

*Vers un plan de transport pour les Laurentides*

**Proposition de plan de transport**

**Document de consultation**

**TRANSPORTS QUÉBEC**

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

**Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 1999**  
**ISBN 2-550-34921-0**

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

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

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

## Invitation du directeur à participer à la consultation

---

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

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

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

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

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

MARIO TURCOTTE, Directeur  
Direction des Laurentides–Lanaudière

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Invitation du directeur à participer à la consultation .....</b>	<b>v</b>
<b>Un plan de transport pour les Laurentides.....</b>	<b>2</b>
<b>Les étapes de réalisation du plan de transport.....</b>	<b>2</b>
<b>Le contenu de la proposition de plan.....</b>	<b>5</b>
Les enjeux .....	5
Les orientations et les moyens d'action .....	8
<b>Pour participer à la consultation publique .....</b>	<b>16</b>
<b>Pour en savoir plus .....</b>	<b>17</b>

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

---

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

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

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

### **CARTE 1 RÉGION ADMINISTRATIVE DES LAURENTIDES**

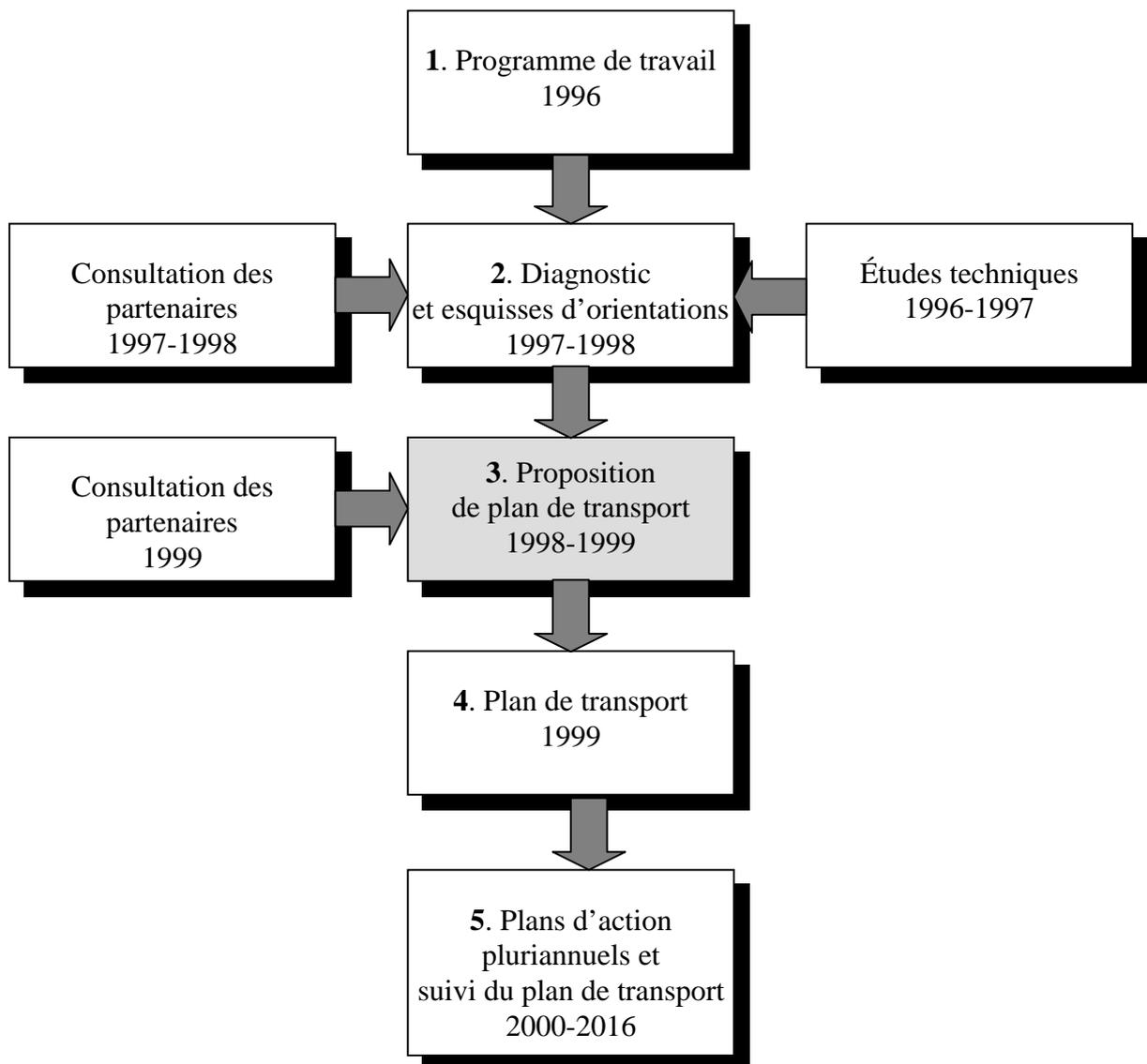
## Les étapes de réalisation du plan de transport

