

PLAN DE TRANSPORT
de la région de
LANAUDIÈRE

Décembre 2000

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS, COMMUNIQUEZ AVEC :

DIRECTION DE LAVAL – MILLE-ÎLES

*1725, BOULEVARD LE CORBUSIER
LAVAL (QUÉBEC)*

Tél. : (450) 680-6330
Fax : (450) 973-4959

DIRECTION DES LAURENTIDES-LANAUDIÈRE

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

Tél. : (450) 569-3057
Fax : (450) 569-3072

PRÉFACE

L'ampleur de la croissance démographique et du développement que connaît la région de Lanaudière pose de nombreux défis en matière de transport.

Les activités réalisées à ce jour dans le cadre du *Plan de transport de Lanaudière* 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.

Le présent *Plan de transport* est un document d'information énonçant les orientations et les objectifs qui encadreront l'action du Ministère et de ses partenaires d'ici l'horizon 2016 dans la région de Lanaudière. La mise en œuvre des moyens d'action est susceptible de soutenir davantage le développement économique de la région.

Le Plan de transport est la suite logique des consultations tenues depuis 1998 qui se traduisent dans les choix régionaux et les moyens d'action qui auront une très forte influence sur la capacité des infrastructures et systèmes de transport à répondre adéquatement aux besoins en transport.

En terminant, nous tenons à souligner l'importance de la participation des intervenants régionaux tout au long du processus d'élaboration du Plan de transport qui balisera l'action du Ministère et de ses partenaires dans l'avenir.

PAUL-ANDRÉ FOURNIER, directeur
Direction de Laval – Mille-Îles

MARIO TURCOTTE, directeur
Direction des Laurentides-Lanaudière

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	vii
CONTEXTE DE RÉALISATION	xiii
ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES ET GOUVERNEMENTALES.....	xiii
INTÉGRATION DES PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	xiv
CONTEXTE RÉGIONAL DE PLANIFICATION	xvii
LEXIQUE	xviii
1.0 LES DÉPLACEMENTS VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL.....	1
Enjeu et orientation.....	1
Objectifs et moyens d'action.....	5
1.1 Services de transport en commun	5
1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun	6
1.2 Infrastructures routières existantes.....	7
1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier.....	8
1.2.2 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules	9
1.3 Gestion de l'urbanisation	9
1.3.1 Intégrer des mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement des MRC de la partie sud du territoire	10
2.0 LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	11
Enjeu et orientation.....	11
Objectifs et moyens d'action.....	14
2.1 Compléter la couverture des services de transport adapté à toutes les municipalités.....	14
2.1.1 Promotion du programme d'aide au transport adapté.....	14

2.2	Consolider les services existants de transport collectif	14
2.2.1	Révision de la Loi sur le transport par taxi.....	14
2.2.2	Évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande	14
2.3	Favoriser une meilleure coordination des différents services.....	15
2.3.1	Soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif.....	15
3.0	LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES.....	17
	Enjeu et orientation	17
	Objectifs et moyens d'action	21
3.1	Amélioration et développement du réseau routier.....	21
3.1.1	Maintenir des conditions de circulation acceptables sur les axes majeurs dans le centre de la région	22
3.1.2	Améliorer les axes est-ouest dans la portion centre-nord de la région afin de favoriser les circuits touristiques	23
3.2	Réseaux récréatifs	24
3.2.1	Soutenir et favoriser le développement de la Route verte et les réseaux cyclables des MRC	24
3.2.2	Favoriser le développement de sentiers sécuritaires de véhicules hors route	25
4.0	LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE	27
	Enjeu et orientation	27
	Objectifs et moyens d'action	31
4.1	Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers les régions limitrophes.....	31
4.1.1	Travaux de réfection et d'amélioration des axes existants (routes 158 et 329).....	31
4.1.2	Planification d'un nouveau lien entre la route 125/ autoroute 25 et l'axe de l'autoroute 15/route 117 dans les Laurentides dans le secteur nord de Lanaudière	31
4.1.3	Travaux d'amélioration de l'échangeur A-40/A-640 à Charlemagne.....	32
4.1.4	Travaux d'amélioration et reclassification du lien Saint-Côme – Notre-Dame-de-la-Merci	32
4.1.5	Analyse de la desserte fluviale de Saint-Ignace-de-Loyola	32

5.0	LA SÉCURITÉ ET L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER	33
	Enjeu et orientation.....	33
	Objectifs et moyens d'action.....	37
5.1	Sécurité routière	37
5.1.1	Améliorer le bilan routier en termes de sécurité.....	38
5.1.2	Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ	39
5.1.3	Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier.....	39
5.2	Chaussées et structures.....	39
5.2.1	Maintenir les structures en bon état.....	40
5.2.2	Maintenir, en priorité, la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage.....	40
5.2.3	Améliorer la qualité des chaussées	40
5.3	Caractéristiques géométriques.....	41
5.3.1	Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier.....	41
5.4	Fonctionnalité du réseau routier	41
5.4.1	Préserver l'intégrité des corridors routiers	42
6.0	LA QUALITÉ DE VIE LE LONG DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL	45
	Enjeu et orientation.....	45
	Objectifs et moyens d'action.....	47
6.1	Bruit de la circulation routière	47
6.1.1	Prévenir et corriger les problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	48
6.2	Paysages routiers.....	49
6.2.1	Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières.....	49
6.3	Autres ressources du milieu	50
6.3.1	Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.....	50

7.0 LE CAMIONNAGE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE..... 51

Enjeu et orientation	51
Objectifs et moyens d'action	53

7.1 Camionnage..... 53

7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage	53
7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ	54

7.2 Infrastructures ferroviaires..... 54

7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel.....	54
---	----

8.0 LE CADRE FINANCIER 57

Introduction	57
--------------------	----

8.1 Contexte général..... 57

8.1.1 Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	57
8.1.2 La voirie locale	58
8.1.3 Le transport collectif	59

8.2 Contexte régional..... 60

8.2.1 Réseau routier du MTQ	61
8.2.2 Réseau routier local.....	63
8.2.3 Transport collectif	63

CONCLUSION 65

Annexe 1 : Tableaux synthèses des enjeux, orientations, objectifs, moyens d'action et des intervenants.

Annexe 2 : Bilan du processus de consultation dans le cadre de l'élaboration de la Proposition de Plan de transport de la région de Lanaudière.

Annexe 3 : Liste des personnes et organismes consultés.

LISTE DES CARTES, TABLEAUX ET FIGURE

Carte 1 :	Région administrative de Lanaudière	ix
Carte 2 :	Niveaux de service et débits de l'heure d'analyse Jours ouvrables, Lanaudière 1996	3
Carte 3 :	Niveaux de service et débits de l'heure d'analyse Fin de semaine, Lanaudière 1996	19
Carte 4 :	Les axes est-ouest, Lanaudière	29
Carte 5 :	Corrélation entre la sécurité et l'urbanisation le long du réseau routier Réseau routier sous la responsabilité du MTQ Lanaudière 1991-1994	35
Tableau 1:	Répartition des investissements du MTQ sur le territoire de Lanaudière 1991-1998	61
Tableau 2 :	Investissements sous forme de subventions au transport collectif 1994-1998	63
Figure 1 :	Étapes du plan de transport	viii

INTRODUCTION

Un plan de transport pour la région de Lanaudière

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 (MTQ) pour l'aider à faire les choix les plus judicieux possible, 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 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 de Lanaudière a été amorcé en 1998. Le territoire couvert par le plan comprend les six municipalités régionales de comté (MRC) suivantes : Des Moulins, L'Assomption, Montcalm, Joliette, D'Autray et Matawinie (carte 1). Cette région est desservie par deux directions du ministère des Transports, soit celles des Laurentides-Lanaudière et de Laval – Mille-Îles, dont les bureaux sont situés respectivement à Saint-Jérôme et à Laval.

Le cheminement du plan de transport : cinq grandes étapes

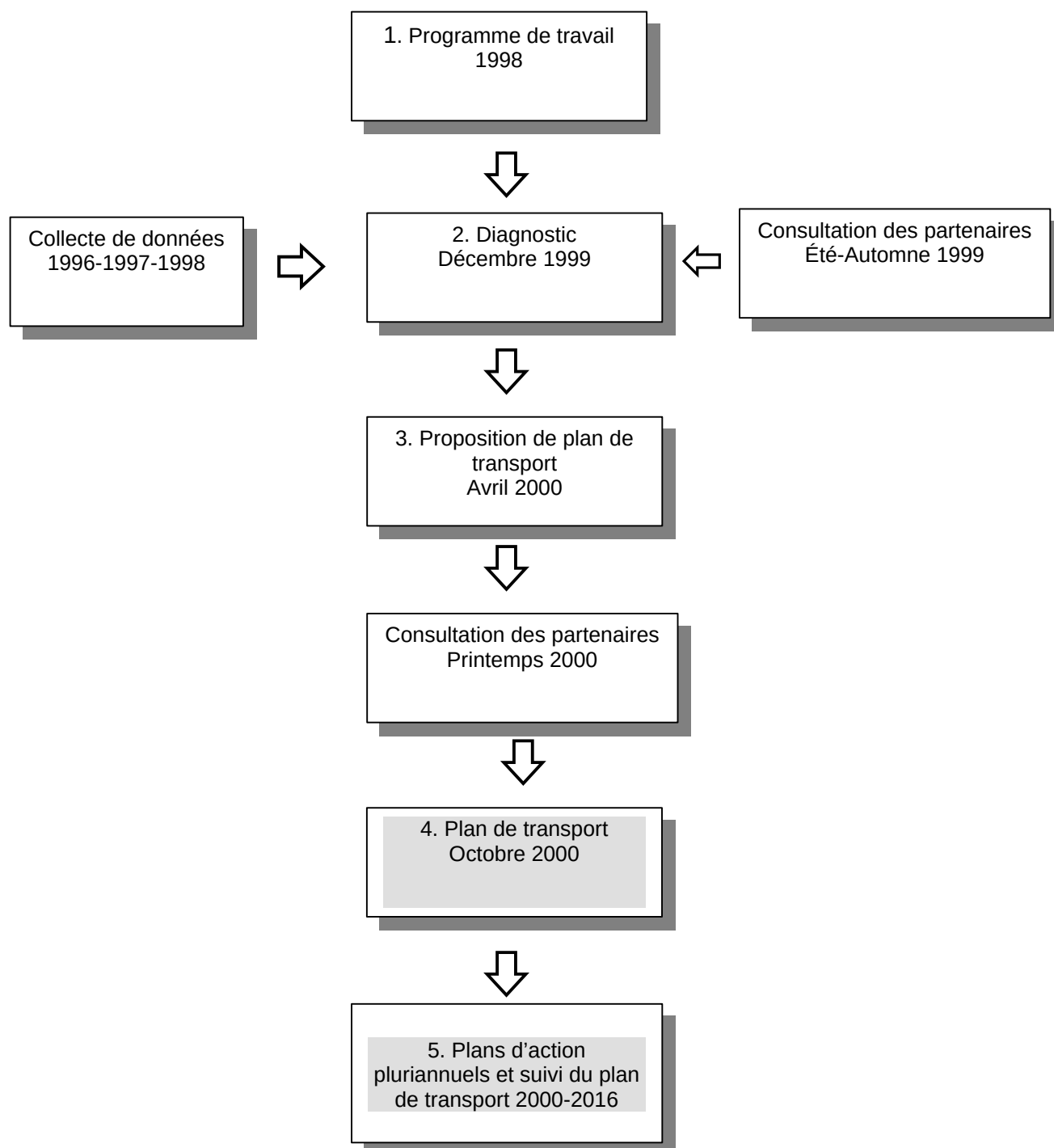
Le cheminement retenu pour l'élaboration du plan s'articule autour de cinq grandes étapes qui sont présentées à la figure 1.

Étape 1 : Programme de travail : en avril 1998, le *Programme de travail* a été un instrument interne au Ministère afin d'amorcer le plan de transport.

Étape 2 : Diagnostic : au cours des années 1997 et 1998, une recherche des données, des études et des analyses techniques a été effectuée. Ces études et réflexions ont été utilisées comme documents d'appui pour la rédaction du document Diagnostic. Ce rapport a fait l'objet de consultations auprès des partenaires du Ministère au cours de l'été et de l'automne 1999. Cette deuxième

étape a permis d'analyser la situation actuelle et prévisible des transports et de formuler des enjeux.

Figure 1
Étapes de réalisation du plan de transport



RÉGION ADMINISTRATIVE DE LANAUDIÈRE

— Limite des M.R.C.



MAURICIE

MRC
MATAWINIE

MRC
D'AUTRAY

MRC
JOLIETTE

LAURENTIDES

MRC
MONTCALM

MRC
L'ASSOMPTION

MRC
DES MOULINS

MONTÉRÉGIE

LAVAL
MONTRÉAL

0 5 10 15 20 km

Étape 3 : Proposition de plan de transport : le diagnostic et les commentaires des intervenants régionaux ont servi à formuler la 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. La Proposition de plan de transport a servi de base à la consultation des organismes intéressés qui a eu lieu au cours du printemps 2000.

Étape 4 : Plan de transport de Lanaudière : les résultats des consultations effectuées sur la Proposition de plan ont été intégrés dans la version finale du Plan de transport de Lanaudière.

