

Vers un plan de transport de la Montérégie

PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

3 décembre 2002

221

DA39.2

Projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre la
frontière américaine et Saint-Jean-sur-Richelieu

MRC Le Haut-Richelieu

6211-06-110

Transports

Québec 

Message des directeurs

L'élaboration de ce premier plan de transport de la Montérégie s'inscrit dans la foulée de changements importants vécus au ministère des Transports au fil des décennies. Au cours des dernières années, une vision élargie des transports et une participation plus grande des représentants régionaux ont marqué les activités à Transports Québec.


L'étendue du diagnostic et de son atlas cartographique diffusés à l'été 2001 a permis une meilleure compréhension de la situation du transport en Montérégie, non seulement pour les groupes consultés mais aussi pour le personnel du Ministère. Le diagnostic aura également été l'occasion d'énoncer, de manière préliminaire, les orientations et objectifs retenus à ce moment. Les commentaires recueillis lors de cette consultation témoignent de la pertinence, de l'utilité et de la qualité des documents produits.

Cette proposition de plan de transport précise les orientations et les objectifs initiaux et élabore une série de moyens d'action visant leur mise en œuvre. Ces moyens d'action peuvent se traduire par l'amélioration de nos façons de faire dans la réalisation de nos activités et dans nos relations avec nos partenaires dans le but d'offrir un meilleur service aux citoyens. Ils peuvent également être concrétisés par des interventions accrues de conservation, d'amélioration ou de développement du patrimoine routier.

Puisqu'il s'agit d'une proposition de plan, la consultation permettra à nouveau aux intervenants régionaux d'apporter leur contribution à cette démarche, avant la diffusion du plan de transport et de son plan d'action.



DANIEL FILION
Directeur, Est-de-la-Montérégie



DANIEL DORAIS
Directeur, Ouest-de-la-Montérégie

Table des matières

| | |
|---|------|
| Message des directeurs | i |
| Liste des cartes | v |
| Liste des figures | vii |
| Liste des tableaux | ix |
| Liste des sigles | xi |
| Équipe de réalisation | xiii |
| Introduction | 1 |
| Orientation 1 Améliorer et développer les systèmes de transport en soutien au commerce extérieur | 7 |
| Orientation 2 Améliorer la mobilité des personnes et des marchandises entre la Montérégie et Montréal | 23 |
| Orientation 3 Assurer l'efficacité des déplacements régionaux | 39 |
| Orientation 4 Accroître la sécurité routière en collaboration avec les partenaires concernés | 55 |
| Orientation 5 Soutenir le développement du transport collectif intrarégional | 65 |
| Orientation 6 Renforcer les préoccupations environnementales le long des corridors routiers | 73 |

PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT DE LA MONTÉRÉGIE

Annexe 1 Tableau synthèse des orientations, objectifs et moyens d'action79

Annexe 2 Sommaire du diagnostic85

Annexe 3 Sommaire de la consultation sur le diagnostic97

Bibliographie103

Liste des cartes

| | | |
|---------|--|----|
| Carte 1 | La région administrative de la Montérégie | 5 |
| Carte 2 | Le réseau routier stratégique de transport en soutien au commerce extérieur .. | 21 |
| Carte 3 | Synthèse des déplacements | 27 |
| Carte 4 | Destination des déplacements | 37 |
| Carte 5 | Évolution du territoire couvert par des services de transport adapté | 71 |

Liste des figures

| | |
|--|----|
| Figure 1.1 : État des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) en Montérégie selon l'IRI en 2001 | 9 |
| Figure 1.2 : État des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur en Montérégie selon la profondeur de l'orniérage en 2001 | 9 |
| Figure 1.3 : Répartition de l'indice d'état structural des structures sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur de la Montérégie en 2001 | 11 |
| Figure 1.4 : Comparaison de l'indice d'état structural des structures de la Montérégie et de celles du Québec sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur en 2001 | 12 |
| Figure 1.5 : Années de construction des structures sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur de la Montérégie | 12 |
| Figure 3.1 : Évolution de l'achalandage aux traverses Tadoussac et Sorel-Tracy | 43 |
| Figure 3.2 : Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE selon l'indice de l'IRI et la classe de route en 2001 | 45 |
| Figure 3.3 : Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE selon l'indice de l'orniérage et la classe de route en 2001 | 46 |
| Figure 3.4 : Répartition de l'indice d'état structural des structures du MTQ hors RSSCE en 2001 | 48 |
| Figure 3.5 : Répartition de l'indice d'état structural des structures municipales | 48 |
| Figure 3.6 : Fonctionnalité des structures hors RSSCE | 49 |
| Figure 3.7 : Année de construction des structures du MTQ hors RSSCE | 50 |
| Figure 3.8 : Année de construction des structures municipales | 50 |
| Figure 3.9 : Capacité des structures du MTQ hors RSSCE | 51 |
| Figure 3.10 : Capacité des structures municipales | 51 |

PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT DE LA MONTÉRÉGIE

Figure 4.1 : Évolution du nombre d'accidents mortels et graves et des véhicules
en circulation55

Figure 5.1 : Évolution de l'achalandage annuel et de la population (territoire du RTL)67

Figure 5.2 : Évolution de l'achalandage et de la population (territoire des CIT et des OMIT) ...67

Liste des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 2.1 : Évolution de l'achalandage des trains de banlieue | 29 |
| Tableau 3.1 : Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE selon l'indice de l'IRI en 2001 | 45 |
| Tableau 3.2 : Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE selon l'indice de l'orniérage en 2001 | 46 |

Liste des sigles

| | |
|-------|--|
| AMT | Agence métropolitaine de transport |
| AOT | Autorité organisatrice de transport |
| CAR | Certificat d'autorisation de réalisation |
| CCATM | Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé |
| CFIL | Chemin de fer d'intérêt local |
| CFQS | Chemin de fer Québec Sud |
| CIT | Conseil intermunicipal de transport |
| CITM | Comité interrégional pour le transport des marchandises |
| CLD | Centre local de développement |
| CMM | Communauté métropolitaine de Montréal |
| CRD | Conseil régional de développement |
| CRQ | Contrôle routier Québec |
| GPS | Système de positionnement global |
| IES | Indice d'état structural |
| IFS | Indice fonctionnel d'une structure |
| IRI | Indice de rugosité international |
| MRC | Municipalité régionale de comté |
| MTQ | Ministère des Transports du Québec |
| OMIT | Organisme municipal et intermunicipal de transport |
| OTA | Organisme de transport adapté |
| PGDM | Plan de gestion des déplacements - région métropolitaine de Montréal |

PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT DE LA MONTÉRÉGIE

| | |
|-------|---|
| RSSCE | Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur |
| RTL | Réseau de transport de Longueuil (anciennement STRSM, Société de transport de la Rive-Sud de Montréal) |
| SAAQ | Société de l'assurance automobile du Québec |
| SLR | Système léger sur rail |
| STM | Société de transport de Montréal |
| VHR | Véhicule hors route |

Équipe de réalisation

Comité directeur

Daniel Dorais, directeur
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Daniel Filion, directeur
Direction de l'Est-de-la-Montérégie

Renée Delisle, chef du service
Service des inventaires et du plan
Direction de l'Est-de-la-Montérégie

Robert Dupont, chef du service
Service des inventaires et du plan
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

André Hamelin, chef du service
Service des liaisons avec les
partenaires et les usagers
Direction de l'Est-de-la-Montérégie

Jean Iracà, chef du service
Service des liaisons avec les
partenaire et les usagers
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Christine Caron, chef du service
Service de la planification et du développement
des orientations et des stratégies
Direction de la coordination de la mise
en oeuvre du plan, des programmes
et de la gestion des ressources

Coordination et rédaction

Bertrand Cormier, ingénieur
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Michel Séguin, agent de recherche
Direction de l'Est-de-la-Montérégie

Collaborateurs

**Directions de l'Est-de-la-Montérégie
et de l'Ouest-de-la-Montérégie**

Marcel Beaudoin, agent de recherche
Guy Bédard, agent de recherche
Louise Blais, technicienne en arts graphiques
Michel Côté, ingénieur
Michel Côté, technicien en travaux publics
André Delage, agent de recherche
Guylaine Dulude, agente de recherche
Jacques Dupuis, technicien principal en
travaux publics
Marie-France Fusey, agente de recherche
Chantal Hudon, ingénieure
Stéphanie Langelier, conseillère en
communications
Arlette Laroche, ingénieure
Claude Mathieu, agent de recherche
Julie Morin, conseillère en communications
Philippe Nichols, ingénieur
Christian Poulin, technicien en travaux publics
Geneviève Poupert, agente de recherche
Guy Sylvain, technicien en administration
André Vanier, technicien en travaux publics
Anna Vizioli, ingénieure

**Direction du transport maritime,
aérien et ferroviaire**

Jean-Roch Caron, agent de recherche
Michel Dignard, agent de recherche
Étienne Quirion, agent de recherche
Jacques Ruel, ingénieur

Direction des Communications

Denys Houde, photographe

Direction de la planification en transport

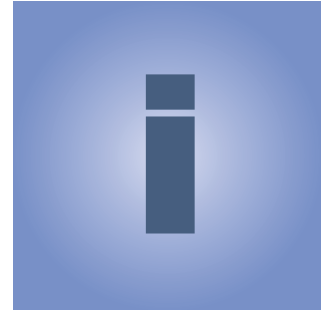
Pierre Beaudoin, agent de recherche
Ginette Lalonde, agente de recherche

**Direction de la coordination de la mise
en oeuvre du Plan, des programmes
et de la gestion**

Brigitte Holca, agente de recherche

**Direction du transport
terrestre des personnes**

Réjean Drouin, agent de recherche
Jacques Dugal, agent de recherche



Introduction

Le plan de transport de la Montérégie, conjointement réalisé par les directions territoriales de l'Est et de l'Ouest tel qu'il apparaît à la carte 1, est une occasion privilégiée de susciter une réflexion au sein du ministère des Transports du Québec (MTQ) sur ce champ d'action qu'est le transport et de partager ces éléments de connaissance avec l'ensemble des intervenants afin d'alimenter leurs propres démarches de planification.

Le plan de transport est aussi l'un des instruments que privilégie le Ministère pour l'aider à faire les choix les plus judicieux possible en matière de transport en y associant le milieu. Il permet d'établir un diagnostic de la situation et de proposer des pistes d'intervention en tenant compte des cadres institutionnel et financier du Ministère, de ses propres orientations et des préoccupations exprimées par les intervenants régionaux. Ce plan de transport de la Montérégie constitue l'énoncé d'un premier cadre régional d'intervention qui sera bonifié au fil des années et qui pourra baliser les actions du MTQ et de ses partenaires. Le plan de transport marque une ouverture sur le transport et ses acteurs plutôt que la fin d'une démarche.

L'élaboration du plan : cinq grandes étapes

La démarche d'élaboration du plan de transport de la Montérégie comprend les cinq grandes étapes suivantes :

Étape 1 : Programme de travail. Cette première étape précise les études à effectuer en fonction des problématiques préliminaires de transport énoncées et décrit les modalités de réalisation du plan de transport.

Étape 2 : Diagnostic et orientations. Cette deuxième étape permet principalement d'analyser la situation actuelle et prévisible des transports et de formuler des orientations pour encadrer le choix des moyens d'action à l'étape subséquente. Néanmoins, déjà à cette étape, quelques moyens

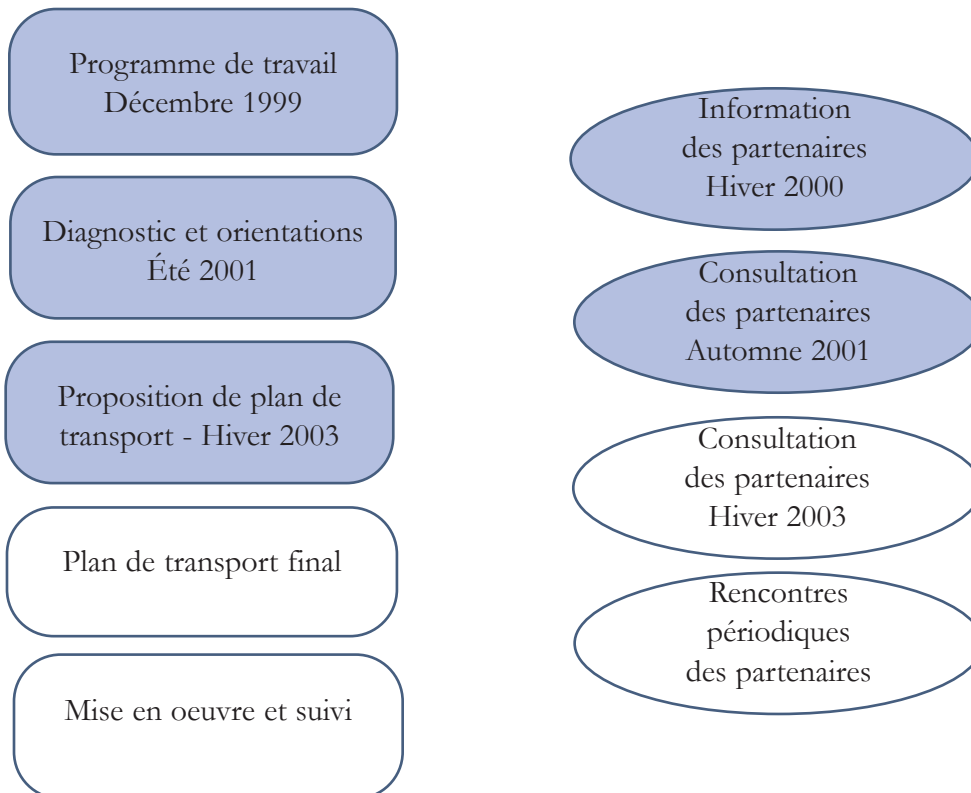
d'action accompagnaient les orientations et objectifs. Une consultation des partenaires du milieu a contribué à valider le diagnostic proposé et à recueillir leurs avis sur les orientations et les objectifs préliminaires.