---

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

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

**FIGURE 1**  
**ÉTAPES DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT**



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

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

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

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

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

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

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

- connaître l'opinion des partenaires du Ministère et des usagers des systèmes de transport sur la situation des transports;
- amener les intéressés à se prononcer sur les enjeux et sur les orientations proposées afin de les valider et de les bonifier;
- favoriser les échanges avec les partenaires sur les objectifs et les moyens d'action proposés;
- favoriser l'émergence de solutions novatrices qui tiennent compte de la capacité de payer du Ministère et de ses partenaires;
- susciter le plus large consensus possible sur les moyens d'action retenus, de manière à favoriser l'adhésion au plan et sa mise en œuvre avec les partenaires concernés.

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

## **Le contenu de la proposition de plan**

---

### **Les enjeux**

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

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

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

Suivant les tendances en matière d'aménagement du territoire et de transport, l'utilisation de l'automobile devrait continuer d'être prédominante. Si rien n'est fait, les conditions de circulation sur les liens routiers vers Laval et Montréal s'aggraveront donc davantage. En outre, la forte dispersion des lieux d'origine et de destination des déplacements de la population de la partie sud des Laurentides fait en sorte que l'utilisation du transport en commun y est faible. Bien qu'il y ait eu des améliorations substantielles à l'offre de transport en commun avec la modernisation du train de banlieue Deux-Montagnes et l'expérience pilote du train de Blainville, certains services demeurent encore peu coordonnés et peu directs vers les principales destinations des résidents des Laurentides (voir carte 2).

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

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

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

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

Les investissements massifs réalisés et prévus, notamment dans le couloir Saint-Sauveur-des-Monts–Mont-Tremblant, afin d'améliorer et de diversifier l'offre touristique entraîneront une hausse de la fréquentation de la région. En raison de la croissance anticipée de l'affluence touristique, les problèmes actuels de circulation qui perdurent les fins de semaine, dans le corridor de l'autoroute 15, entre Sainte-Adèle et l'autoroute 640, ainsi que sur les accès immédiats au secteur du Mont-Tremblant, devraient s'accroître dans l'avenir et pourraient freiner la croissance (voir carte 3).

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

Les routes nationales 117, 148 et 158 assurent les liaisons entre les Laurentides et les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Outaouais et de Lanaudière. Toutefois, des déficiences géométriques (courbes, pentes, largeur des chaussées et des accotements) et la concentration des accès résidentiels et commerciaux résultant de l'urbanisation en bordure du réseau routier limitent la fluidité et la sécurité des déplacements de long parcours sur certains tronçons de ces routes (voir carte 4). De plus, la route 148 ne remplit pas entièrement son rôle de route nationale en raison de la traversée de nombreuses agglomérations et des faibles possibilités de dépassement entre Lachute et Masson-Angers, dans l'Outaouais.

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

Le réseau routier sous la gestion du Ministère dans les Laurentides s'étend sur un peu plus de 1 700 kilomètres. Les chaussées de ce réseau s'avèrent en assez bon état, en raison des nombreux travaux effectués par le Ministère au cours des dernières années. En ce qui concerne les structures (ponts et viaducs), la majorité d'entre elles sont adéquates. Cependant, comme les principales infrastructures de transport de la région ont été construites surtout au cours des années 1950, 1960 et 1970, elles nécessiteront à l'avenir des travaux d'entretien et de réfection fréquents et coûteux.

La fonctionnalité du réseau routier est pour sa part menacée par la multiplicité des accès (intersections de rues, entrées privées et commerciales) qui limitent la fluidité de la circulation et

**CARTE 2  
PROBLÈMES DE MOBILITÉ VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL**

**CARTE 3  
PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ DES LIEUX TOURISTIQUES**

**CARTE 4  
PROBLÉMATIQUE DES LIAISONS INTERRÉGIONALES**

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

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

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

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

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

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

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

En matière de transport ferroviaire, les plans de rationalisation du Canadien Pacifique et du Canadien National ont entraîné la vente d'un tronçon entre Mirabel et Hull et d'un autre entre Mirabel et Saint-Jérôme à un chemin de fer d'intérêt local (CFIL), soit Les chemins de fer Québec-Gatineau. Ces entreprises desservent le sud du territoire par l'intermédiaire de trois lignes qui permettent un débouché sur les réseaux transcontinentaux.

