de façon générale, les aéroports de la région sont peu achalandés compte tenu de leur potentiel respectif au plan technique. Le nombre de mouvements varie de 300 à 4000 mouvements annuels et seul l'aéroport de Mascouche se démarque nettement avec un trafic d'environ 60 000 mouvements par année.

Tableau 36 Paramètres opérationnels des aéroports publics de la région de Lanaudière, 1998

Aéroport	Propriétaire et exploitant	Statut	Clientèle	Achalandage	Exploitation	Remarques
Joliette	Prop. : Municipalité Expl. : Aéro-Club de Joliette inc.	Enregistré Public	<ul style="list-style-type: none"> • 1 école de pilotage • 1 centre de maintenance 	<ul style="list-style-type: none"> • 5000 mouvements / année 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuelle 	<ul style="list-style-type: none"> • 40 aéronefs stationnés à l'aéroport • Pendant l'hiver forte activité de parachutage : 20 personnes par jour
Montréal-Mascouche	Municipalité	Certifié Public	<ul style="list-style-type: none"> • 3 à 4 écoles de pilotage • 2 ateliers de réparations • Aviation de loisir • Association locale de pilotes de Mascouche 	<ul style="list-style-type: none"> • 60 000 mouvements / année : 70% de ces mouvements proviennent des écoles de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Problématique concernant le bruit et l'importance du trafic VFR • Environ 80 aéronefs de loisir sont stationnés à l'aéroport
Saint-Donat	Municipalité	Enregistré Public	<ul style="list-style-type: none"> • Aviation de loisir • 1 centre de réparation 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 600 mouvements / année 	<ul style="list-style-type: none"> • Annuelle 	<ul style="list-style-type: none"> • 15 appareils sont stationnés à l'aéroport • Problématique concernant le bruit en raison des activités du centre de maintenance
Saint-Gabriel-De-Brandon	Sportair inc.	Enregistré Public	<ul style="list-style-type: none"> • Aviation de loisir 	<ul style="list-style-type: none"> • 600 mouvements / année 	<ul style="list-style-type: none"> • Fermé du 15 octobre au 30 avril 	<ul style="list-style-type: none"> • Entreposage d'aéronefs
Saint-Michel-Des-Saints	Municipalité	Enregistré Public	<ul style="list-style-type: none"> • Aviation de loisir • Transport de passagers et de marchandises pour la compagnie Forex 	<ul style="list-style-type: none"> • 300 mouvements / année : 90% proviennent de l'aviation de plaisance 	<ul style="list-style-type: none"> • Fermé durant la période hivernale 	<ul style="list-style-type: none"> • La Ville négocie depuis plus d'un an avec un particulier qui désire exploiter l'aéroport 12 mois par année

Source : Exploitants des aéroports.

En ce qui concerne les hydroaérodromes, le tableau 37 présente les principaux d'entre eux, soit ceux qui sont répertoriés. Ces hydroaérodromes sont la propriété d'opérateurs privés qui les exploitent à leurs fins propres ou à des fins d'écotourisme. Dans ce contexte, leur accès est limité et une autorisation préalable est requise pour s'y rendre. D'autres installations sont présentes sur le territoire, toutefois elles ne sont pas répertoriées. Enfin, la facilité d'aménager et de démanteler les installations flottantes leur confère un certain caractère éphémère. Leur présence s'adapte aux besoins et à la conjoncture.

Tableau 37 Hydroaérodromes de la région de Lanaudière, 1998

Localisation	Exploitant	Statut
Saint-Alphonse/Lac Cloutier	Club de pilotes du Lac Cloutier	Enregistré, PPR ⁽¹⁾
Lac Kaiagamac	Cargair Ltée	Enregistré, PPR

Source : Transports Canada, Supplément hydroaérodromes. Édition en vigueur de 00910Z 26 mars 1998 au 0901Z 25 mars 1998.

(1) Autorisation préalable requise.