Étape 3 : Proposition de plan de transport. Cette troisième étape permet de préciser les orientations et les objectifs retenus, mais surtout de présenter une série de moyens d'action. La Proposition de plan de transport, élaborée pour servir de base à la consultation des organismes intéressés, intègre des éléments du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* (PGDM) et des préoccupations identifiées par la *Commission de consultation sur l'amélioration de la modalité entre Montréal et la Rive-Sud*.

Étape 4 : Plan de transport. Les résultats de la consultation effectuée sur la proposition de plan sont intégrés dans la version finale du plan de transport de la Montérégie, qui est alors entériné par les autorités du Ministère.

Étape 5 : Mise en œuvre et suivi. La mise en œuvre du plan de transport s'effectue par l'intermédiaire de plans d'action couvrant des horizons de trois à cinq ans. Les moyens d'action proposés dans le plan de transport y sont ordonnancés en fonction des disponibilités budgétaires et de l'échéancier de la préparation technique dans le cas des projets routiers. Un processus de suivi du plan de transport est mis de l'avant et des bilans périodiques sont effectués. Une mise à jour du plan ou de certaines de ses parties est prévue suivant l'évolution de la situation des transports.

Étapes d'élaboration du plan de transport et participation du milieu



Contenu du document

Le présent document comporte quatre parties :

- ❖ La proposition de plan de transport articulée autour de six orientations;
- ❖ Un tableau synthèse qui trace un portrait des objectifs et des moyens d'action afférents à ces orientations;
- ❖ Un sommaire du diagnostic diffusé à l'été 2001 qui permet au lecteur de se remémorer les principaux éléments d'analyse;
- ❖ Un résumé de la consultation publique sur le diagnostic effectuée à l'automne 2001.

Les analyses complétées au diagnostic et les commentaires retenus lors de la consultation ont permis de peaufiner le libellé des six orientations suivantes :

- ◆ Améliorer et développer les systèmes de transport en soutien au commerce extérieur;
- ◆ Améliorer la mobilité des personnes et des marchandises entre la Montérégie et Montréal;
- ◆ Assurer l'efficacité des déplacements régionaux;
- ◆ Accroître la sécurité routière en collaboration avec les partenaires concernés;
- ◆ Soutenir le développement du transport collectif intrarégional;
- ◆ Renforcer les préoccupations environnementales le long des corridors routiers.

La présentation de ces orientations ne reflète aucun ordre de priorités. Il ne faudrait donc pas conclure que la sécurité routière est moins prioritaire que le développement de systèmes de transport en soutien au commerce extérieur. Ces orientations traduisent à l'échelle de la Montérégie le plan stratégique du ministère des Transports qui vise à « assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. »¹

L'ordonnancement des objectifs et des moyens d'action au sein de chacune des orientations témoigne de leur importance relative, qu'il ne faut toutefois pas confondre avec la séquence dans laquelle les moyens d'action se concrétiseront. En effet, divers paramètres, qui échappent parfois au contrôle des directions territoriales de la Montérégie et même du Ministère dans certains cas

1. Ministère des Transports, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, mars 2001, p. 9.

obligent à devancer ou à différer certaines interventions. Le parachèvement de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion illustre cette situation, alors que la réalisation du projet est notamment liée aux aléas de négociations avec le gouvernement fédéral.

Le plan d'action qui accompagne la version officielle du plan de transport prévue pour le printemps 2003, couvrira des périodes à court, moyen et long terme. Ce plan précisera l'ordonnancement des moyens d'action selon le cadre financier prévisible.

Améliorer et développer les systèmes de transport en soutien au commerce extérieur

En raison de sa position limitrophe avec les États-Unis et l'Ontario, la Montérégie est traversée par de nombreuses infrastructures de transport du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) du Québec. La carte 2 localise ces infrastructures dans la Montérégie, qui compte 16 % du RSSCE du Québec (1 342 km réels², sur un total de 8 527 km).

Dans ce contexte, les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes de la Montérégie doivent non seulement répondre aux besoins des entreprises de la région mais aussi à ceux de l'ensemble des entreprises du Québec.



Transport routier des marchandises

Pour être efficaces, ces réseaux doivent assurer une desserte adéquate des pôles industriels de la région et de leurs marchés. Ils doivent aussi permettre d'acheminer rapidement les marchandises en provenance ou à destination d'autres régions du Québec. Le transport routier des

² Longueur réelle : total des longueurs des chaussées gauche et droite des routes ayant des chaussées séparées, ainsi que des voies de service et des bretelles. Pour une route à chaussée contiguë, la longueur réelle correspond à la somme des longueurs de la chaussée du point A au point B, des voies de service et des bretelles.

marchandises, largement prédominant, doit donc pouvoir compter sur un réseau routier efficient et de qualité. Le maintien des infrastructures ferroviaires et maritimes existantes, ainsi qu'une bonne intégration intermodale, sont également vitaux pour le soutien au développement économique.

La valeur de la production manufacturière en Montérégie a pratiquement doublé entre 1987 et 1997 pour atteindre plus de 20 milliards de dollars annuellement. Les activités industrielles qui se sont développées dans les municipalités régionales de comté (MRC) de la Haute-Yamaska et de Lajemmerais expliquent une partie importante de cet accroissement. Parallèlement, la valeur des biens exportés aux États-Unis a plus que triplé pour atteindre quelque 7 milliards de dollars annuellement. Malgré que les données ultérieures à 1997 ne soient pas disponibles spécifiquement pour la Montérégie, cette tendance s'est poursuivie car diverses autres sources confirment la forte croissance des exportations du Québec vers les États-Unis depuis 1997.

La Montérégie est donc devenue une région économique de première importance. Cette situation s'est également traduite en matière de création d'emplois. De fait, entre 1988 et 1998 la Montérégie a contribué à la création nette de 105 000 emplois, soit 31 % de la création nette d'emplois au Québec.

L'avènement de produits à haute valeur ajoutée, la proximité et l'importance accrue des marchés extérieurs et la nouvelle façon de faire des entreprises qui vise à minimiser les stocks en inventaire ont eu comme conséquence un transfert modal vers le camionnage.

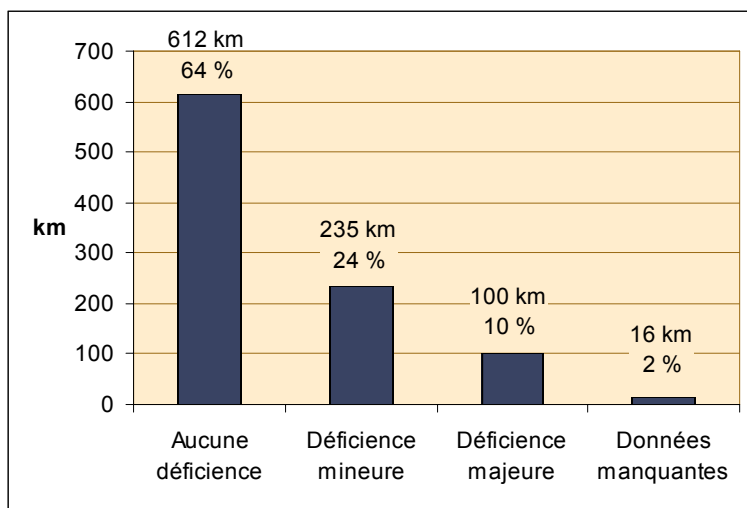
Or, le réseau autoroutier montérégien a essentiellement été développé au début des années 1960, outre certains tronçons récents de l'autoroute 30, et il n'a donc pas évolué en fonction des besoins découlant de cette transformation de l'économie.

Objectif 1.1 : Améliorer l'état des chaussées sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur

Selon l'indice de rugosité international (IRI), qui est représentatif du niveau de confort de roulement offert par la chaussée, près des trois quarts (74 %) du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur de la Montérégie présentait une qualité acceptable en 1999. Des déficiences mineures et majeures étaient constatées respectivement sur 20 % et 6 % de ce réseau. En dépit des travaux effectués depuis ce temps, le réseau s'est dégradé globalement selon les derniers relevés : en 2001, ce n'est que 64 % du réseau qui est considéré en bon état (voir figure 1.1). Les résultats indiquent un taux de déficience majeure de 10 %, ce qui représente une longueur cumulative de 100 km réels excluant les bretelles. Des déficiences mineures sont aussi observées sur 24 % de ce réseau, soit 235 km réels excluant les bretelles.

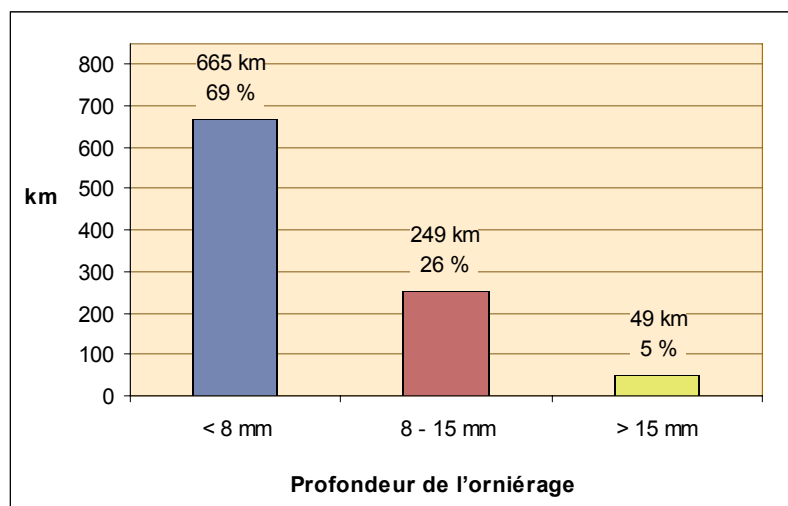
Un autre indicateur de l'état des chaussées est l'orniérage. La présence d'ornières de profondeur excessive peut affecter la sécurité des usagers en augmentant les risques d'aquaplanage et de perte de contrôle des véhicules. La figure 1.2 illustre l'état du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur selon cet indice en 2001. Dans l'immédiat, une attention doit être accordée aux tronçons sur lesquels la profondeur des ornières dépasse 15 mm. Cette situation touche 5 % du réseau stratégique, soit 49 km réels excluant les bretelles.

Figure 1.1 : État des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur en Montérégie selon l'IRI en 2001



Source : MTQ, relevés 2001

Figure 1.2 : État des chaussées du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur en Montérégie selon la profondeur de l'orniérage en 2001



Source : MTQ, relevés 2001.

Cibles visées pour l'objectif 1.1 :

| Indicateur : % du RSSCE en bon état selon l'IRI | | Cibles | |
|---|-----------|--------|--|
| 2001 | 2008-2009 | 2016 | |
| 64 % | 76 %* | 82 % | |

* Cible visée pour le RSSCE du Québec, *Plan stratégique 2001-2004*, mars 2001, p. 36.

| Indicateur : % de déficiences majeures du RSSCE selon l'IRI | | Cibles | |
|---|-----------|--------|--|
| 2001 | 2008-2009 | 2016 | |
| 10 % | 0 % | 0 % | |

| Indicateur : % d'ornières de profondeur excessive | | Cibles | |
|---|-----------|--------|--|
| 2001 | 2008-2009 | 2016 | |
| 5 % | 0 % | 0 % | |

Moyen d'action

Dans la planification des projets de conservation des chaussées, favoriser en priorité les interventions sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur.

Objectif 1.2 : Améliorer l'état des structures du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur

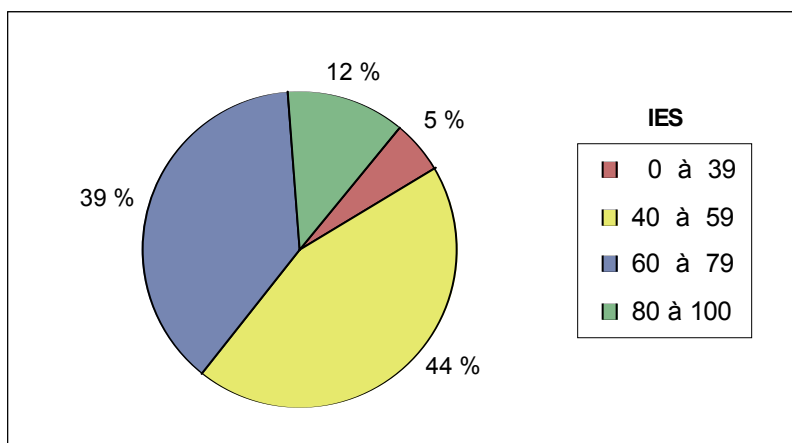
Le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur de la Montérégie compte 328 structures. Ce nombre représente 18 % du réseau de la province (328 structures sur 1851). L'état des structures est évalué selon deux aspects, l'état structural et l'état fonctionnel.

État structural

L'état structural est qualifié au moyen de l'indice d'état structural (IES). La figure 1.3 permet de voir la répartition de l'IES des structures sur le RSSCE de la Montérégie en 2001. Comme le montre cette figure, 12 % des structures ont un IES entre 80 et 100, ce qui signifie qu'elles sont

en bon état et que des travaux d'entretien préventif suffisent habituellement à les maintenir ainsi. Également, 39 % des structures ont un IES entre 60 et 79, ce qui indique que ces structures sont dans un état acceptable et que des travaux mineurs de réparation ou l'entretien courant permettent de corriger les déficiences. Ensuite, 44 % des structures ont un IES entre 40 et 59, ce qui signifie que des travaux majeurs de réfection ou de réparation sont requis sur certains éléments de ces structures. Enfin, seulement 5 % des structures présentent un IES inférieur à 40, ce qui nécessite habituellement une reconstruction.

