

PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

FICHES TECHNIQUES
ET CARTOGRAPHIQUES

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

A. STRATÉGIE D'INTERVENTION PRIORITAIRE

I GESTION DE LA DEMANDE

- Programmes-employeurs
- Mesures fiscales
- Gestion du stationnement

II TRANSPORT EN COMMUN

- Ligne 4 du métro à Longueuil
- Ligne 5 Est du métro à Anjou
- Aménagement de l'estacade près du pont Champlain
- Métrobus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal
- Métrobus dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa
- Trains de banlieue
 - Mise en service de la ligne Mont-Saint-Hilaire/Montréal
 - Mise en œuvre de la phase permanente de la ligne Blainville/Montréal
 - Amélioration du service sur la ligne Deux-Montagnes/Montréal
 - Amélioration du service sur la ligne Rigaud/Montréal
- Terminus, stationnements incitatifs et voies réservées

I

2

3

4

4

4

5

6

7

8

9

10

11

11

12

13

14

15

III 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 autoroutière
- Gestion dynamique des feux de circulation

16

17

18

20

21

22

23

24

IV INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER MENANT AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

- Amélioration de l'A-20 sur la Rive-Sud
- Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine
- Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot
- Prolongement de l'A-25
- Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion

25

26

27

28

29

30

V INTERVENTIONS POUR RÉPARER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

- Réseaux routier et de transport en commun

31

32

B LES AUTRES INTERVENTIONS : DES DÉCISIONS À PRENDRE

- Ligne 2 Ouest du métro à Saint-Laurent
- Systèmes légers sur rail (SLR)
- Desserte ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville
- Système de transport en commun entre le centre-ville et le parc des Îles
- Trains de banlieue
- Système de transport en commun dans l'axe de l'A-40, Métropolitaine
- Amélioration de l'A-15 et de l'A-640 sur la Rive-Nord
- Amélioration de l'A-20 sur le territoire de la CUM

34

35

36

37

38

39

40

41

LISTE DES CARTES

1. Ligne 4 du métro à Longueuil
2. Ligne 5 Est du métro à Anjou
3. Aménagement de l'estacade près du pont Champlain
4. Métrobus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal
5. Métrobus dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa
6. Trains de banlieue : Mont Saint-Hilaire/Montréal, Blainville/Montréal
Rigaud/Montréal, Deux-Montagnes/Montréal
7. Modernisation de la rue Notre-Dame
8. Optimisation de l'A-40, Métropolitaine
9. Réaménagement du rond-point Dorval A-20 / A-520
10. Amélioration de l'A-15 à Laval
11. Amélioration de l'A-10
12. Gestion de la circulation autoroutière
13. Gestion dynamique des feux de circulation
14. Amélioration de l'A-20 sur la Rive-Sud
15. Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine
16. Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot
17. Prolongement de l'autoroute 25
18. Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion
19. Interventions pour réparer les réseaux de transport
20. Ligne 2 Ouest du métro à Saint-Laurent
21. Système léger sur rail dans l'axe de l'avenue du Parc
22. Système léger sur rail dans l'axe du boulevard Roland-Therrien (Longueuil)
23. Desserte ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville
24. Système de transport en commun entre le centre-ville et le parc des Îles
25. Trains de banlieue : Delson/Montréal, Mascouche/Montréal
26. Système de transport en commun dans l'axe de l'A-40 Métropolitaine
27. Amélioration de l'A-15 et de l'A-640 sur la Rive-Nord
28. Amélioration de l'A-20 sur le territoire de la CUM

Dépôt légal :
2^e trimestre 2000

Bibliothèque nationale
du Québec

ISBN :
2-550-35857-0

INTRODUCTION

Les contextes social et économique évoluent très rapidement, et les besoins en transport ne sont plus les mêmes qu'il y a 30 ans. Les changements observés ces dernières années en matière d'économie et d'emploi ont entraîné une remise en question des formes de développement de la métropole, mais aussi des transports et, plus précisément, une nouvelle réflexion sur les nouvelles façons de gérer les déplacements. L'efficacité des systèmes et des réseaux de transport ainsi que la facilité avec laquelle s'effectuent les déplacements des personnes et des marchandises sont des facteurs essentiels pour la compétitivité de l'économie et la qualité de vie en milieu urbain.

C'est donc dans ce contexte que le plan de gestion des déplacements présente une vision du développement des transports dans la région métropolitaine de Montréal et, qu'à cet effet, il propose des solutions pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de déplacements des personnes et des marchandises.

Dans un premier temps, ce plan présente les interventions qui seront réalisées dans la région de Montréal d'ici 2010 en matière d'amélioration, de développement et de conservation des réseaux routiers et de transport en commun, ainsi qu'en matière de gestion de la demande de déplacements. Puis, dans un deuxième temps, il propose d'autres interventions qui, pour l'instant, sont soumises à la consultation.

Les fiches techniques et cartographiques présentent l'ensemble des projets inclus au plan de gestion des déplacements. Sauf exception, chaque projet fait l'objet d'une fiche technique décrivant la problématique, l'intervention proposée, les résultats attendus et les coûts. Chaque fiche est appuyée par une carte de localisation de l'intervention.

A. STRATÉGIE D'INTERVENTION PRIORITAIRE

I GESTION DE LA DEMANDE

GESTION DE LA DEMANDE

Problématique

Si les tendances se poursuivent, il se fera quotidiennement, en 2016, plus de 10,2 millions de déplacements dans l'agglomération de Montréal, soit deux millions de plus qu'en 1993. Les prévisions indiquent aussi que l'automobile renforcera son statut de principal mode de transport alors que le transport en commun et le covoiturage (auto avec passager) non seulement perdront du terrain en pourcentage d'utilisation, mais subiront une diminution du nombre d'usagers à la période de pointe.

À l'heure actuelle, l'autoroute Métropolitaine et l'autoroute Décarie, ainsi que plusieurs autres axes stratégiques du centre de la CUM, sont congestionnés, notamment durant les périodes de pointe. Par ailleurs, plus de 163 000 autos-conducteurs franchissent chaque matin les ponts donnant accès à l'île de Montréal; ils seront 231 000 en 2016. Or, déjà l'accès à l'île de Montréal est difficile, et les files d'attente s'allongent sans cesse.

Si le réseau routier de la région de Montréal est pleinement utilisé sur plusieurs kilomètres, la capacité de chaque véhicule est, quant à elle, largement inexploitée, ce qui met en lumière la capacité de covoiturage. De plus, si les tendances actuelles se concrétisent, le taux d'occupation des véhicules passera de 1,25 personne par véhicule à 1,17 en 2016. Par ailleurs, les analyses réalisées dans le cadre du diagnostic,

déposé en 1995, ont aussi démontré que le métro dispose d'une capacité résiduelle importante.

Même si le ministère des Transports prévoit plusieurs projets pour améliorer, optimiser et compléter les réseaux routier et de transport en commun, ces améliorations ne pourront à elles seules permettre de résoudre les problèmes de congestion actuels et répondre à la demande future. 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, particulièrement bien adaptées à un milieu urbain de l'envergure de la région métropolitaine de Montréal. Les mesures de gestion de la demande visent à modifier les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements causant la congestion en influençant les besoins en déplacements, le moment et la longueur des déplacements ou encore les choix individuels en matière de mode de transport. Le ministère des Transports cible plus particulièrement trois voies d'action en matière de gestion de la demande sur lesquelles il interviendra concrètement et qui impliqueront une participation accrue de ses partenaires.

Interventions proposées

Programmes-employeurs : Les programmes-employeurs visent à augmenter les solutions de déplacement à partir du lieu de travail par l'organisation et la mise en place, entre autres, de programmes de covoiturage en entreprise, de programmes de retour à la maison garanti, d'une politique de gestion des stationnements, etc. Pour favoriser l'implication dans la réalisation de programmes-employeurs des quelque 5000 entreprises de plus de 50 employés et des 35 maisons d'enseignement de niveaux universitaire et collégial du Grand Montréal qui génèrent plus d'un million et demi de déplacements de personnes quotidiennement, le ministère des Transports offrira un programme d'aide technique. Des montants de 10,3 millions de dollars seront octroyés pour la période 2000-2005 pour le développement des programmes-employeurs.

Mesures fiscales : Des mesures fiscales qui favorisent le transfert vers des modes 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 est vue, de plus en plus, comme un outil important dans la gestion des déplacements. Le ministère des Transports propose que les autorités métropolitaines et locales unissent leur efforts afin de doter la région de Montréal d'une vision d'ensemble du stationnement. 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.

II TRANSPORT EN COMMUN

LIGNE 4 DU MÉTRO À LONGUEUIL

Le terminus Longueuil est un point de rabattement majeur à la station de métro Longueuil, pour l'ensemble des usagers de la STRSM et des CIT/OMIT de la couronne sud. Près de la moitié de la clientèle de la STRSM ainsi que celle de quatre CIT/OMIT de la couronne sud transitent actuellement par ce terminus à la période de pointe du matin.

De plus, un stationnement incitatif de près de 2000 places, attendant à ce terminus régional, permet aux automobilistes de recourir au service offert par la ligne 4 du métro.

Toutefois, les automobilistes en provenance de la route 132 et des secteurs urbains à l'est du terminus Longueuil ne peuvent y accéder sans utiliser le boulevard Taschereau, très utilisé vers le pont Jacques-Cartier, ce qui augmente le temps requis pour se rendre à la station de métro. De plus, le secteur de l'aéroport de Saint-Hubert et celui du futur Centre régional de Longueuil sont appelés à se développer au cours des prochaines années, ce qui augmentera l'importance du boulevard Roland-Therrien qui canaliserait la demande de déplacements prévisible.

