

PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

STRATÉGIE D'INTERVENTION PRIORITAIRE

Dépôt légal :
2^e trimestre 2000

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN :
2-550-35856-2

Couverture :
Profil de Montréal, Agence Tony Stone

TABLE DES MATIÈRES

Mot du ministre	1
Les tendances	3
Les orientations et les objectifs	8
La stratégie d'intervention prioritaire	14
Les autres interventions : des décisions à prendre	28
Une planification des travaux pour le maintien de la mobilité des personnes et des marchandises	30
La mise en œuvre	32
Tableau	
Investissements prévus	24
Carte 1	
Interventions en transport en commun	
Carte 2	
Interventions sur le réseau routier	

MOT DU MINISTRE

Résultat de plusieurs années d'études et de réflexions, ce plan de gestion des déplacements présente une vision du développement des transports pour l'agglomération de Montréal. Il propose, à ce titre, des orientations et des solutions parfois audacieuses pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de déplacements des personnes et des marchandises. Ce plan démontre clairement la volonté du gouvernement d'appuyer le développement de l'agglomération montréalaise.

Bien entendu, il est difficile de prévoir l'avenir, c'est pourquoi les interventions proposées, surtout celles qui sont prévues à moyen et à long terme, devront être ajustées en fonction de l'évolution de la dynamique des déplacements, des résultats des études en cours et à venir ainsi que des discussions que j'aurai dans les prochains mois avec les élus et les acteurs socioéconomiques de la région montréalaise.

Cette vision du développement des transports est avant tout concrète et axée sur l'action. C'est pourquoi une stratégie d'intervention prioritaire est proposée. Cette stratégie d'intervention retient certains projets pour le court terme, en prévoit d'autres à moyen terme et ouvre la discussion sur plusieurs autres. La stratégie d'intervention prioritaire présente les projets qu'il est essentiel de réaliser rapidement. D'autres seront aussi nécessaires et des décisions devront être prises à cet égard.

Enfin, ce plan de gestion des déplacements laisse à d'autres lieux de décision la tâche d'aborder les questions relatives au cadre institutionnel des transports et à la fiscalité. En matière d'aménagement du territoire, le ministère des Transports croit en l'urgence de doter la région métropolitaine de Montréal d'une vision claire, et il verra à participer avec ses partenaires aux prochaines discussions sur la question.

Cette stratégie d'intervention définit également un cadre financier qui s'appuie sur des investissements pour la période 2000-2010 et qui s'ajoute à la programmation régulière du ministère des Transports. Celui-ci devra être complété dans les prochains mois par des formules de partenariat impliquant la participation du gouvernement fédéral, des municipalités et du secteur privé.

Aujourd'hui la métropole québécoise démontre encore une fois sa vitalité et tout le potentiel dont elle est capable. Je suis convaincu que ce plan mobilisateur constituera une contribution sensible à son avenir économique et à la qualité de vie de ses citoyens et citoyennes. C'est donc avec fierté que j'invite la population à en prendre connaissance.

Le ministre des Transports,

Guy Chevrette

LES TENDANCES ^{1, 2}

Les déplacements de personnes

Dans l'agglomération de Montréal, les problèmes de déplacement sont aigus et touchent quotidiennement 3,3 millions de personnes qui effectuent chaque jour plus de huit millions de déplacements pour le travail, les études, les loisirs, etc. Selon les analyses réalisées par le ministère des Transports :

Il y aura d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25 %, ce qui signifie qu'on aura à gérer d'ici là 10,2 millions de déplacements par jour;

en 2016, l'île de Montréal restera le principal centre d'attraction des déplacements, alors que plus d'un million de déplacements s'y dirigeront. Toutefois, la proportion des déplacements vers l'île de Montréal par rapport à l'ensemble des déplacements de la région métropolitaine passera de 71 % à 66 %, ce qui reflète la diminution du poids démographique de l'île et la croissance de certains pôles d'emploi à l'extérieur de l'île.

Si rien n'est fait, ces déplacements se feront principalement en automobile et entraîneront de graves problèmes de congestion aux approches des ponts donnant accès à l'île de Montréal et sur les grandes artères de l'île, en plus de produire des effets de débordement sur le réseau municipal : plus de circulation, plus de bruit, plus de poussière, moins de sécurité;

des huit millions de déplacements actuels, plus de 70 % se font sur un territoire correspondant à celui des trois sociétés de transport (STCUM, STL, STRSM). Si les tendances se poursuivent, l'augmentation des déplacements sur ce territoire se fera cependant plus lentement que celle des déplacements qui proviennent des couronnes. Ce phénomène s'explique par une poussée démographique importante dans les couronnes, qui s'accompagnera d'une relative stagnation démographique du centre de l'agglomération. La plus grande partie des nouveaux déplacements prévus se feront aussi de plus en plus en automobile.¹

¹ Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, *Vers une décongestion durable*, 92 pages, avril 2000.

² Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, *Fiches techniques et cartographiques*, 44 pages, avril 2000.

à une échelle plus fine, le centre-ville demeurera la principale destination. Le nombre de déplacements vers cette destination stagnera toutefois et son poids dans la région diminuera. Saint-Laurent et Côte-des-Neiges, Ahuntsic et l'Acadie, Mercier, l'est et l'ouest de l'île ainsi que le centre de Laval et de la MRC de Champlain seront des destinations de plus en plus importantes, principalement pour le travail, mais aussi pour les études.

les tendances indiquent un accroissement de l'utilisation de l'automobile. Cela ne se produira évidemment pas sans aggraver la congestion du réseau autoroutier. Pourtant, bon nombre de déplacements de personnes sur le réseau autoroutier pourraient se faire plus avantageusement et plus efficacement en transport en commun ou par covoiturage.

La région de Montréal possède d'ailleurs d'excellentes infrastructures de transport en commun, dont le métro, qui donnent accès à la plupart des sites et événements culturels et sportifs, et contribuent au développement du tourisme.

Les mouvements de marchandises

Les déplacements de marchandises reflètent l'activité économique ainsi que l'évolution du commerce extérieur du Québec, lequel a connu des modifications majeures au cours des dernières années. Ainsi, les ententes internationales qui ont libéralisé les échanges commerciaux, notamment entre le Québec et les États-Unis, se sont traduites par un accroissement important des mouvements de marchandises dans l'axe nord-sud. De 1990 à 1996, les exportations de marchandises vers les États-Unis sont passées de 19,4 à 39,7 milliards de dollars, alors que le surplus commercial avec les États-Unis augmentait de 4,8 à 17,4 milliards de dollars. Pendant la même période, les expéditions vers les provinces canadiennes diminuaient de 22,6 à 21,8 milliards de dollars et le surplus commercial de 4,8 à 2,5 milliards de dollars.