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 se traduiront par des actions qui seront ordonnancées 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 a été intégrée dans le processus de réalisation du Plan de transport. Ses objectifs étaient les suivants :

- ❖ connaître l'opinion des partenaires du Ministère et des usagers des systèmes de transport sur la situation des transports;
- ❖ amener les personnes intéressées 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 orientations, 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 la publication du diagnostic préliminaire et interne au Ministère, les principaux partenaires ont été informés et consultés aux différentes étapes du Plan de transport. Les députés de la région, le Conseil régional de développement (CRD), les préfets et les aménagistes des MRC, les maires, les membres de la Conférence administrative régionale (CAR) et divers représentants régionaux en transport ont eu l'occasion de valider et de bonifier le contenu de ces documents.

Le contenu du présent document

Le Plan de transport décrit d'abord les principaux éléments de son contexte de réalisation. Les chapitres 1 à 7 rappellent, en premier lieu, les enjeux définis dans le document Diagnostic, mis à jour et bonifiés grâce aux consultations tenues auprès des principaux partenaires. Chaque chapitre énumère ensuite les orientations, les objectifs et les moyens d'action qui découlent de chaque enjeu. Le chapitre 8 fait état du cadre financier dont dispose le Ministère pour la mise en œuvre du Plan de transport.

L'annexe 1 présente sous forme de tableaux synthèses l'ensemble des objectifs et des moyens d'action proposés ainsi que les intervenants concernés.

L'annexe 2 présente un bilan du processus de consultation dans le cadre de l'élaboration de la Proposition de plan de Transport pour la région de Lanaudière.

CONTEXTE DE RÉALISATION

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

ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES ET GOUVERNEMENTALES

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

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

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

- ❖ soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement :
 - améliorer la position concurrentielle des entreprises ainsi que l'accès aux ressources et aux marchés;
 - optimiser l'utilisation des services et des réseaux;
 - faciliter l'accès aux produits touristiques;

- ❖ assurer la mobilité et la sécurité des usagers :
 - améliorer la qualité des infrastructures et des équipements;
 - améliorer la sécurité;
 - desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

De plus, le Ministère a participé à la formulation des orientations gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation lors du début du processus de révision des schémas d'aménagement des MRC et des communautés urbaines en 1994¹. Voici ces orientations :

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

Lors des activités préparatoires à l'élaboration d'un cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal, le Conseil des ministres² du gouvernement du Québec a d'ailleurs réaffirmé, en 1996, les orientations dont on vient de faire état.

INTÉGRATION DES PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Ministère souscrit aux principes du développement durable dans le cadre du Plan de transport de Lanaudière.

Les grands principes du développement durable

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

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

² Conseil des ministres du gouvernement du Québec, Décision 96-223, Québec, 1996.

l'environnement à toutes les étapes de réalisation des projets du Ministère et par une participation du Ministère à la stratégie québécoise de protection de la diversité biologique, à l'atteinte des objectifs contenus dans la politique énergétique du Québec et aux objectifs gouvernementaux visant la gestion de l'urbanisation.

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

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

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

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

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

Les infrastructures de transport existantes ont des répercussions importantes sur les milieux qu'elles traversent. L'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières passe notamment par la

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

Des services de base pour l'ensemble de la population

Enfin, le Plan de transport intègre, dans la mesure du possible, les principes d'équité sociale et il tente de répondre aux besoins fondamentaux de l'ensemble de la population de la région.

CONTEXTE RÉGIONAL DE PLANIFICATION

La révision des schémas d'aménagement des MRC

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

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

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

Le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport

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

LEXIQUE

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

1.0 LES DÉPLACEMENTS VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL

Enjeu et orientation

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

La croissance de la population de Lanaudière a été de 204 812 personnes entre 1971 et 1996, passant ainsi de 179 599 à 384 411 personnes. Ce fort accroissement s'est concentré dans les MRC Des Moulins et L'Assomption et s'est traduit par une importante hausse de la demande de transport. Celle-ci s'étant presque exclusivement orientée vers l'automobile, les débits de circulation sur le réseau autoroutier du sud de la région se sont donc accrus considérablement. Entre 1972 et 1995, ils se sont multipliés à plusieurs endroits par trois ou même huit. Par conséquent, la qualité du service offert aux usagers du réseau routier s'est détériorée au fil des ans, au point où les problèmes de congestion sont récurrents sur les autoroutes tant en période de pointe du matin que du soir.

Comme une bonne proportion des résidents de la partie sud de Lanaudière travaille et étudie à Laval et sur l'île de Montréal, leurs déplacements vers ces destinations s'effectuent sur des liens routiers déjà très utilisés, ce qui contribue à une plus forte sollicitation du réseau. Ceci se traduit par des problèmes importants de circulation sur les autoroutes 25 et 40 (carte 2).

Alors que la congestion s'aggrave au fil des ans, un peu plus de 5 % des déplacements, soit 5 108 déplacements dans la partie sud de Lanaudière, étaient effectués en transport en commun durant la période de pointe du matin en 1993³. Cette faible part du transport en commun dans les déplacements sur ce territoire peut s'expliquer par une multitude de facteurs, dont la dispersion des lieux d'origine et de destination, le fort étalement de l'espace urbain et la faible densité de l'occupation du territoire qui rendent difficile la desserte du territoire par le transport en commun traditionnel. De plus, un grand nombre de ménages ont des revenus élevés et disposent de plus d'une automobile, ce qui réduit le nombre de personnes susceptibles d'utiliser le transport en commun.

Seuls les OMIT des territoires Des Moulins et Repentigny répondent à une demande significative de service vers Laval et Montréal. La plupart des services d'autobus sont des services locaux et offrent peu de liens directs et rapides vers Laval et Montréal. De plus, bien que la situation se soit améliorée au cours des dernières années, la coordination et les liens entre les différents services de

³ Données 1998, devraient être disponibles au début de l'année 2001.

transport en commun (train, autobus et métro) pourraient encore être développés. Il en est de même avec les équipements incitant les automobilistes à utiliser le transport collectif pour une partie de leur trajet (voies réservées, stationnements d'incitation).

Par ailleurs, les problèmes de double tarification entre les services des divers organismes de transport se sont résorbés avec l'intégration tarifaire mise de l'avant par l'AMT depuis juillet 1998. Quant à la durée des trajets en transport en commun (surtout en autobus), elle n'est pas, de façon générale, concurrentielle avec celle de l'automobile.

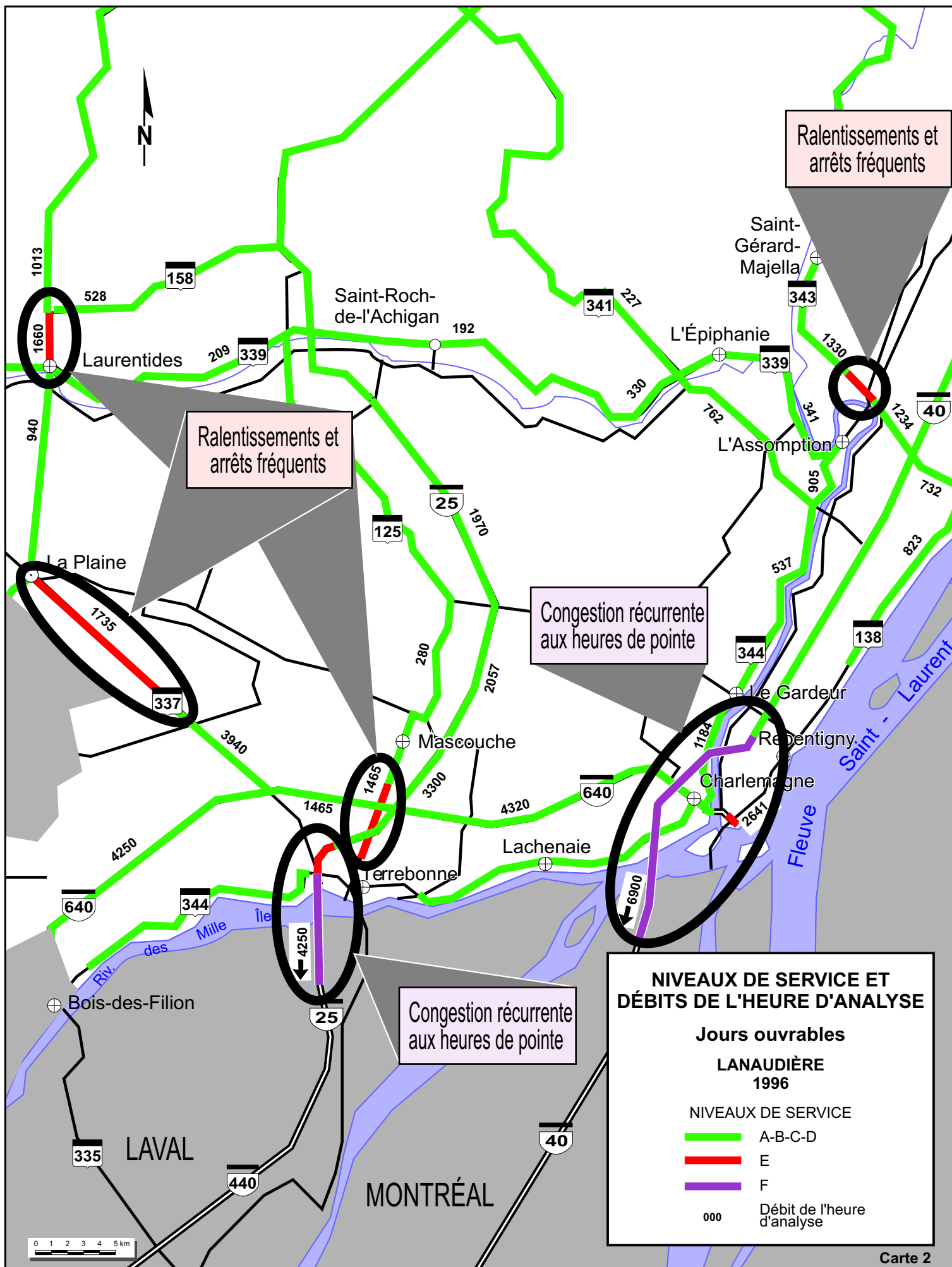
Dans l'avenir, les conditions de circulation sur le réseau autoroutier sont susceptibles de se détériorer davantage. En effet, l'accroissement de la population pour les MRC du sud de la région devrait se traduire, selon les prévisions effectuées par le Ministère, par un fort accroissement des déplacements durant la période de pointe du matin. Ceux-ci devraient passer d'environ 100 000 à 150 000, soit une augmentation de 50 % d'ici 2016.

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

Si les tendances se maintiennent d'ici 2016, la demande associée aux ponts permettant l'accès à Laval et Montréal pourrait se traduire par une augmentation de près de 20 000 véhicules en période de pointe. Cette période de pointe devrait donc s'étaler sur un plus grand nombre d'heures puisque ces ponts sont actuellement saturés ou près de la capacité.

Cet accroissement des déplacements exerce une forte pression sur l'utilisation des ponts, déjà très sollicités, principalement sur ceux des autoroutes 25 et 40. Si rien n'est fait, la durée moyenne de déplacement vers Laval et l'île de Montréal pourrait pratiquement doubler, passant de 34 à 66 minutes entre 1993 et 2016, et ce, selon les prévisions effectuées par le Ministère.

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



Orientation : Favoriser le transport collectif tout en maximisant l'utilisation des réseaux existants pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal

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

Objectifs et moyens d'action

1.1 Services de transport en commun

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

Le succès remporté par les projets de trains de banlieue de Blainville – Montréal et de Deux-Montagnes dans la région des Laurentides commande d'approfondir le sujet pour Lanaudière. Que ce soit pour la ligne Repentigny – Montréal ou encore celle de Mascouche – Laval, certaines analyses sont déjà en cours et permettront d'évaluer la pertinence de tels projets ainsi que leurs effets et répercussions sur le réseau routier.

Par ailleurs, en raison de la dispersion des lieux de destination dans la ville de Laval et sur l'île de Montréal, les services de trains de banlieue ne peuvent répondre à tous les besoins de transport. Il faut aussi miser sur les services d'autobus pour améliorer les déplacements provenant de la partie sud de Lanaudière et ayant comme destination les pôles d'activités de Laval et l'île de

Montréal non desservi par les services de trains de banlieue ou le métro. Il faut aussi mettre de l'avant des mesures de gestion de la demande ayant pour effet d'augmenter non seulement l'achalandage des réseaux de transport en commun mais aussi l'utilisation du covoiturage.

Les efforts doivent enfin converger vers le développement d'une plus grande complémentarité des divers systèmes (incluant train, autobus, taxi, autocars interurbains, etc.) pour créer une offre de transport plus intégrée. Il faut donc pouvoir offrir à la population un meilleur service avec un minimum de correspondances plus efficaces et une tarification intégrée. L'accès aux réseaux de transport en commun pour les automobilistes doit aussi être facilité en augmentant l'offre de stationnements d'incitation à proximité des terminus d'autobus car près de 80 % des déplacements en transport en commun sont des déplacements bimodaux (auto-TC). Une meilleure complémentarité des services passe finalement par la mise en place de solutions innovatrices de services de transport en relation avec la faible densité d'occupation du sol, comme des services de taxi collectif ou de minibus sur demande.