Compte tenu de cette problématique, la ligne 4 du métro sera prolongée vers un terminus intermodal qui sera situé sur le boulevard Roland-Therrien, près du cégep Édouard-Montpetit. Quatre nouvelles stations sur une distance de 3,7 km sont prévues.

Le prolongement en souterrain de cette ligne de métro remplacera le système actuel de voies réservées aux autobus menant au terminus Longueuil. Cette intervention se traduira pour la clientèle par une plus grande souplesse quant à l'accès au réseau. Il desservira directement la portion la plus densément peuplée de la ville de Longueuil, donnant ainsi aux usagers un accès plus rapide au centre-ville de Montréal et au reste de la CUM.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de l'efficacité des services de transport collectif.
- 】 Amélioration de la fluidité autoroutière et de celle du pont Jacques-Cartier, particulièrement vers le centre-ville de Montréal.
- 】 Amélioration de l'accès au réseau de métro.
- 】 Meilleure desserte de lieux de destination importants, comme le cégep Édouard-Montpetit.

Coût 2000-2005 : 150,0 M\$

Coût 2005-2010 : 183,6 M\$

LIGNE 5 EST DU MÉTRO À ANJOU

Depuis sa construction, dans les années 80, cette ligne n'a jamais fonctionné à son plein potentiel. La station terminale actuelle, Saint-Michel, n'a jamais été un lieu de destination important, ni un lieu de rabattement idéal pour la clientèle du nord-est de l'île de Montréal. Le prolongement déjà annoncé de la ligne 5 vers le boulevard Pie-IX rendra la ligne plus fonctionnelle (correspondances facilitées, meilleur accès pour la clientèle de Montréal-Nord). Pour atteindre son plein potentiel, la ligne doit être prolongée vers le pôle Anjou / Saint-Léonard. Combiné au parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval, auquel sera intégré un système de transport en commun, ce projet sera le maillon fort d'un concept intégré de transport en commun qui permettra de desservir l'est de l'agglomération métropolitaine. Ce prolongement prévoit quatre nouvelles stations, sur une distance d'environ quatre kilomètres.

C'est à la fois la mixité des fonctions et la présence de grands espaces commerciaux qui caractérisent l'axe prévu pour le prolongement de la ligne 5 Est. La densité résidentielle est relativement élevée le long de l'axe, dans les deux municipalités traversées. Cette intervention permettra d'offrir de meilleures conditions de déplacement en transport en commun aux résidents des municipalités de Saint-Léonard et d'Anjou, ainsi qu'une plus grande accessibilité à ce pôle d'emploi appelé à connaître une croissance importante.

Résultats attendus :

- 】 Le maillage du réseau de transport en commun au réseau autoroutier par le rapprochement du métro des autoroutes 25 et 40 donnera accès au transport en commun aux résidents de l'est de la CUM.
- 】 Optimisation de l'utilisation de la ligne existante et croissance du nombre d'utilisateurs.

Coût 2000-2005 : 107 M\$

Coût 2005-2010 : 210 M\$

AMÉNAGEMENT DE L'ESTACADE PRÈS DU PONT CHAMPLAIN

La voie réservée du pont Champlain est un équipement de transport en commun important, qui permet d'assurer un lien rapide entre la Rive-Sud immédiate et le centre-ville de Montréal : l'achalandage vers Montréal, à la période de pointe du matin, y est d'environ 16 000 personnes. Pas moins de 350 autobus de la STRSM et de six CIT/OMIT assurent le transport des passagers durant la période de pointe du matin.

À titre comparatif, plus de 20 000 personnes utilisent la station de métro Longueuil en direction de Montréal pendant la même période.

La voie réservée actuelle sur le pont Champlain a été inaugurée en 1978 à titre de mesure temporaire. Depuis, la circulation routière n'a cessé d'augmenter dans le sens inverse de la pointe, soit le sens utilisé par la voie réservée, ce qui en compromet l'existence. De plus, les accès à la voie réservée depuis le terminus Brossard et le stationnement Chevrier ne sont pas des plus efficaces.

En même temps, les prévisions indiquent que la demande pour des services de transport en commun dans ce corridor continuera à croître au cours des prochaines années, ce sera particulièrement le cas pour la clientèle venant des CIT/OMIT de la couronne sud. C'est pourquoi une solution de rechange à l'actuelle voie réservée doit être trouvée dès maintenant.

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie réservée pour autobus, bidirectionnelle, en site propre sur l'estacade située près du pont Champlain. Le projet nécessite la construction d'un pont au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent qui permettra aux autobus de rejoindre l'estacade depuis la voie réservée aménagée au centre de l'A-10 (stationnement Chevrier). La voie réservée desservira l'île des Sœurs. Les autobus emprunteront par la suite le pont Clément et l'autoroute Bonaventure.

Cette voie réservée permettra aux autobus d'accéder plus rapidement au centre-ville de Montréal et d'en revenir tout aussi rapidement, indépendamment de la circulation automobile dans un sens ou dans l'autre.

Le projet requiert la construction d'un pont au-dessus de la voie maritime, l'aménagement de l'estacade et l'aménagement de voies réservées en site propre au centre de l'autoroute 10 et sur l'île des Sœurs. Le ministère des Transports procédera également à la reconfiguration de l'échangeur Taschereau (fiche amélioration de l'A-10) afin de faciliter les liens entre le terminus Brossard et la future voie réservée.

À moyen terme, le remplacement des autobus dans cet axe par un mode de transport plus performant devra être envisagé. Un système léger sur rail (SLR), dont le financement est à définir (594 M\$), est à l'étude. Une entente de partenariat avec le gouvernement fédéral et/ou le secteur privé permettrait de devancer la réalisation de ce projet.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de l'efficacité des services de transport collectif.
- 】 Amélioration de la fluidité autoroutière et de celle du pont Champlain, et ce, dans les deux directions, vers le centre-ville de Montréal et vers la Rive-Sud.
- 】 Consolidation du corridor de transport en commun A-10 / pont Champlain entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.
- 】 Soutien aux investissements déjà consentis pour le transport en commun dans ce corridor (ex. : terminus Brossard et Centre-Ville, stationnement Chevrier).

Coût 2000-2005 : 104,5 M\$

Coût 2005-2010 : 50,0 M\$

MÉTROBUS ENTRE REPENTIGNY ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

Ce projet vise l'amélioration de la desserte de transport en commun entre la MRC de L'Assomption, la pointe est de l'île de Montréal et le centre-ville de Montréal. Les interventions proposées visent à soutenir l'offre de service de transport en commun existante en implantant des mesures préférentielles pour accélérer le temps de parcours des autobus.

Le projet actuel prévoit que les autobus emprunteront la rue Notre-Dame, puis utiliseront l'emprise du CN à partir de la 64^e Avenue jusqu'à l'autoroute 25 et finalement le tracé de la rue Notre-Dame modernisée. Ce projet implique l'implantation d'un service express en site propre dans l'emprise du CN. Le temps de parcours entre Repentigny et le centre-ville de Montréal dans cet axe est estimé à 48 minutes.

Les interventions prévues sont :

- 】 installation d'un feu prioritaire et l'élargissement de l'intersection Notre-Dame et Notre-Dame-des-Champs à Repentigny;
- 】 mise en place d'une voie réservée aux autobus intégrée au projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal;
- 】 aménagement d'une voie réservée en site propre à l'intérieur de l'emprise du CN.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de la desserte entre Repentigny / est de l'île et le centre-ville de Montréal en offrant un temps de parcours plus rapide.
- 】 Augmentation du nombre d'usagers du transport en commun : 6 830 usagers à la période de pointe du matin dont 18 % de nouveaux usagers du transport en commun.
- 】 Amélioration du potentiel intermodal de la station de métro Honoré-Beaugrand.

Coût 2000-2005 : **22 M\$**

MÉTROBUS DANS L'AXE DU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

L'implantation d'un métrobus dans un corridor à aménager dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa sera analysée en tant qu'alternative à l'implantation d'un système léger sur rail pour lequel les études réalisées ne sont pas concluantes.

Coût 2000-2010 : à déterminer

TRAINS DE BANLIEUE : MISE EN SERVICE DE LA LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE/MONTRÉAL

Les ponts qui enjambent le fleuve Saint-Laurent entre l'île de Montréal et la Rive-Sud immédiate connaissent depuis plusieurs années des problèmes de congestion importants. Les ponts Louis-Hippolyte-La Fontaine, Jacques-Cartier, Victoria et Champlain sont utilisés à près de 100 % de leur capacité au cours de la période de pointe du matin, et ce, même si cette période s'allonge.

Les résidents de la Rive-Sud qui se dirigent vers l'île de Montréal ne pourront miser sur les améliorations aux services de transport en commun qui découleront du prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil et du transfert de la voie réservée du pont Champlain sur l'estacade avant plusieurs années, étant donné les délais normaux liés à la planification et la mise en œuvre de ces interventions. Une solution à très court terme s'avère donc nécessaire.