Les coûts du transport, qui varient entre 4 % et 20 % selon le type de produits transportés, ont une importance stratégique pour les exportateurs québécois, puisque l'ouverture des différents marchés entraîne une forte concurrence. À cet égard, soulignons qu'au Québec 800 000 emplois, soit 25 % du total québécois, sont directement liés aux exportations. Il s'agit là d'un atout important pour la compétitivité de l'économie du Québec.

La métropole du Québec est la plaque tournante des déplacements de marchandises par le réseau routier, par le réseau ferroviaire, ainsi que par voie maritime et aérienne, vers l'Ontario et les provinces maritimes, et surtout vers les marchés américains. L'efficacité des liens routiers et ferroviaires entre les pôles d'activité économique de l'agglomération ainsi que la continuité des axes qui la traversent sont donc un enjeu majeur pour les déplacements de marchandises.

Pour montrer l'importance de ces mouvements, il faut signaler que :

- 】 les deux tiers des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis sont effectués par camion, pour une valeur de plus de 50 milliards de dollars en 1998;
- 】 23 millions de tonnes de marchandises ont été expédiées par train vers l'extérieur du Québec en 1997, dont plus de 55 % à destination des États-Unis; la valeur totale des échanges commerciaux par train entre le Québec et les États-Unis s'élevait à près de 12 milliards de dollars au cours de la même année;
- 】 21 millions de tonnes de cargo ont été manutentionnées au port de Montréal en 1999, dont près de 45 % étaient des marchandises «conteneurisées»;
- 】 9,6 milliards de dollars de marchandises vers les États-Unis ou en provenance de ce pays ont été manutentionnées à Dorval et à Mirabel en 1998.

Bilan des tendances

Entre 1987 et 1998, la demande sur le réseau routier de l'agglomération s'est accrue de 1,3 million de déplacements en automobile par jour. Pendant la même période, le nombre de déplacements faits en transport en commun, à la période de pointe du matin, est passé de 395 000 en 1987 à 353 000 en 1993 pour atteindre 342 000 en 1998¹. L'utilisation du transport en commun est donc nettement à la baisse. Par ailleurs, on note depuis quelques années une certaine hausse de l'achalandage dans les réseaux de transport en commun de la région. Il est difficile de préciser si cette hausse se maintiendra ou s'il s'agit plutôt d'une hausse conjoncturelle liée à l'augmentation de l'activité économique.

Voici les grandes lignes de la situation prévisible en 2016² :

- 】 deux millions de déplacements quotidiens supplémentaires, soit 25 % de plus;
- 】 des périodes de pointe de plus en plus chargées et plus longues;
- 】 quatre fois plus de voies-km congestionnées sur le réseau routier de la CUM;
- 】 une circulation qui va augmenter progressivement en dehors des heures de pointe et un nombre de déplacements effectués en automobile qui augmentera;
- 】 une forte proportion des déplacements supplémentaires qui se feront en automobile;
- 】 une importance accrue du camionnage dans le transport des marchandises;
- 】 des échanges commerciaux en croissance qui impliqueront une augmentation du nombre de camions sur les réseaux de transport de l'agglomération de Montréal.

1 Enquête origine-destination 1998.

2 Prévisions réalisées à partir de l'enquête origine-destination 1993.

Si rien n'est fait, la situation prévue pour 2016 aura, à maints égards, des répercussions négatives sur la croissance économique ainsi que sur la qualité de vie de la population. L'augmentation du volume de circulation sur l'ensemble du réseau routier et la congestion qui en résultera provoqueront un accroissement de la consommation d'énergie. Dans la mesure où les débits de circulation continueront d'augmenter, il y aura une hausse de la congestion et de la pollution, un facteur significatif de détérioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Le temps de déplacement moyen en automobile dans la région passera de 25 minutes qu'il était en 1993 à 39 minutes en 2016. Cela entraînera une détérioration des conditions de circulation pour les camions, avec comme conséquence une augmentation des coûts du transport des marchandises pour les entreprises et une diminution de la compétitivité économique de la région et du Québec.

LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS

Les orientations

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

Le transport des marchandises entre les pôles économiques de l'agglomération aussi bien que vers ses marchés extérieurs ou à destination de Montréal s'accroîtra considérablement. Le port de Montréal qui, ces dernières années, a raffermi son rôle dans le domaine des conteneurs, est appelé à se développer. Il y a davantage à faire dans le domaine du fret aérien, en tirant profit des aéroports de Mirabel et de Dorval. Le réseau ferroviaire connaît une utilisation accrue vers les États américains. C'est néanmoins le transport par camion, à cause de la popularité du mode de gestion en flux tendus (« juste à temps ») et de l'ampleur des échanges commerciaux avec le reste du pays et surtout les États-Unis, qui connaîtra la plus forte croissance. Ceci obligera à identifier et à planifier l'utilisation des

voies de circulation privilégiées pour les déplacements de marchandises.

En ce qui concerne les infrastructures routières, les solutions doivent viser l'amélioration et le parachèvement d'un réseau conçu voilà plus de 30 ans. Ce réseau doit être amélioré et devra éventuellement être complété afin que les véhicules soient répartis de manière plus équilibrée, en fonction de la capacité de chaque axe routier.

La capacité d'utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique aura des répercussions positives non seulement sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine de Montréal, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec.

Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement

Le centre de l'agglomération métropolitaine couvre un territoire qui, du nord au sud, déborde le cadre de l'île de Montréal pour rejoindre la Rive-Sud immédiate ainsi que le centre de Laval.

Ce centre repose sur un dynamisme urbain en mouvement et il est susceptible de croître et de s'étendre. Tel que défini par le ministère des Transports, ce centre regroupe, en 1996, plus de 2 millions de personnes, soit 63 % de la population métropolitaine, qui elle compte 3,3 millions de personnes, vivant sur un territoire qui couvre un peu moins de 16% de la région métropolitaine. Le centre de l'agglomération, c'est aussi 78 % des emplois de la région et 78 % des déplacements attirés.

Des interventions effectuées prioritairement sur les réseaux routier et de transport en commun permettront de soutenir le centre de l'agglomération de la région.