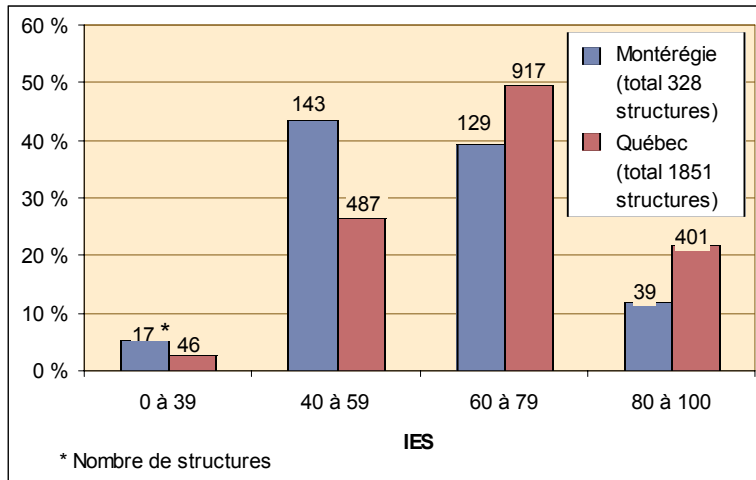
Figure 1.3 : Répartition de l'indice d'état structural des structures sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur de la Montérégie en 2001



Source : MTQ, décembre 2001

Dans la figure 1.4, la répartition de l'état des structures du RSSCE de la Montérégie est comparée à celle du RSSCE de l'ensemble de la province. Des disparités importantes sont visibles : 37 % des structures de la province dont l'IES est inférieur à 40 (17 structures sur 46) se retrouvent en Montérégie, qui ne compte que 18 % du nombre total de structures. De manière semblable, 49 % des structures de la Montérégie ont un IES inférieur à 60, contre 29 % seulement des structures au niveau provincial.

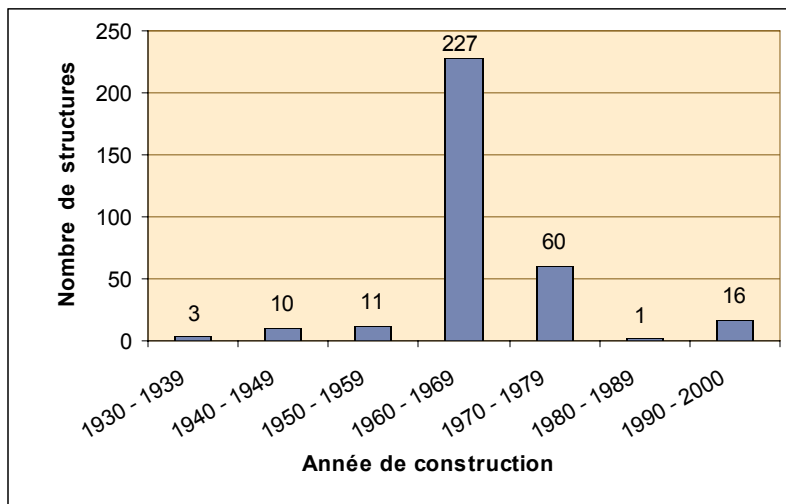
Figure 1.4 : Comparaison de l'indice d'état structural des structures de la Montérégie et de celles du Québec sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur en 2001



Source : MTQ, décembre 2001

La grande majorité (69 %) des structures du RSSCE de la Montérégie ont été construites entre les années 1960 et 1970, tel que montré à la figure 1.5. Comme plusieurs éléments structuraux de ces ouvrages approchent de la fin de leur vie utile, une importante augmentation des besoins de remise en état est à prévoir au cours des prochaines années.

Figure 1.5 : Années de construction des structures sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur de la Montérégie



Source : MTQ, décembre 2001

État fonctionnel

La fonctionnalité d'une structure est son aptitude à remplir son rôle, notamment en termes de capacité portante (évaluée et affichée), de débit de circulation, de géométrie (largeur des voies, dégagement horizontal inférieur, dégagement vertical supérieur et inférieur), de comportement hydraulique et de présence de trottoirs ou pistes cyclables. La fonctionnalité d'une structure est exprimée sous la forme de l'indice fonctionnel de la structure (IFS).



Structure avec piste cyclable et trottoir (Pont Jordi-Bonet)

L'état fonctionnel n'est pas problématique sur le RSSCE de la Montérégie : une seule structure, le pont Honoré-Mercier amont, présente des déficiences significatives mais elle est déjà incluse dans les 17 structures dont l'IES est inférieur à 40.

Cible visée pour l'objectif 1.2

| Indicateur : % de structures en bon état (IFS > 40, CEM > 3 et CECS > 3)* sur le RSSCE | | Cible |
|--|-------------------|-------------------|
| Province (2000) | Montérégie (2001) | Montérégie (2016) |
| 63 % | 27 % | 64 %** |

* CEM : Cote d'évaluation du matériau

CECS : Cote d'évaluation du comportement structural

** Cible visée pour 2004-2005 sur le RSSCE du Québec, *Plan stratégique 2001-2004*, mars 2001, p. 36.

Moyen d'action

Dans la planification des projets de conservation des structures, favoriser en priorité les interventions sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, notamment les importants travaux de réfection requis sur le pont Honoré-Mercier amont.



Pont Mercier

Objectif 1.3 : Compléter le réseau autoroutier donnant accès aux marchés extérieurs

Le parachèvement de l'autoroute 30 est la pierre angulaire de cet objectif, car il permettra de relier en continu les autoroutes 10, 15, 20 (est et ouest), 35 et 40 ouest indépendamment de l'interconnexion existante sur l'île de Montréal, dont les artères sont souvent congestionnées. De ce fait, l'accès aux marchés ontarien et américain sera amélioré, tant pour les entreprises de la Montérégie que pour celles du reste du Québec.

Le parachèvement de l'autoroute 35 procurera quant à lui un meilleur accès au Vermont et un soutien au développement économique du Haut-Richelieu.



Fin de l'autoroute 30 - Candiac

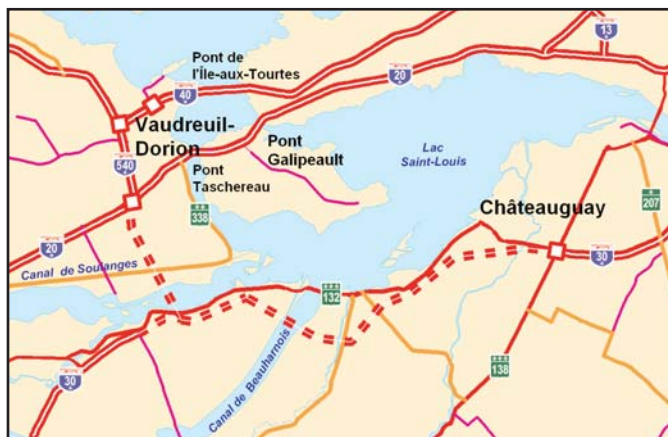
L'indicateur de mesure de cet objectif est le nombre de kilomètres itinéraires³ du réseau autoroutier à compléter (81km en 2002).

3. Longueur itinéraire : Distance qu'il y a entre un point A et un point B sur le réseau routier. Cette longueur est la même, peu importe que la route comporte des chaussées séparées ou une chaussée contiguë.

Moyens d'action

♦ Autoroute 30 - Parachèvement de Vaudreuil-Dorion à Châteauguay

Construction d'une nouvelle autoroute entre la jonction des autoroutes 20 et 540 à Vaudreuil-Dorion et la jonction de l'autoroute 30 et de la route 138 à Châteauguay.



Le Certificat d'autorisation de réalisation (CAR) a été obtenu en 1999 et la préparation de l'avant-projet est en cours en 2002.

Indicateur : 35 km itinéraires à compléter.

♦ Autoroute 30 - Parachèvement de Sainte-Catherine à Candiac



Construction d'une nouvelle autoroute reliant deux tronçons existants de l'autoroute 30, entre Sainte-Catherine et Candiac.

Indicateur : 7 km itinéraires à compléter.

- ◆ Autoroute 35 - Parachèvement vers la frontière avec les États-Unis



Construction d'une nouvelle autoroute reliant deux tronçons existants, entre Saint-Armand et Saint-Jean-sur-Richelieu. La préparation de l'avant-projet et la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement sont initiées en 2002.

Indicateur : 39 km itinéraires à compléter.

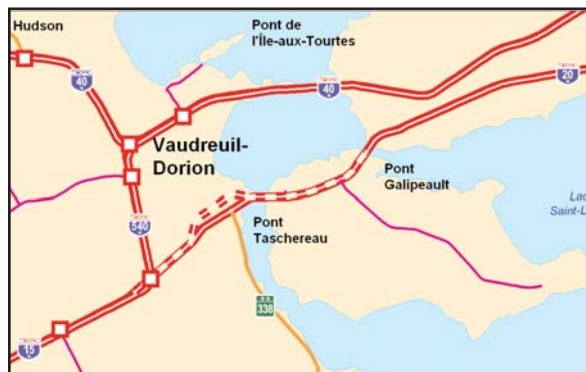
Objectif 1.4 : Améliorer les liens déficients du réseau autoroutier donnant accès aux marchés extérieurs

L'amélioration de certains liens déficients permettra une meilleure fluidité de la circulation sur le réseau existant, notamment avec le contournement de Vaudreuil-Dorion par l'autoroute 20, l'élargissement de l'autoroute 20 en direction ouest entre Sainte-Julie et Longueuil, ainsi que le réaménagement de l'échangeur Taschereau sur l'autoroute 10 à Longueuil (arrondissement Brossard).

L'indicateur de mesure d'atteinte de l'objectif est le nombre de kilomètres itinéraires de route améliorés par rapport au nombre de kilomètres déficients (24 km itinéraires en 2002).

Moyens d'action

- ◆ Autoroute 20 - Contournement de Vaudreuil-Dorion et traversée de l'île Perrot.

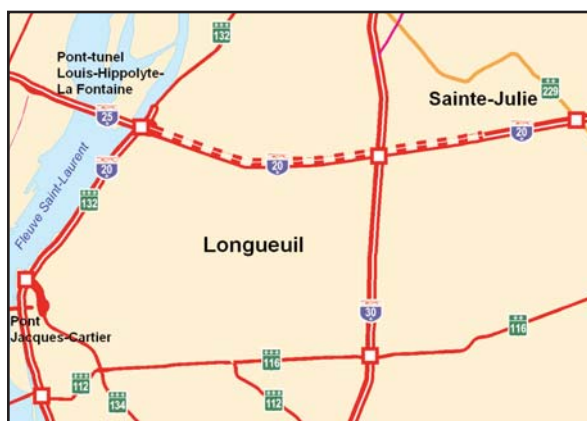


Dans les limites de la ville de Vaudreuil-Dorion, un nouveau tracé autoroutier est prévu en alternative au boulevard urbain actuel. Sur l'île Perrot, le tracé demeure dans l'axe du boulevard actuel mais les carrefours à niveau seront remplacés par des échangeurs et une route de desserte sera aménagée pour les besoins locaux.

La réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et la préparation de l'avant-projet sont en cours en 2002.

Indicateur : 7 km itinéraires à réaliser.

- ◆ Autoroute 20 - Améliorer la fonctionnalité entre la sortie 105 et l'Île Charron



Les travaux d'élargissement en direction est réalisés en 2001-2002 pour atténuer la congestion chronique sur cette artère s'inscrivent dans un projet d'ensemble pour les prochaines années. Ce projet concerne l'élargissement de l'autoroute 20 de deux à trois voies entre le chemin du Fer-à-Cheval à Sainte-Julie et le boulevard Industriel à Longueuil,

le réaménagement des voies de service afin de permettre une meilleure interface d'accessibilité aux secteurs urbains avoisinants et une reconfiguration des échangeurs entre l'autoroute et la route 132, de même qu'avec le boulevard Montarville.

Indicateur : 12 km itinéraires à réaliser.

◆ **Autoroute 10 - Réaménagement de l'échangeur Taschereau**



Correction des déficiences géométriques afin d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation. À cette fin, la chaussée de l'autoroute est reconstruite au centre de l'échangeur actuel, les bretelles de l'échangeur sont réaménagées et des voies de desserte est et ouest sont construites. Des aménagements relatifs au transport en commun font également partie du projet, afin de permettre la continuité des voies réservées de part et d'autre de l'échangeur et l'aménagement d'un accès direct pour les autobus au stationnement incitatif Panama. Ces travaux amorcés en 2002 se poursuivront pendant quelques années.

Indicateur : 5 km itinéraires à réaliser

OBJECTIF 1.5 Soutenir le transport ferroviaire et maritime

Contrairement au réseau routier public, les infrastructures ferroviaires et maritimes se déploient au gré d'agents économiques privés. Ces derniers répondent à un segment de la demande en transport caractérisé par un couple type « produits-marché ». Or la transformation de l'économie s'est traduite par l'importance accrue du camionnage, alors que les modes de transport routier et ferroviaire ne partagent généralement pas les mêmes marchés.

La restructuration et les changements au cadre institutionnel continuent de marquer ces industries. L'adoption en 2001 par le gouvernement du Québec d'une politique maritime et fluviale de même que la mise en place de programmes d'aide maritime et ferroviaire par le ministère des Transports s'inscrivent dans ce contexte. Ces derniers visent notamment

l'amélioration des interfaces entre les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes. De plus, en matière de transport maritime, les services professionnels du Ministère soutiennent les travaux d'un forum de concertation. Ce forum étudie des aspects tels que le réseau portuaire stratégique, le cabotage et les besoins en formation pour assurer à l'industrie une main-d'œuvre adéquate. Le groupe de travail chargé d'étudier le réseau portuaire stratégique à la lumière des analyses déjà produites poursuit sa réflexion.

Moyens d'action

Appuyer le transport ferroviaire

Le programme d'aide financière du ministère des Transports est consacré à la restauration des lignes ferroviaires déjà exploitées par un chemin de fer d'intérêt local (CFIL) et à la mise en place d'infrastructures ayant un potentiel intermodal. Il s'agit d'une aide limitée aux infrastructures favorisant une meilleure accessibilité au moyen de nœuds intermodaux et d'embranchements industriels. Il peut aussi s'agir de la réhabilitation des voies ferrées et des ponts.