La ligne de trains de banlieue Montréal / Mont-Saint-Hilaire offrira cinq départs vers Montréal durant la période de pointe du matin et cinq départs le soir vers Mont-Saint-Hilaire. La ligne comptera cinq stations, dont deux seront situées sur le territoire de la STRSM, une à Saint-Bruno-de-Montarville qui disposera de 800 à 1000 places de stationnement et les deux autres à Beloeil/ McMasterville et Mont-Saint-Hilaire qui disposeront chacune de 500 places de stationnement. Ce service de trains de banlieue pourra accueillir jusqu'à 6000 passagers à la période de pointe du matin.

La réalisation de la phase permanente sera précédée de la mise en place d'un service temporaire, afin d'offrir plus rapidement une solution de rechange aux automobilistes pendant les travaux prévus sur le pont Victoria à compter du printemps 2000. La phase permanente sera mise en service à temps pour le début des travaux de réfection majeurs du pont Jacques-Cartier en 2001.

Résultats attendus :

- Atténuation des impacts causés par les travaux de réfection du pont Victoria en 2000 et de rénovation majeure du pont Jacques-Cartier en 2001.
- Amélioration de l'offre de service de transport en commun pour les résidents de la Rive-Sud qui se dirigent vers le centre-ville de Montréal.

Coût 2000-2005 : 26,8 M\$

Coût 2005-2010 : 2,0 M\$

TRAINS DE BANLIEUE : MISE EN ŒUVRE DE LA PHASE PERMANENTE DE LA LIGNE BLAINVILLE/MONTRÉAL

Le service de trains de banlieue Montréal / Blainville est en place depuis deux ans à titre de projet-pilote. Le nombre d'usagers sur cette ligne atteint maintenant près de 2500 personnes chaque matin vers Montréal.

L'achalandage annuel sur cette ligne est passé de 252 000 passagers en 1997 à 1,2 million en 1999. C'est pourquoi depuis le début de l'expérience-pilote, l'offre de service a été améliorée pour répondre à la demande et aux souhaits de la clientèle, ce qui signifie plus de départs, plus d'espaces de stationnement pour la clientèle bimodale, un prolongement de la ligne vers la gare Windsor, etc.

En conséquence, des investissements supplémentaires seront consentis afin de faire entrer cette ligne de trains de banlieue dans sa phase permanente. Ce qui se traduira par un accroissement de la qualité et de la fiabilité du service.

Les interventions suivantes sont prévues :

- 】 acquisitions de locomotives neuves afin de remplacer les locomotives en service, louées à Via Rail;
- 】 aménagement d'une gare intermodale à Sainte-Thérèse;
- 】 aménagement d'un site de garage pour le matériel roulant;
- 】 aménagement des gares (quais, abris, stationnements ...).

Résultats attendus :

- 】 Augmentation de l'utilisation de la ligne de trains de banlieue Montréal / Blainville.
- 】 Augmentation de l'utilisation du transport en commun pour les navetteurs de la couronne nord qui se dirigent vers l'île de Montréal.
- 】 Amélioration des conditions d'accès au service de trains et amélioration des conditions de déplacement vers les gares Jean-Talon et Windsor.

Coût 2000-2005 : 23,1 M\$

Coût 2005-2010 : 3,0 M\$

TRAINS DE BANLIEUE : AMÉLIORATION DU SERVICE SUR LA LIGNE DEUX-MONTAGNES/MONTRÉAL

La ligne de trains de banlieue Montréal / Deux-Montagnes a connu une croissance importante de sa clientèle depuis l'inauguration du service modernisé, en octobre 1995. En 1998, la ligne Montréal / Deux-Montagnes a transporté plus de six millions de passagers. Or, selon les prévisions, la clientèle devrait atteindre plus de 7 millions de passagers sur cette ligne en 2000. Ce succès est directement attribuable aux investissements majeurs consentis pour la remise à neuf des infrastructures et le renouvellement complet du matériel roulant par l'achat de voitures automotrices, ainsi que par l'augmentation du nombre d'espaces de stationnement pour la clientèle bimodale.

Puisque la plus grande partie de la clientèle utilise le service la semaine durant les périodes de pointe, le service est utilisé à pleine capacité durant ces périodes. Toute augmentation du nombre d'usagers durant les périodes de pointe dans ces conditions poserait des problèmes majeurs, avec comme conséquence un retour possible de certains usagers bimodaux à l'automobile.

Les interventions suivantes permettront d'optimiser le service et de soutenir la croissance de l'achalandage :

- 】 augmentation du nombre d'espaces de stationnement destinés à la clientèle bimodale dans les gares disposant d'un stationnement incitatif;
- 】 construction de la gare A-13;
- 】 construction de la gare Saint-Eustache;
- 】 doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds;
- 】 acquisition de 22 voitures automotrices.

Résultats attendus :

- 】 Capacité de la ligne Montréal / Deux-Montagnes d'absorber les prochaines augmentations de la clientèle durant les périodes de pointe.
- 】 Amélioration de l'accès au service.
- 】 Souplesse plus grande dans l'exploitation du service et accroissement de l'efficacité, grâce au prolongement des voies doubles et à l'acquisition de voitures supplémentaires. Augmentation du confort de la clientèle durant les périodes d'affluence.

Coût 2000-2005 : 30,7 M\$

Coût 2005-2010 : 58,1 M\$

TRAINS DE BANLIEUE : AMÉLIORATION DU SERVICE SUR LA LIGNE RIGAUD/MONTRÉAL

La ligne de Montréal / Rigaud a connu un léger déclin de sa clientèle de l'ouest de l'île de Montréal au moment où la ligne Montréal / Deux-Montagnes prenait son envol, en 1996. Cette ligne, qui fut modernisée durant les années 80, n'était plus exploitée à un niveau optimal : les locomotives étaient très vieilles, le nombre de places de stationnement fut longtemps plafonné, le système de contrôle des titres de transport était désuet, etc.

S'ajoutant au remplacement des locomotives déjà annoncé, les mesures qui suivent devraient se traduire par une légère augmentation de la clientèle :

- 】 construction d'une nouvelle gare intermodale à Vaudreuil-Dorion;
- 】 consolidation des gares de l'île Perrot;
- 】 allongement des quais de certaines gares;
- 】 évaluation des besoins pour l'achat de nouvelles voitures;
- 】 accroissement du nombre de places de stationnement.

Résultats attendus :

- 】 Augmentation de la clientèle sur la ligne Montréal/Rigaud.
- 】 Diminution de la durée des trajets.
- 】 Amélioration de l'accès au service grâce aux espaces de stationnement additionnels, à l'amélioration des gares actuelles et à la construction d'une nouvelle gare terminale à Vaudreuil-Dorion.

Coût 2000-2005 : 11,1 M\$

Coût 2005-2010 : 8,0 M\$

TERMINUS, STATIONNEMENTS INCITATIFS ET VOIES RÉSERVÉES

Terminus

Les terminus intermodaux constituent un élément essentiel au bon fonctionnement d'un système de transport en commun. Les terminus, particulièrement ceux qui sont jumelés à des stationnements incitatifs, permettent de regrouper et de redistribuer la clientèle du transport en commun sur les réseaux d'autobus, de métro et de trains de banlieue. Les terminus sont habituellement situés en tête de ligne de ces réseaux et le plus souvent en périphérie de la zone centrale de l'agglomération. Des terminus intermodaux seront notamment construits aux stations stratégiques des réseaux de métro et de trains de banlieue actuels et projetés.

Stationnements incitatifs

Les stationnements incitatifs visent à regrouper les automobilistes à un endroit particulier, d'où ils peuvent aisément laisser leur automobile pour accéder au transport en commun. Ces équipements sont la plupart du temps liés à des terminus qui donnent accès à des voies réservées aux autobus, à des circuits d'autobus express, à des stations de métro et à des stations de trains de banlieue.

Ils s'inscrivent dans la volonté de soutenir l'intermodalité, en favorisant les déplacements automobile-métro, automobile-autobus et automobile-train.

Voies réservées

Les voies réservées sont des équipements qui permettent d'optimiser les services de transport en commun, en donnant la priorité aux autobus qui circulent sur la voie publique. Elles permettent notamment de faciliter le rabattement de la clientèle sur des modes de transport rapides.

Coût 2000-2005 : 76,3 M\$

III INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Au début des années 1970, un projet d'autoroute est-ouest était prévu pour raccorder l'autoroute Décarie au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, via le centre-ville. Une première portion fut construite entre l'échangeur Turcot et la rue Sanguinet. Cependant, des contraintes majeures liées à l'implantation d'une autoroute en milieu urbain ont conduit à l'abandon du projet initial, qui fut remplacé par un projet de boulevard urbain. En 1986, un premier tronçon d'un boulevard à six voies était ouvert à la circulation jusqu'à la rue du Havre. Avec la fin des voies rapides de l'autoroute Ville-Marie à la rue du Havre, la circulation doit emprunter la rue Notre-Dame pour rejoindre l'autoroute 25.

La modernisation de la rue Notre-Dame vise à améliorer la fluidité et la sécurité du transport des marchandises dans un secteur stratégique pour le camionnage : environ 300 000 conteneurs EVP (équivalents vingt pieds) entrent ou sortent du port par camion annuellement, alors que le secteur industriel de l'est de l'île génère un important trafic lourd.

La réalisation de ce projet permettra aussi de doter l'est de l'île de Montréal d'un parcours est-ouest pouvant servir de solution de rechange à l'autoroute Métropolitaine.

Le projet actuel prévoit une infrastructure entièrement urbaine à six voies, avec terre-plein central, intégrant des mesures préférentielles pour les autobus, une servitude de non-accès et des étagements d'intersections.