Quelques risques environnementaux, mais surtout une pollution sonore

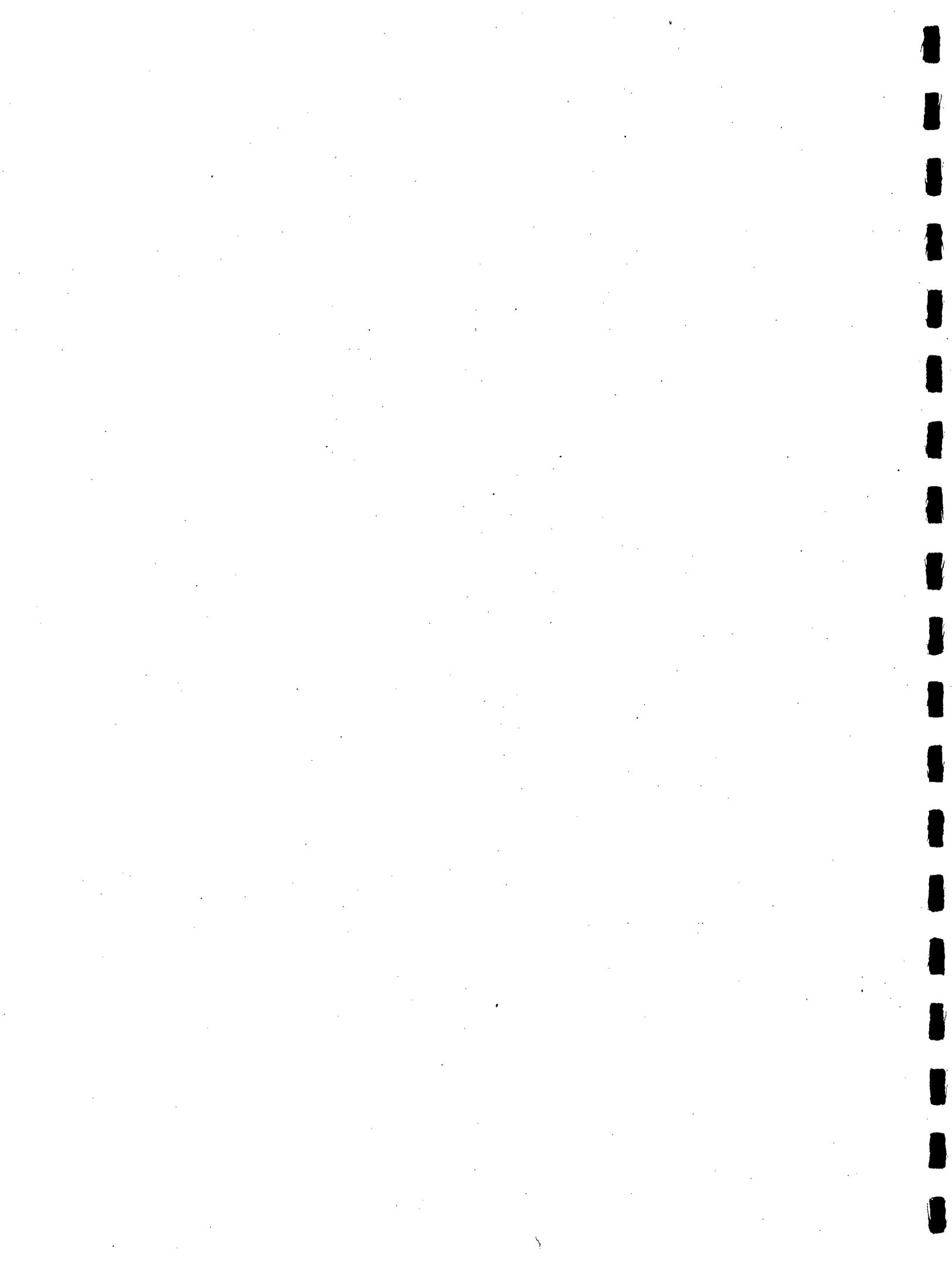
Les risques ou les facteurs de risque de nature environnementale reliés aux infrastructures aéroportuaires sont essentiellement les fuites de carburant, les produits dégivrants de la famille des glycols, l'urée et les inconvénients associés au bruit produit par les aéronefs.

En raison de la nature des opérations qui s'effectuent sur les sites de la région, seule la pollution par le bruit constitue un facteur environnemental négatif. Les aéroports de Mascouche et de Saint-Donat sont particulièrement visés par ce problème. À cet effet, le *Supplément de vol au Canada* indique, pour ces aéroports, des restrictions acoustiques relatives à l'exploitation et des procédures d'atténuation du bruit. Les procédures concernent surtout les circuits, les altitudes et les restrictions à certains types de trafic. Ces recommandations formulées par Transports Canada associées aux campagnes de sensibilisation auprès des pilotes menées par les municipalités ont permis, dans le cas présent, de trouver un terrain d'entente entre les associations de pilotes locaux et les résidents, sans toutefois compromettre la sécurité.

Synthèse

Les perspectives de développement du réseau aéroportuaire de Lanaudière apparaissent très limitées. À l'instar du monde de l'aviation en général, le niveau d'activité des petits aéroports est tributaire du climat économique qui prévaut, parce qu'ils servent de base à des activités récréatives de luxe.

D'autre part, les changements apportés au financement des aéroports dans le cadre de la politique fédérale de 1994 font en sorte que les municipalités, propriétaires de petits aéroports sans vols réguliers, ne peuvent plus compter sur l'aide fédérale pour les immobilisations. La disparition du programme d'aide financière signifie que les municipalités devront assumer seules les investissements nécessaires au maintien ou à l'amélioration de leur aéroport.



9.0 BILAN ET RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS DU MTQ SUR LE TERRITOIRE

Le diagnostic qui a été dressé auparavant fait ressortir l'implication du ministère des Transports dans tous les aspects du transport dans Lanaudière.

Que ce soit par réglementation, par planification et avis, par interventions directes sur le terrain ou par subventions, le Ministère participe directement au maintien, à l'amélioration et au développement des réseaux et services de transport.

Afin de bien voir l'implication du Ministère, les investissements sont inscrits à sa programmation par axes d'interventions qui sont le développement, l'amélioration, la conservation des chaussées et des structures. Les tableaux qui suivent fourniront, dans un premier temps, les montants des investissements réalisés entre 1991 et 1998 et, dans un deuxième temps, les montants des subventions entre 1994 et 1998.