De plus, selon le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport publié en 1997, l'achalandage du transport en commun dans la partie sud de Lanaudière pourrait être augmenté de 11,6 % entre 1993 et 2007, si les interventions proposées dans son plan pour l'amélioration des services étaient réalisées. Tout comme l'AMT, le MTQ vise à accroître l'achalandage du transport en commun et a retenu, pour ce faire, plusieurs des interventions proposées dans le plan de l'Agence.

Enfin, bien que l'on puisse accroître l'utilisation du transport collectif par diverses interventions, il n'en demeure pas moins que ce mode de transport ne pourra pas répondre entièrement à la nouvelle demande de transport. C'est pourquoi des interventions sur le réseau routier seront donc nécessaires pour accommoder la desserte en transport en commun.

Objectif

1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun

Moyen d'action

1.1.1.1 Amélioration des services de transport en commun dans l'axe Repentigny – Montréal et dans l'axe Mascouche – Laval – Montréal

Compte tenu de la croissance anticipée des déplacements vers Laval, l'île de Montréal et la CUM, une amélioration des services de transport en commun dans

l'axe Repentigny – Montréal et celui de Mascouche – Laval – Montréal s'avère nécessaire.

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

- ❖ augmentation de l'offre de stationnements d'incitation à proximité des terminus d'autobus à l'extérieur de Laval et Montréal;
- ❖ voies réservées aux autobus et au covoiturage sur le réseau routier;
- ❖ mesures favorisant le covoiturage;
- ❖ nouveaux circuits d'autobus et rabattement des autobus aux axes lourds (trains de banlieue, métro à Laval);
- ❖ nouveaux services pour desservir les quartiers résidentiels de faible densité.
- ❖ service de métro-bus entre Repentigny et Montréal et de train de banlieue entre Mascouche – Laval – Montréal;

Suite à la mise en service des stationnements d'incitation à Repentigny et Terrebonne, le CIT Des Moulins, l'OMIT de Repentigny et le CIT Le Portage devront en assurer la meilleure desserte possible. La pertinence de compléter les services existants par des services de taxi collectif ou de minibus sur demande devrait aussi être évaluée par les organismes de transport de Lanaudière.

La mise en place de voies réservées aux autobus et au covoiturage sur le pont Le Gardeur (route 138) et sur l'autoroute 25 à Terrebonne devrait aussi favoriser l'utilisation des stationnements d'incitation.

1.2 Infrastructures routières existantes

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

des nouvelles infrastructures routières pour améliorer les conditions de déplacements.

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

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

Objectif

1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier

Moyen d'action

1.2.1.1 Amélioration de la fonctionnalité du réseau routier

Le Ministère a déjà réalisé une étude globale du fonctionnement de l'échangeur entre les autoroutes 40 et 640. Les résultats de cette étude se traduisent par le besoin d'ajout de collecteurs sur l'autoroute 40 afin de favoriser les échanges entre ces deux autoroutes. Cette étude propose un réaménagement de l'échangeur de façon à améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau et d'en optimiser l'utilisation.

Des études ont aussi été réalisées pour identifier les améliorations à apporter à l'autoroute 25 et pourraient se traduire par des interventions sur cette autoroute.

De plus, des améliorations seront apportées au reste du réseau routier du Ministère afin d'en améliorer le fonctionnement, notamment aux approches du pont Le Gardeur. Malgré le fait que la route 335 au niveau de Bois-des-Filion se situe dans la région des Laurentides, il n'en demeure pas moins que le pont Athanase-David vers Laval dessert l'extrême ouest de la région de Lanaudière et qu'à cet endroit certaines améliorations géométriques pourraient augmenter la fluidité.

La route 337 vers La Plaine suscite certaines interrogations et une étude sur son fonctionnement et les améliorations nécessaires devra être réalisée.

Objectif

1.2.2 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules

Moyen d'action

1.2.2.1 Mesures de gestion de la demande

Ces mesures visent notamment à canaliser les déplacements vers les modes qui sont les plus efficaces sur le plan de la consommation d'énergie, la protection de l'environnement et l'accroissement de la qualité de vie. Elles visent aussi plus particulièrement à mettre en place des conditions favorables au covoiturage, ce qui contribuerait à maintenir à 1,2 personne le taux moyen d'occupation des véhicules.

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

1.3 Gestion de l'urbanisation

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

Objectif

1.3.1 Intégrer des mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement des MRC de la partie sud du territoire

Moyen d'action

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

Au cours des 15 prochaines années, les révisions en cours ou futures des schémas d'aménagement des MRC (Des Moulins, L'Assomption et Montcalm) constitueront des occasions idéales pour y intégrer une série de mesures visant à favoriser une desserte par transport collectif des territoires visés et une plus forte utilisation de ces modes de transport, là où les conditions y sont le plus propices. Les mesures suivantes devraient faire partie des schémas :

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

2.0 LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Enjeu et orientation

Enjeu : L'ajustement des services de transport collectif des personnes aux besoins régionaux

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 de Lanaudière. À cet égard, il faut distinguer la situation dans les parties sud et nord du territoire, ainsi que selon trois types de clientèle : clientèle générale, écoliers et personnes handicapées et à mobilité réduite.

Les 384 411 habitants de Lanaudière se répartissent très inégalement sur le territoire de Lanaudière et 55 % d'entre eux sont installés dans les MRC Des Moulins et L'Assomption qui représentent moins de 4 % de la superficie de Lanaudière. Sur le reste du territoire, moins de 175 000 personnes sont dispersées sur près de 13 000 km² ce qui représente environ 13 personnes au km². Le seul fait de vouloir assurer des services adéquats de transport collectif pose alors tout un défi.

Environ 5 % des déplacements dans les MRC Des Moulins et L'Assomption s'effectuent en transport en commun et les problèmes de tarification, de coordination entre les services de transport des personnes et de découpage territorial ont une influence sur l'achalandage du transport en commun.

Face à la croissance prévisible de la circulation automobile dans le secteur sud de la région de Lanaudière, la congestion routière risque de mettre en péril le dynamisme de la région. Afin de contrer ce phénomène, il est de plus en plus nécessaire de gérer les systèmes de transport dans une perspective métropolitaine et multimodale, car près de 80 % des déplacements en transport en commun de ce secteur sont des déplacements bimodaux (auto-TC).

Dans la partie nord de Lanaudière, le service de transport en commun est à toutes fins utiles inexistant et il est remplacé par d'autres types de services comme le transport interurbain en autocar et le taxi. Le transport scolaire et le transport adapté complètent le transport collectif.

Le transport interurbain est assuré par six transporteurs privés, mais plusieurs circuits ont été abandonnés à cause de leur non-rentabilité. Les services risquent d'être de plus en plus menacés et, comme la majorité de la clientèle est captive de ces services, c'est l'accès à un service de transport collectif qui est en cause.

Le complément direct du transport interurbain en autocar est sans aucun doute le taxi. Ce dernier joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains grâce à sa flexibilité, sa disponibilité sur plus de 93% du territoire de Lanaudière, sa rapidité de service et son exclusivité. Il prend aussi la relève du transport en commun en dehors des heures d'exploitation et il devient bien souvent le seul service de transport public dans les municipalités qui ne disposent pas de transport en commun.

Par ailleurs, dans Lanaudière, les propriétaires de taxis ont déjà percé de nouveaux marchés et ceci complète de plus en plus le transport adapté des personnes handicapées et le transport scolaire. La possibilité d'offrir des services de transport collectif par taxi, bien que présente dans la Loi sur le transport par taxi, doit être appuyée par une révision de l'encadrement ainsi que par l'ajustement des territoires respectifs des deux modes de transport afin de mieux répondre aux besoins de la population et des organismes de transport.

Quant au transport adapté pour personnes handicapées, un service s'est développé et pour 1996, seulement dans Lanaudière, sept organismes de transport offraient des services aux coûts de 1,9 M\$ dont 1,2 M\$ étaient défrayés par le MTQ. Plus de 2 800 personnes ont droit à ce programme et la demande qui a atteint 160 684 déplacements en 1996 est appelée à augmenter non seulement en raison de la désinstitutionnalisation et du maintien à domicile mais aussi en raison du vieillissement de la population.

Comme il existe plusieurs intervenants dans ce dossier et que la majorité du territoire est bien desservie à un coût moyen par passager sensiblement plus faible que celui du Québec, il faut s'assurer de continuer à offrir un service de qualité au meilleur coût.

Quant au transport scolaire, même s'il dépend maintenant des commissions scolaires et du ministère de l'Éducation quant à son organisation et son financement, il n'en demeure pas moins que le ministère des Transports doit tenir compte de la présence des véhicules de transport scolaire sur son réseau car ces derniers ont une influence sur la fluidité et la capacité du réseau routier en raison des multiples arrêts obligatoires nécessaires pour assurer la sécurité des étudiants.

Enfin, la population de Lanaudière n'échappera pas au phénomène de vieillissement observé dans l'ensemble du Québec, ce qui modifiera sensiblement les besoins en transport collectif. Le vieillissement de la population devrait accentuer les problèmes de mobilité, en particulier pour les personnes ne possédant pas d'automobile. Ce problème peut s'avérer plus important dans la partie nord de la région, peu ou non desservie par des services de transport en commun. Le nombre de personnes à mobilité réduite passera de 26000 à

40 000 entre 1993 et 2006, soit une augmentation de plus de 50 %, ce qui accroîtra les besoins en transport adapté à cette clientèle.

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

Orientations :

- **Favoriser l'intégration et le développement de certains modes de transport collectif des personnes;**
- **Continuer à offrir des services de qualité au meilleur coût.**

L'implantation de nouveaux services de transport en commun urbain apparaît peu viable dans le centre et le nord de la région, compte tenu de la faible taille des agglomérations et de la très faible densité de l'occupation du territoire. Cependant, il faut miser sur une consolidation des services existants (autocars interurbains et taxi). Pour les services de transport collectif dédiés (transport adapté et transport scolaire), il faut évaluer si l'ouverture de ces services à une clientèle élargie est réalisable et souhaitable. Il faut aussi viser à une meilleure coordination de ces services entre eux, tenter d'implanter des services collectifs sur demande et assister les instances locales dans leur tentative de regroupement ou de mise en commun de services.

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

Objectifs et moyens d'action

Objectif

2.1 Compléter la couverture des services de transport adapté à toutes les municipalités

Moyen d'action

2.1.1 Promotion du programme d'aide au transport adapté

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

Objectif

2.2 Consolider les services existants de transport collectif

Moyens d'action

2.2.1 Révision de la Loi sur le transport par taxi

Le Ministère complétera la révision de la Loi sur le transport par taxi, afin de répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires.

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

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

Objectif

2.3 *Favoriser une meilleure coordination des différents services*

Moyen d'action

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

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

3.0 LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

Enjeu et orientation

Enjeu : L'accessibilité au territoire centre et nord de Lanaudière

Avec à peine 1% des dépenses touristiques effectuées au Québec en 1995, Lanaudière compte plutôt sur la clientèle de la villégiature en chalet privé. Les Québécois forment 95 % de la clientèle de Lanaudière.

La majorité des équipements et des attraits touristiques se concentrent dans le centre et le nord de la région et se basent essentiellement sur les ressources naturelles. Que ce soit le parc du Mont-Tremblant, les réserves fauniques, les zones d'exploitation contrôlée et les pourvoiries, toutes se retrouvent dans des secteurs du nord. Les activités qui en découlent sont la pêche, la chasse, le ski alpin et de randonnée, la motoneige et les véhicules tout terrain, la villégiature, le camping et les sports nautiques. L'économie de certaines parties de la région comme la MRC de la Matawinie en est donc fortement tributaire.

Les problèmes de fluidité de la circulation

Les touristes en provenance de la région de Montréal se rendent fréquemment dans la région de Lanaudière pour y effectuer des activités de plein air ou des séjours de villégiature. Cela se traduit par de forts débits de circulation durant les fins de semaine et les périodes de vacances scolaires. La carte 3 illustre divers problèmes de circulation observés dans la région depuis plusieurs années, sur les routes 125/A-25, 131 et 158 principalement. Ces problèmes surviennent particulièrement les dimanches et les jours fériés en direction sud.

Sur la route 125/A-25 entre Saint-Roch-de-L'Achigan et Saint-Esprit, les débits se sont fortement accrus depuis les trois dernières décennies, passant de 3 500 à 16 100 véhicules par jour entre 1972 et 1996, alors qu'entre Saint-Esprit et Rawdon les débits ont varié de 3 100 à 11 000 véhicules par jour. Quant à la route 131 au sud de Saint-Félix-de-Valois, les débits sont passés de 4 700 à 12 000 véhicules par jour au cours des 25 dernières années.

Le Ministère est déjà intervenu immédiatement au nord de Joliette, mais l'installation de feux de circulation au rang Sainte-Rose a eu pour effet d'accentuer les ralentissements durant les fins de semaine, ce qui crée des contraintes supplémentaires aux touristes se dirigeant dans le nord de la région.