Il est généralement admis que le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme catalyseur du développement urbain. Mais les facteurs qui ont provoqué l'étalement urbain ces dernières années sont à la fois variés et complexes. Ils sont le produit d'une conjoncture socio-économique, démographique et politique particulière qui évolue sans cesse depuis la fin des années quarante, et qui influe sur les transports autant que ceux-ci l'influencent. La planification et la gestion du développement urbain, par ailleurs, relèvent de l'aménagement du territoire, et celui-ci est planifié et géré localement et régionalement par les plans et la réglementation d'urbanisme des municipalités, ainsi que par les schémas d'aménagement des MRC et de la CUM.

Il n'en demeure pas moins que pour l'ensemble des acteurs de la région, et en particulier pour le ministère des Transports, la mise en place d'un cadre d'aménagement métropolitain faciliterait le choix des interventions à privilégier, en définissant des priorités claires en matière de développement.

C'est dans cette optique que le ministère des Transports entend relever le défi de la revitalisation et de la consolidation du centre de l'agglomération métropolitaine, avec les outils dont il dispose.

La promotion du transport en commun et la gestion de la demande de transport visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit.

Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants

Un grand nombre d'infrastructures routières et de transport en commun ont été construites il y a plus de 30 ans. Plusieurs devront bientôt faire l'objet d'importants travaux de réfection. Le ministère des Transports poursuivra ses efforts en matière de modernisation des réseaux de transport, ce qui suppose, par ailleurs, une adaptation aux exigences actuelles de sécurité et de fluidité de la circulation. Dans l'établissement de ses priorités d'intervention, le ministère des Transports visera d'abord à augmenter l'efficacité des réseaux et des systèmes de transport existants, en les maintenant en bon état. Il s'agira aussi de mieux utiliser la capacité des infrastructures routières et de transport en commun existantes afin d'assurer une plus grande fluidité des déplacements.

Région métropolitaine de Montréal : Centre de l'agglomération



Assurer l'efficacité et l'équité du financement

Les besoins en transport continueront d'augmenter au cours des vingt prochaines années. Les interventions du ministère des Transports doivent donc être appuyées par un cadre de financement efficace, de façon à permettre à l'agglomération

de Montréal d'agir maintenant tout en préparant l'avenir. Le gouvernement du Québec et le ministère des Transports sont directement interpellés par cette nécessité. Dans les réflexions et décisions actuelles et à venir, ils tiennent compte de la croissance des besoins, de la visibilité et de la transparence du financement, de l'adhésion

des citoyens, du fardeau global des impôts et des taxes, et donc de la capacité de payer des contribuables. L'équité entre les contributions et les retombées dont chacun bénéficie fait aussi partie des réflexions qui guident les choix.

Les objectifs

Diminuer le nombre de points de congestion

La croissance de la population et de l'emploi et l'impact de ce phénomène sur les services de transport ont été analysés. On observe déjà des problèmes de congestion sur le réseau routier et on prévoit qu'ils s'amplifieront avec le temps, si rien n'est fait pour inverser la tendance. Une étude¹ évalue à 502 millions de dollars par année les pertes économiques liées à la congestion dans la région métropolitaine. Compte tenu de l'impact négatif de cette situation sur l'activité économique et sur la qualité de vie de la population, des mesures concrètes devront être prises pour améliorer les conditions de circulation, c'est-à-dire diminuer le nombre de points de congestion et augmenter la vitesse de circulation sur les axes où elle est substantiellement ralentie.

Augmenter l'utilisation du transport en commun

Le ministère des Transports et ses partenaires qui exploitent des réseaux de transport en commun doivent viser l'amélioration de la desserte en transport en commun des pôles d'emplois du cœur économique de l'agglomération. La diminution du nombre de personnes se déplaçant en voiture ne peut se traduire que par des effets bénéfiques sur la fluidité du réseau routier, lequel est nécessaire au transport des marchandises. Le ministère des Transports a aussi la responsabilité de s'assurer, là où les conditions d'exploitation le permettent, que des services de transport soient offerts à ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser une automobile. L'utilisation accrue du transport en commun présente des avantages importants pour la société, principalement en ce qui a trait à la protection de l'environnement et à la vitalité de l'agglomération.

Une augmentation de l'utilisation du transport en commun ne sera possible que si celui-ci constitue une solution de rechange efficace, attrayante et accessible soutenue par des mesures de gestion de la demande. À cet égard, l'efficacité de telles mesures — à titre d'exemple, les programmes-employeurs — est tributaire de l'existence de services de transport en commun de qualité.

¹ ADEC, MTQ. Évaluation des coûts de la congestion routière dans la grande région de Montréal, Décembre 1997.

Accroître l'efficacité du transport des marchandises

Les déplacements de marchandises occupent une place majeure dans la région métropolitaine. Ils sont effectués sur le réseau routier, sur les lignes ferroviaires, en utilisant les liaisons maritimes ou aériennes et, souvent, par une combinaison de ces différents modes de transport.

Les déplacements de marchandises se font entre la région métropolitaine et les autres régions du Québec, ainsi qu'entre le Québec et ses partenaires commerciaux. Ils se font aussi entre les grands pôles d'activité économique de la métropole. Ces déplacements sont stratégiques sur le plan économique, tant pour la métropole que pour l'ensemble du Québec.

La poursuite du développement économique et le maintien de la position concurrentielle de la région métropolitaine et de l'ensemble du Québec exigent que le réseau stratégique de transport soit géré et planifié en fonction de son impact sur l'économie. Le réseau stratégique comprend notamment les principales infrastructures routières qui relient la région métropolitaine aux autres régions du Québec. Ce réseau permet aux pôles d'activité économique de la région d'avoir un accès efficace à leurs marchés extérieurs. Il permet également la desserte des infrastructures portuaires et aéroportuaires. Le ministère des Transports interviendra d'abord sur les composantes de ce réseau.

Gérer la demande plutôt qu'y réagir

Le Ministère veut favoriser une meilleure compréhension de l'impact des décisions prises en matière d'aménagement du territoire sur la demande en transport. Il veut également s'assurer que tous les moyens sont pris pour favoriser une meilleure utilisation des services et des systèmes en place avant d'investir dans de nouvelles solutions. En ce sens, des efforts importants doivent être consentis pour favoriser un meilleur équilibre entre l'utilisation de l'automobile et l'utilisation du transport en commun, et pour s'assurer dans certains cas d'une meilleure utilisation du réseau routier.

Selon toute probabilité, une simple augmentation de l'offre en transport en commun ne réussira pas à faire augmenter le nombre d'usagers au point d'inverser les tendances lourdes. D'autres interventions seront nécessaires.