Les CFIL offrent de bonnes possibilités pour la conservation d'un réseau ferroviaire adéquat et performant. Même si la formule des CFIL comporte, comme partout ailleurs, un élément de vulnérabilité lié à la taille des entreprises et des marchés à desservir, ils peuvent en revanche démontrer un grand dynamisme dans la mise en marché de leurs produits et dans l'adaptation de leurs services aux besoins de la clientèle, ce qui ne peut que contribuer à une plus grande efficacité du transport des marchandises.

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

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

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

Le plan de développement d'ADM ainsi que les recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel soulignent que la relance de l'aéroport de Mirabel passe par les vols nolisés/vacances, par le transit des marchandises et par l'ensemble des activités para-aéroportuaires (formation, entretien, etc.).

## **Les orientations et les moyens d'action**

En considérant les orientations ministérielles et gouvernementales qui s'appliquent à tout le Québec, les principes du développement durable, le contexte régional de planification des transports, les enjeux ci-haut décrits et les avis des partenaires consultés, on distingue huit grandes orientations. Des moyens d'action ont ensuite été déterminés pour permettre d'atteindre ces objectifs.

La mise en œuvre de plusieurs de ces moyens d'action implique la participation des partenaires du MTQ : Agence métropolitaine de transport, MRC, municipalités, organismes de transport, clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. Cette participation doit s'effectuer autant au chapitre de la planification, que du financement et de la réalisation des interventions.

Voici donc les huit orientations et les moyens d'action qui en découlent. Les principales interventions dont on fait état dans les pages qui suivent sont localisées sur la carte 5.

**CARTE 5**  
**PRINCIPALES ZONES D'INTERVENTION**

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

Dans un contexte où la demande de transport est en croissance, l'amélioration de la mobilité vers Laval et l'île de Montréal s'avère essentielle. L'application des principes du développement durable amène à privilégier, dans un premier temps, le développement et l'amélioration des services de transport en commun ainsi que l'amélioration du réseau routier existant avant le développement de nouvelles infrastructures routières. Il faut aussi mieux gérer l'urbanisation de ce territoire afin de diminuer la dépendance de la population qui y réside envers l'automobile.

Par ailleurs, en raison de la forte croissance de la demande de transport dans les Laurentides, il sera bien difficile de répondre adéquatement à cette demande sans effectuer des investissements importants dans les infrastructures et systèmes de transport.

***Moyens d'action***

**Services de transport en commun :**

- amélioration des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme – Montréal par des mesures s'inscrivant dans une stratégie de desserte de la partie sud des Laurentides. Parmi les mesures suivantes, les plus efficaces pourraient être retenues, soit :
  - service de trains de banlieue entre Blainville, Laval et Montréal et prolongement éventuel jusqu'à Saint-Jérôme si la demande le justifie;
  - augmentation de l'offre de stationnements d'incitation à proximité des stations de trains de banlieue et des terminus;
  - voies réservées aux autobus et aux covoitureurs sur le réseau routier;
  - mesures favorisant le covoiturage;
  - nouveaux circuits d'autobus et rabattement des autobus aux axes lourds (trains de banlieue, métro à Laval);
  - nouveaux services pour desservir les quartiers résidentiels de faible densité;
- accroissement de la capacité de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes en doublant la voie ferrée entre les stations Bois-Franc et Roxboro;
- amélioration de la desserte d'autobus aux stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes.

Infrastructures routières existantes :

- amélioration de la fonctionnalité du réseau routier (élargissements, construction de voies de service, réaménagements d'échangeurs, prolongements du réseau, et ce, sur les autoroutes 13, 15, 19 et 640);
- mesures de gestion de la demande (mesures incitatives au covoiturage, canalisation des déplacements vers les modes les plus performants, programmes-employeurs, etc.).

Gestion de l'urbanisation :

- intégration de mesures favorables au transport en commun dans les schémas des MRC de la partie sud du territoire, soit par exemple limitation des périmètres d'urbanisation, détermination de zones prioritaires d'aménagement, mixité des fonctions urbaines, etc.)

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

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

***Moyens d'action***

- promotion du programme d'aide financière du MTQ au transport adapté en vue d'accroître le nombre de municipalités offrant un service de transport adapté;
- amélioration des liaisons entre les divers services de transport adapté par les organismes responsables du transport adapté;
- révision de la *Loi sur le transport par taxi* afin de répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires et de réévaluer, au besoin, le découpage territorial;
- évaluation par les intervenants en transport de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande, en complément aux services existants de transport en commun urbain et d'autocar interurbain;
- soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif, c'est-à-dire appui par le Ministère de projets de mise en commun sur une base volontaire des différents services de transport collectif, dont le transport adapté et le transport scolaire.