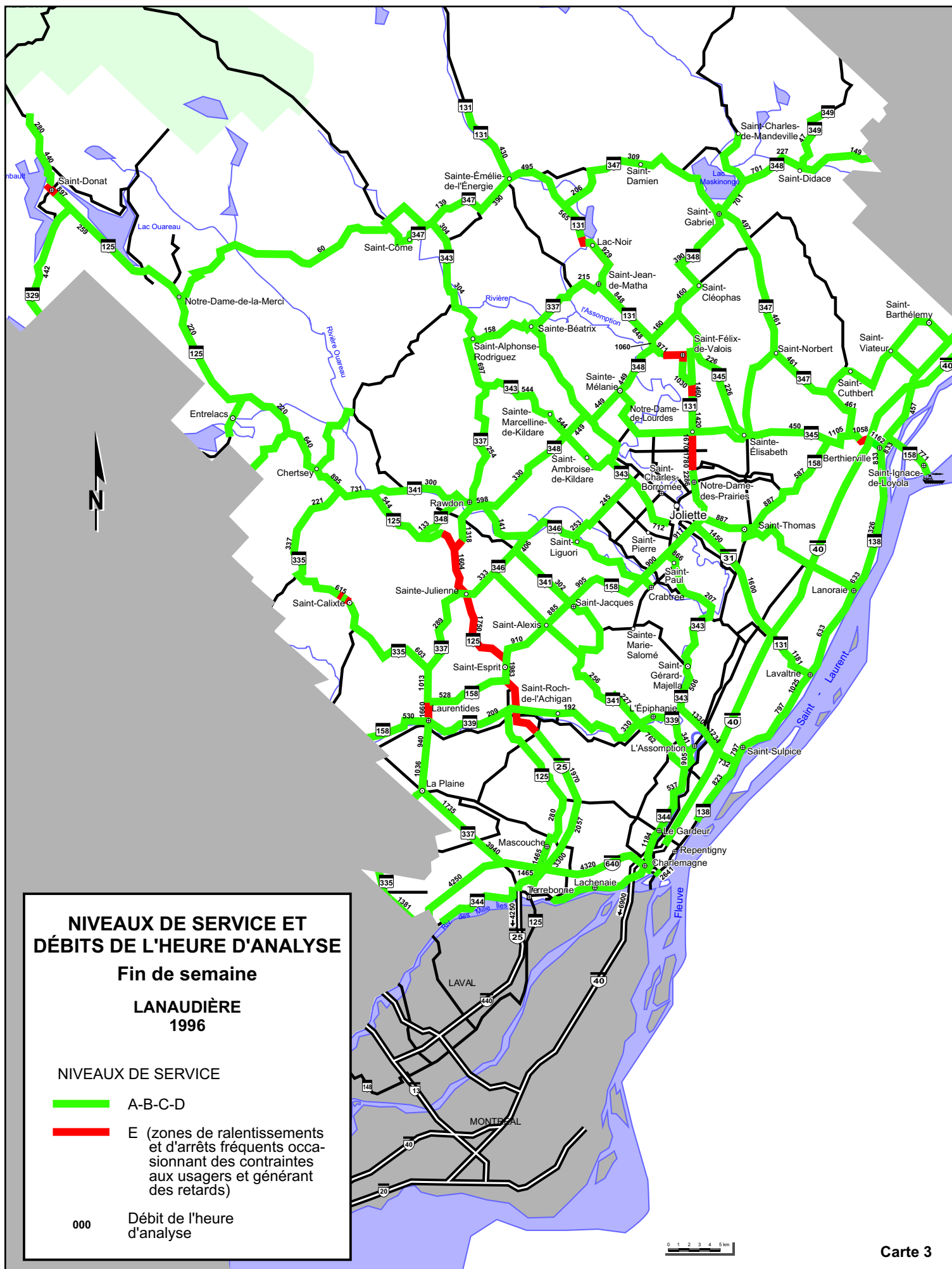
Quant à la route 125 (autoroute 25) entre Saint-Roch-de-L'Achigan et Saint-Esprit, le Ministère a construit les viaducs et complété le doublement des chaussées à l'automne 2000, ce qui permettra une desserte efficace et sécuritaire, car l'autoroute sera enfin complétée de Laval à Saint-Esprit où s'effectue la division du trafic. L'intersection route 158 Est et route 125 au nord de Saint-Esprit sera alors le point faible du réseau mais des corrections y seront apportées à court terme. De plus, à cause du trop grand nombre d'accès privés et commerciaux (kiosques de fruits et légumes, etc.), la route 125 entre Saint-Esprit et Rawdon offre une desserte peu intéressante pour le trafic de transit et ce à cause de la multitude de conflits avec les véhicules quittant ou accédant à la route. La conséquence de cette situation est un allongement de temps de parcours et une perte d'achalandage potentielle pour les secteurs plus au nord.

La traversée de Sainte-Julienne avec les feux de circulation à l'intersection des routes 125/337/346 est aussi un irritant pour le trafic de transit du nord ainsi que l'intersection des routes 125 et 337 à Rawdon. À cet endroit, des travaux de modification de la géométrie ont été réalisés en 1999 et un suivi de la nouvelle situation est à réaliser pour en connaître l'efficacité.

Enfin, la route 158 immédiatement au nord de l'autoroute 40 à Berthierville jusqu'à la route 347 vers Saint-Gabriel connaît des problèmes de capacité et la multiplication des accès dans ce secteur n'améliore certainement pas la situation.

Suite aux constats des intervenants en transport, il ressort clairement que les axes nord-sud de Lanaudière connaissent des problèmes, surtout la fin de semaine dans la partie centrale de la région, et ceci se répercute sur l'attrait du nord de la région. En plus des caractéristiques géométriques limitées de certains axes nord-sud majeurs, leurs alternatives, telles les routes 343, 337 et 335 qui sont classées régionales et collectrices selon l'endroit choisi, présentent aussi des déficiences au niveau de la visibilité au dépassement ainsi qu'au point de vue des courbes sous-standard et des pentes critiques.

En ce qui concerne les axes est-ouest, il s'avère que jusqu'au niveau de Rawdon – Joliette – Berthier, les axes existants peuvent répondre à la demande malgré certaines déficiences. Par contre, les secteurs nord de la MRC d'Autray et de la MRC Matawinie ne possèdent pas de lien efficace pour boucler des circuits touristiques entre les liens nord-sud. Ceci a un effet négatif sur le transfert d'axes pour les touristes, donc pour l'intérêt que peut susciter un site par rapport à un autre, en raison des distances imposées par l'absence de lien adéquat.



Si les conditions de circulation se détériorent davantage dans la partie centre-sud de la région, l'attrait de la région auprès de la clientèle touristique risque de s'amenuiser au profit d'autres destinations plus aisément accessibles. Les touristes, les villégiateurs et les camionneurs doivent pouvoir compter sur de bonnes conditions de mobilité, conditions essentielles au soutien du développement socio-économique régional, et l'axe est-ouest dans la portion nord de Lanaudière est une de ces conditions.

Le développement des réseaux récréatifs

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

Orientation : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes

Une bonne accessibilité aux lieux touristiques de même que le soutien au développement des réseaux récréatifs apparaissent comme des conditions nécessaires pour soutenir le développement socio-économique de la région.

Objectifs et moyens d'action

3.1 Amélioration et développement du réseau routier

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

Objectif

3.1.1 Maintenir des conditions de circulation acceptables sur les axes majeurs dans le centre de la région

Moyens d'action

3.1.1.1 Optimisation des principaux axes nord-sud et est-ouest et accroissement de leur capacité en temps opportun

À la suite d'études de circulation et d'opportunité, le Ministère privilégie d'abord l'optimisation du réseau actuel :

- dans l'axe de la route 125 au nord de Saint-Esprit;
- dans l'axe de la route 131 au nord de Joliette;
- dans l'axe de la route 158 entre l'autoroute 40 et la route 347 ainsi qu'à l'ouest de Saint-Lin – Laurentides.

Par contre, l'accroissement prévisible des débits de circulation oblige à long terme à envisager d'autres alternatives et la relocalisation de ces routes à certains endroits n'est pas exclue.

Dans l'axe est-ouest, le maintien de certains axes touristiques doit être favorisé afin de soutenir les efforts des intervenants régionaux.

3.1.1.2 Amélioration de la route 131 entre Joliette et Saint-Michel-des-Saints

Amélioration d'intersections, doublement des chaussées, contournement de Saint-Félix-de-Valois, correction de courbes et ajout de voies ascendantes pour véhicules lents dans les pentes critiques et pavage d'accotement sont au programme.

3.1.1.3 Amélioration de l'axe de la route 125/autoroute 25

Le doublement des voies au sud de Saint-Esprit a été complété à l'automne 2000 mais l'intersection des routes 125/158 occasionne des contraintes majeures aux usagers, de même que la traversée de Sainte-Julienne. Une analyse plus complète sera réalisée pour déterminer les meilleures solutions à privilégier dans ce secteur.

Objectif

3.1.2 Améliorer les axes est-ouest dans la portion centre-nord de la région afin de favoriser les circuits touristiques

Moyens d'action

3.1.2.1 Amélioration de la route 158

Sur la route 158 à l'approche de l'autoroute 40 à Berthierville, l'implantation de feux de circulation a réglé certains problèmes de sécurité mais la demande croissante à cet endroit exige une étude d'opportunité. Quant au secteur entre Saint-Lin – Laurentides et la limite ouest de Lanaudière, des réaménagements géométriques sont à l'étude.

3.1.2.2 Amélioration de l'axe est-ouest dans la portion nord de la région

L'amélioration du lien est-ouest entre Saint-Gabriel et Notre-Dame-de-la-Merci permettra de boucler les circuits touristiques, favorisera l'accessibilité au centre de ski de Saint-Côme et l'accès au parc du Mont-Tremblant ainsi qu'à divers sites touristiques.

Le réalignement de la route 347 dans le secteur du lac Matambin, le contournement de Saint-Gabriel, les couches d'usure à certains endroits de la route 347 et le pavage du lien Saint-Côme – Notre-Dame-de-la-Merci selon les critères d'une route régionale supporteront le développement économique et touristique du nord de Lanaudière. Enfin, une étude d'opportunité concernant ce tronçon de la route entre la route 125 et la rivière Ouareau dans Notre-Dame-de-la-Merci sera réalisée à moyen terme.

En plus des travaux d'optimisation des infrastructures routières existantes, la municipalité de Saint-Donat réalisera la construction d'un nouveau lien intermunicipal la reliant aux municipalités de Val-des-Lacs et Lac-Supérieur dès 2001, et ce dans le but d'améliorer la desserte touristique du nord-ouest de la région de Lanaudière.

3.2 Réseaux récréatifs

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.

Objectif

3.2.1 Soutenir et favoriser le développement de la Route verte et les réseaux cyclables des MRC

Moyen d'action

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

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

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

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

Objectif

3.2.2 Favoriser le développement de sentiers sécuritaires de véhicules hors route

Moyen d'action**3.2.2.1 Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route**

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

4.0 LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE

Enjeu et orientation

Enjeu : L'efficacité des liaisons routières vers les régions des Laurentides, de la Mauricie et de la Rive-Sud du Saint-Laurent ainsi que Montréal et Laval

Malgré le fait que plusieurs liens routiers relient la région de Lanaudière aux régions périphériques, seuls quelques liens traversent entièrement la région (carte 4) et plusieurs intervenants en soulignent le besoin. Deux axes majeurs traversent la région de Lanaudière d'est en ouest. Celui le plus au sud est constitué des autoroutes 40-640 et ne présente que peu de problèmes géométriques. Le deuxième traverse le centre-sud de Lanaudière et est composé de l'autoroute 40 et de la route 158. Cet axe présente divers problèmes en plus de changer d'axe en divers endroits comme à Berthierville, Joliette, Saint-Esprit et Saint-Lin – Laurentides. Tous ces endroits constituent des points faibles de cet axe est-ouest car ce sont des points de contact avec d'autres routes à débits de circulation élevés.

La traversée de la municipalité de Saint-Lin – Laurentides est particulièrement problématique à ce chapitre, au point où le Ministère a déjà réalisé plusieurs études de contournement devenues désuètes en raison des récents développements urbains. De plus, des problèmes de ralentissement sont observés à l'intersection des routes 158/131 aux abords de Saint-Thomas-de-Joliette et à l'approche de l'autoroute 40 à Berthierville. Cette situation détériore considérablement la qualité de vie des résidents de ces municipalités tout en nuisant à la circulation de transit.

Le tronçon de la route 158 entre Saint-Lin – Laurentides et la limite ouest de la région de Lanaudière ne répond pas aux normes actuelles du Ministère, et ce particulièrement en ce qui a trait aux possibilités de dépassement. Cette situation affecte la fluidité de la circulation, surtout celle de transit. En fait, plusieurs endroits dangereux se retrouvent sur cet axe et doivent être corrigés. La route 158 présente, à cet endroit, des déficiences majeures telles les possibilités de dépassement qui y sont faibles et la largeur de la plate-forme de la route qui est inférieure aux normes. On y rencontre plusieurs courbes hors normes et le taux d'accidents y est élevé.

Quant aux autoroutes 40 et 640, elles sont très importantes car elles supportent le plus de circulation de long parcours parmi toutes les routes de la région de Lanaudière. De plus, c'est l'autoroute 40 qui donne accès à Montréal. Ces autoroutes offrent un axe sans problème majeur sauf au niveau de l'échangeur A-40/A-640 à Charlemagne.