En marge des moyens traditionnellement utilisés pour contrer la congestion et l'accroissement du nombre de déplacements en automobile, la gestion de la demande est une voie d'action dont l'efficacité s'est vérifiée dans de nombreux pays. Il s'agit d'un ensemble de mesures qui visent à modifier les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements causant la congestion, en influençant les besoins, la période de la journée à laquelle se font ces déplacements, ou encore les choix individuels en matière de mode de transport.

Contrairement aux investissements dans les infrastructures, qui sont habituellement très importants, les mesures de gestion de la demande sont relativement peu coûteuses.

La gestion de la demande est axée sur la mise en place de mesures visant, entre autres, à favoriser aux lieux de destination, soit dans les entreprises et les institutions, le covoiturage, le vélo et la gestion du stationnement pour compléter les efforts visant à développer le transport en commun. Ces mesures doivent donc faire partie des solutions à privilégier.

LA STRATÉGIE D'INTERVENTION PRIORITAIRE

La région métropolitaine de Montréal est aux prises avec des problèmes importants de congestion qui nuisent autant à la qualité de vie de la population qu'à la compétitivité de son économie. Ces problèmes ont plusieurs causes, dont la forme du développement urbain, le déplacement des populations du centre vers la périphérie, une croissance démographique qui continue de se répartir inégalement à l'intérieur de l'agglomération, l'augmentation généralisée de la mobilité ainsi qu'une activité économique plus éclatée, organisée dans plusieurs pôles au centre de l'agglomération, dont certains sont actuellement difficilement accessibles en transport en commun. Les conséquences de tous ces phénomènes sont une croissance des déplacements en automobile et une tendance lourde à la décroissance de l'utilisation du transport en commun.

Les problèmes de congestion sont particulièrement importants, d'une part, sur les axes autoroutiers stratégiques situés au centre de l'agglomération et, d'autre part, aux approches des ponts. Une telle congestion entraîne des effets de débordement sur les artères municipales et les rues résidentielles qui ont des répercussions négatives sur la qualité de vie des résidents. Des difficultés d'accès aux lieux de travail dues à la faiblesse des dessertes vers certains pôles d'emplois apparaissent, de même que des difficultés dans l'approvisionnement en marchandises des commerces. Tout ça sans compter les problèmes de pollution atmosphérique que subit l'ensemble de la région.

Les solutions à mettre en œuvre, complémentaires et indissociables les unes des autres, relèvent, pour le ministère des Transports, de la gestion de la demande et de l'augmentation de l'offre sur les réseaux routier et de transport en commun.

Ces interventions doivent toutefois être étalées dans le temps et découpées en phases. Les priorités seront établies en fonction du degré de réponse aux orientations et aux objectifs du plan de gestion des déplacements. Ainsi, les interventions doivent répondre aux besoins de l'activité économique. Elles doivent aussi s'inscrire dans une volonté de consolider et de revitaliser le centre de l'agglomération, tout en favorisant la qualité de vie de la population. L'établissement des priorités doit aussi tenir compte de la capacité financière du gouvernement à assumer les coûts des interventions. Il n'est, en effet, pas possible de réaliser tous les projets en même temps, ce qui suppose une stratégie d'investissement qui étale les interventions selon différents horizons. Finalement, il s'agit de tenir compte de la capacité technique de réaliser les travaux en prenant en considération leurs impacts sur la circulation.

La gestion de la demande

Même si le Ministère prévoit plusieurs projets pour améliorer, optimiser et compléter les réseaux routier et de transport en commun, ces améliorations ne pourront à elles seules résoudre les problèmes de congestion actuels et futurs. Par ailleurs, des contraintes d'ordre financier, technique ou environnemental limitent le développement de l'offre de transport. D'autres solutions doivent donc être envisagées.

Dans un tel contexte, la gestion de la demande permet de maximiser l'utilisation des réseaux de transport existants, en faisant appel à une série de mesures plus légères et souvent moins coûteuses.

Le ministère des Transports privilégie trois voies d'action où il interviendra concrètement et qui impliqueront une participation accrue de ses partenaires.

Les programmes-employeurs' qui visent à augmenter les possibilités de déplacement à partir du lieu de travail, par l'encouragement et l'organisation, entre autres, de programmes de covoiturage, de programmes de retour à la maison garanti, d'une gestion des stationnements, etc.

Le ministère des Transports encouragera la mise en place de programmes-employeurs dans les entreprises et institutions de la région de Montréal. Il offrira, à cet effet, une aide technique et favorisera l'implication de ses partenaires dans cet exercice.

Des mesures fiscales

qui favorisent le transfert vers des modes de transport à taux d'occupation élevé peuvent donner un sérieux élan au transport en commun et au covoiturage. Le ministère des Transports évalue la possibilité d'octroyer certains avantages fiscaux aux utilisateurs du transport en commun ainsi qu'aux employeurs et aux employés participant aux programmes-employeurs.

La gestion du stationnement

Le ministère des Transports propose à la région de Montréal d'amorcer une réflexion sur l'importance de doter la région d'une vision d'ensemble du stationnement qui est vue, de plus en plus, comme un outil important dans la gestion des déplacements. Une telle vision permettra, d'une part, de déterminer quelles sont les mesures susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés en matière de soutien au transport en commun et au covoiturage et, d'autre part, d'harmoniser à l'échelle métropolitaine, les actions entreprises par les différents acteurs dans ce domaine.

1 Ministère des Transports, 1999. Le programme-employeur - Pour améliorer vos déplacements, mettez-vous à l'heure du changement, pages multiples.

Une stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération

L'est de l'agglomération, et en particulier l'est de la CUM, présente des déficiences significatives en matière d'infrastructures de transport. Ces déficiences se traduisent notamment par l'absence d'un système de transport en commun tel le métro, par une accessibilité moindre au réseau autoroutier et par un réseau municipal discontinu.

L'est de l'agglomération de Montréal est doté d'un important potentiel de développement. Ce potentiel repose en grande partie sur les terrains industriels vacants situés sur l'île de Montréal, sur les espaces résidentiels disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation de l'île de Montréal, de Laval et des couronnes nord et sud.

Les objectifs visés sont les suivants :

- 】 Faciliter la mobilité des personnes et les mouvements des marchandises à la fois dans l'est de l'agglomération et entre l'est et les autres pôles économiques de la région métropolitaine;
- 】 Améliorer, pour les résidents et les entreprises de l'est, l'accès à certains axes routiers ainsi qu'au réseau de transport en commun.