Une subvention d'environ 350 000 \$ a été consentie en 2000-2002 au Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique (qui s'étend en Montérégie, en Estrie et dans la région Centre-du-Québec), pour aider la réalisation de projets de réhabilitation des voies totalisant près de 1 million de dollars. Des subventions ont également été versées ou sont prévues pour la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal, à savoir environ 600 000 \$ pour la construction de centres de transbordement de grains et d'embranchements ferroviaires dans les municipalités de Saint-Polycarpe, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Huntingdon, pour des travaux totalisant près de 3,5 millions de dollars. De plus, l'acquisition récente du Chemin de fer Québec Sud par une entreprise américaine favorisera la réhabilitation de ce réseau. Le Ministère, dans le cadre de son programme d'aide, sera probablement sollicité par le nouveau propriétaire de ce réseau pour en soutenir la réhabilitation au cours de 2003-2004. Pour 2002-2003, seul le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique bénéficiera d'une subvention dans le cadre du programme d'aide pour son projet de réhabilitation de son réseau.

Entré en vigueur au printemps 2000, ce programme était doté d'une enveloppe budgétaire de 19 millions de dollars et devrait se terminer en 2004, à moins d'une reconduction complète ou partielle. Le programme devra être évalué de manière à éviter certains effets indésirables. En effet, la multiplication de centres de transbordement situés trop près les uns des autres pourrait encourager une compétition artificielle, ultimement nuisible.

Appuyer le transport maritime et fluvial

Doté d'une enveloppe de 20 millions de dollars, le programme commencé en janvier 2002, doit s'échelonner sur cinq ans. Son volet le plus important vise à favoriser la croissance des activités maritimes au Québec en améliorant la compétitivité du réseau portuaire et en facilitant

l'intermodalité. Les deux autres volets du programme visent à subventionner des études sur l'offre en transport et à faire la promotion de l'itinéraire du Saint-Laurent, tant pour le transport des marchandises que pour les croisières.

Bien que le programme n'en soit qu'à ses débuts, deux projets concernent le port de Valleyfield, qui a reçu une subvention pour réaliser un plan de développement stratégique. Une demande à l'étude vise à compléter la desserte ferroviaire de ce port.

Améliorer la mobilité des personnes et des marchandises entre la Montérégie et Montréal

Le diagnostic a permis de cerner le problème de la mobilité entre la Rive-Sud et Montréal. Il est d'abord apparu que des changements socio-culturels à l'échelle du Québec ont influencé de manière déterminante la demande en transport. Ainsi, en dépit d'un accroissement de 18,4 % de la population, le parc automobile a pratiquement doublé entre 1971 et 1996. La motorisation accrue est étroitement liée à des facteurs tels que la réduction marquée de la taille des ménages, la participation massive des femmes au marché du travail ou l'augmentation du taux de titulaires de permis de conduire pour les cohortes les plus âgées.

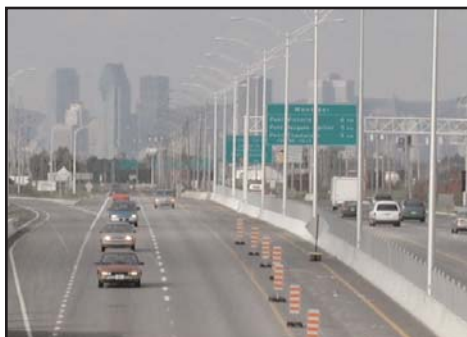
Depuis la diffusion du diagnostic à l'été 2001, plusieurs études ont été réalisées pour le compte de la *Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud* (commission Nicolet). Un rapport sur la démographie⁴ corrobore le scénario selon lequel la fluidité de la circulation entre la Rive-Sud et Montréal ne devrait plus se détériorer au rythme des dernières décennies.

De plus, les données du recensement de 2001 de Statistique Canada diffusées à l'hiver 2002 ont permis de mettre à jour les prévisions démographiques présentées au diagnostic, alors appuyées par les données 1996. Selon le modèle prévisionnel du Ministère (ES-3), la population de la Montérégie devait atteindre 1 302 713 personnes en 2001; le recensement de 2001 établit plutôt cette population à 1 276 397. Cet écart d'environ 26 000 personnes s'expliquent principalement par une surestimation de la population pour les MRC de Champlain (avant les fusions municipales), Roussillon, Rouville et Lajemmerais. Cet écart qui peut sembler faible à première vue masque une toute autre réalité pour l'horizon 2016. Les données disponibles au moment du diagnostic montraient une croissance de 11,4 % de la population montréalaise entre 1996 et 2016. L'intégration des données de 2001 permet d'ajuster les prévisions présentées au diagnostic. Ainsi, la population de 1 255 920 en 1996 devrait plutôt atteindre 1 301 399 en 2016, soit une augmentation de seulement 3,6 %.

4. MATHEWS, Georges, *La croissance de la région de Montréal de 1996 à 2021; rapport soumis à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, février 2002, 93 p.

OBJECTIF 2.1 Augmenter l'utilisation du transport en commun vers la zone centrale de Montréal

La tendance prévisible permet de croire qu'en période de pointe du matin, l'accroissement des déplacements internes devrait se poursuivre et les déplacements interrives connaître une diminution, comme le montre la carte 3. En dépit d'une perte d'attrait du centre-ville de Montréal au profit des destinations de l'ouest de l'île de Montréal, le centre-ville demeurera le principal pôle de destination.



Vue sur le centre-ville de Montréal
Route 112, Longueuil

La congestion des ponts demeurera en dépit de divers facteurs, par exemple : une croissance des déplacements internes en Montérégie, une faible croissance démographique, une atténuation des conditions ayant contribué par le passé à l'explosion des déplacements. Cette congestion pourrait même s'accroître si la part modale du transport en commun devait régresser. En effet, en 1998, en période de pointe, la demande totale sur les cinq ponts de la Rive-Sud s'élevait à 29 755 véhicules/heure, ce qui excède l'offre théorique estimée à 24 300. Quelques incidents ou travaux sur le réseau devant retrancher une voie de circulation sur les ponts aggravent la congestion. Notons finalement que les ponts entre Montréal et la MRC Vaudreuil-Soulanges, dans l'axe des autoroutes 20 et 40, montrent une capacité qui excède la demande.



Congestion à l'entrée du pont Champlain - Longueuil

Le transport en commun s'avère un mode qui répond non seulement aux problèmes de la congestion routière en période de pointe, mais encore qui contribue à la réduction des émissions polluantes. Outre le fait d'offrir un choix, il permet le déplacement d'une clientèle captive non motorisée. La comparaison entre ce mode et le transport solo est toutefois délicate puisque l'automobile n'est pas seulement un moyen de transport, « c'est une composante majeure de la vie moderne »⁵.

Les nombreux mémoires déposés lors des audiences publiques de la commission Nicolet tenues au printemps 2002 ont permis l'expression d'un vaste consensus en faveur d'investissements accrus pour le transport en commun. En corollaire, l'idée d'un nouveau pont à l'usage de l'automobile entre la Rive-Sud et Montréal a été majoritairement rejetée par les intervenants.

Finalement, la révision du cadre financier pour le transport en commun annoncée à l'automne 2001 deviendra aussi l'occasion d'une réflexion commune des intervenants. Les mandataires nommés à cette fin par le ministre des Transports à l'été 2002 devront présenter leurs recommandations au plus tard en décembre 2002.

⁵ ARCAND, Bernard, *L'automobile, objet de culture, texte soumis à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, octobre 2001, 24 pages.

Moyens d'action

L'optimisation des équipements existants

Des actions à poursuivre

Eu égard au cadre institutionnel et financier, le ministère des Transports offre son soutien technique et financier par le biais de différents programmes d'aide. Le Ministère a versé entre 1996 et 2001 une contribution à des fins d'immobilisation d'environ 89 millions de dollars pour des projets réalisés en Montérégie. Ces projets consistent en des stationnements incitatifs, des mesures préférentielles pour autobus, des terminus d'autobus, des trains de banlieue, l'acquisition d'autobus et la construction de garages et d'ateliers d'autobus. Le Ministère prévoit verser une contribution d'environ 80 millions de dollars entre 2002 et 2005 à des fins d'immobilisation.

Environ 20 % de ce montant sera consenti pour les trains de banlieue de Rigaud et de Saint-Hilaire. Le train de Delson bénéficie quant à lui d'une subvention gouvernementale spéciale de 5 million de dollars pour l'exploitation. Les investissements consentis ont permis d'accroître de manière importante l'offre de service des trains de banlieue et leur achalandage comme le montre le tableau 2.1

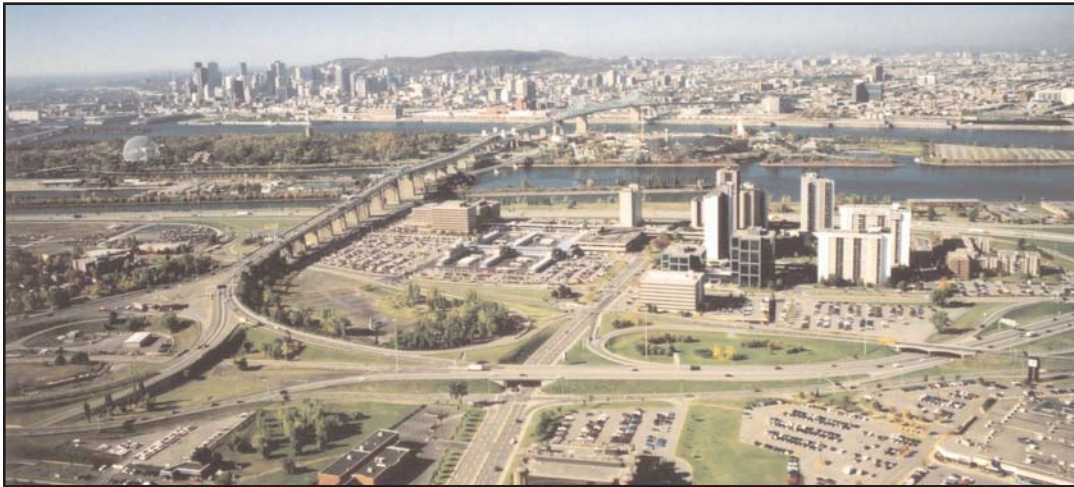
Tableau 2.1 : Évolution de l'achalandage des trains de banlieue

| | Delson | | Rigaud | | Saint-Hilaire | |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|---------------|------------|
| | Sept. 2001 | Sept. 2002 | Sept. 2001 | Sept. 2002 | Sept. 2001 | Sept. 2002 |
| Nombre de départs | 2 | 4 | 12 | 12 | 2 | 4 |
| Nombre de retours | 2 | 4 | 13 | 13 | 3 | 4 |
| Achalandage mensuel | 10 070 | 28 000 | 272 781 | 286 048 | 30 400 | 68 800 |

De plus, des subventions à l'exploitation destinées aux conseils intermunicipaux de transport (CIT) de la Montérégie totalisent environ 8,7 millions de dollars par année.

L'accès à la station de métro et terminus Longueuil

En dépit des mesures préférentielles déjà mises en place aux abords du métro Longueuil, les difficultés d'accès persistent. L'amélioration de l'accessibilité favoriserait une utilisation accrue de cet équipement existant.



Vue aérienne des environs du terminus Longueuil

Le Ministère est disposé à discuter de cette question avec ses partenaires, notamment la Ville de Longueuil, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Un nouveau lien routier ou le réaménagement des liens existants qui desservent la station de métro et le terminus pourraient viser l'ensemble des usagers ou spécifiquement les autobus, les véhicules à taux d'occupation élevé (le covoiturage), les détenteurs de titres de transport en commun, les cyclistes, les piétons, etc.

De nouvelles voies préférentielles

Les voies réservées, le covoiturage et les mesures fiscales sont des exemples dont l'effet combiné peut devenir important pour favoriser le transfert modal vers le transport en commun. Ces avenues interpellent évidemment de nombreux intervenants.



Tunnel reliant le stationnement incitatif Chevrier aux voies réservées pour autobus, autoroute 10, Longueuil

Le Ministère, quant à lui, s'engage à participer à la réalisation d'études d'opportunité pour des voies préférentielles de transport collectif, notamment dans le cadre de l'élargissement de l'autoroute 20 en direction ouest entre Sainte-Julie et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. À cet endroit, il pourrait s'agir d'une voie réservée en période de pointe aux autobus ou aux véhicules à taux d'occupation élevé. Cette mesure pourrait permettre d'éviter les longues files d'attente sur l'autoroute 20 qui s'étendent fréquemment le matin depuis l'autoroute 30 en direction de Montréal.

Un appui au transport en commun

Le Ministère se préoccupe de l'intégration du transport en commun dans la planification de ses interventions. À titre d'illustration, des aménagements géométriques qui favorisent la fluidité des autobus, particulièrement aux intersections, si le besoin le justifie et en accord avec l'autorité organisatrice de transport (AOT) du secteur, peuvent être intégrés à ses projets. L'aménagement d'une voie de refuge pour autobus à certaines intersections permettant un accès prioritaire pour ces derniers aux feux de circulation présente un avantage concurrentiel par rapport au transport individuel.



Usagers du transport en commun
Longueuil

Cette avenue n'est certes pas exclusive pour augmenter le transport en commun vers la zone centrale de l'île de Montréal, mais vise à mieux intégrer le volet du transport en commun aux activités courantes du Ministère. Ainsi, dans le choix des interventions retenues sur le réseau routier, le transport en commun peut devenir un élément discriminant au même titre que les critères usuels comme la sécurité routière ou la dégradation de la qualité des chaussées.

Promouvoir un aménagement du territoire qui favorise le transport en commun

Tous reconnaissent l'intérêt de mesures d'aménagement quant à l'utilisation accrue du transport en commun, mode moins polluant que l'automobile. Le ministère des Transports considère que l'augmentation de l'utilisation du transport en commun passe également par des mesures spécifiques en aménagement du territoire, dont, notamment, la densification du territoire. L'efficacité des déplacements interrégionaux nécessite aussi des actions ciblées en gestion de

l'urbanisation, afin que soit préservée la fonctionnalité des routes sous la responsabilité du ministère des Transports. Le Ministère, par le biais de l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), produit des avis dans ce sens à l'intention des MRC.