La préparation de l'avant-projet et de l'étude d'impact sur l'environnement a démarré en octobre 1998. Les résultats sont prévus pour 2000. L'avant-projet et l'étude d'impact comprendront plusieurs variantes de tracés et d'aménagements, incluant trois tracés pour relier les rues Notre-Dame et Souigny.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de la desserte de l'est de la CUM.
- 】 Amélioration de la sécurité routière.
- 】 Amélioration des conditions de circulation du camionnage, et plus particulièrement de l'accès aux installations portuaires.
- 】 Amélioration de la desserte en transport en commun par une réduction de la durée des trajets.

Coût 2000-2005 : 137,0 M\$

Coût 2005-2010 : 28,0 M\$

OPTIMISATION DE L'A-40, MÉTROPOLITAINE

L'autoroute Métropolitaine est un axe stratégique pour la région de Montréal. Elle dessert directement plusieurs des principaux parcs industriels du Québec, d'importants secteurs commerciaux, ainsi que des zones densément peuplées qui se sont développées à proximité. Elle est aussi largement utilisée par les camions qui vont au port de Montréal et par la clientèle de l'aéroport de Dorval.

L'autoroute Métropolitaine est également le seul axe majeur est-ouest qui traverse entièrement la région. Sa situation centrale et sa continuité en font un lieu de passage obligé pour beaucoup de déplacements entre le sud, le centre et le nord de l'agglomération montréalaise, mais aussi pour les camions et les personnes qui transitent par la région. À titre d'exemple, 68 % des véhicules qui circulent sur l'autoroute Métropolitaine en direction ouest à la hauteur d'Anjou (A-25), à la période de pointe du matin, proviennent des couronnes nord et sud. Passé l'échangeur Décarie, 30 % des véhicules qui circulent en direction ouest proviennent de la couronne nord, et 28 % de l'est de l'île de Montréal.

Les développements successifs qui se sont faits dans les secteurs adjacents à l'autoroute Métropolitaine et sa position centrale ont entraîné une augmentation constante de la circulation sur cette autoroute. En 1984, 130 000 véhicules circulaient quotidiennement sur l'autoroute Métropolitaine à la hauteur de Saint-Laurent; actuellement, on en compte plus de 175 000. La capacité de l'autoroute est désormais largement dépassée, ce qui provoque une dégradation du niveau de service.

Conçue dans les années 50 et 60, l'autoroute Métropolitaine ne répond plus à la réalité actuelle de la circulation, ce qui provoque un nombre d'accidents très élevé. À titre d'exemple, le taux d'accidents à l'échangeur Décarie est presque trois fois plus élevé que pour la moyenne des dix échangeurs majeurs de l'île de Montréal (4,22 vs 1,52).

De plus, la présence de nombreuses entrées et sorties favorise les déplacements de courte distance. On a relevé, sur l'autoroute Métropolitaine, que 70 % des automobilistes et des camions légers effectuent à la période de pointe du matin des trajets de moins de six kilomètres.

C'est ainsi que les problèmes de l'autoroute Métropolitaine sont liés en partie à la congestion sur les voies de desserte. À plusieurs endroits, la capacité de ces voies est insuffisante, et les conditions de déplacement ne sont guère différentes de celles que l'on retrouve sur l'autoroute. Dans la situation actuelle, les voies de desserte ne constituent donc pas toujours une solution de rechange valable pour les déplacements locaux ou pour certains déplacements métropolitains. Cette situation pourrait être améliorée de façon marquée par une gestion dynamique de la circulation sur le réseau municipal, ce qui rendrait plus intéressante l'utilisation de ces voies par les usagers qui circulent actuellement sur l'autoroute Métropolitaine.

Dans l'ouest, l'intersection de l'autoroute 520 et de l'autoroute 40 s'avère plus un ensemble anachronique de carrefours giratoires, composés de nombreuses sections d'entrecroisement et de courbes très serrées, qu'un échangeur fonctionnel. L'ajout de feux de circulation sur les voies de desserte au début des années 1980 n'a pas réussi à y améliorer la situation. L'augmentation de la circulation, en particulier des véhicules lourds, dans ce secteur majeur de développement industriel a fait que les accès à l'autoroute 40 de l'autoroute 520, via les voies de desserte, sont nettement insuffisants et créent une forte congestion.

OPTIMISATION DE L'A-40, MÉTROPOLITAINE (SUITE)

Sur le tronçon entre les boulevards Cavendish et de l'Acadie, les interventions viseront d'abord à faciliter les échanges entre les diverses auto-routes par la construction d'un collecteur dans chaque direction et le réaménagement des échangeurs Côte-de-Liesse, Décarie et des Laurentides.

Le rond-point de l'Acadie sera réaménagé, alors que sur le réseau municipal, des interventions complémentaires visant à faciliter les déplacements locaux seront nécessaires, dont le raccordement des tronçons nord et sud du boulevard Cavendish.

Sur le tronçon situé entre les boulevards de l'Acadie et Pie-IX, les améliorations concernent le déplacement de certaines entrées et sorties ainsi que l'ajout d'une voie de desserte au viaduc du boulevard Pie-IX.

Résultats attendus :

- 】 Optimisation de l'utilisation des réseaux.
- 】 Amélioration de la sécurité.
- 】 Amélioration de la qualité des infrastructures et des équipements.
- 】 Diminution de la congestion.
- 】 Diminution du nombre d'accidents.

Coût 2000-2005 : 294,4 M\$

Coût 2005-2010 : 467,9 M\$

RÉAMÉNAGEMENT DU ROND-POINT DORVAL A-20/A-520

Depuis quelques années, l'échangeur des autoroutes 20 et 520 (rond-point Dorval) connaît des problèmes de congestion, notamment à l'approche de l'autoroute 520 Ouest qui est le lien autoroutier privilégié par les usagers de l'aéroport de Dorval qui veulent accéder aux autoroutes 20 et 520.

La configuration actuelle du rond-point Dorval, de type carrefour urbain, est peu compatible avec un aménagement aéroportuaire d'envergure internationale.

Le projet de réaménagement consiste à construire un échangeur complet qui répondra aux besoins d'échanges, entre les autoroutes 20 et 520, et la desserte de la zone aéroportuaire de Dorval. L'investissement total requis sera réparti entre ADM, la Ville de Dorval, le gouvernement fédéral et le ministère des Transports, selon une entente conclue en 1998, laquelle sera actualisée afin de prendre en compte les dernières interventions prévues.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration des conditions de circulation et de la sécurité routière.
- 】 Intermodalité plus efficace pour les usagers du transport en commun.
- 】 Meilleure desserte de la zone aéroportuaire.

Coût 2000-2005 : 22,7 M\$

AMÉLIORATION DE L'A-15 À LAVAL

L'autoroute 15 supporte quotidiennement plus de 150 000 véhicules à Laval, dont 9000 camions. Elle constitue un axe stratégique majeur reliant la région touristique des Laurentides et la Rive-Nord aux régions de Laval et de Montréal, et sert aussi de lien avec l'aéroport de Mirabel. Elle traverse le centre-ville de Laval. Le secteur industriel desservi compte plus de 18 000 emplois, et le parc industriel Centre est en pleine expansion, plus particulièrement au nord de l'autoroute 440. Son secteur commercial, le plus important de Laval et de toute la couronne nord, est composé de plusieurs centaines de commerces (Carrefour Laval, Costco, Centre Laval, Galeries Laval, Centre 2000, etc.). Cette autoroute dessert aussi les parcs industriels de Sainte-Thérèse, de Boisbriand ainsi que celui de Mirabel.

La fonctionnalité du corridor de l'autoroute 15 est diminuée de diverses façons. Les échangeurs au croisement d'axes importants tels que le boulevard Saint-Martin, l'autoroute 440 et le boulevard Curé-Labelle (R-117) sont déficients. Aussi, l'absence ou la discontinuité des collecteurs ou voies de desserte ainsi que la discontinuité du réseau municipal engendrent une surcharge sur l'autoroute par une circulation locale, ce qui augmente les zones de perturbations et de conflits, et donc les risques d'accidents. Sur les voies de desserte existantes, des problèmes de sécurité et de fonctionnalité sont causés par des vitesses élevées, jumelées à des zones d'entrecroisement trop courtes, ainsi que par la localisation de rues et d'entrées de cours à proximité des bretelles d'entrée ou de sortie d'autoroute.

Au niveau local, les discontinuités du réseau d'artères, comme les boulevards de la Concorde et Notre-Dame en direction est-ouest et le boulevard Le Corbusier en direction nord-sud, ne favorisent pas une desserte efficace du territoire, notamment en transport en commun. De plus, des irrégularités dans les caractéristiques géométriques du réseau d'artères gênent la fluidité des déplacements et créent des points problématiques sur le plan de la sécurité routière.

Trois interventions sur le tronçon entre l'autoroute 440 et la route 117 seront réalisées :

- 】 construction de collecteurs et de voies de desserte en direction nord;
- 】 réaménagement de l'échangeur de la route 117 et des accès à l'autoroute 15;
- 】 reconstruction du viaduc Dagenais.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de la sécurité des usagers sur les voies rapides, les entrées et les sorties, ainsi que sur les voies de desserte et leurs croisements avec les artères locales.
- 】 Fonctionnement équilibré entre le réseau local et l'autoroute par la séparation de la circulation de transit et de la circulation locale.
- 】 Accroissement de l'efficacité du réseau de transport collectif.