Tableau 38 Répartition des investissements du MTQ sur le territoire de Lanaudière, 1991-1998

Axes d'investissements \ Année	INVESTISSEMENTS (000 \$)								
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	TOTAL
Développement	4 377	9	443	3 240	1 530	4 767	6106	3 110	23 582
Amélioration	2 104	7 343	7 224	3 628	4 000	1 643	2 415	5 275	33 632
Conservation des chaussées	4 274	10 355	10 377	7 098	1 178	6 049	4 693	2 717	46 741
Conservation des structures	4 106	2 572	1 853	3 645	2 696	1 514	444	958	17 788
Total :	14 861	20 279	19 897	17 611	9 404	13 973	13 658	12 060	121 743

Source : MTQ 1999.

À la lecture de ces tableaux, on peut constater que le Ministère est surtout intervenu pour conserver et améliorer son réseau depuis 1991 et que ce modèle devrait se poursuivre pour les prochaines années.

Entre 1991 et 1998, le MTQ a investi en moyenne 15,2 M\$ par année dont environ de 19% en développement. Le maintien des acquis demeure donc l'activité principale.

De plus, le MTQ subventionne les municipalités dans le cadre des programmes d'aide à la voirie locale. Les sommes ainsi allouées s'élèvent à plus de 8,5 M\$ en 1998-1999.

Mais le Ministère subventionne aussi certains organismes de transport collectif et le tableau 39 nous en fourni une image.

Tableau 39 Investissements sous forme de subventions au transport collectif 1994-1998

ORGANISME \ ANNÉE	INVESTISSEMENTS (000\$)				
	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
TRANSPORT ADAPTÉ	1 161	893	865	1 276	1 847
OMIT ET CIT	2 036	1 953	2 295	2 158	3 169
TRANSPORT SCOLAIRE	26 856	43 762	ND	NA	NA
TOTAL :	30 053	46 608	3 160	3 434	5 016

Source : MTQ 1998.

À la lumière de ces tableaux, il ressort que le MTQ joue un rôle important dans le maintien et le développement des réseaux et services de transport dans la région de Lanaudière et qu'il soutient ainsi le développement économique et touristique en fournissant des services de qualité.

Les investissements programmés affirment sa volonté de continuer à améliorer la desserte du territoire et son accessibilité.

10.0 ENJEUX

Afin de soutenir efficacement le développement socio-économique de la région, le Ministère veut mettre l'accent sur la mobilité des personnes et des marchandises. Dans cette optique, il doit maintenir ses infrastructures et les services de transport à des niveaux qui permettent de favoriser la compétitivité des entreprises, il doit assurer la mobilité et la sécurité des usagers avec le souci de l'environnement et de l'aménagement et enfin, il doit desservir efficacement la population et préserver la qualité de service offert en répondant aux nouveaux besoins.

En considérant l'ensemble des éléments de la situation actuelle et prévisible des transports dans la région de Lanaudière, sept grands enjeux émergent du diagnostic sur les transports de la région :

- la mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante;
- l'accessibilité aux territoires centre et nord de Lanaudière;
- la mobilité interrégionale;
- la préservation du patrimoine routier et la sécurité dans les transports;
- la qualité de vie le long des infrastructures de transport et les contraintes à l'occupation du sol;
- l'ajustement des services de transport collectif des personnes à la demande régionale;
- l'efficacité du transport des marchandises.

Enjeu 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante

La population de Lanaudière a plus que doublé entre 1971 et 1996, et ce sont les MRC Des Moulins et L'Assomption qui se sont le plus urbanisées. L'accroissement majeur de la population de ce secteur s'est traduit par une importante hausse de la demande en transport. Compte tenu de la primauté de l'utilisation de l'automobile dans les déplacements, les débits de circulation sur le réseau autoroutier du sud de la région ont littéralement explosé entre 1971 et 1996. Durant cette période, les débits sur les ponts autoroutiers se sont multipliés par trois ou même huit sur le pont Charles-De Gaulle. Rien d'étonnant de remarquer que la qualité de service offert aux usagers s'est détériorée radicalement, au point où des problèmes de congestion récurrents existent sur les autoroutes tant en période de pointe du matin que du soir.

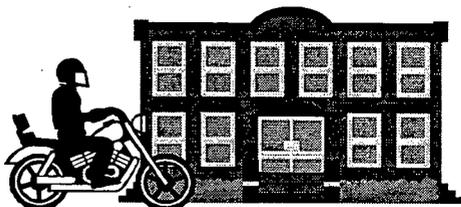
Puisque les lieux de travail et d'étude d'une bonne proportion des résidents de la partie sud de Lanaudière se retrouvent à Montréal et Laval, les autoroutes 40 et 25 subissent une pression énorme aux heures de pointe.

En même temps que les files d'attente s'étirent d'année en année et que les retards s'allongent, moins de 5% des déplacements des résidents de la partie sud de Lanaudière se font en transport en commun.

Selon les prévisions établies en fonction des tendances passées, la population ne cessera d'augmenter jusqu'en 2016 et, si rien n'est fait pour les changer, la demande en transport pourrait se traduire par une augmentation de près de 20 000 véhicules sur les ponts déjà

congestionnés en période de pointe. La durée moyenne d'un déplacement pourrait pratiquement doubler, ce qui ne serait pas à l'avantage des utilisateurs (personnes et marchandises).