Pour la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), incluant une partie du territoire de 7 des 15 MRC de la Montérégie, la réalisation du premier schéma d'aménagement prévue pour l'année 2005 devra tenir compte de ce cadre d'aménagement. Les attentes gouvernementales à l'égard de la CMM sont notamment à l'effet d'orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis par le transport en commun et de densifier les secteurs résidentiels dans l'aire d'influence de ces équipements. Mentionnons également que le diagnostic et le plan de transport de la Montérégie s'avéreront des intrants à la CMM pour la réalisation de son schéma d'aménagement.

De nouveaux moyens pour augmenter l'offre

Une mise à jour des données du diagnostic permet de constater que l'achalandage annuel du Réseau de transport de Longueuil (RTL) s'est accru de près de 3 millions de passagers entre 1998 et 2001. De plus, l'augmentation constatée entre 1995 et 1998 au diagnostic s'était amorcée avant cette période et s'est poursuivie par la suite. Compte tenu de leur méthodologie distincte, les enquêtes origines-destinations de 1982, 1988, 1993 et 1998 révèlent une certaine stabilité des déplacements effectués en transport en commun sur le territoire du RTL.

Des difficultés dans l'évaluation de la demande en transport en commun invitent donc à la prudence quant aux choix des moyens lourds à mettre en place pour augmenter l'offre en transport en commun. Toutefois, comme la mise en place de ces moyens requiert une longue période de temps, les étapes préliminaires doivent prendre forme assez rapidement. Ainsi, le ministère des Transports contribue aux études en cours sur un projet d'aménagement pour le transport en commun dans l'axe du pont Champlain et sur le prolongement du métro à Longueuil. Ces études apporteront un éclairage essentiel pour décider des solutions à retenir.

Aménagement dans l'axe du pont Champlain

La congestion sur l'autoroute 10 aux approches du pont Champlain est récurrente en période de pointe, rendant peu performante la voie réservée aux autobus. La congestion est aussi de plus en plus fréquente en sens inverse de la période de pointe, rendant difficile la logistique des horaires des autobus et retardant leur retour. Bien qu'à ce jour le choix d'une solution ne soit pas arrêté, le ministère des Transports appuie néanmoins l'idée d'un projet de transport en commun dans l'axe du pont Champlain pour accéder au centre-ville de Montréal, tel qu'il apparaissait au PGDM.



Congestion sur l'autoroute 10 aux approches du Pont Champlain

Les ministres des transports du Québec et du Canada accordaient chacun une subvention de 7 millions de dollars en 2001 pour la réalisation des études qui permettront d'évaluer plusieurs solutions. Parmi celles-ci, l'aménagement de l'estacade pour accueillir des services d'autobus dont le coût était estimé à 154 millions de dollars au PGDM et un projet de SLR à un coût estimé de 640 millions de dollars selon le rapport annuel 2000 de l'AMT. Dans ce dernier cas, le financement est envisagé suivant diverses formules conjointes entre les gouvernements du Québec et du Canada et avec un partenaire privé. Ces études doivent être complétées en 2003. Outre l'AMT qui agit comme maître d'œuvre, des consultants, le RTL, la Société de transport de Montréal (STM), le ministère des Transports du Québec et Transports Canada participent aussi aux études.

Soutenir la réalisation des études sur le prolongement du métro à Longueuil

Le prolongement du métro pourrait permettre d'accroître l'usage de ce lien vers Montréal, alors que l'on estime son utilisation actuelle à quelque 50 % de sa capacité.

La construction de stations intermédiaires entre la station Longueuil et la station terminale Rolland-Therrien, en captant une partie de la clientèle actuelle, est susceptible d'améliorer la mobilité aux abords de la station Longueuil existante. Cette station est située à proximité du terminus d'autobus, des bretelles d'accès au pont Jacques-Cartier, des stationnements utilisés par les employés des nombreux pôles d'emplois et d'un centre commercial. Ainsi, la clientèle qui utilisera les nouvelles stations et les lignes d'autobus pouvant s'y destiner évitera les abords de la station actuelle du métro Longueuil.

À ce jour, les études pour le prolongement du métro à Longueuil sont amorcées. L'étude de préfaisabilité permet de mieux cibler différentes questions qui devront maintenant être analysées avant d'envisager la réalisation du projet. Le ministère des Transports continuera de soutenir financièrement et techniquement la réalisation des études requises.

OBJECTIF 2.2 Améliorer le transport des marchandises entre la Montérégie et l'île de Montréal

La configuration actuelle des autoroutes en Montérégie oblige un passage sur l'île de Montréal, pour l'ensemble des usagers qui transitent dans l'axe est-ouest.



Les données disponibles à l'échelle du Québec nous indiquent que les déplacements interrégionaux de camions ont pratiquement doublé depuis 1995, pour atteindre environ 280 000 déplacements pendant la semaine de l'enquête du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) en 1999. De ce nombre, environ 175 000 déplacements se faisaient au Québec, 60 000 entre le Québec et l'Ontario et 40 000 entre le Québec et les États-Unis.

Moyens d'action

Le parachèvement de l'autoroute 30

L'autoroute 30, en plus d'offrir une solution de rechange à la traversée complète de l'île de Montréal, permet aussi à l'utilisateur qui se dirige vers l'île de choisir le pont le plus près de son lieu de destination.

Le nombre de camions en transit susceptibles d'utiliser l'autoroute 30 est important, compte tenu du niveau de production manufacturière et de l'importance des marchés extérieurs pour la Montérégie, tel qu'il appert au diagnostic. Il s'avère qu'environ deux millions de camions par année pourraient éviter la traversée de l'île de Montréal.

Comme ces déplacements de transit sont assurés par des camions articulés de gros gabarit qui affectent grandement la fluidité de la circulation, le retrait d'une partie de ces derniers des ponts contribuerait à améliorer la mobilité générale entre la Montérégie et Montréal.

Optimiser la capacité des liens existants

L'aménagement d'un nouveau lien pour le transport en commun dans l'axe du pont Champlain permettra de récupérer l'actuelle voie réservée de ce pont. De plus, le parachèvement de l'autoroute 30 soulagera les ponts utilisés par le camionnage de transit. Il y aura alors lieu d'évaluer l'opportunité de définir un axe privilégié pour le transport routier des marchandises, de concert avec l'ensemble des partenaires, dont la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, les associations de camionnage et les représentants municipaux. C'est dans cette perspective que le plan stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006 du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)⁶ identifie le ministère des Transports comme chef de file pour analyser la faisabilité de mesures préférentielles pour le camionnage.

OBJECTIF 2.3 Soutenir la mise en place de mesures visant la diminution de l'usage individuel de l'automobile vers les pôles d'emplois de l'ouest de l'île de Montréal

Pour le territoire de la Montérégie couvert par l'enquête-destination de 1998, (voir la carte 4) près de 31 000 déplacements se dirigeaient vers l'ouest de l'île de Montréal en période de pointe du matin. Les deux tiers de ces déplacements provenaient des MRC situées dans la partie ouest de la Montérégie. Il s'avère que l'importance de cette destination est appelée à croître au fil des années, notamment en considérant la croissance démographique prévue de ces MRC.

Le secteur ouest de l'île de Montréal présente quant à lui des pôles d'emplois en croissance mais qui sont difficiles à desservir par des moyens conventionnels de transport en commun. De fait, à peine 3% des 21 500 déplacements en période de pointe du matin provenant des MRC situées dans l'ouest de la Montérégie vers cette destination étaient effectués en transport en commun.

Moyens d'action

Faciliter le regroupement des CIT

Les déplacements vers l'ouest de l'île de Montréal proviennent de secteurs où se retrouvent les organismes suivants : CIT Le Richelain; CIT de Roussillon; CIT du Sud-Ouest; CIT du Haut-Saint-Laurent; CIT Presqu'île, existant mais inopérant. La demande en transport vers l'ouest de l'île de Montréal peut paraître faible pour chacun de ces organismes pris isolément. Globalement, cette demande pourrait néanmoins s'avérer intéressante, en présence d'un bassin de population comptant presque 300 000 personnes.

6. Comité interrégional pour le transport des marchandises, *Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006*, novembre 2000, p. 26.

Le regroupement des CIT pose évidemment des défis de taille, tant par la présence d'intérêts qui peuvent diverger d'un CIT à l'autre que les enjeux du financement des trains de banlieues.

Cette démarche de regroupement est facilitée par l'octroi de subventions que peut accorder le ministère des Transports. Deux projets de regroupement des CIT sont envisagés à ce jour en Montérégie, l'un pour l'Est et l'autre pour l'Ouest de la région.

Contribuer à augmenter le taux d'occupation des automobiles

Le Ministère et l'AMT travaillent de concert auprès d'employeurs pour l'implantation éventuelle de programmes favorisant l'utilisation de moyens de transport collectifs par les employés. Ces mesures peuvent présenter un intérêt particulier là où les services de transport en commun sont peu accessibles pour les résidants de la Montérégie.

Pour faciliter les déplacements vers l'ouest de l'île de Montréal, des projets doivent s'adresser aux employeurs de ce secteur. Il s'agit donc de mobiliser ces employeurs, seuls ou regroupés, qui pourraient développer des mesures facilitant l'accessibilité des employés à leurs lieux de travail.

Pour assurer le succès de tels projets, il faut que les employeurs et les employés y trouvent certains avantages. Pour les employeurs, il peut s'agir par exemple de faciliter le recrutement et la rétention de la main-d'oeuvre non motorisée, ou de réduire l'espace requis pour le stationnement. Les employés pourraient bénéficier de stationnements préférentiels ou éventuellement utiliser des voies préférentielles pour des véhicules à taux d'occupation élevé.

Le Ministère est disposé à participer au financement de tels projets selon des modalités à convenir avec l'employeur. Ce soutien doit servir à mieux connaître les modes de déplacements des employés, à élaborer un plan d'action, à promouvoir les mesures mises en place et à évaluer le projet.

Assurer l'efficacité des déplacements régionaux

La région étant limitrophe de Montréal, des États-Unis et de l'Ontario, diverses problématiques de transport s'expriment en termes de déplacements de transit. Toutefois, l'efficacité des déplacements régionaux revêt aussi une grande importance, comme en témoignent les préoccupations des organismes consultés sur le diagnostic du plan de transport. L'efficacité des déplacements régionaux permet l'exercice d'activités diverses, tant celles reliées au travail ou au loisir, en matière de transport de personnes, que celles des entreprises en matière de transport de marchandises.

Certains projets et études spécifiques, l'amélioration de l'état des chaussées et des structures hors du RSSCE, la préservation de la fonctionnalité des routes nationales et régionales et l'intégration d'aménagements cyclables aux projets routiers sont des éléments susceptibles d'appuyer cette orientation.

OBJECTIF 3.1 Maintenir et améliorer certaines dessertes régionales

Plusieurs routes de la Montérégie présentent des déficiences géométriques par rapport aux normes actuelles de construction. Dans de nombreux cas, il est peu réaliste d'envisager une mise à niveau généralisée, non seulement à cause des déboursés importants requis mais aussi à cause des conditions actuelles d'utilisation du sol. Outre ces caractéristiques géométriques, la capacité insuffisante de certains liens et la dégradation de la qualité des chaussées sont au cœur des préoccupations exprimées.

Le Ministère soutient aussi des traverses fluviales, complémentaires au réseau routier.

bilan de sécurité routière. La majeure partie de la circulation sur cette autoroute proviendra des municipalités riveraines, alors qu'un débit d'environ 90 000 véhicules/jour est prévu pour l'horizon 2016 dans le secteur Candiac – Sainte-Catherine, dans l'axe de l'actuelle route 132.

Poursuivre l'amélioration de la route 132 à l'est de Sorel-Tracy

À maints endroits, les problèmes actuels sur la route 132 découlent de la prolifération des accès privés et des intersections, sur une route initialement construite pour privilégier la circulation ininterrompue. Cette perte de fonctionnalité découle d'une planification qui n'a pas tenu compte des impacts de ce type d'aménagement du territoire sur les conditions d'utilisation de la route (fluidité et sécurité).

Néanmoins, l'amélioration continue des caractéristiques de la route 132 permet de corriger certaines sections qui présentent des déficiences. Le prolongement de l'autoroute 30 et la construction du boulevard Poliquin en 1987, totalisant plus de 2,5 km en milieu urbanisé de Sorel-Tracy, le réaménagement d'intersections, dont celles du rang Picoudie et de la route 122, et la correction de courbes à Saint-Michel-de-Yamaska et à Saint-Robert illustrent les efforts du Ministère. Afin d'assurer la cohérence de cette démarche, le Ministère entend donc réaliser d'autres interventions, notamment afin de faciliter la traversée de Yamaska-Est. Ces interventions sont planifiées à long terme selon un corridor d'une éventuelle autoroute 30, qui pourrait être protégé au moyen d'instruments de zonage municipal.

Cette démarche est en accord avec les caractéristiques de la demande en transport dans ce secteur. Les débits de circulation observés sur la route 132 en 1992 et à ce jour témoignent que cette route est plutôt sollicitée dans le milieu urbanisé de Sorel-Tracy, soit environ 18 000 véhicules/jour. Le débit chute rapidement à moins de 10 000 véhicules/jour à Saint-Robert et à moins de 5 000 véhicules à Saint-Gérard-Magella.

Une enquête sur le camionnage réalisée en 1993 indique qu'il y a peu d'échanges commerciaux entre Sorel-Tracy et Bécancour. L'examen de la mobilité de la population active en 1996 révèle que peu de déplacements sont générés entre la MRC du Bas-Richelieu et la région administrative du Centre-du-Québec. La paire Bas-Richelieu – Mauricie génère encore moins de déplacements. La diminution de la population de la MRC du Bas-Richelieu constatée entre 1991 et 2001 est un facteur qui peut contribuer à maintenir cet état de fait.