Coût 2000-2005 : 20,8 M\$

Coût 2005-2010 : 16,2 M\$

AMÉLIORATION DE L'A-10

L'autoroute 10 et le boulevard Taschereau (route 134) sont deux axes importants de la Rive-Sud de Montréal pour les automobilistes et les camionneurs ainsi que pour le transport en commun. Ces axes sont situés dans un secteur économiquement important pour la municipalité de Brossard et la Rive-Sud immédiate.

L'autoroute 10 est aussi un axe important pour le déplacement des personnes vers l'île de Montréal : 20 % des déplacements de véhicules entre la Rive-Sud et l'île de Montréal se font par le pont Champlain, et leur nombre croîtra au cours des prochaines années. La voie réservée du pont Champlain assure le transport par autobus de près de 14 000 personnes à la période de pointe du matin, ce qui correspond à environ 80 % des usagers du métro Longueuil durant la même période.

Déjà, à certaines périodes, la circulation sur l'autoroute 10 est difficile et entraîne des problèmes de fluidité et d'accessibilité aux commerces et aux infrastructures de transport en commun. Par ailleurs, des déficiences dans la configuration de l'échangeur Taschereau entraînent des conditions de circulation jugées non sécuritaires et limitent la capacité de l'autoroute 10 à cet endroit.

Le projet comporte quatre volets :

- 】 reconfiguration complète de l'échangeur Taschereau (route 134), incluant le raccordement temporaire réalisé en 1998 de la voie réservée existante au centre de l'A-10;
- 】 amélioration des accès routiers du stationnement incitatif Chevrier-Brossard (autoroutes 10 et 30) en provenance ou en direction de l'autoroute 10;
- 】 élargissement de l'autoroute 10 à trois voies par direction, entre l'échangeur Taschereau et l'autoroute 30;
- 】 implantation de voies réservées pour autobus au centre de l'autoroute 10, entre le stationnement incitatif Chevrier-Brossard (autoroutes 10 et 30) et l'échangeur Taschereau (route 134 et autoroute 10), avec un prolongement en site propre au terminus actuel Brossard-Panama.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de la fluidité de la circulation autoroutière.
- 】 Diminution des effets de débordement sur la circulation urbaine locale.
- 】 Amélioration de la sécurité routière, particulièrement à l'échangeur Taschereau.
- 】 Meilleure gestion des accès du corridor routier de l'autoroute 10 en relation avec le développement urbain actuel et prévu.
- 】 Intermodalité plus efficace pour les usagers du transport par autobus.
- 】 Amélioration de l'efficacité des services d'autobus dans le corridor du pont Champlain.

Coût 2000-2005 : 36,7 M\$

Coût 2005-2010 : 13,3 M\$

GESTION DE LA CIRCULATION AUTOROUTIÈRE

Le réseau autoroutier de la région métropolitaine de Montréal supporte un nombre important de véhicules, qui croît d'année en année. Cette situation engendre des conditions de circulation difficiles pour les usagers. Par ailleurs, dans des conditions de circulation intense, tout incident (panne, accident, autres) est cause de perturbation additionnelle.

En plus de la congestion causée par ces incidents, les risques d'accidents secondaires sont amplifiés. Une détection et une intervention rapides permettent de rétablir un flot normal le plus rapidement possible et limitent les risques que d'autres situations dangereuses se produisent.

Un système de gestion de la circulation est en cours d'installation sur les autoroutes 25, Métropolitaine, Décarie et Ville-Marie, là où les débits sont très élevés toute la journée. Il comprend un appareil de détection automatique des incidents, de télésurveillance, de signalisation à messages variables, de régulation de bretelles d'accès et de détection de l'état de la chaussée.

La première phase du système est opérationnelle depuis juillet 1994 et doit être complétée en l'an 2001. Pour les secteurs qui s'ajouteront au système initial de gestion de la circulation, la problématique est quelque peu différente.

En fait, les périodes de pointe s'allongent constamment avec l'accroissement des débits, alors qu'en période hors pointe les débits sont nettement plus faibles et, de fait, moins problématiques. Toutefois, les incidents et les accidents demeurent problématiques pour la sécurité en période hors pointe. Actuellement, l'information aux usagers se fait principalement par la signalisation à messages variables, et de nouveaux outils de diffusion doivent être explorés (internet, radioguidage, etc.).

Ce projet étendra le système de gestion de la circulation autoroutière à un territoire couvrant la grande région de Montréal (île de Montréal, Rive-Sud, Rive-Nord), incluant les ponts donnant accès à l'île. Les tronçons d'autoroutes, échangeurs et ponts pour lesquels il est plus opportun de poursuivre l'installation du système de gestion de la circulation, afin de fournir aux usagers une information adéquate leur permettant de trouver des trajets de rechange, seront identifiés prochainement.

Résultats attendus :

- 】 Optimisation de l'utilisation des réseaux de transport et maintien de la vitalité économique de la région grâce à la fluidité de la circulation sur le réseau routier.
- 】 Amélioration de la sécurité.
- 】 Diminution de la durée des trajets, et par conséquent de la consommation d'énergie et de la pollution.

Coût 2000-2005 : 58 M\$

GESTION DYNAMIQUE DES FEUX DE CIRCULATION

La gestion dynamique des feux de circulation vise une gestion globale du transport routier par l'utilisation de nouvelles technologies. Ce système permet l'utilisation optimale des infrastructures de transport existantes, en régularisant l'écoulement de la circulation. Il réduit ainsi les pertes de temps, la consommation de carburant et la pollution de l'air ainsi que le bruit.

La gestion dynamique des feux de circulation permet une adaptation des véhicules aux variations de la demande à court et à long terme. Les intensités des débits sont mesurées aux approches des carrefours munis de feux de circulation intégrés au système de gestion qui optimise le phasage et la répartition de la durée des feux verts. Les mesures et les opérations d'optimisation sont effectuées en quelques secondes, ce qui permet au système de suivre les variations de la demande et de s'adapter presque instantanément pour maintenir une coordination des feux sur un réseau ou une artère, assurant la plus grande efficacité possible dans une situation donnée.

Le programme de gestion dynamique des feux de circulation se concentrera d'abord sur les secteurs névralgiques en termes de circulation. Le réseau qui sera intégré au système ainsi que la stratégie d'intervention seront définis de concert avec les municipalités concernées.

Résultats attendus :

- 】 Optimisation de l'utilisation des réseaux.
- 】 Amélioration de la sécurité.

Coût 2000-2005 : 10,6 M\$

Coût 2005-2010 : 14,5 M\$

IV INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER MENANT AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

AMÉLIORATION DE L'A-20 SUR LA RIVE-SUD

L'autoroute 20 est un lien routier stratégique pour l'économie québécoise. Elle assure notamment la desserte entre la métropole et les importants bassins industriels des Bois-Francs et de l'est du Québec. D'ailleurs, le pont-tunnel est un des ponts les plus utilisés par les camions pour accéder à l'île de Montréal et au réseau autoroutier de l'ouest du Québec, et ce dans les deux directions et pendant toute la journée.

Ce tronçon est également fortement sollicité par les résidents de la Rive-Sud qui travaillent sur l'île de Montréal. La majorité de ces déplacements ont comme destination l'est et le nord de l'île de Montréal. Le transport en commun n'apparaît donc pas comme la seule solution pour régler les importants problèmes de fluidité qu'on observe sur cet axe.

La capacité de ce tronçon est insuffisante et on prévoit que la situation se dégradera encore davantage au cours des dix prochaines années, particulièrement en direction est.

On a constaté que le grand nombre d'entrées et de sorties tout au long du tronçon, la configuration désuète de plusieurs échangeurs, dont celui de la route 132, qui est un point d'échange majeur entre deux autoroutes en amont du pont-tunnel, ainsi que les nombreux mouvements d'entrecroisement imposés aux camions à l'entrée du pont-tunnel, sont des facteurs qui aggravent les problèmes de fluidité et de sécurité que l'on observe dans le corridor. On peut mentionner également la présence d'une voie ferrée en amont de l'échangeur de la route 132, qui constitue un obstacle majeur à toute solution dans cette section.

Le projet actuel comporte 2 volets :

- 】 élargissement de l'autoroute 20 de deux à trois voies, en direction est, entre la sortie industrielle et la sortie 102 (chemin du Fer-à-Cheval);
- 】 une étude d'opportunité et de transport est en cours afin de préciser les interventions nécessaires à plus long terme. Elle déterminera quel sera le meilleur usage d'une voie supplémentaire en direction ouest, entre la sortie 102 et l'entrée Industriel (91), soit une voie pour les véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) en direction de Montréal, ou encore une voie d'évitement des files d'attente pour la circulation désirant quitter l'autoroute 20 en amont du pont-tunnel. L'aménagement de cette VTOE nécessiterait des réaménagements de certains échangeurs ou/de voies de desserte (R-132, Mortagne, Montarville).

Cette étude examine également les problèmes de fonctionnalité de l'ensemble du corridor de l'autoroute 20 entre l'échangeur de l'île Charron et la sortie 105, incluant les faiblesses du réseau local qui se raccorde à l'autoroute, et proposera des solutions pour palier les discontinuités des voies de desserte et la désuétude des échangeurs. Les scénarios proposés, à long terme, nécessitent un réaménagement

majeur de certaines bretelles de l'échangeur A-20/R-132, la construction de voies de desserte en rive de l'A-20 en direction est entre la R-132 et le boulevard de Mortagne, ainsi que la reconstruction de l'échangeur Montarville.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de la fluidité de la circulation à la sortie du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et tout le long de l'autoroute 20 jusqu'à Sainte-Julie.
- 】 Amélioration de la sécurité.
- 】 Réduction des retards imposés par les files d'attente du pont-tunnel aux déplacements en direction de la Rive-Sud.
- 】 Redistribution des déplacements vers les autres ponts en cas de congestion majeure.