Les principaux éléments de cette stratégie incluent, à l'horizon 2000-2010, les interventions suivantes :

- 】 ligne 5 du métro à Anjou (317,0 M\$);
- 】 métrobus dans le corridor ferroviaire situé entre Repentigny et le centre-ville (22,0 M\$);
- 】 métrobus dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa (coûts à déterminer);
- 】 modernisation de la rue Notre-Dame (165,0 M\$);

- 】 amélioration du réseau routier municipal dans l'est de l'île de Montréal. Un partenariat avec les municipalités concernées sera considéré;
- 】 développement de programmes-employeurs pour améliorer l'accessibilité aux entreprises de l'est de la CUM;
- 】 prolongement de l'auto-route 25. Un partenariat public-privé permettrait de devancer la réalisation de ce projet pour faire concorder son ouverture avec la fin des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame. Les coûts prévus d'un tel projet sont d'environ 325 millions de dollars. Le prolongement de l'autoroute 25, accompagné de la mise en place d'un corridor rapide de transport en commun reliant Laval et les stations de métro Anjou et Radisson, offrira une amélioration de l'offre de transport en commun pour les résidents du nord-est de l'agglomération, ainsi que des conditions de circulation améliorées pour le transport des marchandises.

Le développement de l'est de l'agglomération constitue un objectif qui peut être atteint en utilisant l'effet structurant des infrastructures de transport. Une stratégie intégrée en transport aura des effets positifs sur l'activité économique de ce territoire.

Pour le ministère des Transports, l'étalement urbain constitue un enjeu réel, qui doit être géré à l'échelle métropolitaine et être accompagné d'une stratégie de développement globale du territoire qui établira un phasage du développement résidentiel, industriel et commercial à l'intérieur des périmètres d'urbanisation actuels de Laval et de la couronne nord en limitant de manière stricte les empiétements sur la zone agricole protégée.

Des actions prioritaires visant à augmenter l'offre de transport en commun

L'évolution de la dynamique des déplacements devra orienter clairement les choix en matière de transport en commun. Ceux-ci devront permettre une desserte efficace des grandes destinations qui attirent un nombre croissant de déplacements.

Les interventions que le ministère des Transports entend privilégier découlent d'une série de constats sur l'évolution de l'urbanisation dans la région de Montréal et sur les impacts de cette urbanisation sur les déplacements, sur les origines et les destinations, sur l'utilisation actuelle des réseaux de transport et sur l'évolution des différents modes de transport.

Ces interventions s'appuient également sur les orientations gouvernementales et ministérielles en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et d'environnement.

En plus des projets déjà décidés et en voie de réalisation (métro Pie-IX et Laval) et des interventions prévues dans le cadre de la stratégie intégrée de l'est de l'agglomération (métro Anjou, métrobus), les projets suivants seront réalisés :

- 】 Ligne 4 du métro à Longueuil (333,6 M\$);
- 】 Aménagement de l'estacade près du pont Champlain (154,5 M\$).

Si l'utilisation de l'estacade est envisagée à court terme pour améliorer la performance des services d'autobus entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, à moyen terme, le remplacement des autobus dans l'axe A-10 / estacade par un mode plus performant devra être envisagé. Ce projet de SLR, dont le financement est à définir, pourra être devancé dans le cadre d'une entente de partenariat avec le gouvernement fédéral et/ou le secteur privé.

- }] Trains de banlieue (162,8 M\$) :
 - }] Amélioration du service, sur les lignes de Montréal/Rigaud et Montréal/Deux-Montagnes;
 - }] Mise en œuvre de la phase permanente de la ligne Montréal/Blainville;
 - }] Mise en service de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire;
- }] Voies réservées, terminus et stationnements incitatifs (76,3 M\$);
- }] Maintien et renouvellement des actifs (métro, autobus) (490,0 M\$).

Des actions prioritaires sur le réseau routier au centre de l'agglomération

L'importance de la fluidité des déplacements pour la position concurrentielle de la métropole et de l'ensemble du Québec exige que des interventions soient réalisées prioritairement sur le réseau routier stratégique. Le déroulement des interventions se fera de façon à intervenir d'abord sur les composantes de ce réseau qui sont situées au centre de l'agglomération.

En plus de la modernisation de la rue Notre-Dame identifiée à la stratégie de desserte de l'est de l'agglomération, les interventions suivantes seront réalisées :

- }] Optimisation de l'A-40, Métropolitaine (762,3 M\$);
- }] Réaménagement du rond-point Dorval A-20/A-520 (22,7 M\$);
- }] Amélioration de l'A-15 à Laval (37,0 M\$);
- }] Amélioration de l'A-10 (50,0 M\$);
- }] Gestion de la circulation autoroutière (58,0 M\$);
- }] Gestion dynamique des feux de circulation (25,1 M\$).

Des actions prioritaires sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération

- 】 Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot (82,1 M\$);
- 】 Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine (110,0 M\$);
- 】 Amélioration de l'A-20 sur la Rive-Sud (52,3 M\$).

L'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion; un nouveau lien continu pour améliorer le transit

Le diagnostic déposé en mars 1995 par le ministère des Transports a montré en quoi la discontinuité du réseau autoroutier limitait le choix d'itinéraires et créait des chevauchements d'autoroutes.

D'ici 2016, l'autoroute 40 (Métropolitaine) ne pourra répondre à tous les nouveaux besoins de déplacements des personnes et des marchandises, surtout dans sa partie centrale, entre les autoroutes 13 et 25. L'agglomération montréalaise ne dispose que d'un seul lien direct et continu dans l'axe est-ouest.

La volonté du ministère des Transports de soutenir la compétitivité de l'économie se concrétise par la planification d'interventions visant à assurer la fluidité des déplacements à haute valeur économique qui proviennent de l'agglomération de Montréal ou s'y destinent, ou encore qui la traversent d'est en ouest. À cet égard, une partie importante de la base économique de l'agglomération de Montréal est fondée sur les activités manufacturières. Parmi les expéditions manufacturières provenant des cinq régions administratives incluses en totalité ou en partie dans la région métropolitaine, celles en provenance de Montréal et de la Montérégie concentrent près de 85 % de l'ensemble des exportations de biens manufacturés, ainsi que les plus fortes valeurs expédiées vers le Québec (90 %), les États-Unis (73 %), l'Ontario et l'Ouest canadien (87 %).

La mise en place d'une solution de rechange autoroutière continue dans l'axe est-ouest peut résider dans le parachèvement de l'autoroute 30. Ce projet implique la construction d'un tronçon d'autoroute d'une longueur de 35 km entre Châteauguay et l'autoroute 20, à Vaudreuil-Dorion. Les coûts prévus d'un tel projet sont d'environ 530 millions de dollars.