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

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

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

***Moyens d'action***

Amélioration et développement du réseau routier :

- optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117 entre Sainte-Adèle et Saint-Jérôme (réaménagements d'échangeurs, ajustement des feux de circulation, etc.) et élargissement de l'autoroute 15 vers le sud en temps opportun;
- amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant par divers travaux sur la Montée Ryan, le chemin Duplessis et le chemin du Lac Supérieur;
- amélioration des caractéristiques techniques de la route 323, soit correction des courbes et des pentes, élargissement et réfection de la route.

Réseaux récréatifs régionaux :

- actions visant à limiter toute nouvelle traverse routière afin de préserver l'intégrité du parc linéaire Le P'tit train du Nord et la sécurité de ses usagers;
- soutien technique au Comité régional pour la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC et soutien financier par l'aménagement d'une partie des accotements de certains tronçons de routes permettant la réalisation d'itinéraires cyclables;
- soutien technique auprès des intervenants pour la planification des sentiers de véhicules hors route afin de favoriser les développements de sentiers sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.

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

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

***Moyens d'action***

- poursuite des démarches requises pour procéder au prolongement de l'autoroute 50 (obtentions des autorisations, disponibilités budgétaires) et travaux sur les routes 148 et 344, soit amélioration de la qualité de la chaussée et des accotements, élargissement de certains tronçons;
- travaux d'amélioration de la route 117 de Saint-Jovite jusqu'au nord de la région (voies de déviation, voies de dépassement, travaux de réfection);
- travaux d'amélioration des liaisons vers la région de Lanaudière (amélioration d'échangeurs, réaménagement d'intersections, pavage d'accotements).

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

Actuellement, le réseau routier des Laurentides est généralement en bon état mais nécessitera au cours des prochaines années des travaux d'entretien et de réfection afin de préserver ce patrimoine et d'en éviter la dégradation.

Par ailleurs, la fonctionnalité du réseau est menacée par la multiplicité des accès qui limitent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. Le développement des réseaux cyclables et des sentiers de véhicules hors route contribuent également à accroître les risques d'accidents.

***Moyens d'action***

Sécurité routière :

- identification par le biais d'analyses, d'études et d'inventaires des tronçons problématiques et réalisation de travaux d'amélioration (pose de glissière de sécurité, pavage d'accotements, correction de pentes fortes, réfection de certains tronçons, etc.);
- soutien technique auprès des responsables des clubs pour l'amélioration des traverses de véhicules hors route;
- intégration des aménagements cyclables aux projets routiers.

Chaussées et structures :

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

Caractéristiques géométriques :

- amélioration des caractéristiques des routes régionales et des collectrices (réfections majeures, corrections de courbes et de pentes, réaménagements d'intersections, élargissements de la chaussée, etc.).

Fonctionnalité du réseau routier :

- mesures de correction des accès non-conformes aux normes;
- mesures de gestion des nouveaux accès (imposition de servitudes de nonaccès, localisation des nouveaux accès et raccordements de rues, intégration de mesures limitatives dans le schéma d'aménagement, etc.);
- information, formation et échanges sur la gestion des accès auprès des intervenants municipaux et des professionnels dont les activités touchent la gestion des accès (documents et rencontres d'information) ainsi que sensibilisation des citoyens (documents d'information).

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

Le ministère des Transports souhaite que les MRC et les municipalités participent à la démarche visant à atténuer le bruit de la circulation routière dans les zones sensibles.

Afin de réduire l'impact sur la qualité de vie des riverains, les usages sensibles (résidentiels, institutionnels et récréatifs) au bruit en bordure des voies de circulation doivent être davantage contrôlés par le biais des mesures d'aménagement du territoire appropriées.

En ce qui a trait à la préservation et à la mise en valeur des paysages, une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent doit être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées.

Enfin, les interventions sur le réseau routier sont effectuées en fonction de la sensibilité des milieux traversés tout en s'assurant de leur mise en valeur. La recherche et le développement de solutions visant la réduction des incidences de la construction et de l'exploitation du réseau routier sur l'environnement se poursuit également.

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

#### Bruit de la circulation routière :

- intégration de mesures dans les schémas d'aménagement (limiter le développement résidentiel, institutionnel et récréatif aux périmètres d'urbanisation, s'assurer que des règles minimales soient adoptées pour obliger les municipalités à réglementer en matière de bruit routier, etc.);
- mesures d'atténuation du bruit routier (inventaire des zones où le niveau de bruit s'élève à 65 dBA  $L_{eq}$  24 h, financement de mesures correctives, etc.);
- information et échanges auprès des MRC et des municipalités de façon à assurer de meilleures interventions sur les plans de la prévention ou de la correction du bruit routier.