Coût 2000-2005 : 52,3 M\$

PARACHÈVEMENT DE L'A-30 ENTRE CANDIAC ET SAINTE-CATHERINE

La route 132 actuelle supporte un volume élevé de circulation, compte tenu de ses caractéristiques (configuration, capacité, etc.). Le volume varie entre 37 000 et 47 000 véhicules par jour, dont 14 % de camions. Cette route présente des problèmes en ce qui concerne la sécurité et la fluidité de la circulation, en raison de la présence d'une multitude d'accès privés et d'intersections.

Le tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine s'inscrit dans le projet global du parachèvement de cette autoroute. Il s'agit d'abord de mettre en place un lien efficace et sécuritaire entre les pôles d'activité régionaux, et aussi de satisfaire les besoins des entreprises quant à l'accès aux marchés de l'Ontario et des États-Unis.

Ce projet prévoit la construction d'une autoroute sur une longueur d'environ 7,5 km dans l'axe de la route 132, de ponts d'étagement aux intersections majeures et de chemins de desserte doubles dans chaque direction, pour les besoins de la circulation locale.

Le projet est à l'étape de l'étude d'impact, laquelle a été déposée au ministère de l'Environnement à l'automne 1998.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration du bilan de la sécurité routière.
- 】 Amélioration des conditions de circulation, qui favorisera la position concurrentielle des entreprises.
- 】 Séparation des déplacements locaux et de transit.

Coût 2000-2005 : 61,7 M\$

Coût 2005-2010 : 48,3 M\$

PARACHÈVEMENT DE L'A-20 À VAUDREUIL-DORION ET SUR L'ÎLE PERROT

L'autoroute 20, à l'ouest de l'autoroute 540, est le principal axe pour accéder aux marchés de l'Ontario et du centre des États-Unis. À ce jour, sur le territoire des municipalités de Vaudreuil-Dorion, de Pincourt et de l'Île-Perrot, cette autoroute est réduite à un boulevard urbain avec de multiples intersections et feux de circulation qui, ajoutés au fort volume de circulation, sont à l'origine de problèmes de congestion et d'accidents.

Des améliorations à cet axe est-ouest permettraient de répondre plus adéquatement aux besoins en déplacements des personnes et des marchandises dans la région de Montréal, tout en soulageant l'autoroute Métropolitaine, déjà fortement utilisée. Ces améliorations permettront de mieux desservir le centre de l'agglomération où transite un important volume de marchandises, dont une grande partie y est destinée. Elles permettront aussi d'assurer un meilleur équilibre dans l'utilisation des différents axes du réseau autoroutier de la métropole.

Ce projet prévoit la construction de l'autoroute 20 dans la municipalité de Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration du bilan de la sécurité routière.
- 】 Amélioration des conditions de circulation, qui favorisera la position concurrentielle des entreprises.
- 】 Meilleur équilibre de la circulation entre les autoroutes 20 et 40 dans l'ouest de l'île de Montréal.

Coût 2000-2005 : 17,1 M\$

Coût 2005-2010 : 65,0 M\$

PROLONGEMENT DE L'A-25

L'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 40 et sur l'autoroute 25, entre le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine. En 1995, l'autoroute 40, entre l'axe du pont-tunnel et le boulevard Pie-IX, supportait 149 000 véhicules quotidiennement; entre Pie-IX et Papineau, elle supportait 172 000 véhicules, et entre Papineau et l'autoroute 15, le débit était de 156 000 véhicules par jour. L'autoroute 25, supporte entre l'autoroute 40 et le pont-tunnel, quelque 128 000 véhicules par jour.

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

Ce prolongement d'autoroute pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain accéléré du secteur est de l'île de Laval. Ce projet devra être soutenu par un cadre d'aménagement régional, qui contrôlera et orientera de façon rigoureuse le développement de cette partie du territoire. Des interventions intégrées en transport en commun en site propre devront être mises en œuvre concurremment à tout prolongement d'autoroute.

Le projet actuel consiste à :

- 】 construire une autoroute sur 9,1 kilomètres entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440;
- 】 compléter les voies de desserte sur l'île de Montréal;
- 】 construire les étagements et les échangeurs nécessaires;
- 】 construire un pont enjambant la rivière des Prairies;
- 】 construire un lien de transport en commun en site propre intégré à l'autoroute qui permettra une desserte intégrée en transport en commun jusqu'aux stations de métro Anjou et Radisson.

Un lien de transport en commun en site propre devra être défini dans le corridor de l'autoroute et le coût précis de l'ensemble du projet devra être réévalué en raison des aménagements qui seront alors nécessaires aux principaux échangeurs.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125 et autoroutes 19, 15, et 13).
- 】 Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15.
- 】 Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal.
- 】 Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble.
- 】 Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40.
- 】 Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM.

Coût : 329 M\$

La réalisation de ce projet dont le financement n'est pas défini pourra être devancée en fonction d'une proposition de partenariat public-privé.

PARACHÈVEMENT DE L'A-30 ENTRE CHÂTEAUGUAY ET VAUDREUIL-DORION

Le réseau routier national dans ce secteur, soit les tronçons des routes 132 et 201, ne remplit plus adéquatement sa fonction première, qui est d'assurer la mobilité et la sécurité des personnes et des marchandises. Ces tronçons traversent des villages et des villes, un tunnel et des passages à niveau; ils comportent des feux de circulation et de nombreux accès desservant les résidences, les commerces et les industries. Ces éléments ne sont pas étrangers au fait que les vitesses affichées varient continuellement entre 50, 70 et 90 km/h, et que, sur 50 % de son parcours, le risque d'accident soit plus élevé que sur des routes comparables. Les conditions de circulation sont d'autant plus préoccupantes qu'outre un débit élevé on y trouve du camionnage lourd et du transport de matières dangereuses.

Le parachèvement de l'autoroute 30 vise d'abord à offrir un lien efficace et sécuritaire aux agents économiques régionaux. De plus, ce lien contribuera aussi à améliorer l'intégration des autoroutes 10, 15, 20, 30 et 40 au sein d'un réseau plus performant, favorisant l'interconnexion entre les marchés de l'agglomération de Montréal, de la Montérégie, de l'Ontario et des États-Unis. Les étapes de l'évaluation environnementale ont été complétées en 1999. Ainsi, le projet a fait l'objet d'un rapport favorable du Bureau d'audience publique en environnement, d'un certificat d'autorisation de réalisation du gouvernement et d'une autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec.

Le projet actuel prévoit la construction d'un tronçon d'autoroute de 35 km entre la jonction de l'autoroute 30 et de la route 138 à Châteauguay et la jonction des autoroutes 20 et 540 à Vaudreuil-Dorion.

Ce projet, dont le financement n'est pas assuré, fera l'objet d'analyses afin de définir des modalités de partenariat avec le gouvernement fédéral.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration du bilan de la sécurité routière.
- 】 Amélioration de la mobilité et des conditions d'accès aux marchés.
- 】 Réduction des risques découlant du transport des matières dangereuses dans les milieux sensibles (milieux urbains et tunnel).

Coût : **530 M\$**

V INTERVENTIONS POUR RÉNOVER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

RÉSEAUX ROUTIER ET DE TRANSPORT EN COMMUN

Réseau routier

La majorité des autoroutes de la région ont été construites dans les années 60 et 70 et elles auront plus de 40 ans en 2006. Malgré les efforts considérables réalisés par le Ministère au cours des dernières années pour maintenir en bon état ces infrastructures (chaussées et structures), le rythme des réparations majeures ira en augmentant au cours des deux prochaines décennies. Le Ministère prévoit donc investir 392 M\$ en conservation des réseaux routiers d'ici 2005. Plusieurs axes de la région métropolitaine sont visés par ces travaux.

Ainsi, des travaux majeurs de réfection seront effectués sur l'A-13 où les dalles de béton montrent d'importants signes de détérioration. Les travaux requis visent la réfection des chaussées, la rénovation complète des dalles, ainsi que des correctifs de nature géométrique.

Coût 2000-2005 : 120 M\$

Des déficiences structurales se manifestent aux viaducs, murs et autres ouvrages d'art de l'A-15, Décarie. Il est prioritaire de procéder à une remise en état majeure des 22 ponts d'étagement surplombant cette autoroute. Les murs la ceinturant nécessitent des réparations importantes, notamment au niveau des parapets. De plus, une redistribution plus adéquate des bretelles, associée à un réaménagement des voies de service, permettra d'optimiser les échanges.

Coût 2000-2005 : 43 M\$

Des travaux de conservation importants seront aussi nécessaires sur l'A-15, au niveau de l'échangeur Turcot, pour remettre en état les structures et corriger les caractéristiques géométriques de l'une des bretelles.

Coût 2000-2005 : 60 M\$

Sur la couronne nord, l'A-15 est le seul axe autoroutier à relier la région de Montréal à celle des Laurentides et elle est fortement sollicitée tant pour les déplacements des personnes de la couronne nord et de Laval vers l'île de Montréal que pour les déplacements de marchandises. Construites dans les années 1958-1959, les dalles de béton de l'A-15 à Laval sont dans un état de détérioration avancée sur plusieurs tronçons et nécessitent des travaux de remise à neuf.