Cette augmentation du nombre de véhicules signifie un accroissement de la consommation énergétique d'où une diminution de la qualité de vie en raison de l'augmentation de la pollution de l'air, ainsi qu'un accroissement de la pollution sonore pour les populations riveraines.



Il est donc important d'intervenir afin d'assurer à la population de Lanaudière, une accessibilité de qualité aux lieux d'emploi et d'étude de l'île de Montréal et Laval.

Enjeu 2 : L'accessibilité au territoire centre et nord de Lanaudière

Avec ses grands espaces combinés à la faune et la flore qu'il abrite, surtout dans le nord de la région, le territoire de Lanaudière offre des attraits touristiques diversifiés. En effet, Lanaudière c'est la chasse, la pêche, le ski, la motoneige et les véhicules tout terrain, et surtout une région de villégiature en chalet privé.

Les gens de la grande région de Montréal fréquentent régulièrement la région de Lanaudière et les débits de fin de semaine peuvent augmenter selon les endroits, de 30 à 40% par rapport aux débits de semaine. Selon des observations, les problèmes de ralentissement et parfois de congestion affectent surtout les axes sud-nord. Ce sont les axes qui supportent le plus de trafic récréo-touristique et le profil hebdomadaire montre des pointes de trafic, le vendredi soir en direction nord et le dimanche après-midi en direction sud.

Malgré le fait que certaines autoroutes aient été prolongées vers le nord, les débits de circulation ont continué à augmenter sur les routes à deux voies qui donnent la continuité aux autoroutes, ce qui crée des problèmes de fluidité ou goulot d'étranglement diminuant ainsi l'accessibilité au territoire centre et nord de Lanaudière. Cette situation qui perdure depuis une vingtaine d'années a pu affecter le développement touristique du nord de la région.

En plus des caractéristiques géométriques limitées des axes majeurs sud-nord, leurs alternatives présentent aussi des déficiences géométriques importantes surtout au niveau de la visibilité au dépassement, mais aussi au point de vue des courbes sous-standard et des pentes critiques.

Si les conditions de circulation se détériorent davantage dans la partie centre-sud de la région, la clientèle touristique risque de délaisser Lanaudière au profit de régions plus accessibles. Les touristes ainsi que les camionneurs doivent pouvoir compter sur de bonnes conditions de mobilité, condition essentielle au soutien du développement socio-économique régional.



Il est donc important d'assurer l'accessibilité au territoire centre-nord de Lanaudière, en améliorant les axes sud-nord.

Enjeu 3 : La mobilité interrégionale

Malgré le fait que plusieurs liens routiers relient Lanaudière aux régions périphériques, seul quelques liens traversent entièrement la région et plusieurs intervenants en soulignent le besoin. Deux axes majeurs traversent la région de Lanaudière d'est en ouest. Celui le plus au sud est constitué des autoroutes 40-640 et ne présente que peu de problèmes géométriques. Le deuxième traverse le centre-sud de Lanaudière et est composé de l'autoroute 40 et de la route 158. Ce dernier présente divers problèmes en plus de changer d'axe en divers endroits comme à Berthierville, Joliette, Saint-Esprit et Ville des Laurentides. Tous ces endroits constituent des points faibles de cet axe est-ouest car ce sont des points de contact avec d'autres routes à débits de circulation élevés. De plus, la prolifération des accès réduit la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

Le trafic qui traverse entièrement la région représente à peine plus de 5% du trafic total alors que c'est à peine 1% du trafic qui circule entre les régions à l'est et les Laurentides (nord de Saint-Jérôme) et l'Abitibi. Dans ce cas, les besoins d'une route de transit dans un axe plus au nord de la région répondent plutôt aux critères de classification d'une route collectrice alors qu'à l'extrême nord de la région soit entre Saint-Michel-des-Saints et la route 117 dans les Laurentides, le lien existant sert surtout à l'approvisionnement en bois des industries et moulins à scie. Ce lien offre un accès nécessaire aux ressources et permet d'éviter d'importants détours aux camionneurs tout en réduisant le nombre de véhicules lourds sur différentes routes plus au sud. Par contre, avec le nouveau régime forestier, l'axe Notre-Dame-de-la-Merci—Saint-Côme, prend une nouvelle dimension qu'il vaut la peine de prendre en compte et qui permet de lui donner un caractère de route régionale.

La traverse de Saint-Ignace-de-Loyola, seul lien direct entre Lanaudière et la Montérégie, offre quant à elle un service complémentaire au réseau routier. Grâce à elle, certains utilisateurs évitent un détour par la région métropolitaine qui connaît de sérieux problèmes de congestion aux heures de pointe. De plus, elle permet aux cyclistes d'accéder facilement à la Rive-Sud à peu de frais.



Il est important d'améliorer les axes est-ouest principaux, de maintenir les axes forestiers et touristiques et de favoriser la mise en place graduelle d'un lien régional reconnu entre Saint-Côme et Notre-Dame-de-la-Merci pour appuyer le développement touristique et économique.