#### Paysages routiers :

- intégration de mesures de préservation de la qualité des paysages lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement de routes existantes et promotion de l'intégration dans les schémas d'aménagement de mesures visant à préserver et à mettre en valeur les paysages perceptibles des corridors routiers;
- mise sur pied d'un projet-pilote d'interventions paysagères sur le corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 en partenariat avec le milieu.

#### Autres ressources du milieu :

- analyses environnementales spécifiques;
- études de solutions minimisant l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques.

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

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

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

#### Camionnage :

- amélioration des routes de camionnage par la réfection de plusieurs tronçons du réseau routier;
- harmonisation des réseaux de camionnage du Ministère et des municipalités.

#### Infrastructures ferroviaires :

- soutien technique et financier au maintien en bon état des infrastructures ferroviaires du CFIL afin d'assurer leur fonctionnalité à plus long terme;
- maintien des traverses fonctionnelles avec le réseau routier;
- acquisition de l'emprise ferroviaire abandonnée du CN entre Deux-Montagnes et Mirabel afin de la préserver pour toute utilisation future.

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

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

#### ***Moyen d'action***

- Mise en œuvre des recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel, retenues par le Gouvernement, en matière de transport.

### **Conclusion**

La préparation de la proposition de plan de transport des Laurentides a permis d'identifier des besoins d'investissements dans les infrastructures et systèmes de transport qui pourraient nécessiter plusieurs centaines de millions de dollars. Ces montants excèdent les ressources financières actuelles et prévisibles du Ministère. Un important travail d'identification de priorités se doit d'être réalisé avec les partenaires du milieu. Il faudra également déterminer les actions qui devront être entreprises par ces partenaires, entre autres quant aux schémas d'aménagement et aux solutions réelles (concernant les accès routiers, le bruit, etc.) et s'ils sont prêts à contribuer financièrement à certaines solutions. Le Ministère pourra ensuite, par l'intermédiaire des plans d'action pluriannuels, établir un phasage des interventions en fonction des disponibilités budgétaires.

## Pour participer à la consultation publique

---

Pour la présente étape de la proposition de plan de transport, une consultation est présentement en cours.

Lors de cette étape, les principaux intervenants en transport des Laurentides sont d'abord invités à une rencontre publique, en date du 27 septembre, au cours de laquelle la consultation sur la proposition de plan de transport est lancée. Lors de cette rencontre présidée par le ministre responsable de la région des Laurentides, soit monsieur Jacques Léonard, le contenu de la proposition de plan et les modalités de la consultation sont dévoilés. Les intervenants en transport ont aussi la possibilité de poser diverses questions sur le contenu de la proposition. Ils peuvent aussi émettre des commentaires.

La rédaction d'avis ou de mémoires pourra permettre aux intervenants de faire connaître leur position sur le contenu de la proposition de plan de transport. La réponse au questionnaire joint au présent document permettra aussi de faire connaître la position des intervenants. Les avis ou mémoires et le questionnaire doivent être acheminés **avant le 22 octobre 1999** à :

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

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

Par la suite, un rapport de consultation produit par le Ministère présentera la synthèse des avis recueillis dans le cadre de ce processus et indiquera comment ces avis seront considérés dans la version finale du plan de transport.

Le plan de transport devrait être rendu public à la fin de l'année 1999 et reflètera les résultats de la consultation publique.

## Pour en savoir plus

---

L'ensemble des documents réalisés dans le cadre du plan de transport sont disponibles dans les principales bibliothèques de la région et aux bureaux de la Direction des Laurentides-Lanaudière situés au 85, rue de Martigny Ouest, 3<sup>e</sup> étage, à Saint-Jérôme.

Voici la liste des documents publiés :

- *Programme de travail, Vers un plan de transport pour les Laurentides*, publié en mai 1996;
- *Études techniques*, réalisées dans le cadre du diagnostic et rassemblées en 7 volumes publiés en mars 1997:
  - *Facteurs influant sur les déplacements* - volume 1;
  - *Contexte environnemental* – volume 2;
  - *Portrait des déplacements* – volume 3;
  - *Réseau routier* – volume 4;
  - *Transport collectif, transport aérien et traverses fluviales* – volume 5;
  - *Transport des marchandises* – volume 6;
  - *Vélo et véhicules hors route* – volume 7.
- *Atlas des transports*, publié en mars 1998.
- *Diagnostic et esquisses d'orientations* , publié en avril 1998.
- *Proposition de plan de transport – Document de référence*, publié en septembre 1999.
- *Proposition de plan de transport – Document de consultation*, publié en septembre 1999.