Quant à l'autoroute 25, elle offre l'accès à Laval, mais connaît certains problèmes de capacité aux heures de pointe du matin et du soir.

Dans la partie nord de la région, plusieurs intervenants sont aussi préoccupés par l'amélioration des axes, telle la route 329, reliant les régions de Lanaudière et des Laurentides afin de favoriser le développement des activités de villégiature et de tourisme, tout en facilitant le transport du bois. Cependant, les besoins de déplacement dans l'axe est-ouest y sont relativement faibles, d'où la difficulté de justifier des interventions majeures de la part du ministère des Transports.

Quant à la route nationale 138 qui longe le fleuve entre Repentigny et Berthierville, elle ne répond plus, depuis la mise en service de l'autoroute 40, à la définition de cette classe de route, ni en termes de caractéristiques géométriques, ni en termes de sécurité routière, ni en termes de circulation.

La traverse maritime de Saint-Ignace-de-Loyola, seul lien direct entre Lanaudière et la Montérégie, offre quant à elle un service complémentaire au réseau routier. Grâce à elle, certains utilisateurs évitent un détour par le pont Laviolette à Trois-Rivières ou par la région métropolitaine qui connaît de sérieux problèmes de congestion aux heures de pointe. De plus, elle permet aux cyclistes d'accéder facilement à la Rive-Sud à peu de frais. Face aux contraintes et délais liés à l'exploitation d'une traverse maritime, certains intervenants demandent la mise en place d'un pont, et ce malgré la qualité du service offert.

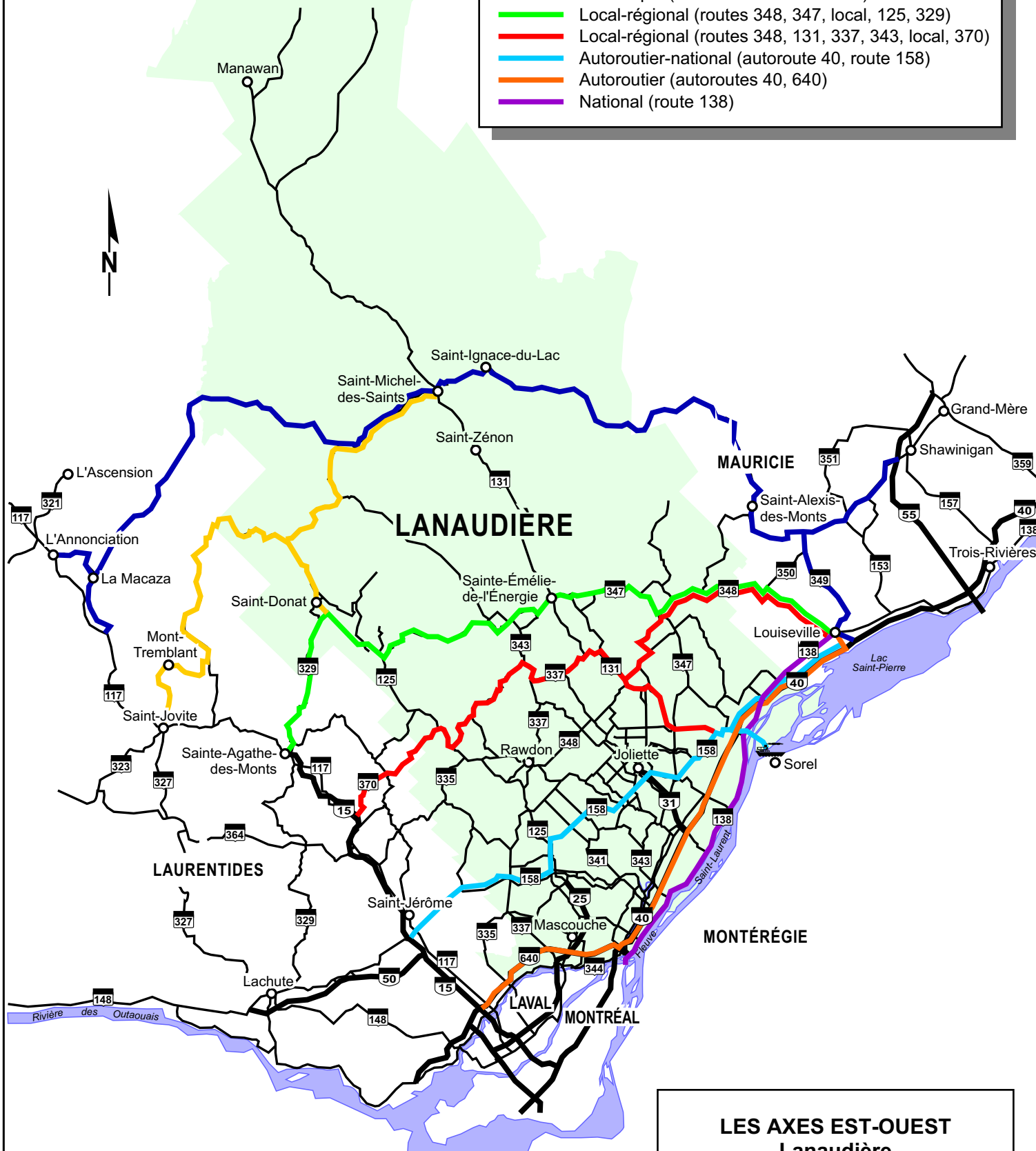
Orientations : - Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions limitrophes;
- Maintenir les axes forestiers et touristiques.

Les liaisons routières entre Lanaudière et les Laurentides sont déficientes car certains tronçons de la route 158 à Saint-Lin – Laurentides ainsi qu'à Berthierville présentent des problèmes de fluidité de la circulation et de sécurité routière, ce qui nuit également à la qualité de vie des riverains concernés. Pour le Ministère, ces tronçons routiers constituent des secteurs prioritaires sur lesquels il compte intervenir.

Le trafic qui traverse entièrement la région représente à peine plus de 5% du trafic total alors que c'est à peine 1% du trafic qui circule entre les régions à l'est de Lanaudière et les Laurentides (nord de Saint-Jérôme) et l'Abitibi. À l'extrême

TYPES DE LIEN ROUTIER DANS L'AXE EST-OUEST

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



**LES AXES EST-OUEST
Lanaudière**

nord de la région, soit entre Saint-Michel-des-Saints et la route 117 dans les Laurentides, le lien existant sert surtout à l'approvisionnement en bois des industries et moulins à scie. Ce lien offre un accès nécessaire aux ressources et permet d'éviter d'importants détours aux camionneurs tout en réduisant le nombre de véhicules lourds sur différentes routes plus au sud. De plus, avec le nouveau régime forestier, l'axe Notre-Dame-de-la-Merci – Saint-Côme prend une nouvelle dimension qu'il vaut la peine de prendre en compte.

Objectifs et moyens d'action

Objectif

4.1 *Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers les régions limitrophes*

Moyens d'action

4.1.1 Travaux de réfection et d'amélioration des axes existants (routes 158 et 329)

Le réalignement de la route 158 à l'ouest de Saint-Lin – Laurentides ainsi que le contournement du noyau urbain permettraient de redonner à la route 158 le niveau de route nationale dans ce secteur.

L'élargissement de la route 158 à Sainte-Geneviève-de-Berthier entre la route 347 et l'autoroute 40 est aussi à analyser de façon particulière. De plus, l'aménagement de zones de dépassement sécuritaire tout au long du parcours de la route 158 doit être envisagé car les débits de circulation, qui ne cessent d'augmenter, limitent les créneaux disponibles pour dépasser.

Une analyse de la problématique et du besoin de l'aménagement de voies de dépassement sécuritaires le long de la route 329 est aussi de mise et contribuerait potentiellement à améliorer l'accessibilité au secteur de Saint-Donat.

4.1.2 Planification d'un nouveau lien entre la route 125/autoroute 25 et l'axe de l'autoroute 15/route 117 dans les Laurentides dans le secteur nord de Lanaudière

En se basant sur les enquêtes origine-destination, il appert qu'il existe une certaine demande variant de 500 à 3000 véhicules par jour selon l'endroit et le

jour pour relier la région de Lanaudière à celle des Laurentides. Dans le cadre de solutions alternatives pour soulager la congestion de l'autoroute 15 entre Saint-Sauveur et Saint-Jérôme, un axe en diagonale permettant de relier la route 125 et l'autoroute 25 plus au sud devrait faire l'objet d'une analyse d'opportunité par rapport aux autres solutions mises de l'avant. Ceci aurait comme effet de fournir aux résidents de Lanaudière et de l'est de Laval et de l'île de Montréal un trajet alternatif vers les Laurentides et même l'Abitibi. Compte tenu des développements majeurs aux environs du Mont-Tremblant, cette desserte alternative à partir de la route 125 pourrait avoir des impacts positifs sur le tourisme et l'économie du secteur centre-nord de Lanaudière.

4.1.3 Travaux d'amélioration de l'échangeur A-40/A-640 à Charlemagne

Les travaux d'amélioration de cet échangeur sont déjà précisés et doivent être entrepris au cours des prochaines années selon les disponibilités budgétaires. La fonctionnalité et la sécurité des sections d'entrecroisement sur l'autoroute 40 à ce niveau seront améliorées en créant des collecteurs.

4.1.4 Travaux d'amélioration et reclassification du lien Saint-Côme - Notre-Dame-de-la-Merci

Dans le cadre de la création d'un lien est-ouest entre l'autoroute 40 à l'est de la région et la route 125 à Notre-Dame-de-la-Merci pour faciliter le raccordement des axes nord-sud de la région et créer des circuits touristiques régionaux, la prise en charge et la reclassification du lien entre Sainte-Émélie-de-l'Énergie et Notre-Dame-de-la-Merci en route régionale 347 constituent la première étape du processus qui a été réalisée au printemps 2000.

Puis suivront diverses améliorations pour donner des caractéristiques géométriques acceptables à ce nouveau lien. Une étude de solutions sur le corridor d'environ 15 km dans Notre-Dame-de-la-Merci sera réalisée à moyen terme pour optimiser le tracé de la route.

À plus long terme, une analyse plus globale du corridor est-ouest et de la route 125 pourrait permettre d'évaluer la pertinence de raccorder cette dernière à l'axe autoroute 15/route 117 dans les Laurentides. Ceci pourrait permettre aux Lanaudois d'avoir accès plus directement aux Laurentides et à l'Abitibi, sans avoir à faire de détour et à subir la congestion de l'autoroute 15 durant les fins de semaine.

4.1.5 Analyse de la desserte fluviale de Saint-Ignace-de-Loyola

La traverse semble bien répondre à la demande avec des délais restreints, mais il y aurait lieu d'analyser la desserte offerte, les possibilités d'amélioration, les coûts d'exploitation et de les comparer possiblement à la mise en place d'un lien permanent évalué à 500M\$ entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent.

5.0 LA SÉCURITÉ ET L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

Enjeu et orientation

Enjeu : La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier

Les problèmes de sécurité routière

Le réseau routier sous la gestion du Ministère dans Lanaudière s'étend sur près de 1 400 kilomètres. La majorité des accidents surviennent en milieu urbanisé où les accès sont nombreux (voir carte 5) et sur les routes les plus achalandées. Plus de 75 % des accidents se produisent sur neuf routes, soit les routes 337, A-40, 131, 158, 125, 343, 335, A-25 et 138. De plus, les routes A-25/Route 125 et route 138 affichent des taux d'accidents mortels et graves par 100 accidents (respectivement 7,6 et 7,7) supérieurs à la moyenne de la région (5,7). Enfin, les routes régionales ont des indices supérieurs aux routes nationales. De plus, toutes les classes de route de Lanaudière ont un nombre d'accidents pour 100 véhicules supérieur à la moyenne provinciale (5,7/4,2)

Ces dernières années, les réseaux cyclables et les réseaux de véhicules hors route se sont développés de façon importante, au point où l'on retrouve maintenant plus de 2 300 km de sentiers de motoneige et 800 km de sentiers pour véhicules tout terrain. L'ensemble du réseau cyclable incluant la Route verte est appelé à s'étendre considérablement dans les années à venir, contribuant fortement au développement touristique du territoire.

Cependant, l'interface de ces réseaux avec le réseau routier est source d'accidents potentiels. Bon nombre de traverses ne respectent pas les normes de visibilité. En ce qui a trait aux traverses de motoneige et véhicules tout terrain, 20 % de celles-ci ne respectent pas les critères minimaux de sécurité à la fin de 1999 et ne sont pas autorisées par le Ministère. De plus, la circulation de ces véhicules dans les emprises routières est en croissance. Plus de 34 km de sentiers illégaux de véhicules hors route ont été relevés. Plusieurs traverses de voies cyclables ne sont pas conformes aux normes de sécurité routière. Enfin, la circulation cycliste en bordure des routes, bien qu'elle soit autorisée, n'est pas sans risque, en particulier sur les routes fortement utilisées par le camionnage. Toutes ces interactions entre les usages réguliers du réseau routier et ceux de ces réseaux récréatifs contribuent à augmenter les risques d'accidents.