Enjeu 4 : Le maintien et l'amélioration du patrimoine routier et la sécurité dans les transports

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère dans Lanaudière totalise près de 1400 kilomètres et, de façon générale, les chaussées et les structures sont en bon état. Près de 80% du réseau présente un niveau de déficience inférieur aux seuils d'intervention fixés par le Ministère, ce qui signifie que plus de 275 kilomètres de route devront faire l'objet d'interventions au cours des prochaines années.

De plus, les caractéristiques comme la largeur de la plate-forme (chaussée et accotement), la distance de visibilité au dépassement et la quantité de pentes critiques et de courbes sous-standard, ont un impact majeur sur le fonctionnement de la route. Vu la sinuosité combinée au

profil accentué, la distance de visibilité au dépassement est de loin le critère le plus déficient avec 60% de la longueur des routes nationales et 70% des routes régionales.

Malgré ses interventions antérieures, le Ministère doit continuer à investir afin d'adapter le réseau routier aux normes et besoins d'aujourd'hui.

Mais la multiplicité des accès résultant des développements linéaires dans les corridors routiers menace la fonctionnalité du réseau routier, en limitant la fluidité de la circulation et en augmentant les risques d'accidents. Ainsi, près de 300 kilomètres de routes incluant les autoroutes, subissent les pressions de l'urbanisation. Cette situation entraîne la construction de nouveaux échangeurs sur les autoroutes à proximité des ponts menant à l'île de Montréal et à Laval. Par ailleurs, à bien des endroits sur les routes nationales et régionales où des contournements ou réalignements de route avaient été réalisés sans contrôle des accès, l'urbanisation a refait son oeuvre et la fonctionnalité de la route est encore menacée. De même, certaines traversées de village ou d'agglomération entraînent des réductions de vitesse et représentent des zones où l'urbanisation crée des contraintes à la fluidité de la circulation.

Dans le domaine de la sécurité routière, il est reconnu que la multiplication des points de conflits tels des rues transversales et des accès privés et commerciaux augmente le risque d'accident. Il n'est donc pas surprenant de remarquer que la majorité des endroits où l'urbanisation s'intensifie sur le réseau du Ministère, supporte des taux d'accidents supérieurs à la moyenne. De plus, certaines routes telles les routes 339 et 337 qui possèdent des caractéristiques géométriques déficientes combinées à un état de chaussée tout aussi déficient, présentent des taux d'accidents supérieurs à la moyenne.

D'autres endroits sur le réseau routier présentent des taux d'accidents supérieurs à la moyenne tout en ayant une bonne visibilité au dépassement et une chaussée en bon état. Dans ces cas, il peut y avoir une configuration géométrique déficiente ou encore, une discontinuité géométrique de la route comme dans le cas de la jonction des routes 125 et 158 à Saint-Esprit.

Avec plus de 2300 km de sentiers de motoneige, 800 km de sentiers de VTT et près de 175 traverses de route ainsi qu'une vingtaine d'endroits où il y a circulation longitudinale dans l'emprise de la route, il devient impératif d'organiser la cohabitation des différents usagers tout en préservant l'infrastructure routière et la sécurité. Malgré des retombées économiques importantes, tous ces points de contact avec le réseau routier sont sources de conflits et sont responsables de la majorité des accidents de motoneiges et VTT.

Enfin, devant le développement prévisible des voies cyclables de la Route Verte dans Lanaudière, il est à prévoir que les points de traverse du réseau routier seront sources de conflits et présenteront des risques élevés d'accidents s'ils ne sont pas aménagés avec circonspection. La circulation cycliste en bordure des routes, bien qu'elle soit réglementée, n'est pas sans risque, surtout sur les routes dédiées au camionnage. Des mesures adéquates devront être privilégiées pour assurer une pratique sécuritaire du cyclisme, de la motoneige et de la conduite de véhicule tout terrain, aux intersections et dans l'emprise des routes.



Il est donc important de préserver la fonctionnalité et d'améliorer le patrimoine routier découlant des investissements publics, de réduire la pression urbaine afin d'assurer des déplacements rapides et sécuritaires, et enfin, de privilégier des mesures qui favorisent une pratique sécuritaire du cyclisme, de la motoneige et des véhicules tout terrain.

Enjeu 5 : La qualité de vie le long des infrastructures de transport et les contraintes à l'occupation du sol

Les infrastructures routières ont des répercussions indiscutables sur les milieux qu'elles traversent. Que ce soit des répercussions positives au point de vue du développement économique, ou négatives comme le bruit de la circulation, les infrastructures routières affectent la qualité de vie des riverains.

Le bruit engendré par la circulation sur les autoroutes et certains axes routiers majeurs peut constituer par sa fréquence, sa durée et son intensité, une nuisance pouvant porter atteinte à la santé ou au bien-être général de la population.

Dans Lanaudière, il existe plusieurs zones fortement perturbées situées en bordure des autoroutes, représentant environ 17 km et distribuées dans les MRC Des Moulins et L'Assomption.

Compte tenu que dans les prochaines années, les débits de circulation continueront de s'accroître, les problèmes de bruit devraient s'amplifier. Comme les pratiques actuelles d'aménagement du territoire permettent encore le développement de secteurs résidentiels en bordure des autoroutes, le problème n'est pas prêt de s'estomper.