Améliorer l'accès à l'autoroute 10 par la route 235



Dans une perspective de transport des marchandises, l'accès régional à l'autoroute 10 peut être amélioré. En effet, toutes les routes qui se rabattent sur cette autoroute entre la route 139 et l'autoroute 35, soit une distance d'environ 50 kilomètres, sont des routes restreintes au camionnage à cause de limitations ponctuelles de charge. La route 235, au sud de l'autoroute 10, pourrait représenter un lien intéressant à cette fin, à condition d'améliorer la traversée de la ville de Farnham, lieu de convergence des voies du Chemin de fer Québec-Sud (CFQS) et pôle économique de la MRC. Ce projet permet d'optimiser le tracé de cette route au nord du pont Arthur-Audette, qui offre une capacité adéquate, contrairement au pont Antonio-Bernier dans le tracé actuel de la route 235. En plus, il améliorera les liens régionaux menant notamment au poste frontalier de Saint-Armand, facilitera l'approvisionnement de Farnham et permettra à la circulation de transit d'éviter ce milieu urbanisé.

Réaménagement de la route 202 entre Hinchinbrooke et l'autoroute 15

La route 202 est la seule route régionale de direction est-ouest donnant aux municipalités de l'extrême sud-ouest de la Montérégie accès à l'autoroute 15. Sur une longueur de 45 km, la chaussée est très étroite, les accotements sont quasi-inexistants et les distances de visibilité sont nettement inférieures aux normes en plusieurs endroits.

Faciliter l'accès et la traversée du pôle de Saint-Hyacinthe

La nature industrielle du secteur nord-ouest de Saint-Hyacinthe amène un volume important de camions et d'automobiles sur la route 137 qui traverse la ville. De plus, il s'avère que l'échangeur de la route 137 et de l'autoroute 20 montre des signes de saturation, en dépit des investissements considérables consentis ces dernières années pour en augmenter la capacité. Le plan de développement de la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale présenté par le Centre local de développement (CLD) Les Maskoutains à la fin de l'année 2001 permet de croire que la demande en transport continuera de croître dans

ce secteur. Le Ministère envisage donc l'amélioration de l'accessibilité à ce secteur. Cette intervention contribuera à réduire la demande à l'échangeur de la route 137 et pourrait éventuellement contribuer à faciliter la circulation de transit.

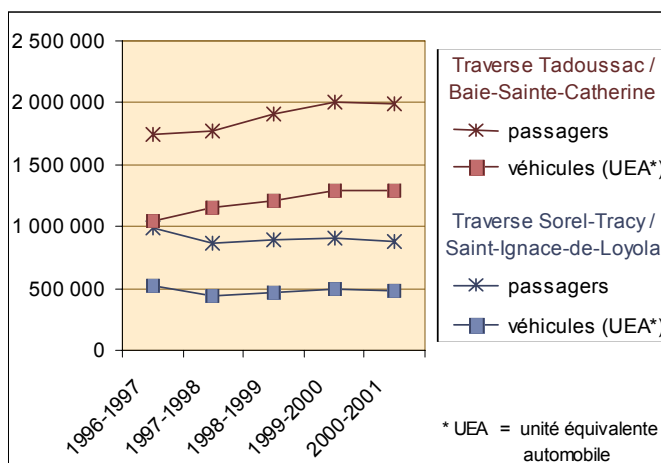
Assistance technique pour l'évaluation du besoin d'un pont dans l'axe de Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

Le fleuve Saint-Laurent est une barrière naturelle aux échanges interrives des agents socio-économiques, entreprises comme individus, qui tiennent compte de ce fait dans leur localisation de résidence ou d'affaires. C'est ainsi que peu de travailleurs font la navette entre leur lieu de résidence et de travail entre Sorel-Tracy et les régions des Laurentides et de Lanaudière.

La traverse de Sorel-Tracy est un moyen jugé sécuritaire, fiable et économique pour assurer le lien entre Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola. Ce moyen répond à la demande actuelle en transport, caractérisée par une clientèle moyenne de 2 400 passagers quotidiens, soit 1 300 véhicules motorisés, plutôt occasionnelle et locale, et surtout motivée par des activités touristiques. Cette solution de rechange à la circulation routière représente une solution qui s'inscrit comme un moyen d'utiliser le mode fluvial pour assurer certains déplacements.

Une éventuelle étude de besoins devra notamment tenir compte de la problématique québécoise des traverses alors que celle de Tadoussac offre un lien beaucoup plus sollicité, tant sous l'angle du nombre de passagers que du nombre de véhicules, tel qu'il appert à la figure 3.1. En 2000-2001, la traverse de Tadoussac a permis le passage de 170 208 camions, principalement des semi-remorques, comparativement à 24 482 camions, principalement de faible gabarit, pour la traverse de Sorel-Tracy.

Figure 3.1 : Évolution de l'achalandage aux traverses Tadoussac et Sorel-Tracy



Source : Société des traversiers du Québec

Dans ce contexte, il appartiendra aux intervenants régionaux d'assumer la réalisation d'une étude d'opportunité pour la construction d'un pont à cet endroit. Le cas échéant, le Ministère offrira une assistance technique pour la préparation d'un devis d'étude à cette fin.

Soutien aux traverses fluviales

En plus de l'aide consentie par le biais du programme maritime, le Ministère soutient de diverses manières les traverses.

Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

Depuis 1978, cette traverse est sous la responsabilité de la Société des traversiers du Québec (STQ) qui a comme mission d'assurer des services sécuritaires et fiables, contribuant ainsi à l'essor social, économique et touristique du Québec.

Au fil de la dernière décennie, le ministère des Transports consentait des investissements totalisant plus de 8 millions pour l'amélioration des infrastructures situées de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent pour cette traverse. De plus, une participation annuelle au fonctionnement d'environ 2,5 millions de dollars permet de maintenir une structure tarifaire avantageuse pour les usagers.



Traversier Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

Oka-Hudson

La traverse privée Oka-Hudson complète le réseau routier en facilitant les déplacements entre la région des Laurentides et la Montérégie. Le Ministère a réalisé des études en vue du dragage qu'il compte également subventionner. L'exploitant de la traverse envisage aussi divers investissements pour l'amélioration des équipements et du service.



Traversier Oka-Hudson

OBJECTIF 3.2 Améliorer l'état des chaussées

État des chaussées

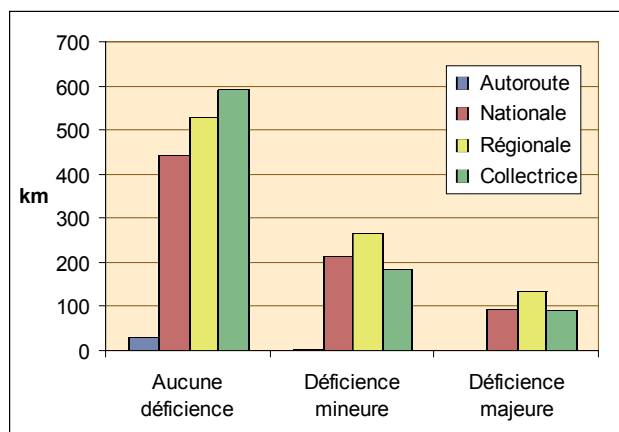
En 2001, 62 % du réseau routier autre que le RSSCE, soit 1 592 km réels, est considéré en bon état selon l'IRI. Des déficiences majeures sont observées sur 12 % de ce réseau, ce qui correspond à une longueur de 321 km réels (voir le tableau 3.1). Ces déficiences affectent surtout les routes régionales, mais également les routes nationales et collectrices (voir la figure 3.2). Des déficiences mineures sont aussi constatées sur une proportion importante du réseau, soit 26 %, ce qui représente 670 km réels.

Tableau 3.1
Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE
selon l'indice de l'IRI en 2001

| Déficiences de l'IRI | Longueur en km | % |
|---------------------------|----------------|-----|
| Aucune | 1 592 | 62 |
| Mineure | 670 | 26 |
| Majeure | 321 | 12 |
| Total (réseau hors RSSCE) | 2583 | 100 |

Source : MTQ, Relevés 2001

Figure 3.2
Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE
selon l'indice de l'IRI et la classe de route en 2001



Source : MTQ, Relevés 2001

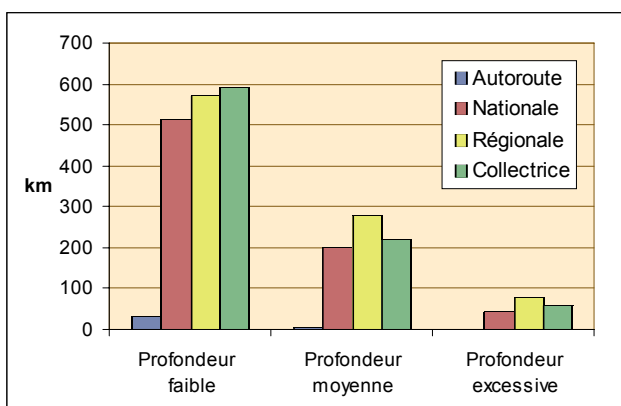
Selon l'indice de l'orniérage, 93 % du réseau routier hors RSSCE est en bon état alors que des ornières de profondeur excessive sont constatées sur 7 % de ce réseau, ce qui correspond à une longueur de 177 km réels (voir le tableau 3.2). La figure 3.3 illustre la situation par classe de route.

Tableau 3.2
Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE
selon l'indice de l'orniérage en 2001

| Profondeur de l'orniérage | Longueur en km | % |
|--------------------------------------|----------------|-----|
| Profondeur faible | 1 703 | 66 |
| Profondeur moyenne | 703 | 27 |
| Profondeur excessive (plus de 15 mm) | 177 | 7 |
| Total (réseau hors RSSCE) | 2 583 | 100 |

Source : MTQ, Relevés 2001.

Figure 3.3.
Portrait de l'état des chaussées du réseau routier hors RSSCE
selon l'indice de l'orniérage et la classe de route en 2001



Source : MTQ, Relevés 2001

Cibles visées pour l'objectif 3.2 :

| Indicateur : % de déficience majeure du réseau hors RSSCE selon l'IRI | Cible |
|---|-------|
| 2001 | 2008 |
| 12 % | 0 % |

| Indicateur : % d'orniérage de profondeur excessive | Cible |
|--|-------|
| 2001 | 2008 |
| 7 % | 0 % |

| Indicateur : % des chaussées du réseau routier hors RSSCE en bon état selon l'IRI | Cibles | |
|---|--------|------|
| 2001 | 2008 | 2011 |
| 62 % | 66 % | 75 % |

Moyen d'action**Correction des tronçons présentant des déficiences majeures**

En 2001, une longueur de 437 km de chaussée (17 % du réseau hors RSSCE) affiche soit une déficience majeure de l'IRI, soit un orniérage de profondeur excessive, soit les deux. De plus, en raison de la détérioration normale des chaussées, de nouveaux segments montrant l'un ou l'autre s'ajoutent à chaque année.

L'atteinte des cibles reliées à cet objectif implique qu'une priorité soit accordée aux projets de réfection des chaussées qui présentent des déficiences majeures de l'IRI ou des ornières de profondeur excessive.

Moyen d'action**Correction des déficiences mineures de l'IRI**

Les actions visant l'atteinte des cibles de l'objectif 3.1 contribueront partiellement à l'atteinte de celles de l'objectif 3.2, pour lequel le moyen d'action peut dès lors se limiter à la correction des déficiences mineures de l'IRI. Malgré que les écarts à combler pour atteindre les cibles de 2008 et de 2011 ne semblent pas très élevés, il est estimé qu'environ 5 % du réseau routier devient déficient à chaque année, en raison du vieillissement normal de la chaussée, et vient donc s'ajouter à ces écarts.

Les projets de réfection des chaussées dont l'IRI est déficient devraient être prioritaires par rapport à ceux corrigeant une autre problématique, outre l'orniérage de profondeur excessive et les déficiences majeures de l'IRI.

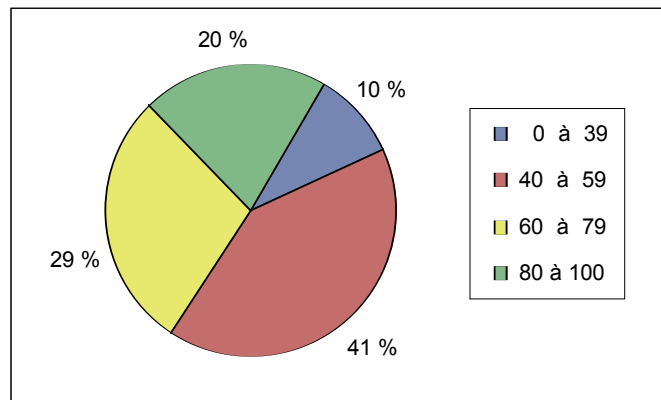
OBJECTIF 3.3 Améliorer l'état des structuresÉtat des structures

En dehors du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE), on compte 315 structures sur le réseau supérieur et 549 structures sur le réseau municipal dans la région. Celles-ci représentent respectivement 26 % et 46 % du nombre total de structures en Montérégie, mais seulement 21 % et 19 % de la valeur de remplacement des structures.

L'état structural est qualifié au moyen de l'indice d'état structural (IES). Les figures 3.4 et 3.5 permettent de voir la distribution de l'indice d'état structural sur le réseau hors RSSCE. En 2001, 20 % des structures du MTQ sur le réseau hors RSSCE et 17 % des structures municipales affichaient un indice d'état structural (IES) supérieur ou égal à 80, c'est à dire qu'elles sont en bon

état et que des travaux d'entretien préventif suffisent habituellement à les maintenir ainsi. Ensuite, 29 % des structures du MTQ et des structures municipales ont un IES entre 60 et 79, ce qui indique que ces structures sont dans un état acceptable et que des travaux mineurs de réparation ou de l'entretien courant permettent de corriger les déficiences. De même, 41 % des structures du MTQ et des structures municipales ont un IES entre 40 et 59, ce qui signifie que des travaux de réfection ou de réparation majeurs sont requis sur certains éléments de ces structures. Enfin, 10 % des structures du MTQ et 13 % des structures municipales présentent un IES inférieur à 40, ce qui nécessite habituellement une reconstruction.