De plus, le personnel du Ministère est disponible pour fournir toutes les informations qui pourraient s'avérer utiles pour favoriser une bonne compréhension des documents. Pour ce faire, prendre contact avec :

Serge P. Forest, agent d'information

Téléphone : (450) 569-3057, poste 4036

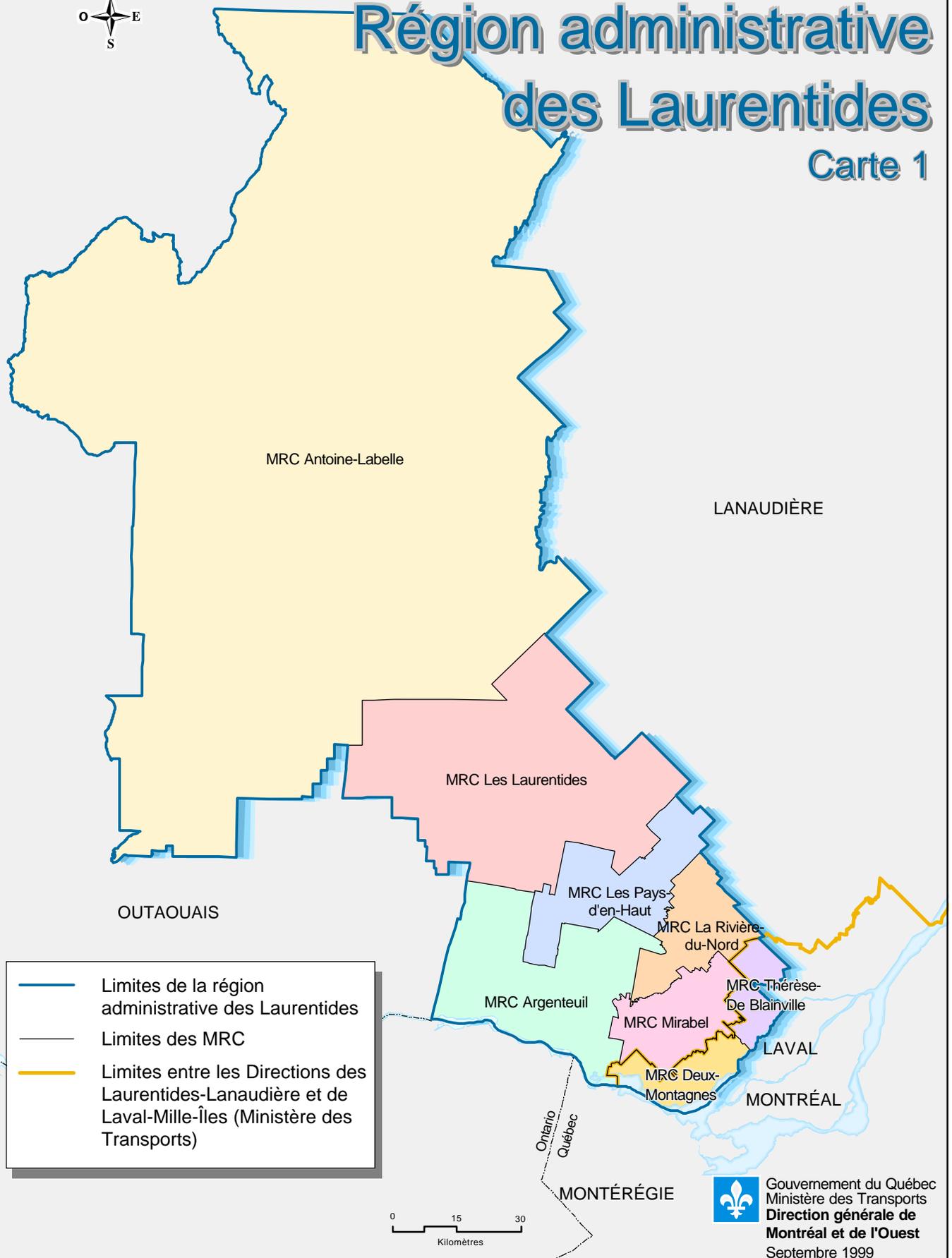
Télécopieur : (450) 569-3072

Courrier électronique : [seforest@mtq.gouv.qc.ca](mailto:seforest@mtq.gouv.qc.ca)