Coût 2000-2005 : 41 M\$

Sur l'A-40, dans l'ouest de la CUM, l'augmentation des débits de circulation fait en sorte que la chaussée se détériore rapidement. Des travaux de réfection seront nécessaires pour remettre en état la chaussée de béton, ainsi que les structures.

Coût 2000-2010 : 22,1 M\$

D'autres axes routiers de la région métropolitaine de Montréal nécessiteront des interventions en matières de conservation :

- } A-40, pont de l'Île-aux-Tourtes : 20,16 M\$
- } Route 138, pont Honoré-Mercier : 18,75 M\$
- } A-19, Laval : 13,8 M\$
- } A-40, Charlemagne, Lachenaie et Le Gardeur : 10,5 M\$
- } A-20, pont Galipeault : 6,6 M\$
- } A-15 Nord, Rive-Sud : 6,32 M\$
- } A-25, Rive-Nord : 11,52 M\$

Transport en commun

En transport en commun, le principal actif, le métro de Montréal, date également des années 70. Des montants de près de 242 M\$ pour la période 2000-2005 seront consentis non seulement pour renouveler une partie du matériel roulant original (wagons), mais également pour rajeunir les infrastructures de base du métro (équipements, stations et tunnels), le remplacement des autobus et les autres investissements récurrents (trains de banlieue et autres).

**B. LES AUTRES INTERVENTIONS :
DES DÉCISIONS À PRENDRE**

LIGNE 2 OUEST À SAINT-LAURENT

Le pôle économique de Saint-Laurent, l'un des plus importants de la région métropolitaine, connaît un développement soutenu depuis plusieurs années. L'installation 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 qu'il faut mieux desservir par le métro.

Le projet actuel vise la prolongation de la ligne 2 Ouest, qui s'arrête actuellement au boulevard Côte-Vertu, plus au nord dans la ville de Saint-Laurent. Ce prolongement de deux kilomètres prévoit la construction de deux nouvelles stations. La station terminale serait située sur le site de la station de trains de banlieue Bois-Franc de la ligne de trains de banlieue Montréal / Deux-Montagnes et deviendrait partie d'un pôle intermodal majeur.

Le site prévu pour la nouvelle station terminale Bois-Franc dispose déjà de plusieurs aires de stationnement incitatif, dont la capacité pourrait être augmentée en créant des structures étagées. Par ailleurs, les autobus de la STCUM en provenance du nord de l'île de Montréal et ceux de la STL pourront utiliser la voie réservée qui relira prochainement le terminus Bois-Franc et le centre-ville de Laval.

Résultats attendus :

- 】 Soutien au développement du nord de Saint-Laurent et du quartier montréalais de Cartierville, où l'on trouve notamment les usines de Bombardier et de Wyett-Ayerst, le centre hospitalier Sacré-Cœur et un secteur résidentiel en plein développement.
- 】 Amélioration de la desserte de l'ouest de Laval et du nord-ouest de l'île de Montréal.

Coût 2000-2005 : **155 M\$**

SYSTÈMES LÉGERS SUR RAIL (SLR)

Axe de l'avenue du Parc

L'axe à l'étude correspond à l'avenue du Parc et à la zone d'influence de la voie réservée pour autobus entre la rue Jean-Talon et le centre-ville. Plus précisément, l'axe est délimité au nord par la gare Jean-Talon et au sud par la rue Saint-Antoine. L'axe de l'avenue du Parc supporte la voie réservée aux autobus la plus utilisée sur le territoire de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Coût : 253 M\$

Résultats attendus :

- 】 Amélioration du niveau de service dans les axes à l'étude et augmentation de la part des déplacements en transport en commun.
- 】 Réduction des impacts sur la circulation et sur le stationnement grâce au choix d'une technologie SLR optimale.

Axe du boulevard Roland-Therrien

Le projet consiste en l'aménagement d'un SLR au centre du boulevard Roland-Therrien à Longueuil, du terminus qui serait situé près du boulevard Vauquelin au futur terminus de la ligne 4 du métro, prolongée à l'intersection des boulevards Roland-Therrien et de Gentilly Est.

Le corridor devant accueillir ce SLR correspond à celui déjà prévu pour la mise en place de voies réservées aux autobus. Le SLR remplacerait éventuellement les autobus dans cet axe.

Coût : 184 M\$

DESSERTÉ FERROVIAIRE ENTRE L'AÉROPORT DE DORVAL ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

En matière de transport collectif, les deux aéroports de Montréal sont desservis par taxi et autocar. Cette desserte efficace dans des conditions de circulation normale peut s'avérer problématique à certains moments. Le problème est plus aigu dans le cas de l'aéroport de Dorval qui accueille un plus grand nombre de voyageurs et d'employés que l'aéroport de Mirabel. Cet aéroport, situé en banlieue ouest de Montréal, est desservi par trois autoroutes (A-40, A-520 et A-20) qui connaissent plusieurs épisodes de congestion chaque jour.

Plusieurs grands aéroports internationaux dans le monde (Paris, Amsterdam, Londres, etc.), même s'ils sont situés en périphérie de l'agglomération qu'ils desservent, sont très bien reliés à celles-ci par différents systèmes de transport en commun : métro, train de banlieue, en plus des autocars et des taxis.

La société des Aéroports de Montréal propose la mise en place d'une navette ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal. Deux options sont envisagées et les deux visent une intégration aux services de trains de banlieue existants. La première option vise une intégration au service de trains de banlieue Montréal / Rigaud, tandis que la deuxième vise une intégration au service de la ligne Montréal / Deux-Montagnes.

Coût : entre 65 et 130 M\$

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de l'accessibilité à l'Aéroport de Dorval depuis le centre-ville de Montréal.
- 】 Un temps de parcours en transport en commun entre l'Aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal de 16 minutes.
- 】 Optimisation de l'une des lignes de trains de banlieue exploitée par l'Agence métropolitaine de transport par l'ajout de départs et de voitures.

SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE PARC DES ÎLES

Les secteurs à vocation récréo-touristique du Vieux-Montréal et du parc des Îles connaissent depuis plusieurs années un accroissement soutenu de leur achalandage, notamment depuis le réaménagement du Vieux-Port en 1992, l'ouverture du Casino en 1993, le réaménagement de la Biosphère et le regain de popularité du Grand-Prix de Montréal. Le projet d'un vaste complexe de divertissements, le Technodôme, sur le quai Bickerdike du port de Montréal ferait grimper de plusieurs centaines de milliers de personnes l'affluence de touristes dans les secteurs du Vieux-Port et du parc des Îles.

Ces secteurs sont actuellement desservis en transport en commun par le métro et différents circuits d'autobus. Cependant, ceux-ci ne permettent pas une desserte fine des sites mentionnés plus haut en raison de leur caractère particulier : grille de rue, patrimoine, espaces verts, sites enclavés, etc. Pour les mêmes raisons, la croissance du nombre d'espaces de stationnement dans ces secteurs est limitée.

Afin d'augmenter l'accessibilité aux différents sites et attraits touristiques du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du parc des Îles, deux axes pourraient être desservis par un système de transport en commun à partir de la place Bonaventure : l'un desservirait le Vieux-Port dans l'axe de la rue de la Commune, l'autre desservirait les principaux sites du parc des Îles incluant le Casino de Montréal et le futur Technodôme. Un système de transport en commun silencieux, sans émissions polluantes et flexible au niveau de la desserte pourrait convenir à la desserte de ces secteurs, sensibles sur le plan environnemental.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de l'accessibilité aux sites et attraits touristiques du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du parc des Îles, incluant le Casino de Montréal.
- 】 Offrir une solution efficace pour les déplacements en transport en commun des touristes et des travailleurs de l'industrie touristique qui se déplacent vers les secteurs visés et dont le nombre continuera de croître au cours de prochaines années.

Coût : environ 300 M\$

TRAINS DE BANLIEUE

Ligne Delson/Montréal

Pour leurs déplacements vers l'île de Montréal, les résidents de la MRC Roussillon et de la région environnante sont aux prises avec la congestion routière sur les ponts Mercier et Champlain. Ils souhaitent donc que soient améliorées les conditions de déplacements vers la CUM, notamment ceux réalisés en transport en commun.

Les CIT Sud-Ouest et Haut-Saint-Laurent offrent un service d'autobus vers la station de métro Angrignon située sur l'île de Montréal, ce qui oblige leurs passagers à subir la congestion sur le pont Mercier. Quant au CIT Roussillon, il offre un service d'autobus vers le terminus Centre-Ville via la voie réservée du pont Champlain.

Les municipalités de la MRC Roussillon ont demandé à l'AMT de mener une étude d'opportunité et de faisabilité en vue de mettre en service une ligne de trains de banlieue entre Delson et la gare Windsor au centre-ville de Montréal.

Ce projet de trains de banlieue doit être analysé dans un cadre plus large, qui doit inclure le corridor du pont Champlain pour lequel des investissements importants sont prévus en transport en commun au cours des prochaines années. Des analyses complémentaires permettront de préciser les investissements nécessaires à la mise en service de cette ligne de train.

Ligne Mascouche/Montréal

Le sud de la région de Lanaudière est l'un des secteurs de la région métropolitaine de Montréal ayant connu le plus fort développement urbain et démographique depuis 1981. Par exemple, la MRC Les Moulins a connu un taux de croissance démographique de 73 % en 15 ans. Sa population est passée de 59 772 en 1981 à 103 213 en 1996.