L'autoroute 30 a été conçue, à l'origine, pour relier entre elles plusieurs sous-régions de la Montérégie. Son parachèvement est considéré comme un élément essentiel pour le développement économique et social du sud-ouest de la Montérégie et permettrait de créer un lien entre ses pôles de développement et les autres pôles de la région métropolitaine de Montréal.

Ce projet, dont le financement n'est pas assuré actuellement dans la stratégie d'intervention prioritaire, fera l'objet d'analyses afin de définir un mode de financement qui pourrait faire l'objet d'un partenariat avec le gouvernement fédéral.

Des actions prioritaires pour réparer le réseau routier stratégique

Le ministère des Transports investira plus de 792.2 millions de dollars au cours des prochaines années pour la conservation du réseau routier stratégique. La majorité des autoroutes de la région ont été construites dans les années 60 et 70 et elles auront plus de 40 ans vers 2006. Malgré les efforts considérables réalisés au cours des dernières années, le rythme des réparations majeures ira en augmentant.

Le partenariat

Un partenariat public-public à intensifier

Le ministère des Transports entend mettre à profit son expérience en matière de partenariat avec les municipalités. En effet, de nombreuses interventions sur les réseaux municipaux peuvent, si elles sont réalisées à temps, avoir des retombées positives pour l'amélioration de la circulation dans l'ensemble de la région métropolitaine.

Dans le cadre du plan conjoint Montréal-Québec, le ministère des Transports a conclu une entente avec la ville de Montréal pour la réalisation de projets jugés prioritaires par les deux partenaires. La mise en œuvre de cette entente se fera dans le cadre plus global du plan de gestion des déplacements. Cette entente prévoit un engagement de 115 millions de dollars sur cinq ans pour le ministère des Transports. Celui-ci examinera toute nouvelle proposition de partenariat qui lui sera soumises en ce sens par ses partenaires municipaux.

Un partenariat public-privé qu'il faut concrétiser

Des expériences menées depuis plusieurs années, ailleurs au Canada et à l'étranger, ont démontré que la réalisation de travaux dans le domaine des transports, en partenariat avec le secteur privé, a permis des économies, l'accès à de nouvelles sources de financement ainsi que le devancement et l'accélération de projets jugés prioritaires.

Les projets de partenariat public-privé envisagés devront répondre aux objectifs du plan et présenter un fort potentiel de rentabilité, tout en respectant des exigences d'équité sociale et de qualité de l'environnement. Ils devront aussi améliorer les formules de financement ainsi que les conditions de circulation aussi bien pour les usagers de la route que pour les utilisateurs du transport en commun et promouvoir l'innovation technologique.

Les projets les plus susceptibles d'être réalisés sous la forme d'une concession à un consortium privé sont :

- 】 le parachèvement de l'autoroute 25, entre Laval et Anjou;
- 】 l'établissement d'un nouveau lien sur le Saint-Laurent reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud.

Un partenariat intergouvernemental qui s'impose

Le gouvernement fédéral a récemment indiqué son intention de s'impliquer dans le financement de projets de transport routier et de transport en commun. Deux projets du plan de gestion des déplacements pourraient profiter d'un partenariat Québec-Ottawa ainsi que la participation d'un consortium privé :

- 】 le parachèvement de l'autoroute 30, entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion;
- 】 le développement d'un SLR sur l'estacade, dans l'axe du pont Champlain.

Les investissements 2000-2010

Le tableau suivant présente un portrait global des sommes qui seront consacrées à la stratégie d'intervention prioritaire. Les interventions prévues impliquent des investissements de l'ordre de 2 022,57 millions de dollars pour les cinq prochaines années. Les investissements prévus de 2005 à 2010 sont de l'ordre de 1 815,7 millions de dollars additionnel. Ces investissements supposent la poursuite des efforts en matière de réparation, d'amélioration et de développement du réseau routier et de transport en commun ainsi qu'un soutien à la mise en place de programmes-employeurs.

Gestion de la demande

Programmes-employeurs et autres mesures

TOTAL GESTION DE LA DEMANDE

Interventions en transport en commun

Ligne 5 est du métro à Anjou
Ligne 4 du métro à Longueuil
Aménagement de l'estacade près du pont Champlain
Trains de banlieue
Métrobus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal
Terminus, voies réservées et stationnements incitatifs

Sous-total transport en commun

Interventions en conservation du transport en commun

Maintien et renouvellement des actifs (autobus/métro/trains)

TOTAL TRANSPORT EN COMMUN

Interventions sur le réseau routier au centre de l'agglomération

Modernisation de la rue Notre-Dame
Optimisation de l'A-40, Métropolitaine
Réaménagement du rond-point Dorval A-20/A-520
Amélioration de l'A-15 à Laval
Amélioration de l'A-10
Gestion de la circulation autotoutière
Gestion dynamique des feux de circulation

Sous-total

Interventions sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération

Parachèvement de l'A-20 à Vandreuil-Dorion et sur l'île Perrot
Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine
Amélioration de l'A-20 sur la Rive-Sud

Sous-total

TOTAL INTERVENTIONS ROUTIÈRES

Investissements prévus, région métropolitaine de Montréal (en millions de dollars)

2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	Total	Total	Total
					2000 à 2005	2005 à 2010	2000-2010
0,3	1,0	3,0	3,0	3,0	10,3	-	10,3
0,3	1,0	3,0	3,0	3,0	10,3	-	10,3
2,0	7,0	15,0	31,0	52,0	107,0	210,0	317,0
3,0	7,0	20,0	60,0	60,0	150,0	183,6	333,6
2,0	4,0	18,5	30,0	50,0	104,5	50,0	154,5
20,2	18,5	13,0	20,0	20,0	91,7	71,1	162,8
4,0	9,0	7,0	2,0	-	22,0	-	22,0
15,4	14,4	16,2	20,3	10,0	76,3	-	76,3
46,6	59,9	89,7	163,3	192,0	551,5	514,7	1 066,2
38,54	70,62	44,65	38,73	49,68	242,22	247,8	490,02
85,14	130,52	134,35	202,03	241,68	793,72	762,50	1 556,22
-	2,0	40,0	60,0	35,0	137,0	28,0	165,0
2,2	53,4	78,8	80,0	80,0	294,4	467,9	762,3
4,0	12,0	6,7	-	-	22,7	-	22,7
11,4	5,8	3,6	-	-	20,8	16,2	37,0
0,4	1,2	4,7	18,8	11,6	36,7	13,3	50,0
2,0	6,0	15,0	15,0	20,0	58,0	-	58,0
1,0	2,0	2,0	2,8	2,8	10,6	14,5	25,1
21,0	82,4	150,8	176,6	149,4	580,2	539,9	1 120,1
-	-	0,3	1,5	15,3	17,1	65,0	82,1
0,2	0,5	4,0	12,4	44,6	61,7	48,3	110,0
1,0	1,0	22,5	27,8	-	52,3	-	52,3
1,2	1,5	26,8	41,7	59,9	131,1	113,3	244,4
22,2	83,9	177,6	218,3	209,3	711,3	653,2	1 364,5