L'état du réseau routier

Selon les relevés 1997-1998, les chaussées et les structures du réseau routier sont en bon état. En effet, selon les valeurs de l'indice de rugosité international (IRI) qui reflètent le confort de roulement, près de 80 % de la longueur des routes du réseau supérieur est dans un état adéquat. En ce qui concerne les structures, on retrouve 376 ponts, dont près de 90 % sont dans un état acceptable, c'est-à-dire sous les seuils d'intervention prévus par le Ministère.

Comme les principales infrastructures de transport de la région ont été construites au cours des années 1950, 1960 et 1970, elles nécessitent maintenant des travaux d'entretien et de réfection fréquents et coûteux. Dans ce contexte, le maintien du réseau nécessitera des investissements annuels importants afin de préserver ce patrimoine et d'en éviter la dégradation. Selon les estimations du Ministère, on évalue à environ 275km de routes et 50 structures où des interventions sont requises.

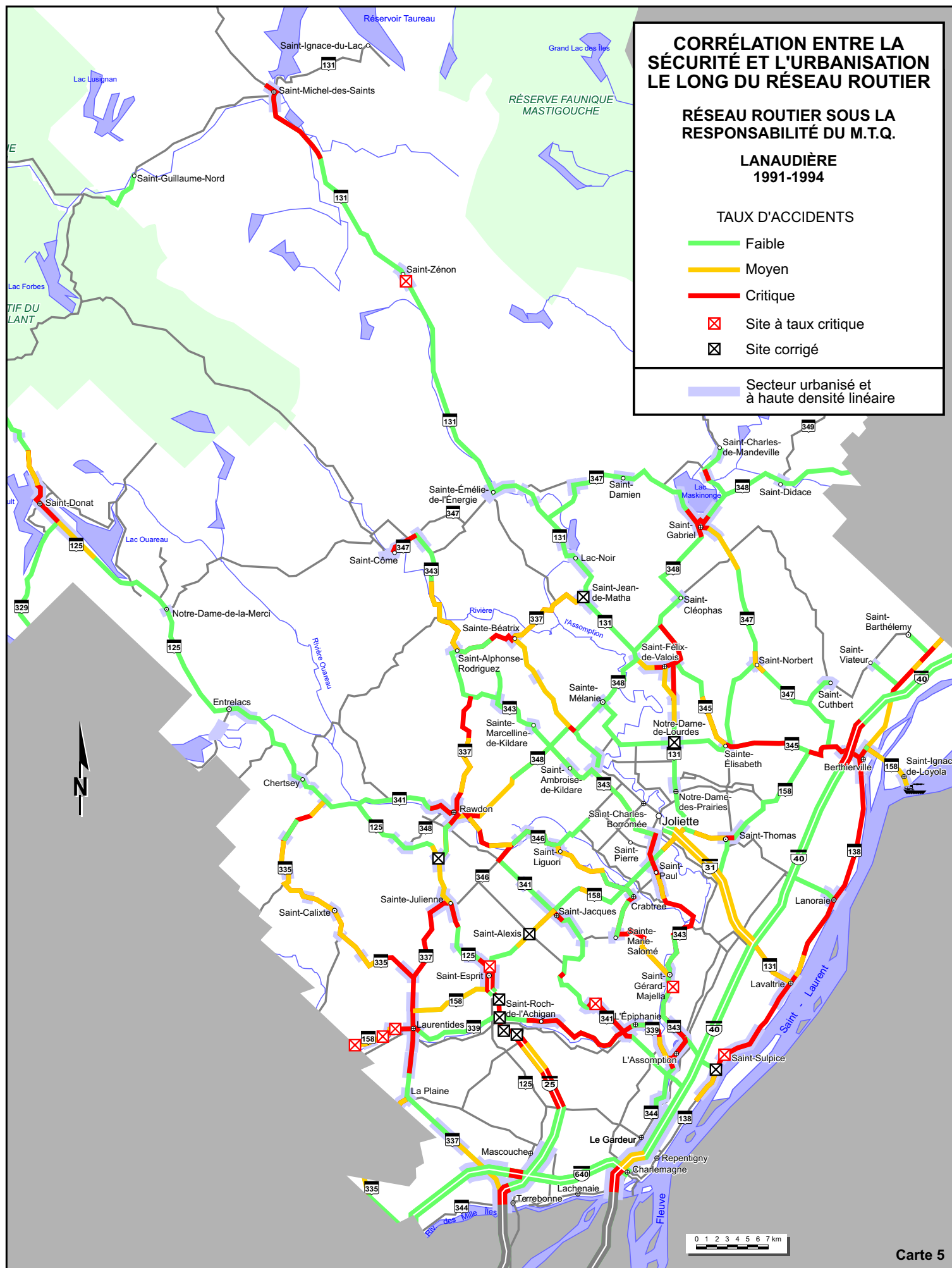
De plus, un bon nombre de tronçons de routes régionales et collectrices, dont la construction date de plusieurs années, présentent aussi des déficiences techniques par rapport aux normes actuelles du Ministère et ceci a une influence majeure sur le fonctionnement de la route. En raison de la sinuosité combinée au profil accentué des routes, c'est la distance de visibilité au dépassement qui devient le critère le plus déficient. Près de 60 % de la longueur des routes nationales et 70 % des routes régionales ne rencontrent pas les normes concernant la visibilité au dépassement.

La configuration des échangeurs de l'autoroute 40 est particulière car elle a été conçue au départ pour accommoder les postes de péage. On souhaitait aussi faire en sorte que la circulation de nature plus locale emprunte la route 138 plutôt que l'autoroute 40. Certains échangeurs sont incomplets alors que d'autres présentent des déficiences mineures sur le plan de leur conception.

La fonctionnalité du réseau routier

En ce qui concerne la fonctionnalité du réseau routier sous la gestion du MTQ, celle-ci est menacée par la multiplicité des accès qui limitent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. L'existence d'un lien direct entre l'accroissement du nombre de points d'accès et la diminution de la sécurité d'utilisation de la route a été démontrée par de nombreuses études américaines et, à un degré moindre, par quelques études canadiennes. Il ressort aussi des études consultées qu'une proportion moyenne de 10 % des accidents se produisent aux points d'accès.⁴

⁴ Transports Québec, *La gestion des corridors routiers*, Québec, décembre 1992, p. 14.



La carte 5 illustre la relation qui existe entre le développement linéaire et les problèmes de sécurité routière dans Lanaudière. Près de 300km de routes subissent ainsi les pressions de l'urbanisation. Cette situation entraîne la construction de nouveaux échangeurs sur les autoroutes à proximité des ponts menant à l'île de Montréal et à Laval. Par ailleurs, à bien des endroits sur les routes nationales et régionales où les contournements avaient été réalisés sans contrôle d'accès, la fonctionnalité de la route est à nouveau menacée.

Certaines sections de ces routes présentent une concentration importante d'accès. C'est le cas de la route 158, à Saint-Lin – Laurentides et à Saint-Thomas-de-Joliette, qui est transformée en artère urbaine. Il en est de même pour d'autres tronçons de routes, soit la route 125 à Sainte-Julienne et Chertsey, la route 131 au nord de Joliette et plus spécifiquement à Notre-Dame-de-Lourdes, à Saint-Félix-de-Valois, à Saint-Jean-de-Matha et Sainte-Émélie-de-l'Énergie. D'autres tronçons du réseau sont cependant moins affectés par l'urbanisation et peuvent encore faire l'objet d'interventions pour améliorer la situation, notamment la route 158 à Sainte-Geneviève-de-Berthier au nord de l'autoroute 40 vers la route 347 et la route 343. Toutefois, le nombre d'accès ne cesse d'augmenter tant sur les axes nord-sud qu'est-ouest, ce qui rend ces parcours de moins en moins attrayants pour le trafic de transit. Enfin, la route 125 au nord de Rawdon doit faire l'objet d'une attention particulière si un jour elle sert d'alternative à l'A15 dans les Laurentides. Quant à la route 158, non seulement le non-accès existant entre Joliette et Saint-Esprit doit-il être préservé, mais il faut en imposer de nouveaux aux endroits où des réaménagements seront effectués et des ententes restrictives doivent être prises avec les municipalités riveraines.

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

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

Objectifs et moyens d'action

5.1 Sécurité routière

Plusieurs tronçons routiers présentent des taux d'accidents élevés. Des priorités d'intervention doivent être définies sur ces tronçons pour corriger la situation et accroître l'intégration de la sécurité routière dans les activités du Ministère. De

plus, compte tenu de l'importance des réseaux de voies cyclables et de sentiers de véhicules hors route pour le développement socio-économique de la région, des mesures doivent être mises de l'avant pour assurer la sécurité de la pratique de ces activités.

Objectif

5.1.1 Améliorer le bilan routier en termes de sécurité

Moyen d'action

5.1.1.1 Identification et amélioration des tronçons problématiques

Une série d'analyses de tous les tronçons potentiellement problématiques, par itinéraire, est déjà entreprise par le Ministère afin d'identifier les causes des problèmes et de mettre de l'avant des solutions pour améliorer la situation. À la suite des études, des améliorations seront apportées aux tronçons problématiques. La route 125 et les intersections 125/337, 131/337, 131/345 ainsi que plusieurs autres ont déjà fait l'objet de travaux visant à améliorer la sécurité, mais la route 158 à l'ouest de Saint-Lin – Laurentides et l'intersection routes 125/158 à Saint-Esprit doivent faire l'objet d'attention particulière.

Le Ministère réalise des interventions sur l'ensemble de son réseau afin d'éliminer les composantes déficientes et d'améliorer la sécurité, soit par l'élimination des obstacles, la pose de glissières de sécurité, la fragilisation des éléments de signalisation, l'élargissement de la chaussée, le pavage d'accotements, l'accroissement de la visibilité et des possibilités de dépassement, ou encore par la correction de pentes fortes et de courbes qui ne rencontrent pas les normes.

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

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

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

Objectif

5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ

Moyen d'action

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

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

Objectif

5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier

Moyen d'action

5.1.3.1 Intégration des aménagements cyclables aux projets routiers

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

5.2 Chaussées et structures

Les chaussées et structures du réseau routier de Lanaudière sont relativement en bon état et il importe de pouvoir effectuer toutes les interventions requises afin de maintenir le réseau dans un état satisfaisant. De plus, en raison de leur fort achalandage ou encore de leur importance pour les déplacements interrégionaux ou les déplacements à des fins touristiques, les chaussées sur les autoroutes 25, 31, 40 et 640, ainsi que sur les routes 125, 131, 158 et 347

requièrent un niveau d'attention supérieur à celui de l'ensemble du réseau routier.

Objectif

5.2.1 Maintenir les structures en bon état

Moyen d'action

5.2.1.1 Travaux de maintien des structures

Le Ministère compte effectuer tous les travaux nécessaires pour maintenir les structures en bon état de 2000 à 2016.

Objectif

5.2.2 Maintenir, en priorité, la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage

Moyen d'action

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

Les travaux nécessaires pour maintenir la capacité de tous les ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage seront effectués de façon prioritaire par rapport à toute autre intervention sur les structures.

Objectif

5.2.3 Améliorer la qualité des chaussées

Moyen d'action

5.2.3.1 Travaux de maintien et d'amélioration des chaussées

Le Ministère effectue d'abord tous les travaux nécessaires (couche d'usure, réfection, travaux de drainage, etc.) pour atteindre et respecter les objectifs ministériels en matière de qualité des chaussées.

5.3 Caractéristiques géométriques

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

Objectif

5.3.1 Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier

Moyen d'action

5.3.1.1 Amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier

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

Des améliorations seront aussi apportées à certains échangeurs de l'autoroute 40. Il s'agira notamment de l'ajout ou de la modification de bretelles à l'échangeur avec l'autoroute 31 à Lavaltrie et à l'échangeur avec l'autoroute 640 dans la municipalité de Charlemagne. Cette dernière intervention a été recommandée dans le cadre d'une étude réalisée par le Ministère. L'intersection des routes 125 et 158 à Saint-Esprit subira aussi des modifications afin de la rendre plus sécuritaire et fonctionnelle.

De plus, le Ministère évaluera la possibilité de compléter ou modifier les échangeurs le long des autoroutes 40 et 640.

5.4 Fonctionnalité du réseau routier

Les corridors routiers perdent de leur fonctionnalité en raison de la prolifération des accès, tels que les intersections et les entrées privées. L'efficacité du réseau routier de même que la sécurité des usagers et des riverains de la route en sont donc affectées (carte 5). Les solutions aux problèmes passent par des interventions à réaliser autant par le Ministère que par les MRC et les municipalités.

Objectif

5.4.1 Préserver l'intégrité des corridors routiers

Moyens d'action

5.4.1.1 Mesures de correction des accès

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

5.4.1.2 Mesures de gestion des nouveaux accès

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

Une approche harmonisée à l'échelle de la région en matière de planification et de contrôle des accès au réseau du Ministère apparaît aussi nécessaire pour limiter le nombre de nouveaux accès et de raccordements au réseau.

Le Ministère favorise l'intégration des mesures suivantes dans le schéma de chaque MRC de la région :

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

Le Ministère souhaite aussi pouvoir formuler des avis :

- avant l'octroi de permis de construction et de lotissement et lors d'importants projets de développement;
- sur la localisation et le raccordement de nouvelles rues et lors de la révision du plan d'urbanisme de chaque municipalité.