La population de ces MRC, aux prises avec une congestion routière croissante sur l'autoroute 25 qui les amène vers Laval et Montréal, réclame une amélioration des conditions de déplacements vers le centre de l'agglomération. Le service d'autobus du CIT Des Moulins vers Montréal ne constitue pas à l'heure actuelle une véritable solution de rechange aux déplacements en automobile, puisque les autobus, qui se rabattent au terminus Henri-Bourassa, subissent eux aussi la congestion sur l'autoroute 25.

Deux solutions sont possibles. La première consiste en l'implantation d'une voie réservée aux autobus sur l'autoroute 25. Ce projet permettrait d'optimiser les services offerts par les CIT Des Moulins et Montcalm. La seconde solution consiste en la mise en place d'un service de trains de banlieue entre la ville de Mascouche et la gare Windsor au centre-ville de Montréal.

Coût : environ 85 M\$

SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN DANS L'AXE DE L'A-40, MÉTROPOLITAINE

L'absence de lien rapide est-ouest efficace en transport en commun pour les déplacements venant de l'ensemble des secteurs résidentiels des couronnes et de la CUM, vers les destinations d'emploi situées dans la partie centrale de l'agglomération (Saint-Laurent, Ahuntsic, Saint-Léonard/Anjou) entraîne une utilisation importante de cet axe autoroutier pour des déplacements dont l'origine et la destination sont essentiellement métropolitaines. À plus long terme, il faudra développer un concept original de transport en commun dans cet axe. Celui-ci devra être adapté aux besoins de déplacements est-ouest. Il devra proposer une combinaison d'interventions complémentaires (voie réservée pour autobus et/ou covoiturage, stationnements incitatifs à des endroits stratégiques, gestion dynamique des feux de circulation sur les rues locales, etc.) que viendra soutenir le réaménagement des voies de service.

Coût 2000-2010 : à déterminer

AMÉLIORATION DE L'A-15 ET DE L'A-640 SUR LA RIVE-NORD

La Rive-Nord a connu ces dernières années le plus fort développement démographique au Québec. La population de la MRC de Thérèse-de-Blainville est d'ailleurs passée de 52 000 personnes en 1971 à 120 000 en 1996. Celle de Laval est, quant à elle, passée de 228 000 personnes en 1971 à 330 000 en 1996. La circulation sur les axes majeurs de transport témoigne de cet essor. Sur l'autoroute 15, à la hauteur du pont Gédéon-Ouimet, qui enjambe la rivière des Mille-Îles, on dénombre 116 000 véhicules par jour, dont 7 000 camions, et cet important volume se maintient jusqu'à Blainville. Quant à l'autoroute 13, elle supporte quotidiennement à la hauteur du pont Vachon (rivière des Mille-Îles) 75 000 véhicules, dont 5 500 camions. Finalement, l'autoroute 640, entre les autoroutes 13 et 15, achemine aussi 76 000 véhicules par jour, et le nombre de camions s'élève aussi à 5 500.

L'autoroute 13 se terminant à la hauteur de l'autoroute 640 sur la Rive-Nord, la circulation se dirigeant plus au nord doit emprunter l'autoroute 640 jusqu'à l'autoroute 15. Cette situation multiplie les mouvements dans les échangeurs des autoroutes 13 et 640 et des autoroutes 15 et 640. Les conditions de circulation dans les zones de ces échangeurs sont donc difficiles et des ralentissements importants se produisent. À la période de pointe du matin, des files d'attente s'accumulent régulièrement sur l'autoroute 15 Sud jusqu'à un km au nord de l'autoroute 640, et les retards sont très importants pour rejoindre l'autoroute 40 à Montréal. Une intervention réalisée en 1997 sur l'autoroute 640 Ouest et dans l'échangeur des autoroutes 13 et 640 a amélioré l'écoulement de la circulation à la période de pointe du matin en facilitant l'équilibre des débits de circulation entre l'autoroute 15 Sud et l'autoroute 13 Sud. Par contre, à la période de pointe du soir, des ralentissements surviennent pour les utilisateurs du lien autoroute 13/autoroute 640/autoroute 15, car tous les débits provenant de deux autoroutes dans Laval doivent fusionner sur une seule autoroute, (l'autoroute 15) sur la Rive-Nord (au nord de l'autoroute 640).

Au nord de la rivière des Mille-Îles, la fonctionnalité du corridor de l'autoroute 15 est surtout touchée à la hauteur de l'échangeur avec l'autoroute 640. En effet, les échanges avec l'autoroute 640 se font directement sur une voie d'entrecroisement contiguë aux voies rapides, ce qui nuit à la sécurité routière et à la fluidité de la circulation.

À plus long terme, le développement socio-économique, sans oublier l'augmentation de la circulation résultant de l'activité touristique dans les Laurentides, rendra nécessaire une intervention dans le prolongement de l'autoroute 13 afin de faciliter les déplacements sur la Rive-Nord et de décharger l'A-15, qui constitue actuellement le seul axe majeur vers les Laurentides.

Le projet actuel prévoit les interventions suivantes :

- 】 élargissement de 3 à 4 voies de l'autoroute 15, en direction nord jusqu'à la sortie 25;
- 】 réaménagement de l'échangeur des autoroutes 15 et 640;
- 】 ajout d'une troisième voie ou d'un collecteur sur l'autoroute 640 Est, entre l'autoroute 13 et l'autoroute 15;
- 】 étude d'interventions dans le prolongement de l'A-13.

Résultats attendus :

- 】 Amélioration de la sécurité routière et de la fonctionnalité des composantes importantes du réseau.
- 】 Circulation équilibrée sur le réseau autoroutier dans son ensemble.
- 】 Diminution de la congestion dans le secteur de l'autoroute 640.
- 】 Amélioration de la fiabilité des réseaux et des systèmes de transport.
- 】 Amélioration de la fonctionnalité du lien nord-sud entre la zone nord de l'agglomération de Montréal et l'autoroute 20 au sud.

Coût : 89 M\$

AMÉLIORATION DE L'A-20 SUR LE TERRITOIRE DE LA CUM

Les interventions proposées visent deux tronçons de l'autoroute 20 sur la CUM. Le premier tronçon se situe entre l'autoroute 13 et la voie d'accès à la route 138, dans la partie en contrebas de l'autoroute 20 et de l'échangeur de Montréal-Ouest. Dans ce secteur, l'autoroute 20 permet les échanges avec l'autoroute 520, l'autoroute 13 et la route 138 menant au pont Mercier. Le lien avec l'autoroute 520 en fait l'axe privilégié entre la zone aéroportuaire de Dorval et le centre-ville de Montréal. Entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Saint-Pierre, la fonction industrielle domine les abords de l'autoroute 20, avec d'un côté la présence de l'importante cour de triage du CN. À l'ouest de l'échangeur Saint-Pierre, la fonction industrielle prévaut au nord de l'autoroute le long des voies ferrées du CN et du CP, et la fonction résidentielle au sud. Avec l'importance des liens qu'elle assure et des pôles économiques qu'elle dessert, l'autoroute 20 constitue un axe stratégique majeur.

Cette section est fortement sollicitée, avec un débit journalier moyen de plus de 140 000 véhicules. En direction est, plusieurs files d'attente se forment à la période de pointe du matin, entre la zone de convergence située à la hauteur de la 32^e Avenue à Lachine et l'échangeur Saint-Pierre (perte d'une voie sur l'autoroute 20), pour permettre la convergence des usagers de l'autoroute 13. À la période de pointe du soir, le problème de capacité est observé plus spécifiquement entre l'autoroute 13 et la route 138.

En direction ouest, des files d'attente sont aussi observées aux deux périodes de pointe, mais elles sont nettement plus importantes à la période de pointe du soir. Dans les deux directions, la réduction de la capacité aux approches de l'échangeur Saint-Pierre semble la plus problématique. En effet, l'axe comporte généralement six voies, mais on note une diminution à quatre voies dans les sections problématiques. En outre, la circulation lourde aux approches de l'échangeur, avec près de 8000 camions par jour, vient compliquer les échanges vers la route 138 et le pont Mercier.

Le second tronçon est situé entre le boulevard Saint-Charles et le pont Galipeault. Les interventions projetées visent à compléter la mise aux normes géométriques du tronçon.

Enfin, des correctifs, surtout géométriques, visant à optimiser la circulation sur le tronçon situé entre l'autoroute 13 et le boulevard Saint-Charles, ainsi que sur celui entre l'autoroute 15 et la route 138, seront également apportés sur cet axe autoroutier.

Une étude d'opportunité est actuellement en cours, afin de réévaluer la dynamique des besoins en déplacements dans le secteur de l'échangeur Saint-Pierre. Ainsi, les impacts des solutions envisagées sur les déplacements régionaux, tel le transport des marchandises, seront analysés, et les interventions requises seront précisées.

L'étude d'opportunité sur le secteur situé entre l'autoroute 13 et l'échangeur de Montréal-Ouest a débuté au cours de l'année 1999.

Les interventions entre le boulevard Saint-Charles et le pont Galipeault visent l'élargissement de l'autoroute 20 de deux à trois voies dans chaque direction et la construction d'une bande centrale.

Résultat attendu :

Amélioration de la fluidité et de la sécurité pour l'ensemble des déplacements aux périodes de pointe.

Coût : 341 M\$