Plan d'action conjoint ville de Montréal/ministère des Transports

Raccordement des boulevards Cavendish Nord-Sud et Royalmount
Réaménagement du rond-point de l'Acadie
Réfection du corridor Décarie
Aménagement de la bretelle de l'A-15 à la rue Cabot
Aménagement du raccordement de l'A-40 au boulevard Gouin
Autres

TOTAL PLAN D'ACTION CONJOINT

Interventions pour réparer le réseau routier stratégique

Autoroute 13 à Laval et à Montréal
Autoroute 15, échangeur Turcot
Autoroute 15 Des Laurentides à Laval
Autoroute 40 Ouest sur l'île de Montréal
Autoroute 40 pont de l'île-aux-Tourtes
Route 138 pont Mercier
Autoroute 19 à Laval
Autoroute 20 pont Galipeault
Autoroute 40 à l'est de l'île de Montréal
Autoroute 15 Nord sur la Rive-Sud
Autoroute 25
Autres

TOTAL RÉPARATION DU RÉSEAU ROUTIER

TOTAL STRATÉGIE D'INTERVENTION

Partenariat public-privé

SLR estacade du pont Champlain
Autoroute 30 à Vaudreuil-Dorion
Autoroute 25, Laval-Anjou
Nouveau lien sur le Saint-Laurent entre l'île de Montréal et la Rive-Sud

TOTAL PARTENARIAT

Investissements prévus, région métropolitaine de Montréal (en millions de dollars) (suite)

2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	Total 2000 à 2005	Total 2005 à 2010	Total 2000-2010
1,0	5,0	8,0	10,0	-	24,0	-	24,0
8,0	17,0	18,0	-	-	43,0	-	43,0
12,5	14,0	3,5	2,75	-	32,75	-	32,75
1,1	0,575	-	-	-	1,675	-	1,675
0,8	0,275	-	-	-	1,075	-	1,075
0,25	0,5	1,75	10,0	-	12,5	-	12,5
23,65	37,35	31,25	22,75	-	115,0	-	115,0
25,0	25,0	25,0	25,0	20,0	120,0	11,94	131,94
-	-	15,0	15,0	30,0	60,0	-	60,0
-	-	-	-	-	-	41,0	41,0
-	-	5,0	6,8	10,3	22,1	-	22,1
7,84	12,32	-	-	-	20,16	-	20,16
3,0	2,8	2,44	2,44	8,12	18,75	-	18,75
-	-	-	-	-	-	13,8	13,8
-	-	3,3	3,3	-	6,6	-	6,6
-	-	-	10,5	-	10,5	-	10,5
-	6,32	-	-	-	6,32	-	6,32
-	4,8	6,72	-	-	11,52	-	11,52
30,1	27,2	21,3	17,2	20,5	116,30	333,26	449,56
65,94	78,4	78,8	80,2	88,9	392,25	400,0	792,25
197,23	331,16	425,01	526,27	542,9	2 022,57	1 815,7	3 838,27
-	-	X	X	X	X	X	576,0
-	-	X	X	X	X	X	530,0
-	-	X	X	X	X	X	325,0
-	-	X	X	X	X	X	650,0
-	-	X	X	X	X	X	2 081,0

LES AUTRES INTERVENTIONS : DES DÉCISIONS À PRENDRE

D'autres interventions devront être réalisées dans les prochaines années, afin de permettre à la région métropolitaine de Montréal de relever les défis qui l'attendent.

L'amélioration de l'A-15 et de l'A-640 sur la Rive-Nord

L'amélioration de la fonctionnalité de l'autoroute 15 et de l'autoroute 640 sur la Rive-Nord, ce qui inclut la reconfiguration des échangeurs de l'autoroute 15 avec l'autoroute 640 ainsi que le prolongement de l'autoroute 13, en direction nord à partir de l'autoroute 640, devra être évaluée en fonction de sa capacité à décharger l'autoroute 15, particulièrement pour les déplacements de personnes vers les destinations touristiques des Laurentides, lesquels sont en très forte croissance.

L'amélioration de l'A-20 sur le territoire de la CUM

La réalisation des interventions permettant d'assurer la fluidité de la circulation de l'autoroute 20 sur le territoire de la CUM doit faire l'objet d'analyses techniques et financières plus précises. Ainsi, l'amélioration de ce lien essentiel pour le transport des marchandises nécessite des investissements de plus de 300 millions de dollars, de même que des travaux qui ne peuvent être réalisés en même temps que ceux prévus sur l'autoroute 40 (Métropolitaine).

La ligne 2 ouest du métro à Saint-Laurent

Le pôle d'emplois de Saint-Laurent, l'un des plus importants de la région métropolitaine, connaît un développement soutenu depuis plusieurs années. La venue de nouvelles entreprises ou l'expansion des entreprises existantes, de même qu'un développement résidentiel important, font du pôle de Saint-Laurent un secteur d'origine et de destination dont la desserte doit être améliorée.

Un système de transport en commun dans l'axe de l'autoroute Métropolitaine

Un système de transport en commun adapté aux déplacements est-ouest desservant les grandes destinations du centre de l'île de Montréal sera analysé.

Les trains de banlieue Delson/Saint-Constant et Mascouche

Les projets futurs de trains de banlieue, entre autres les lignes Delson/Saint-Constant et Mascouche, seront analysés en fonction de leur contribution à la desserte des destinations en croissance. Ces projets devront également être examinés par rapport aux solutions de rechange existantes et aux investissements prévus dans le même axe. Une évaluation précise des coûts complets d'immobilisation et d'exploitation qui devront être assumés par le gouvernement et les municipalités devra aussi être réalisée.

La desserte ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville

Cette proposition vise l'amélioration des conditions d'accès aux installations aéroportuaires pour les clients et les employés de l'aéroport.

Un système de transport en commun entre le centre-ville et le parc des Îles

Considérant la croissance importante de l'achalandage vers ce pôle touristique, une desserte en transport en commun vers les différents sites et attraits est envisagée. Ce projet s'inscrit dans la volonté de soutenir le tourisme et l'activité économique qu'il génère dans un pôle d'attraction majeur pour la région de Montréal.