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

5.4.1.3 Information, formation et échanges

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

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

6.0 LA QUALITÉ DE VIE LE LONG DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

Enjeu et orientation

Enjeu : La qualité de vie le long des infrastructures de transport et les contraintes à l'occupation du sol

Les infrastructures de transport ont des répercussions indiscutables et importantes sur les milieux qu'elles traversent. L'exploitation des infrastructures de même que leur utilisation peuvent aussi avoir des incidences environnementales non négligeables.

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

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

Le bruit causé par la circulation sur les autoroutes engendre des problèmes de qualité de vie dans plusieurs municipalités de la région, telles Terrebonne, Mascouche, Charlemagne et Repentigny. Selon le dernier inventaire réalisé en 1993 par le Ministère, des zones résidentielles existantes, situées de part et d'autre des autoroutes 25, 40 et 640, subissent une pollution sonore élevée sur une distance de 17 km, c'est-à-dire que le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65dBA $L_{eq, 24h}$.⁵ D'autres zones situées le long de l'autoroute 640 sont affectées par des niveaux de bruit qui se rapprochent du seuil de 65 dBA, seuil à partir duquel des interventions pour atténuer le bruit devraient être réalisées.

Le problème de bruit causé par la circulation sur les autoroutes prend de l'ampleur, les débits de circulation s'accroissant au cours des années, d'autant plus que les pratiques actuelles d'aménagement favorisent encore, dans plusieurs municipalités, le développement de secteurs résidentiels en bordure

⁵ Niveau d'intensité acoustique, équivalent sur 24 heures, mesuré en décibels selon le filtre de pondération A qui simule la réponse acoustique de l'oreille humaine.

des autoroutes. Afin de contrer ce phénomène, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), modifiée en 1993, oblige les MRC à identifier les voies de circulation posant des contraintes à l'occupation du sol à leur proximité et à établir, dans les zones de contraintes, des dispositions réglementaires visant à combattre le bruit de la circulation routière.

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

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

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

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

Par sa récente Politique sur le bruit routier (mars 1998), le Ministère précise les règles sur lesquelles il fondera ses interventions en matière de bruit routier afin d'assurer une meilleure qualité de vie à la population habitant en bordure du réseau routier. Le ministère des Transports souhaite que les municipalités

participent à la démarche visant à atténuer le bruit routier dans les zones sensibles qui subissent une pollution sonore de 65 dBA_{Leq, 24h} et plus. Afin de prévenir les problèmes, les usages sensibles au bruit en bordure des voies de circulation doivent être davantage contrôlés par le biais des schémas d'aménagement et de la réglementation d'urbanisme.

En ce qui a trait à la préservation et à la mise en valeur des paysages, le Ministère vise à améliorer sa façon de faire dans ses emprises routières afin de préserver et de mettre en valeur les paysages distinctifs. Une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent doit être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées.

Enfin, le Ministère module ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés tout en s'assurant de leur mise en valeur. Il poursuit également la recherche et le développement de solutions visant la réduction des incidences du réseau sur l'environnement.

Objectifs et moyens d'action

6.1 Bruit de la circulation routière

Plusieurs zones résidentielles situées principalement le long des autoroutes sont déjà fortement perturbées par le bruit routier. Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le Ministère, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le Ministère entend réaliser, conformément à sa Politique sur le bruit routier et de concert avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier qui sont les plus fortement affectées par le bruit de la circulation.

Objectif

6.1.1 Prévenir et corriger les problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation

Moyens d'action

6.1.1.1 Mesures d'aménagement du territoire

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

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

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

6.1.1.2 Mesures d'atténuation du bruit routier

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

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

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

6.1.1.3 Information aux MRC et aux municipalités

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

6.2 Paysages routiers

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

Objectif

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

Moyen d'action

6.2.1.1 Mesures de préservation de la qualité des paysages

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

6.3 Autres ressources du milieu

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

Objectif

6.3.1 Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ

Moyens d'action

6.3.1.1 Analyses environnementales spécifiques

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

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

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

7.0 LE CAMIONNAGE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Enjeu et orientation

Enjeu : L'efficacité du transport des marchandises

Les entreprises comptent sur des infrastructures efficaces pour le transport des marchandises. Dans le contexte actuel, les échanges régionaux, nationaux et internationaux prennent une plus grande place. Une région comme Lanaudière doit non seulement disposer d'un bon réseau routier interne vers Montréal et les grands marchés mais aussi pour permettre l'accès à l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien) qui la relie aux marchés étrangers.

Sans port ni aéroport, la région de Lanaudière ne s'appuie, pour le transport des marchandises que sur le camionnage et le transport ferroviaire.

Effectivement, le camionnage est devenu, au cours des années, le mode dominant du transport des marchandises, en raison de sa souplesse, de sa rapidité et de ses coûts compétitifs. Dans le contexte nord-américain, le concept de production en flux continu favorisera davantage le camionnage.

Malheureusement, dans la région de Lanaudière, le réseau autoroutier en bordure de l'île de Montréal et de Laval montre déjà des signes de congestion alors que les perspectives démographiques et économiques laissent entrevoir une croissance des activités de transport tant des personnes que des marchandises. Les conditions de circulation seront donc de plus en plus difficiles dans la partie sud de Lanaudière, diminuant ainsi l'efficacité du transport des marchandises surtout en période de pointe.

Ailleurs sur le reste du territoire, les caractéristiques géométriques de certaines routes nationales et régionales, fortement utilisées par les camions, présentent des déficiences qui en limitent la fluidité et la sécurité.

Le Ministère a instauré un réseau de camionnage provincial voulant ainsi diriger le camionnage de transit sur le réseau le plus approprié dans le but de minimiser la détérioration des routes, de réduire les inconvénients de cette circulation en dehors des grandes artères, de faciliter le contrôle et de prioriser les investissements du Ministère garantissant un réseau conforme aux besoins.

Parallèlement et, compte tenu des nouvelles responsabilités que les municipalités doivent assumer en regard du réseau routier et des préoccupations des résidents quant à la sécurité et à la tranquillité, les municipalités

réglementent la circulation des camions, les restreignant sur une partie de leur réseau.

Le défi réside dans l'harmonisation des différentes routes de camionnage (provinciales et municipales) dans le but d'assurer la continuité des liens dédiés aux camions et véhicules outils, liens nécessaires au développement régional.

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

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

Le territoire de Lanaudière n'est desservi par chemin de fer que dans sa partie sud et le réseau ferroviaire totalise environ 160 kilomètres. Son exploitation est assurée par le Canadien National, les Chemins de fer Québec-Gatineau et par le Chemin de fer Lanaudière (CFL). Par contre, ces deux CFIL ainsi que le CN ont accès aux autres réseaux ferroviaires nord-américains et constituent à cet égard un atout important en raison de la croissance importante des échanges avec les États-Unis.

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

- Orientations :**
- **Améliorer les conditions de circulation du réseau de camionnage;**
 - **Assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat.**

Objectifs et moyens d'action

7.1 Camionnage

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

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

Objectif

7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage

Moyen d'action

7.1.1.1 Amélioration des routes de camionnage

Le Ministère améliorera en priorité les routes de camionnage sous sa responsabilité qui présentent des déficiences importantes (routes 125, 131, 158, 348) et le lien entre Sainte-Émélie-de-L'Énergie et Notre-Dame-de-la-Merci (route 347). De plus, tel qu'énoncé dans la section 6.2.2, le Ministère s'engage à maintenir en priorité la capacité portante des structures sur le réseau de camionnage.

Objectif

7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ

Moyen d'action

7.1.2.1 Harmonisation des réseaux de camionnage

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

7.2 Infrastructures ferroviaires

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

Objectif

7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel

Moyens d'action

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

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

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

7.2.1.2 Maintien de la fonctionnalité des passages à niveau

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

8.0 LE CADRE FINANCIER

INTRODUCTION

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

8.1 Contexte général

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

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

8.1.1 Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

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

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

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

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

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

Mode de répartition budgétaire

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

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

8.1.2 La voirie locale

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

8.1.3 Le transport collectif

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

Le transport en commun

Subvention destinée aux immobilisations

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

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

Subvention destinée à l'exploitation

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

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

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

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

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

Le transport adapté aux personnes handicapées

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

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

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

8.2 Contexte régional

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

Pour l'année financière 1998-1999, le Ministère a dépensé près de 16,5 millions de dollars dans la région administrative de Lanaudière, sans compter les dépenses de près de 7,5 millions de dollars liées à l'entretien du réseau routier. Le MTQ a investi 73 % de cette somme pour la conservation, l'amélioration et le

développement du réseau routier sous sa responsabilité, soit 12 millions de dollars. Près de 4,5 millions de dollars ont été consacrés à divers programmes d'aide : réseau routier local, transport en commun et transport adapté aux personnes handicapées. À titre indicatif, pour l'année 1999-2000, les données sommaires font ressortir des dépenses de l'ordre de 32 M\$.

8.2.1 Réseau routier du MTQ

Les investissements effectués par le Ministère sur le réseau routier de Lanaudière entre 1994-1995 et 1998-1999 totalisent 70,7 millions de dollars. Le tableau 1 présente ces dépenses. Celles-ci sont réparties selon les catégories d'intervention suivantes : conservation des chaussées et des structures, amélioration du réseau routier et développement.

Tableau 1: Répartition des investissements du MTQ sur le territoire de Lanaudière entre 1994-1995 et 1998-1999

Axes d'investissements\ Année	INVESTISSEMENTS (000) \$					Total
	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	
Développement	3 240	1 530	4 767	6 106	3 110	18 753
Amélioration	3 628	4 000	1 643	2 415	5 275	16 961
Conservation des chaussées	7 098	1 178	6 049	4 693	2 717	21 775
Conservation des structures	5 844	4 505	1 514	444	958	13 265
Total :	19 810	11 213	13 973	13 658	12 060	70 754

Source : MTQ 1999

Conservation des chaussées et des structures

Entre 1994-1995 et 1998-1999, 35,0 millions de dollars ont été dépensés pour la conservation des chaussées et des structures, soit 49,5 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. Un tel budget a permis de réaliser des interventions sur un maximum de 110 kilomètres de route par année, soit 8 % de l'ensemble du réseau recouvert de béton bitumineux. Une bonne stratégie d'intervention s'avère nécessaire pour tirer le meilleur parti des ressources disponibles.

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

Dans la majorité des cas, ces routes ont été construites avec de bonnes fondations et présentent souvent une capacité portante acceptable. Par

conséquent, les interventions de réfection limitées à la surface de roulement devraient être réalisables à des coûts moyens, tout en atteignant les résultats escomptés.

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

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

Amélioration du réseau routier

Entre 1994-1995 et 1998-1999, 16,96 millions de dollars ont été dépensés pour l'amélioration du réseau routier, soit 24,0 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. La moyenne des investissements annuels se situe à près de 3,4 millions de dollars.

Le Ministère effectuera donc des interventions visant à améliorer la fluidité, à accroître la sécurité aux intersections, à renforcer la sécurité aux abords des routes et par le fait même diminuer le nombre d'accidents. Des interventions, telles que l'ajout de voies auxiliaires, des réaménagements géométriques, la pose de feux de circulation et de glissières de sécurité, la fragilisation d'obstacles fixes, la correction de points noirs et l'étagement d'intersections actuellement à niveau, seront réalisées.

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

Développement du réseau routier

Entre 1994-1995 et 1998-1999, 18,75 millions de dollars ont été dépensés pour le développement du réseau routier, soit 26,5 % des sommes investies dans le réseau durant cette période.

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

8.2.2 Réseau routier local

Pour la même période, les subventions accordées aux municipalités dans le cadre des programmes d'aide à la voirie locale dans Lanaudière se sont élevées à 9,78 millions de dollars.

8.2.3 Transport collectif

Le Ministère subventionne aussi certains organismes de transport collectif et le tableau 2 nous en fournit une image.

Tableau 2 : Investissements sous forme de subventions au transport collectif 1994-1995 / 1998-1999

ORGANISME \ ANNÉE	INVESTISSEMENTS (000 \$)				
	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
TRANSPORT ADAPTÉ	1 161	1 272	1203	1 313	1 847
OMIT ET CIT	2 036	2 158	2 243	2 279	3 169
TRANSPORT SCOLAIRE	26 856	27 603	NA	NA	NA
TOTAL :	30 053	31 033	3 446	3 592	5 016

Source : MTQ 1998

À la lumière de ces tableaux, il ressort que le MTQ joue un rôle important dans le maintien et le développement des réseaux et services de transport dans la région de Lanaudière et qu'il soutient ainsi le développement économique et touristique en fournissant des services de qualité.

Les investissements programmés affirment sa volonté de continuer à améliorer la desserte du territoire et son accessibilité.

La préparation du Plan de transport a permis d'identifier un vaste ensemble de besoins d'investissement dans les infrastructures et systèmes de transport estimés à plusieurs centaines de millions de dollars. Ces montants excèdent largement les ressources financières actuelles et prévisibles du Ministère. Par conséquent, un important travail d'identification de priorités se doit d'être réalisé dans le respect des choix stratégiques et des orientations traitées dans ce document.