D'autres voies de circulation posent une contrainte majeure à l'occupation du sol lorsque l'impact sonore découlant de sa présence dépasse 55 dBA $L_{eq, 24h}$ et ce sont, de manière générale, le réseau autoroutier et les routes nationales et régionales où circulent plus de 5000 véhicules par jour ou supportant un fort pourcentage de camions.

Depuis mars 1998, le ministère des Transports s'appuie sur une politique concernant le bruit routier qui privilégie une approche corrective des principaux problèmes de pollution sonore et une approche de planification intégrée visant à prendre les mesures nécessaires pour prévenir les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière.

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les MRC doivent identifier ces voies de circulation et établir des normes minimales pour obliger les municipalités concernées à adopter des dispositions réglementaires visant à combattre le bruit de la circulation routière.



Il est important pour les différents intervenants de contribuer à corriger les problèmes sonores actuels et de se concerter pour prévenir la détérioration des endroits sensibles.

Enjeu 6 : L'ajustement des services de transport collectif des personnes aux besoins régionaux

Les 384 411 habitants de Lanaudière se répartissent très inégalement sur le territoire de Lanaudière et 55% d'entre eux sont installés dans les MRC Des Moulins et L'Assomption qui représentent moins de 4% de la superficie de Lanaudière. Sur le reste du territoire, moins de 175 000 personnes sont dispersées sur près de 13 000 km carrés ce qui représente 13 personnes au kilomètre carré. Le seul fait de vouloir assurer des services adéquats de transport collectif pose alors tout un défi.

Environ 5% des déplacements dans les MRC Des Moulins et L'Assomption s'effectuent en transport en commun et les problèmes de tarification, de coordination entre les services de transport des personnes, et, de découpage territorial ont une influence sur l'achalandage du transport en commun.

Face à la croissance prévisible de la circulation automobile dans le secteur sud de la région de Lanaudière, la congestion routière risque de mettre en péril le dynamisme de la région. Afin de contrer ce phénomène, il est de plus en plus nécessaire de gérer les systèmes de transport dans une perspective métropolitaine et multimodale, car près de 80% des déplacements en transport en commun de ce secteur sont des déplacements bimodaux (auto-TC).

Dans la partie nord de Lanaudière, le service de transport en commun est à toutes fins utiles inexistant et il est remplacé par d'autres types de services comme le transport interurbain en autocar et le taxi. Le transport scolaire et le transport adapté complètent le transport collectif.

Le transport interurbain est assuré par 6 transporteurs privés, mais plusieurs circuits ont été abandonnés à cause de leur non-rentabilité. Les services risquent d'être de plus en plus menacés et, comme la majorité de la clientèle est captive de ces services, c'est l'accès à un service de transport collectif qui est en cause.

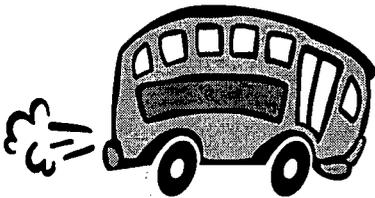
Le complément direct du transport interurbain en autocar est sans aucun doute le taxi. Ce dernier joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains grâce à sa flexibilité, sa disponibilité sur plus de 93% du territoire de Lanaudière, sa rapidité de service et son exclusivité. Il prend aussi la relève du transport en commun en dehors des heures d'exploitation et il devient bien souvent le seul service de transport public dans les municipalités qui ne disposent pas de transport en commun.

Par ailleurs, dans Lanaudière, les propriétaires de taxis ont déjà percé de nouveaux marchés et ceci complète de plus en plus le transport adapté des personnes handicapées et le transport scolaire. La possibilité d'offrir des services de transport collectif par taxi, bien que présente dans la *Loi sur le transport par taxi*, doit être appuyée par une révision de l'encadrement ainsi que par l'ajustement des territoires respectifs des deux modes de transport afin de mieux répondre aux besoins de la population et des organismes de transport.

Quant au transport adapté pour personnes handicapées, un service s'est développé et pour 1996, seulement dans Lanaudière, 7 organismes de transport offraient des services aux coûts de 1,9 M\$ dont 1,2 M\$ étaient défrayés par le MTQ. Plus de 2800 personnes ont droit à ce programme et la demande qui a atteint 160 664 déplacements en 1996, est appelée à augmenter en raison de la désinstitutionnalisation et du maintien à domicile mais aussi en raison du vieillissement de la population.

Comme il existe plusieurs intervenants dans ce dossier et que la majorité du territoire est bien desservie à un coût moyen par passager sensiblement plus faible que celui du Québec, il faut s'assurer de continuer à offrir un service de qualité au meilleur coût.

Quant au transport scolaire, même s'il dépend maintenant des commissions scolaires et du ministère de l'Éducation quant à son organisation et son financement, il n'en demeure pas moins que le ministère des Transports doit tenir compte de la présence des véhicules de transport scolaire sur son réseau car ces derniers ont une influence sur la fluidité et la capacité du réseau routier en raison des multiples arrêts obligatoires nécessaires pour assurer la sécurité des étudiants.