Un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'avenue du Parc

La desserte de cet axe devra faire l'objet de discussions au cours des prochaines années. Rappelons que la voie réservée de l'avenue du Parc est l'une des plus utilisées dans la région de Montréal.

Un système léger sur rail (SLR) dans l'axe du boulevard Roland-Therrien

La desserte en transport en commun sur le boulevard Roland-Therrien entre la future station terminale de la ligne 4 du métro à Longueuil et le boulevard Vauquelin sera analysée.

Une planification des travaux pour le maintien de la mobilité des personnes et des marchandises

La réalisation de la stratégie d'intervention prioritaire impliquera la mise en œuvre d'une planification des travaux qui tienne compte du maintien de la mobilité des personnes et des marchandises pendant la période des grands travaux.

Concrètement, cela signifie qu'avant d'amorcer des travaux majeurs sur un axe stratégique, le ministère des Transports s'assurera qu'un certain nombre de conditions soient respectées :

}] Limiter les interventions simultanées sur deux axes parallèles représentant l'un pour l'autre une solution de rechange pour la circulation des personnes et des marchandises.

}] Maximiser l'utilisation des infrastructures de transport en commun situées dans le corridor de transport où des travaux seront réalisés.

}] S'assurer que les interventions du ministère des Transports ne s'ajoutent pas à celles que pourraient entreprendre ses partenaires municipaux sur leur réseau routier, dans le même corridor de transport.

}] S'assurer que les utilisateurs des différents réseaux de transport bénéficient de toute l'information nécessaire afin qu'ils puissent planifier à l'avance leurs déplacements.

}] S'assurer que les usagers de la route disposent d'une information pertinente en temps réel afin qu'ils puissent ajuster leur itinéraire selon les conditions de circulation ambiantes.

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine : une phase préparatoire s'impose

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine sera à coup sûr le chantier de la décennie dans la région de Montréal. Déjà en 1990, cette autoroute majeure a subi une importante cure de rajeunissement. Elle sera cette fois redessinée à plusieurs endroits, afin de mieux canaliser et mieux redistribuer les dizaines de milliers de déplacements qu'elle attire chaque jour dans sa partie la plus utilisée.

Compte tenu des inconvénients qui découleront de ces divers travaux, la stratégie d'intervention sera articulée à partir des considérations suivantes :

}] la modernisation de la rue Notre-Dame sera réalisée afin de faciliter les déplacements entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal, en évitant les chantiers de l'autoroute Métropolitaine pendant les grands travaux. Dans le même axe, l'autoroute Ville-Marie, dont la rénovation est terminée, sera prête à recevoir un plus grand afflux de véhicules;

}] l'extension du système de gestion de la circulation autoroutière viendra réduire le temps de réaction du ministère des Transports lorsque surviendront des problèmes de congestion. Ce système comporte un dispositif de détection automatique des incidents. Il comprend des caméras de surveillance du réseau routier et des panneaux à messages variables situés à des endroits stratégiques, qui permettront de renseigner les usagers, en temps réel, sur les entraves à la circulation et les solutions de rechange;

}] la mise en œuvre d'une gestion dynamique des feux de circulation à Montréal favorisera la fluidité sur certains boulevards urbains, qui seront plus sollicités qu'à l'habitude pendant les grands travaux;

}] les premières interventions découlant de l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine viseront d'abord le déplacement de certaines entrées et sorties pour les rendre plus fonctionnelles, puis le réaménagement des voies de desserte et du rond-point de l'Acadie, afin d'éliminer certains goulots d'étranglement. Ces interventions permettront d'améliorer la fluidité de l'autoroute Métropolitaine avant le début des travaux majeurs sur la voie élevée.

La coordination des travaux

La stratégie d'intervention prioritaire comporte plusieurs interventions majeures sur le réseau routier, c'est pourquoi le ministère des Transports mettra sur pied un comité de coordination des travaux. Ce comité aura pour rôle de coordonner les mesures d'atténuation et les stratégies d'information destinées à réduire l'impact des travaux sur les déplacements. La collaboration de tous sera nécessaire pour que les besoins de la population en matière de transport soient satisfaits.

Le ministère des Transports fera donc appel à ses partenaires qui exploitent des réseaux de transport en commun, afin qu'ils fournissent un maximum de services de rechange aux automobilistes qui choisiront de ne pas prendre leur voiture pour éviter la congestion. Ensemble, le Ministère et ses partenaires détermineront quelles sont les mesures les plus souples et les plus efficaces à mettre en œuvre.

LA MISE EN ŒUVRE

Une invitation à la concertation et au partenariat

Pour augmenter la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises, l'agglomération de Montréal dispose maintenant du plan de gestion des déplacements que lui propose le ministère des Transports.

Ce plan a été conçu selon une approche intégrée et multimodale.

Entre autres, la gestion des déplacements doit permettre d'améliorer les déplacements, par des décisions qui tiennent compte de l'interdépendance entre tous les modes de transport.

Le ministère des Transports interviendra sur des actions visant le réseau routier, le transport en commun et la gestion de la demande.

Le ministère des Transports invite ses partenaires à s'engager dans des actions concrètes qui permettront à l'agglomération montréalaise de relever les importants défis qui se présentent à elle en matière de gestion des déplacements.

Les municipalités, les MRC et la CUM, ainsi que leurs mandataires, les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport (CIT), sont interpellés, d'une part, en matière d'aménagement du territoire et de gestion de l'urbanisation et, d'autre part, en ce qui concerne la gestion intégrée et multimodale des réseaux routier et de transport en commun sous leur responsabilité. Par ailleurs, un effort leur est demandé afin de soutenir les mesures de gestion de la demande qui sont proposées.

Les autres ministères, les sociétés de transport et l'Agence métropolitaine de transport doivent poursuivre les efforts visant à faire des transports un outil efficace de développement économique et d'amélioration de la qualité de vie. Les entreprises doivent participer à cet effort collectif en favorisant la mise en œuvre de programmes-employeurs.

Les transports sont un outil que la région métropolitaine de Montréal doit mettre à profit dans sa stratégie de développement. Cet outil doit être utilisé avec discernement. En effet, les décisions qui seront prises auront des répercussions importantes sur la qualité de vie de la population, tout comme sur le développement économique de la métropole et du Québec tout entier.

Le présent document expose donc la stratégie d'intervention prioritaire que le ministère des Transports propose à l'ensemble des acteurs de la région. Il se présente également comme un appel au dialogue, puisque sa réalisation ne sera possible que si les acteurs concernés y apportent leur collaboration.