Figure 3.4 : Répartition de l'indice d'état structural des structures du MTQ hors RSSCE en 2001 (315 structures)

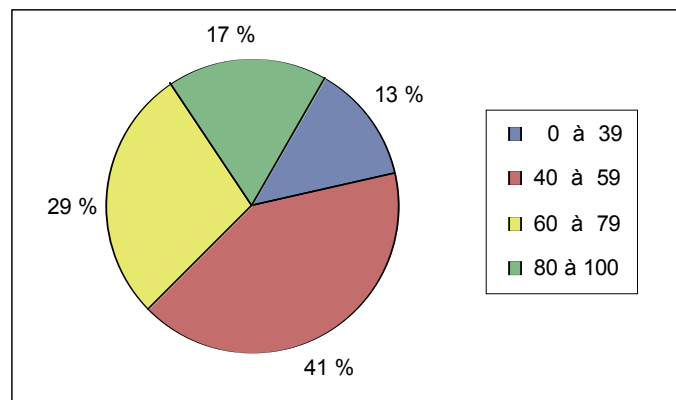


Source : MTQ, décembre 2001

Exemples de structures avec différentes valeurs d'IES



Figure 3.5 : Répartition de l'indice d'état structural des structures municipales (549 structures)



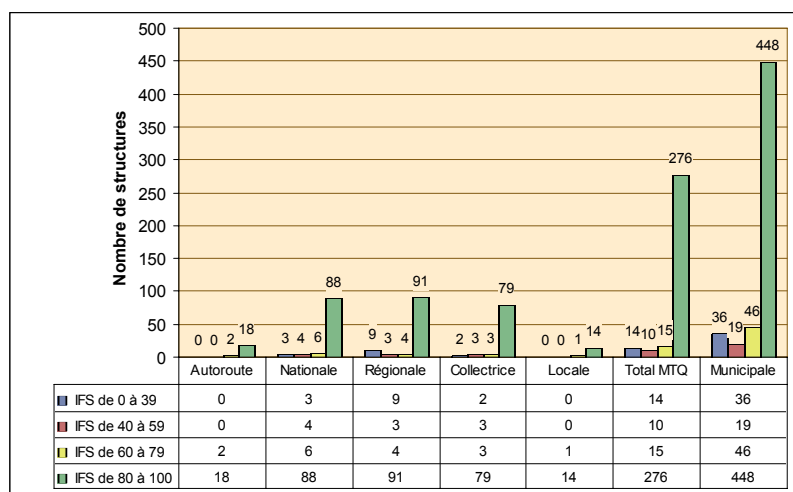
Source : MTQ, décembre 2001

État fonctionnel

La fonctionnalité d'une structure est son aptitude à remplir son rôle, notamment en termes de capacité portante (évaluée et affichée), de débit de circulation, de géométrie (largeur des voies, dégagement horizontal inférieur, dégagement vertical supérieur et inférieur), de comportement hydraulique et de présence de trottoirs ou pistes cyclables. La fonctionnalité d'une structure est exprimée sous la forme de l'indice fonctionnel de la structure (IFS).

Sur le réseau du ministère hors RSSCE, 5 % des structures (14/276) présentent un IFS inférieur à 40 et 4 % (10/276) ont un IFS se situant entre 40 et 59. Sur le réseau municipal, les pourcentages sont encore plus importants avec respectivement 8 % des structures(36/448) inférieures à 40 et 4 % (19/448) entre 40 et 59. La distribution de l'IFS de ces structures est montrée à la figure 3.6.

Figure 3.6 : Fonctionnalité des structures hors RSSCE

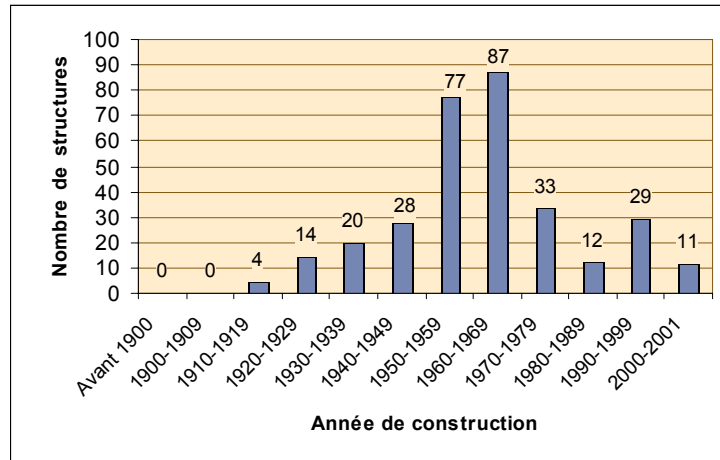


Exemples de structures avec différentes valeurs d'IFS



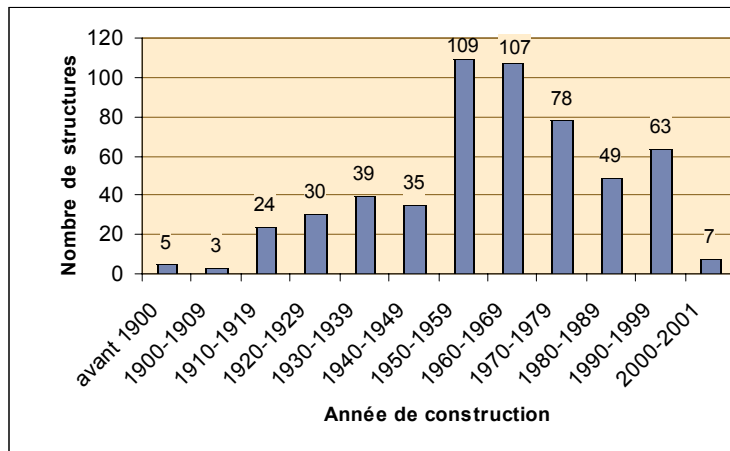
Le réseau routier de la Montérégie étant relativement âgé, les structures qui en font partie se détériorent de façon accélérée à mesure que la durée de vie utile de plusieurs de leurs éléments arrive à échéance. Même si la conception d'origine est parfois obsolète, particulièrement dans le cas des structures très âgées, les méthodes et normes ayant évolué, les faibles débits de circulation et la sollicitation moins importante souvent associés à ces structures font que parfois, elles répondent quand même aux besoins du milieu. Les figures 3.7 et 3.8 montrent la distribution des structures selon les années de construction sur le réseau du MTQ hors RSSCE et sur le réseau municipal.

Figure 3.7 : Année de construction des structures du MTQ hors RSSCE



Source : MTQ, décembre 2001

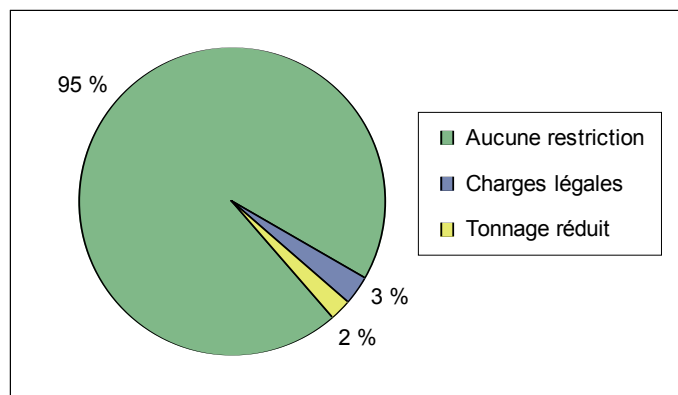
Figure 3.8 : Année de construction des structures municipales



Source : MTQ, décembre 2001

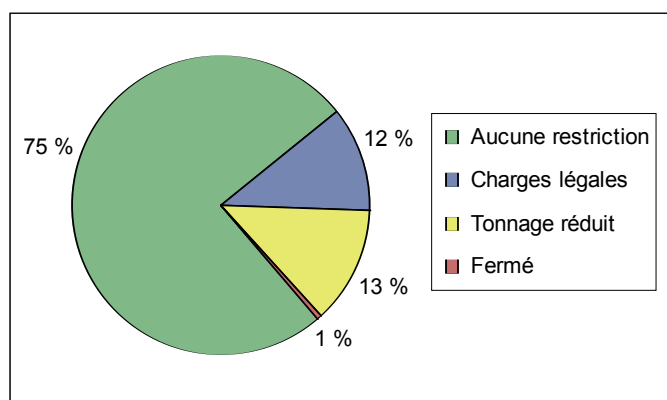
Le réseau du MTQ hors RSSCE et le réseau municipal comportent un nombre élevé de structures dont la capacité est jugée insuffisante, avec une part beaucoup plus importante sur le réseau municipal; on y retrouve en effet 26 % de structures à capacité limitée comparativement à 5 % sur le réseau du MTQ hors RSSCE. Les figures 3.9 et 3.10 montrent le pourcentage de structures dont la capacité est limitée sur le réseau du MTQ hors RSSCE ainsi que sur le réseau municipal. Cette lacune pénalise le transport lourd à plusieurs endroits, en particulier sur le réseau de camionnage.

Figure 3.9 : Capacité des structures du MTQ hors RSSCE (315 structures)



Source : MTQ, décembre 2001

Figure 3.10 : Capacité des structures municipales (549 structures)



Source : MTQ, décembre 2001

Cibles visées pour l'objectif 3.3 :

| Indicateur : % de structures dont l'IES > 59 sur le réseau hors RSSCE | | Cible |
|---|-------------------|-------------------|
| Province (2001) | Montérégie (2001) | Montérégie (2016) |
| 72 % | 49 % | 72 % |

| Indicateur : Nombre de structures dont l'IES < 40 sur le réseau hors RSSCE | | Cibles | |
|--|--------------------|------------|--------------------|
| MTQ (2001) | Municipales (2001) | MTQ (2016) | Municipales (2016) |
| 31 | 72 | 0 | 40 |

| Indicateur : % de structures dont la capacité est insuffisante sur le réseau hors RSSCE | | Cibles | |
|---|--------------------|------------|--------------------|
| MTQ (2001) | Municipales (2001) | MTQ (2016) | Municipales (2016) |
| 5 % (17/315) | 25 % (136/549) | 1 % | 20 % |

Moyen d'action

Les orientations stratégiques du Ministère font en sorte que les investissements soient canalisés en priorité sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur. Toutefois, d'importants travaux seront requis au cours des prochaines années afin d'atteindre et de maintenir les cibles relatives à l'état des structures qui ne font pas partie du réseau en soutien au commerce extérieur, tant pour les ouvrages d'art sous la responsabilité du ministère que pour les structures municipales admissibles au programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art.

Les interventions seront planifiées en respectant autant que possible l'ordre de priorité suivant : tout d'abord, les structures dont l'indice d'état structural est inférieur à 40, ensuite, celles dont la capacité est insuffisante, puis, celles en mauvais état avec des déficiences fonctionnelles sur le réseau de camionnage et, finalement, les structures qui nécessitent des réparations.

OBJECTIF 3.4 Préserver la fonctionnalité des routes nationales et régionales

Un cinquième de la longueur des routes nationales et régionales du territoire présentent un nombre élevé d'accès par kilomètre. Une part importante du réseau est donc pratiquement transformée en artère urbaine, à l'encontre de sa fonction première, à savoir une circulation la plus fluide possible. La route nationale 134 entre Longueuil et La Prairie, mieux connue sous le nom de boulevard Taschereau, illustre bien cette situation. D'ailleurs, compte tenu de sa vocation actuelle, cette artère pourrait faire l'objet de discussions pour sa remise aux municipalités riveraines.

L'allongement des temps de parcours, en raison de l'abaissement des limites de vitesse ou de l'installation d'arrêts, contribue à réduire l'efficacité du camionnage. Cette perte de fonctionnalité est néanmoins prévisible et évitable par une meilleure prise en compte des transports dans l'aménagement du territoire. Or, les municipalités ont une responsabilité prépondérante en matière d'aménagement.

Moyens d'action

Les avis du Ministère

Tel qu'il appert aux orientations gouvernementales, « le schéma révisé devra tenir compte des impacts de la mise en œuvre des objectifs de la MRC, notamment dans le cas de la création de nouveaux pôles ou de l'ouverture de nouveaux développements résidentiels, sur les équipements et infrastructures de transport, dont ceux qui relèvent du gouvernement »⁷.

7. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, Ministère des Affaires municipales du Québec, 1994, p. 16.

Le ministère des Transports, par le biais de l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, invite les MRC, à l'occasion de la révision de leur schéma, à tenir compte de la gestion des corridors routiers et à prévoir des dispositions réglementaires dans leur document complémentaire. Le Ministère informe également les MRC à l'occasion de la modification de leur schéma, de l'impact des modifications proposées sur les transports. Dans certains cas, le gouvernement pourra s'objecter à l'entrée en vigueur du règlement de modification.

Des ententes avec les municipalités

La régularisation des accès

Des ententes avec les municipalités peuvent favoriser la réalisation d'interventions par le Ministère, tant dans l'emprise de la route qu'à l'extérieur, permettant d'améliorer la fluidité et la sécurité routière au bénéfice de tous. Des projets réalisés conjointement sur la route 116, qui traverse les municipalités de McMasterville et Saint-Basile-Le-Grand, et sur la route 104, dans la municipalité de Saint-Luc, en sont deux exemples. Ces projets visaient la réduction du nombre d'accès et leur régularisation, l'élimination d'ouvertures dans la bande centrale, l'aménagement de voies de refuge pour virage et le réaménagement d'intersections.