Il est important de favoriser l'intégration et le développement de certains modes de transport collectif des personnes afin d'éviter que la congestion routière ne mette en péril le dynamisme de la région, de continuer à offrir des services de qualité au meilleur coût en évitant les dédoublements entre services et d'assurer une coordination entre les intervenants.

Enjeu 7 : L'efficacité du transport des marchandises

Dans la région de Lanaudière, les entreprises comptent sur des infrastructures efficaces pour le transport des marchandises. Dans le contexte actuel où les échanges régionaux, nationaux et internationaux prennent une plus grande place, une région comme Lanaudière doit non seulement disposer d'un bon réseau routier interne vers Montréal et les grands marchés mais aussi pour permettre l'accès à l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien) qui la relie aux marchés étrangers.

Sans port ni aéroport, la région Lanaudière ne s'appuie, pour le transport des marchandises, que sur le camionnage et le transport ferroviaire dont les enjeux sont différents.

Effectivement, 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 ses coûts compétitifs. Dans le contexte nord-américain, le concept « juste-à-temps » continuera donc d'avantager le camionnage.

Malheureusement, dans la région métropolitaine, le réseau autoroutier montre déjà des signes de congestion, alors que les perspectives démographiques et économiques laissent entrevoir une croissance des activités de transport tant des personnes que des marchandises. Les conditions de circulation seront donc de plus en plus difficiles dans la partie sud de Lanaudière, diminuant ainsi l'efficacité du transport des marchandises surtout en période de pointe.

Ailleurs sur le reste du territoire, les caractéristiques géométriques de certaines routes nationales et régionales, fortement utilisées par les camions, présentent des déficiences qui en limitent la fluidité et la sécurité.

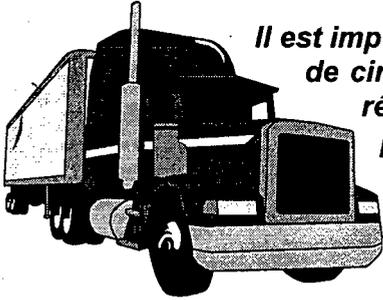
Le Ministère a instauré un réseau de camionnage provincial voulant ainsi diriger le camionnage de transit sur le réseau le plus approprié dans le but de minimiser la détérioration des routes, de réduire les inconvénients de cette circulation en dehors des grandes artères, de faciliter le

contrôle et de prioriser les investissements du Ministère garantissant un réseau conforme aux besoins.

Parallèlement et, compte tenu des nouvelles responsabilités que les municipalités doivent assumer en regard du réseau routier et des préoccupations des résidents quant à la sécurité et à la tranquillité, les municipalités réglementent la circulation des camions, les restreignant sur une partie de leur réseau.

Le défi réside dans l'harmonisation des différentes routes de camionnage (provinciales et municipales) dans le but d'assurer la continuité des liens dédiés aux camions et véhicules outils, liens nécessaires au développement régional.

Toutefois, l'utilisation du camion a ses limites en raison de la nature des produits à transporter, de la longueur des déplacements et des sources d'approvisionnement. L'utilisation croissante du transport routier a des conséquences telles la détérioration accélérée du réseau routier, la diminution de la sécurité et l'augmentation des dommages à l'environnement qui représentent des coûts non tarifiés mais pris en charge par l'ensemble de la société et qui ne font que s'accroître. La présence d'infrastructures de transport ferroviaire dans la région de Lanaudière peut devenir un facteur stratégique pour la localisation et le développement des entreprises car, malgré une rationalisation importante du réseau ferroviaire canadien effectuée ces dernières années, le gouvernement du Québec favorise la relève de certaines lignes par des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).



Il est important de déployer des efforts pour assurer de bonnes conditions de circulation particulièrement sur le réseau autoroutier 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 harmoniser les réseaux de camionnage régional et local. Il faudra également assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat dans Lanaudière.

BIBLIOGRAPHIE

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Plan stratégique de développement du transport métropolitain. Document de consultation, mai 1997, 98 p.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, La tarification et l'intégration tarifaire dans la région métropolitaine de Montréal. Document de travail, 1997.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, La tarification et l'intégration tarifaire dans la région de Montréal. Document de travail, 18 août 1997, 82 p.

ASSEMBLÉE NATIONALE, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives. 15 décembre 1995, 48 p.

ASSEMBLÉE NATIONALE, Loi sur les conseils intermunicipaux de transport.

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Le Québec, chiffres en main. Gouvernement du Québec, 1996, 42 p.

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Perspectives démographiques, Québec et ses régions 1991-2041 et MRC 1991-2016. Publications du Québec, 1996.

CENTRE DE SERVICE AUX RÉSEAUX D'ENTREPRISES DU SECTEUR FORESTIER, Mémoire. Février 1995.

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Demande spéciale, 1998.

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT LANAUDIÈRE, Plan stratégique. Janvier 1995.

ENVIRONNEMENT-Canada L'automobile et... la pollution atmosphérique, 1995.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Décentralisation : un choix de société. Juin 1995, 98 p.

GROUPE DE TRAVAIL CANADIEN SUR LES AUTOCARS, Rapport au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Octobre 1996, 21 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Atlas du taxi. Novembre 1993, 278 p.

INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE-URBANISATION (INRS), Portrait et prévision de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006. Volume 1 Juillet 1996, 288 p.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE, Profil économique de la région de Lanaudière. 1997, 82 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête origine/destination 1993. 1995, 166 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Caractéristique de l'offre et de la demande en service de taxi dans les municipalités du Québec. Mai 1987, 59 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Conséquences au Québec de la déréglementation du transport par autocar en Ontario. Octobre 1995, 5 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Contexte juridique de l'industrie du service du taxi au Québec. Juin 1995, 58 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, États financiers des OMIT. 1993 et 1994.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Groupe de travail canadien sur les autocars : Proposition du Québec sur la réglementation du transport par autocar extraprovincial. Novembre 1995, 10 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Le transport par autocar interurbain au Québec. Septembre 1995, 182 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Le transport terrestre des personnes, bilan et perspectives. Mai 1996, 481 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives; Document explicatif. Mars 1996, 22 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Politique d'admissibilité au transport adapté. 1993, 40 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Portrait des organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun actifs sur le territoire du plan de transport de Montréal en 1993. Juin 1995.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Projet pour le document de diagnostic Encadrement du transport routier. Janvier 1996, 12 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Répertoire statistique des organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun 1992. 1994, 81 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Répertoire statistique transport adapté. 1991 à 1996, 211 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Répertoires statistiques transport scolaire 1985-86 et 1995-96.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Traversier de Sorel, enquête origine-destination. 1996.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Vers un plan de transport pour la région de Montréal, phase 1: Choisir, diagnostic et orientations. Document de consultation. 1995, 86 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Vers un plan de transport pour les Laurentides; Diagnostic et esquisses d'orientation. 1998, 185 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Outil de consultation des enquêtes origine-destination, région de Montréal. Septembre 1996.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Scénario prévisionnel 2016 tendanciel : déplacements des personnes dans la grande région de Montréal. 179 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements : région de Montréal; Scénario de demande 2016 tendanciel : impacts sur certains indicateurs relatifs à l'utilisation du réseau routier, document de travail. 122 p.

MRC D'AUTRAY, Premier projet du schéma d'aménagement révisé. Juin 1997.

MRC DES MOULINS, Premier projet du schéma d'aménagement révisé. Décembre 1996.

MRC JOLIETTE, Schéma d'aménagement 1986 et 1987.

MRC L'ASSOMPTION, Schéma d'aménagement révisé. Mars 1997.

MRC MATAWINIE, Premier projet du schéma d'aménagement révisé. Mars 1997.

MRC MONTCALM, Premier projet du schéma d'aménagement révisé. Mai 1997.

NAV CANADA, Documents d'informations, 1998.

RAPPORT ANNUEL DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC, Année financière 1996-1997.

RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX (LANAUDIÈRE), Mosaïque lanauoise, Profil démographique, socio-économique et sanitaire de la population lanauoise. Direction de la santé publique, janvier 1995.

RÉPERTOIRE DES VOIES CYCLABLES DU QUÉBEC (1996), Les éditions Tricycle inc.

RESSOURCES NATURELLES DU CANADA, Canada : Suppléments de vol. Juin 1998.

RESSOURCES NATURELLES DU CANADA, Canada : Suppléments hydroaérodromes. Mars 1998.

SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS, Politique de soutien au développement local et régional; résumé. Les Publications du Québec, 1997, 19p.

SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES RÉGIONALES, Les régions administratives en bref, Édition 1994. Ministère du Conseil exécutif, Septembre 1994, document non paginé.

SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DE DÉVELOPPEMENT DE LA MAIN D'OEUVRE DES RÉGIONS DE LAVAL, DES LAURENTIDES ET DE LANAUDIÈRE, La problématique du chômage dans la région de Lanaudière, février 1996.

SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DE LA MAIN D'OEUVRE, (LAVAL-LAURENTIDES-LANAUDIÈRE) Bulletin régional sur le marché du travail. Troisième trimestre 1997, volume 17, numéro 3.

SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DE LA MAIN-D'OEUVRE, Enquête sur la population active. 1997.

STAHL AGNETA, Mobility and accessibility for elderly and disabled in Sweden. 1991.

STATISTIQUE CANADA, recensements 1971,1976,1981,1986,1991 et 1996.

TOURISME LANAUDIÈRE, Guide touristique Lanaudière, Édition 1997-1999.

TOURISME QUÉBEC La fréquentation des établissements hôteliers du Québec de 1983 à 1994, Juillet 1995.

TOURISME QUÉBEC, Le tourisme au Québec en 1995, une réalité économique importante. Gouvernement du Québec, 1997.

TRANSPORT CANADA, Commercialisation du système de navigation aérienne : Le point.

TRANSPORT CANADA, La Politique nationale des aéroports, TP 12163F, juillet 1994.

TRANSPORT CANADA, Règlement de l'aviation canadien (RAC), TP12605F, octobre 1996.

TRANSPORT QUÉBEC, La Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires, Québec, 1995.

TRUDEL MICHEL, La diversité des services de taxi. Février 1995, 10 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 149 586