# Région administrative des Laurentides

## Carte 1





# Problèmes d'accessibilité des lieux touristiques

Carte 3



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

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

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

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

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

**Réseau routier sous la gestion du MTQ**

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

**Équipements touristiques**

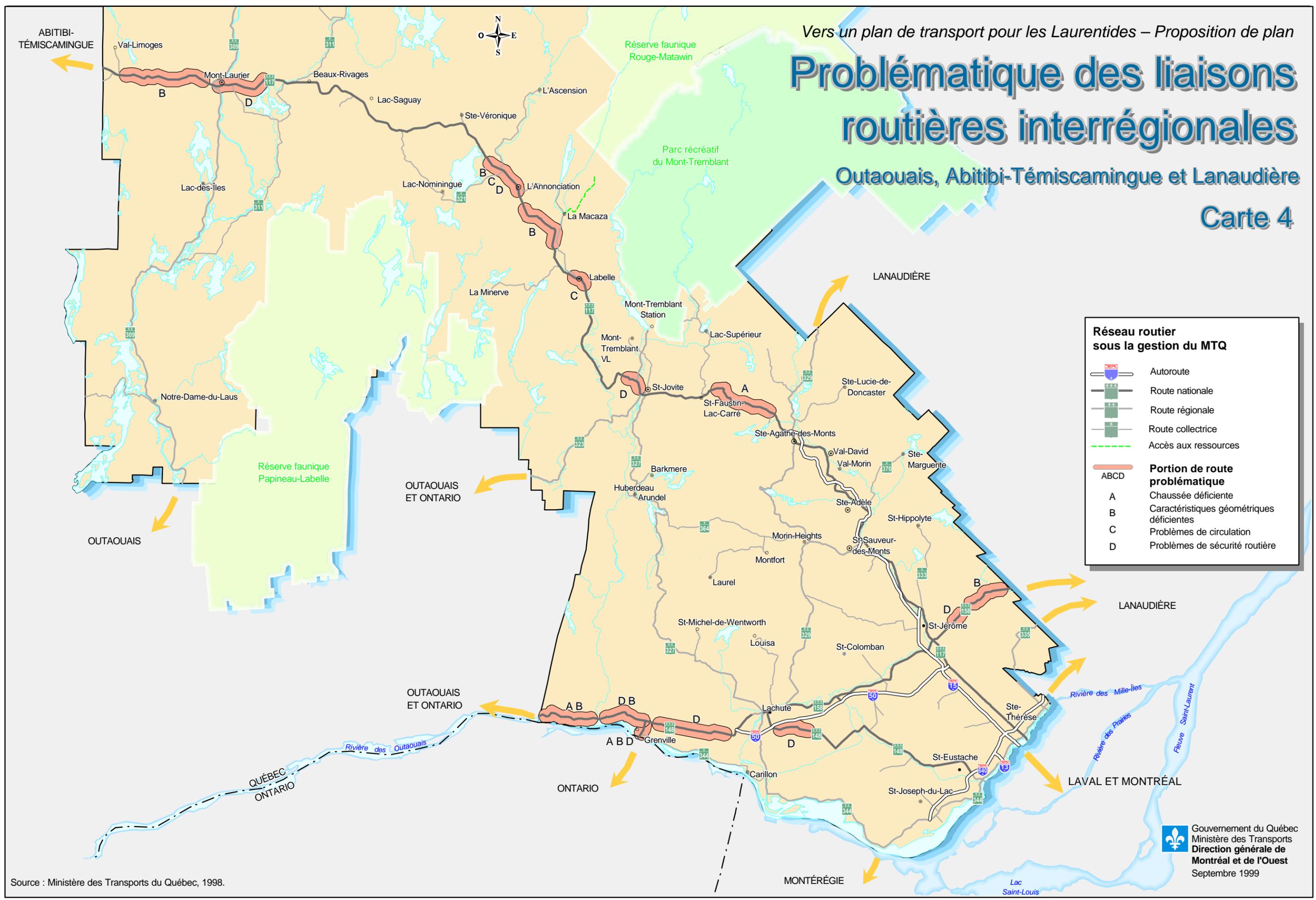
- Base de plein air, camping
- Golf, pourvoirie
- Ski alpin, ski de randonnée
- Sentier de motoneige
- Voie cyclable