CONCLUSION

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

Rappelons que ces orientations sont les suivantes :

1. Favoriser le transport collectif tout en maximisant l'utilisation des réseaux existants pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal
2. - Favoriser l'intégration et le développement de certains modes de transport collectif des personnes;
- Continuer à offrir des services de qualité au meilleur coût.
3. Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes
4. - Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions limitrophes;
- Maintenir les axes forestiers et touristiques.
5. Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier
6. Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières
7. - Améliorer les conditions de circulation du réseau de camionnage;
- Assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat.

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

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

La préparation du Plan de transport a permis d'identifier des besoins d'investissement dans les infrastructures et systèmes de transport estimés à plusieurs centaines de millions de dollars. Ces montants excèdent largement les ressources financières actuelles et prévisibles du Ministère. Par conséquent, un important travail d'identification de priorités a dû être réalisé par le Ministère en s'appuyant sur le contenu des résultats des consultations et toute autre étude à caractère technique pour présenter le Plan d'action 2000-2005 qui accompagne le Plan de transport.

Annexe 1

**Tableaux synthèses des enjeux, orientations, objectifs,
moyens d'action et des intervenants**

TABLEAU 1

LES DÉPLACEMENTS VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL

ENJEU 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante		
ORIENTATION 1 : Favoriser le transport collectif tout en maximisant l'utilisation du réseau routier existant pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal		
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS
1.1 Services de transports en commun		
1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun	Amélioration des services de transport en commun dans l'axe Repentigny – Montréal et dans l'axe Mascouche – Laval – Montréal	AMT / OMIT / MTQ
1.2 Infrastructures routières existantes		
1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier	Corrections et améliorations géométriques	MTQ
1.2.2 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules	Mesures de gestion de la demande	MTQ / AMT
1.3 Gestion de l'urbanisation		
1.3.1 Promouvoir une gestion de l'urbanisation favorisant la desserte par transport collectif	Intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas des MRC de la partie sud du territoire	MRC / MTQ

TABLEAU 2

LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

ENJEU 2 : L'ajustement des services de transport collectif des personnes aux besoins régionaux		
ORIENTATIONS 2 : - Favoriser l'intégration et le développement de certains modes de transport collectif des personnes afin d'éviter que la congestion routière ne mette en péril le dynamisme de la région; - Continuer à offrir des services de qualité au meilleur coût en évitant les dédoublements entre services; - Assurer une coordination entre les intervenants.		
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS
2.1 Compléter la couverture des services de transport adapté à toutes les municipalités	Promotion du Programme d'aide au transport adapté	Organismes de transport adapté / MTQ
2.2 Consolider les services existants	Révision de la <i>Loi sur le transport par taxi</i>	Organismes de transport adapté / MTQ
	Évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande	Municipalités / MTQ / OMIT / MRC
2.3 Favoriser une meilleure coordination des différents services	Projets de mise en commun de différents services de transport collectif	Organismes de transport/ MRC / commissions scolaires / MTQ / autres ministères

TABLEAU 3

LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

ENJEU 3 : L'accessibilité au territoire centre et nord de Lanaudière		
ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes pour soutenir le développement touristique		
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS
3.1 L'accessibilité au territoire centre et nord de Lanaudière		
3.1.1 Maintenir des conditions de circulation acceptables sur les axes majeurs dans le centre de la région	Optimisation des axes nord-sud (routes 125-131). Optimisation de l'axe est-ouest (route 158).	MTQ
3.1.2 Améliorer les axes est-ouest dans la portion nord de la région afin de favoriser les circuits touristiques	Amélioration de la route entre Saint-Gabriel et N.-D.-de-la-Merci. Nouveau lien intermunicipal St-Donat – Val des Lacs – Lac Supérieur.	MTQ Municipalité de St-Donat
3.2 Réseaux récréatifs		
Soutenir et favoriser le développement de la Route verte et les réseaux cyclables des MRC	Soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC	MTQ / MRC / municipalités /Vélo-Québec
Soutenir le développement des réseaux de sentiers de véhicules hors route	Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route	MTQ /MRC/ municipalités et clubs de VTT et motoneiges

TABLEAU 4

LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE

ENJEU 4 : L'efficacité des liaisons routières vers les régions des Laurentides, de la Mauricie et de la Rive-Sud du Saint-Laurent ainsi que Montréal et Laval		
ORIENTATION 4 : Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions limitrophes, maintenir les axes forestiers et touristiques		
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS
4.1 Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers les régions limitrophes.	Travaux d'amélioration des liaisons vers les Laurentides Desserte alternative à l'A15 vers le développement aux environs du Mont-Tremblant.	MTQ / MRC / municipalités
	Ajout de collecteurs	MTQ
	Analyse de la desserte fluviale de St-Ignace-de-Loyola.	MTQ / MRC / municipalités / CRD
	Gestion des déplacements vers Montréal – Laval	MTQ / MRC / municipalités / CRD / AMT / OMIT

TABLEAU 5

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

ENJEU 5 : La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier		
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier		
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS
5.1 Sécurité routière		
5.1.1 - Identifier les sites dangereux - Fréquence des accidents mortels - Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents critiques	Identification et amélioration des tronçons problématiques	MTQ / municipalités / RRSSS / CRD
5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ	Amélioration des traverses de véhicules hors route	Clubs de véhicules hors route / MTQ / municipalités / MRC
5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier	Intégration des aménagements cyclables aux projets routiers	Municipalités / MRC / MTQ
5.2 Chaussées et structures		
5.2.1 Maintenir les structures en bon état	Travaux de maintien des structures	MTQ
5.2.2 Maintenir en priorité la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage	Travaux prioritaires de maintien de la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage	MTQ
5.2.3 Améliorer la qualité des chaussées	Travaux de maintien et d'amélioration des chaussées	MTQ
5.3 Caractéristiques géométriques		
5.3.1 Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier	Ajuster la géométrie du réseau par rapport aux normes Améliorer la traversée des agglomérations	MTQ
5.4 Fonctionnalité du réseau routier		
5.4.1 Préserver l'intégrité des corridors routiers	Normalisation des accès Reclassification de tronçons de routes Gestion des nouveaux accès Information, formation et échanges	MTQ/municipalités/MRC MTQ MTQ/municipalités/MRC MTQ/municipalités/MRC

TABLEAU 6

LA QUALITÉ DE VIE LE LONG DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

ENJEU 6 : La qualité de vie le long des infrastructures de transport et les contraintes à l'occupation du sol		
ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières		
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS
6.1 Bruit de la circulation routière		
6.1.1 Prévenir et corriger les problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	Prévoir des mesures d'aménagement du territoire Mesures d'atténuation du bruit routier et pavage réduisant le bruit Information aux MRC et aux municipalités et échanges avec celles-ci	MRC / MTQ / municipalités / MAM Municipalités / MTQ / MAM MTQ /MRC /municipalités
6.2 Paysages routiers		
6.2.1 Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières	Mesures de préservation de la qualité des paysages	MRC / municipalités / MTQ
6.3 Autres ressources du milieu		
6.3.1 Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ	Analyses environnementales spécifiques Étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques	MTQ

TABLEAU 7

LE CAMIONNAGE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE

ENJEU 7 : L'efficacité du transport des marchandises		
ORIENTATION 7 : Améliorer le réseau de camionnage et préserver le réseau ferroviaire		
OBJECTIFS	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS
7.1 Camionnage		
7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage	Amélioration des routes de camionnage	MTQ / municipalités / MRC / compagnies/FAPAQ /MENV
7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ	Harmonisation des réseaux de camionnage	MTQ / municipalités /MRC
7.2 Infrastructures ferroviaires		
7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel	Soutien technique et financier au maintien en bon état des infra-structures ferroviaires des CFIL	MTQ
	Maintien de la fonctionnalité des passages à niveau avec le réseau routier	Transports Canada / MTQ/ municipalités

Annexe 2

**Bilan du processus de consultation dans le cadre de l'élaboration de la
Proposition de Plan de transport de la région de Lanaudière**

INTRODUCTION

Le bilan de la participation des publics cibles sur le document de la Proposition de plan de transport rappelle les objectifs de la consultation et décrit le déroulement général retenu pour la participation des publics. Les commentaires formulés par les divers intervenants sont disponibles pour consultation sur place aux bureaux régionaux du ministère des Transports.

1.0 OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

Les objectifs de la consultation réalisée au cours de l'étape de la Proposition de plan de transport sont les suivants :

- Amener les principaux organismes concernés par la question des transports dans la région de Lanaudière à se prononcer sur le contenu du document afin de le valider et de le bonifier;
- Tenir compte des avis et commentaires du milieu se rapportant à la Proposition de plan de transport dans le document final du Plan de transport et dans le Plan d'action qui en découle.

2.0 LE DOCUMENT DE CONSULTATION

Le document soumis à la consultation est le résultat de la mise en commun de la connaissance de la région par les ressources internes du ministère des Transports appuyée sur les discussions, avis et commentaires reçus lors de l'élaboration du Diagnostic sur les transports. Le document présente les diverses étapes du Plan de transport afin de bien situer le lecteur dans le cheminement. Il détermine le contexte de réalisation et s'appuie sur les orientations ministérielles et gouvernementales avant de revenir sur les enjeux déjà retenus dans le Diagnostic. Chacun des sept (7) chapitres traitent d'un enjeu, de l'orientation proposée des objectifs et moyens d'action retenus pour répondre à l'orientation.

Le dernier chapitre traite du cadre financier du ministère des Transports et fournit, dans un premier temps, les chiffres dans un contexte général et, dans un deuxième temps, dans un contexte plus régional.

3.0 DÉROULEMENT GÉNÉRAL DE LA PARTICIPATION DES PUBLICS

Au début du mois de mai 2000, le Ministère a fait parvenir aux groupes et organismes énumérés à l'annexe3 des copies de la Proposition de plan de transport afin d'obtenir leurs commentaires avant la fin du mois de juin 2000.

Quelques intervenants ont demandé une prolongation du délai pour fournir leurs commentaires. Le Ministère a refusé en raison de l'échéancier serré pour réaliser le Plan de transport, mais a avisé ces intervenants qu'il tiendrait compte de leurs commentaires même s'ils étaient fournis avec quelques semaines de délai.

Les groupes suivants ont transmis des commentaires sous forme d'avis, de rapports ou de résolutions.

- ♦ Transport adapté Secteur Berthier;
- ♦ Transport adapté Joliette Métropolitain;
- ♦ MRC de L'Assomption;
- ♦ MRC de Matawinie;
- ♦ MRC de Montcalm;
- ♦ Comité du Suivi environnemental de Lanaudière.

La majorité des commentaires fournis par les intervenants se rapportent aux solutions que ces organismes préconisent pour solutionner les problèmes de transport; ces commentaires seront pris en considération à l'étape suivante de la démarche, soit le Plan de transport final et le Plan d'action.

Annexe 3

Liste des personnes et organismes consultés

LES DÉPUTÉS

Gilles Baril,	Député de Berthier
Jocelyne Caron,	Députée de Terrebonne
Guy Chevrette,	Député de Joliette, Ministre responsable de la région
Gilles Labbé,	Député de Masson
François Legault,	Député de Rousseau
Jean-Claude Saint-André,	Député de L'Assomption
Claude Cousineau	Député de Bertrand

LES MUNICIPALITÉS DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE

LES MRC

MRC D'Autray
MRC Des Moulins
MRC de L'Assomption
MRC de Montcalm
MRC de Joliette
MRC de Matawinie

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT LANAUDIÈRE (CRD)

CONFÉRENCE ADMINISTRATIVE RÉGIONALE (CAR)

LES CLD

Centre local de développement de Montcalm

Centre local de développement Des Moulins

Centre local de développement de L'Assomption

Centre local de développement de Joliette

Centre local de développement D'Autray

Centre local de développement de Matawinie

TOURISME

Tourisme Lanaudière

Intrawest

TABLE DES PARTENAIRES DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL DE LANAUDIÈRE

TRANSPORT COLLECTIF

Autobus Brandon Transport inc.

Limocar

Autobus Terremont Itée

Autobus Brissette et Frères Itée

Métabès Keka Transport Itée

Autobus – Autocars Orléans Express

Ligue de taxi – Joliette

CIT – Des Moulins

CIT – Montcalm

CIT – Le Portage

CIT – Joliette – Métropolitain

OMIT – Ville de Repentigny

TRANSPORT ADAPTÉ

Transport adapté secteur Berthier

Transport adapté de Joliette – Métropolitain

Transport adapté Joli-Mont

Transport adapté Brandon

Transport adapté Le Goéland

Transport adapté municipal TRAM inc.

TRANSPORT SCOLAIRE

Commission scolaire Des Affluents

Commission scolaire Sir Wilfrid-Laurier

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Sous-poste de camionnage en vrac Terrebonne inc.

Sous-poste de camionnage en vrac Montcalm inc.

Sous-poste de camionnage en vrac Joliette–Berthier inc.

Sous-poste de camionnage en vrac L'Assomption inc.

Syndicat des producteurs de bois de la région de Montréal

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Bridgestone Firestone Canada inc.

Chemin de fer Québec Gatineau

Canadien National

Union des producteurs agricoles

Bell Gaz

Papier Scott Limité

Forex Saint-Michel

Bowater Pâte et Papier Canada inc.