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

# Problématique des liaisons routières interrégionales

Outaouais, Abitibi-Témiscamingue et Lanaudière

Carte 4



**Réseau routier sous la gestion du MTQ**

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

**Portion de route problématique**

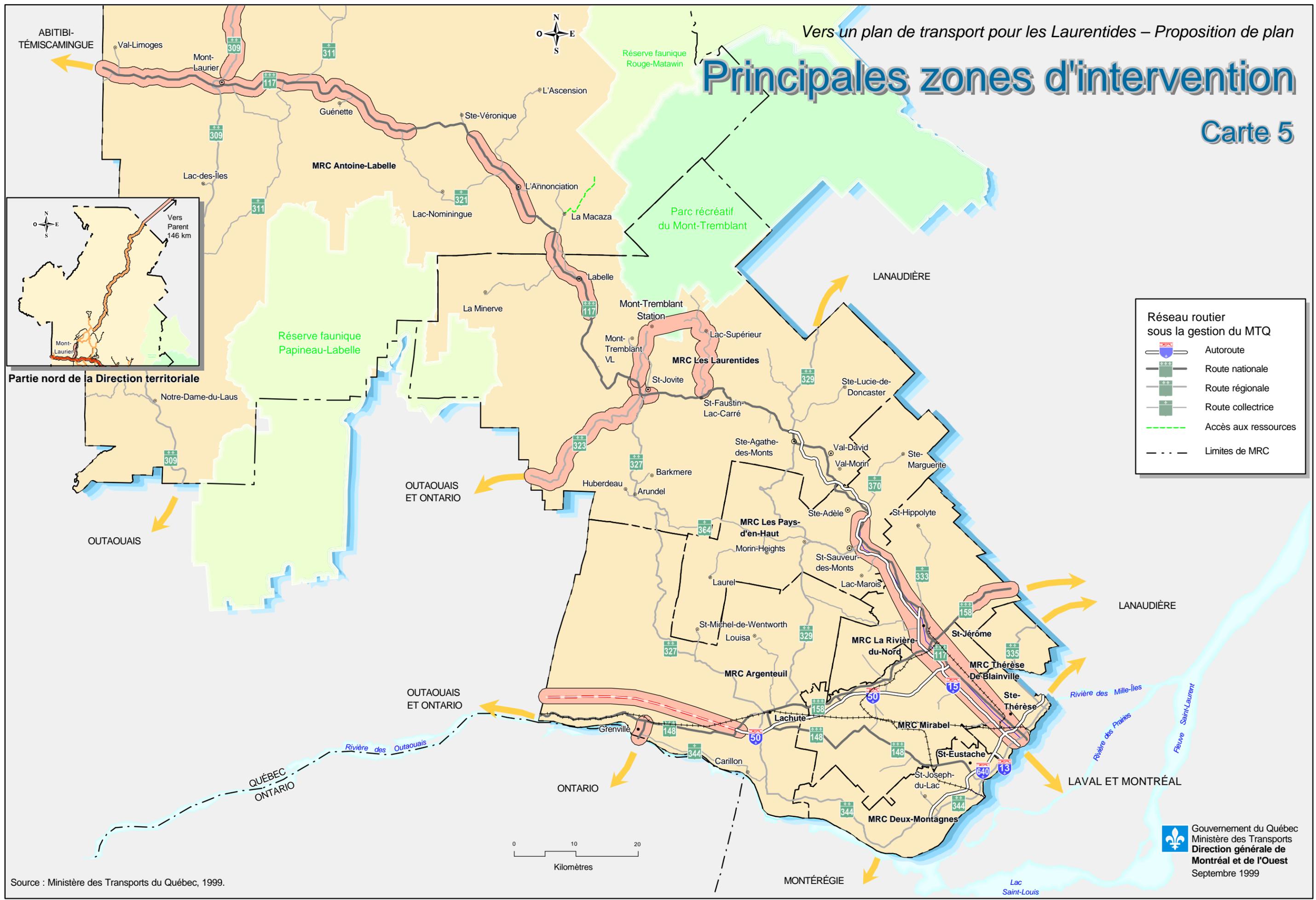
- ABCD**
- A** Chaussée défective
- B** Caractéristiques géométriques défectives
- C** Problèmes de circulation
- D** Problèmes de sécurité routière

Source : Ministère des Transports du Québec, 1998.

Vers un plan de transport pour les Laurentides – Proposition de plan

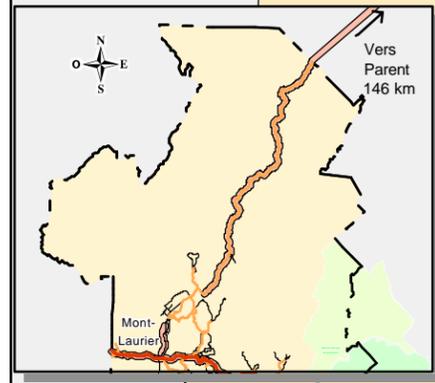
# Principales zones d'intervention

Carte 5



**Réseau routier sous la gestion du MTQ**

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



Partie nord de la Direction territoriale

Source : Ministère des Transports du Québec, 1999.