Le transfert de gestion

Dans certains cas, le développement du réseau routier permet maintenant des choix qui n'existaient pas lors du transfert du réseau local en 1993 pour la traversée de municipalités. Par exemple, l'autoroute 30 entre Longueuil et LaPrairie s'est ajoutée comme infrastructure dans le même axe que les routes 132 et 134 (boulevard Taschereau). De plus, le boulevard Taschereau répond maintenant davantage aux caractéristiques d'une artère locale. Le Ministère croit donc qu'un transfert de la route 134, de l'échangeur avec la route 116 jusqu'à son extrémité sud à Candiac, permettrait aux municipalités riveraines de mieux planifier le développement de cette artère dans l'intérêt de leurs collectivités. Déjà à ce jour, la Ville de Longueuil gère les dispositifs de contrôle de la circulation à certaines intersections. Un transfert de gestion permettrait aux municipalités de donner une signature spécifique à cet axe par la réalisation d'un concept d'ensemble, incluant toutes les dimensions comme la réglementation sur l'affichage, les aménagements paysagers, etc.

OBJECTIF 3.5 Intégrer les aménagements cyclables aux projets routiers

Le Ministère analyse les projets inscrits dans les schémas d'aménagement des MRC afin d'intégrer cette dimension, dans la mesure du possible, lors de la conception de ses projets. Conformément à la politique sur le vélo adoptée en 1995, le Ministère prend en considération les besoins des cyclistes tels qu'ils sont exprimés dans les schémas d'aménagement des MRC. Dans ce contexte, le vélo évoque habituellement une activité récréative.

Par contre, le vélo peut aussi jouer un rôle grandissant dans certains types de déplacements en plus de leur fonction de loisir, notamment en complément au transport en commun dans les milieux les plus urbanisés. Ainsi, l'aménagement de voies cyclables vers les nœuds de transport en commun, tels que le métro à Longueuil, les gares de trains de banlieue ou les stationnements incitatifs, de même que des équipements adéquats pour y remiser les vélos favorisent cette complémentarité.

Moyens d'action

Contribuer à l'amélioration de l'accès à la station de métro et terminus de Longueuil

L'amélioration de l'accessibilité générale au métro à Longueuil favorise l'utilisation du transport en commun vers la zone centrale de Montréal. Tel qu'évoqué précédemment, le Ministère est disposé à discuter de cette question avec ses partenaires.

De plus, le Ministère entend appuyer la démarche de Vélo Québec auprès de l'AMT, de la Ville de Longueuil et de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain pour favoriser la mise en place de liens cyclables plus intéressants et analyser l'opportunité d'utiliser certains immeubles sous sa gestion à cette fin.

Soutenir le développement du réseau cyclable

En collaboration avec Vélo Québec, le Ministère participe à la planification et à l'implantation de la Route verte en Montérégie, en y apportant sa contribution financière et son expertise technique en matière de conception et de signalisation des voies cyclables.



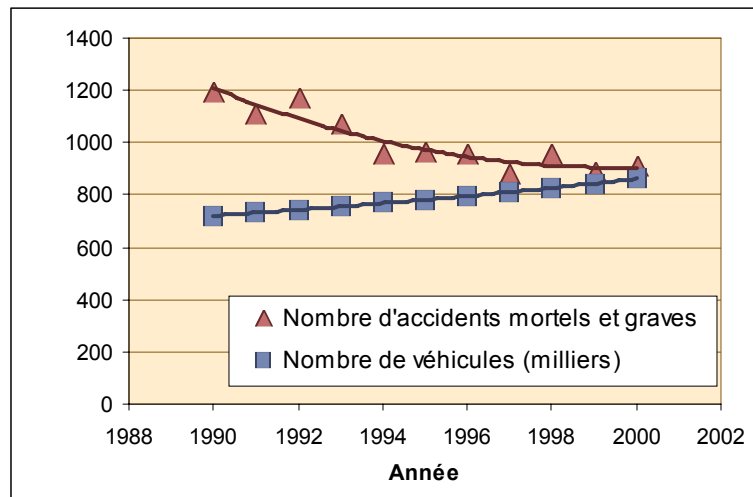
La route verte
Axe cyclable Vallée-des-Forts

De plus, tel qu'il appert au diagnostic, plus de 500 km d'emprises ferroviaires abandonnées demeurent sans vocation définie, dont le tiers sous la gestion du Ministère. Il s'agit là d'un patrimoine à conserver en vue d'une éventuelle conversion à des fins publiques, notamment pour le vélo. Le Ministère entend poursuivre le transfert de la gestion des emprises ferroviaires qu'il possède aux MRC, sans toutefois nuire à d'éventuelles reconversions à d'autres usages de transport, comme le ferroviaire.

Accroître la sécurité routière en collaboration avec les partenaires concernés

Les améliorations portant sur plusieurs aspects, tels que l'environnement physique de la route, le cadre juridique, les caractéristiques techniques des véhicules et les campagnes de sensibilisation, ont permis de réduire le nombre de décès sur les routes du Québec au fil des dernières décennies. Le nombre d'accidents comportant des blessures mortelles ou graves est passé de 1 196 à 913 en Montérégie entre 1990 et l'an 2000, tel qu'il appert à la figure 4.1. Cette réduction de plus de 20 % s'est concrétisée malgré un parc de véhicules qui s'est accru de 20 % pendant cette même période. Des efforts communs de tous les intervenants, notamment le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), les corps policiers et les municipalités, sont essentiels pour améliorer encore ce bilan de sécurité routière.

Figure 4.1: Évolution du nombre d'accidents mortels et graves et des véhicules en circulation



Source : Société de l'assurance automobile du Québec

Le bilan de sécurité routière montre donc une réduction marquée du taux d'accidents mortels et graves par millier de véhicules en circulation. Ce taux de 1,6 en 1990 pour l'ensemble du Québec est passé à 1,0 en l'an 2000. Cette tendance québécoise est également observée en Montérégie, alors que ce taux passait de 1,7 à 1,1 au cours de la même période.

Compte tenu des progrès considérables déjà réalisés, de la difficulté d'agir sur certains facteurs et du caractère « naturellement » fortuit des accidents, l'amélioration future du bilan de sécurité routière pourrait s'avérer plus difficile que par le passé. Ainsi, le développement et l'utilisation d'outils d'analyse plus performants s'imposeront avec beaucoup d'acuité au fil des années à venir.

OBJECTIF 4.1 Contribuer à réduire le nombre d'accidents sur le réseau routier

Le réseau routier s'est surtout développé il y a plusieurs années, dans un contexte où les besoins étaient fort différents de celui qui prévaut aujourd'hui. Il n'est donc pas étonnant de constater par endroits des aménagements routiers qui ne répondent plus aux besoins actuels, en raison de changements culturels, économiques et technologiques d'une ampleur souvent insoupçonnée. Une nouvelle répartition de la population en des lieux jadis occupés par des fermes, un parc véhiculaire qui a doublé, des distances parcourues en constante augmentation, l'importance accrue du camionnage et l'augmentation du gabarit des camions sont quelques uns de ces changements.

Le plan de transport souscrit à la réduction du nombre d'accidents, notamment sur le réseau supérieur, dans la foulée de la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005, volet routier* qui vise, pour la fin 2005, un bilan routier inférieur à 650 décès et 4750 blessés graves pour l'ensemble du Québec.

Trois champs d'actions peuvent contribuer à mieux encadrer et à rendre plus efficaces les interventions du Ministère : l'amélioration de la connaissance, l'intégration de la sécurité routière au cœur des activités courantes dans une perspective de prévention et la correction de sites potentiellement dangereux.

Moyens d'action

Améliorer la connaissance

Le développement et le partage des connaissances sont des ingrédients essentiels pour assurer des interventions efficaces. L'amélioration de la connaissance s'appuie sur des éléments allant de la recherche à la simple mise à jour de bases de données. Ainsi, le Ministère entend consacrer des ressources de manière récurrente à cette fin, notamment par les moyens suivants:

- ❖ Participer au développement et utiliser des technologies de pointe. En Montérégie, plusieurs exemples témoignent de cet engagement :
 - ◆ des expériences et recherches en cours de réalisation: l'efficacité de brise-vent végétal; la localisation des accidents au moyen du GPS; le développement d'un outil de mesure automatisée de la distance de visibilité au dépassement pour le marquage des routes; la mise en place de stations météorologiques;
 - ◆ l'utilisation de systèmes de gestion dynamique des feux de circulation.

- ❖ Maintenir à jour nos bases de données sur la localisation des accidents comme outil de planification. À cette fin, s'assurer que la localisation des accidents soit complétée dans les six mois qui suivent la réception des données et que cette information soit suffisamment précise.

- ❖ Compléter le développement d'outils d'analyse permettant :
 - ◆ l'ordonnancement des études de sécurité à réaliser selon une combinaison de paramètres tels que le taux d'accidents, le débit de circulation ou la concentration d'accidents avec blessures mortelles ou graves;
 - ◆ la mise en place d'un système d'information susceptible de mieux lier nos interventions à des problèmes de sécurité routière et de faire un suivi de ces dernières quant à la réduction effective des accidents à ces points spécifiques.

- ❖ Contribuer au partage des connaissances avec l'ensemble des partenaires, dont les municipalités, la SAAQ, les corps policiers et les associations intéressées aux voies cyclables et aux réseaux de sentiers de véhicules hors route (VHR).
 - ◆ Le Ministère vise à améliorer le processus de concertation avec Contrôle routier Québec (CRQ), agence autonome de service à l'intérieur de la SAAQ, afin de faciliter la planification de leurs activités et l'établissement d'aires de contrôle qui tiennent compte des caractéristiques actuelles et prévisibles des déplacements de camions. Le Ministère entend donc fournir toutes les informations sur les projets de développement du réseau routier et les données dont il dispose sur l'évolution des pôles de déplacements de marchandises. CRQ contribue à améliorer la sécurité des usagers de la route et à assurer la protection du réseau routier québécois, notamment par la vérification de la conformité mécanique des véhicules lourds et de leur masse;



Poste de contrôle routier sur l'autoroute 10 à Carignan

- ◆ Le Ministère entend également participer à différentes campagnes d'information et organiser des colloques en sécurité routière au bénéfice de l'ensemble des intervenants de la Montérégie.

Prévenir les accidents routiers

Bien que le Ministère contribue déjà à la prévention des accidents, des efforts additionnels seront consentis à cette fin, notamment en développant une approche intégrée de la sécurité routière au sein de ses activités courantes. Différentes actions pourront contribuer à prévenir les accidents:

- ❖ Accentuer la surveillance de l'état général du réseau dans une perspective de conservation en bon état des différentes composantes existantes, notamment: l'entretien hivernal, les glissières de sécurité, l'état des accotements gravelés, le marquage, l'éclairage, l'absence de débris sur la chaussée; accentuer aussi la surveillance des chantiers, notamment pour s'assurer que la signalisation réponde bien aux besoins des usagers.
- ❖ Développer une approche « réseau » dans les études de sécurité. Cette approche s'appuie sur une conception des analyses qui dépasse le cadre limité des demandes ponctuelles auxquelles le Ministère répond couramment. L'étendue de l'analyse doit permettre de rendre compte de l'interaction entre les divers éléments de l'environnement physique de la route sur une distance suffisante.
- ❖ Poursuivre l'amélioration de la route et de ses abords, la correction des ornières excessives, la fragilisation ou la protection d'objets fixes, la régularisation des accès privés, l'implantation de nouvelles glissières, le marquage permanent, l'aménagement de bandes rugueuses et la gestion de l'affichage publicitaire.
- ❖ Moderniser le réseau québécois de parcs routiers sur les autoroutes et les routes nationales, afin d'inciter les usagers à ponctuer leurs voyages d'arrêts et à combattre aussi les effets de la fatigue au volant.

Poursuivre la correction des sites potentiellement dangereux

Le Ministère se préoccupe des sites potentiellement dangereux. Ces interventions peuvent être aussi simples que l'amélioration de la signalisation. Elles peuvent également être aussi complexes et coûteuses que le réaménagement de l'échangeur du boulevard Taschereau et de l'autoroute 10 à Longueuil ou la reconstruction de l'autoroute 15 en direction sud à La Prairie.

Le Ministère réalise des études de sécurité à la suite de demandes ponctuelles provenant des municipalités. Toutefois, davantage d'études de sécurité seront réalisées selon les priorités identifiées à partir de données régionales dans le cadre d'une approche réseau.

Le Ministère entend établir et mettre à jour annuellement une liste de sites prioritaires situés en Montérégie pour lesquels des études de sécurité seront complétées au cours des années subséquentes. Cette liste et ces études permettront d'ordonnancer les interventions en matière de sites potentiellement dangereux.

Le Ministère poursuivra ses actions relatives au suivi des accidents mortels et des recommandations des rapports du bureau du coroner.

OBJECTIF 4.2 Améliorer la sécurité dans les traversées d'agglomération

Le Ministère se préoccupe de plus en plus de la traversée d'agglomération par les routes sous sa gestion. Ces routes supportent une circulation qui peut être locale ou de transit; elles représentent aussi souvent « la » rue principale et la porte d'entrée d'un milieu urbanisé.

Malgré l'existence d'un cadre général d'intervention, il existe à ce jour peu d'exemples de partage des responsabilités et des coûts entre le Ministère et les municipalités lors d'intervention en traversées d'agglomération. La démarche de gestion de la circulation dans ces milieux requiert néanmoins une concertation avec divers intervenants, pour répondre à des problématiques de sécurité routière, de sentiment d'insécurité, de fluidité de circulation, mais aussi de qualité paysagère.

Tel qu'il appert à la politique nationale de la ruralité, « cette approche rend possible l'élaboration et la réalisation d'aménagements routiers qui permettent d'agir sur la perception des conducteurs qui traversent une communauté rurale, de rendre plus attrayant le centre des villages(...). Le ministère des Transports soutiendra financièrement les efforts des municipalités intéressées à participer à une telle approche(...) »⁸

8. *Politique nationale de la ruralité, une vision d'avenir*, Gouvernement du Québec, décembre 2001, p.51

Moyen d'action

Recherche et expériences à réaliser

Le Ministère favorise la réalisation de projets de traversée d'agglomération. Un projet de recherche intitulé « Concepts d'aménagement d'entrées d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualités paysagères » a été subventionné. Ce groupe de recherche, qui œuvre au sein de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, a déposé un rapport sur la problématique des entrées d'agglomération et des études de cas. Malgré l'absence actuelle d'un programme ministériel consacrée à cette approche, des projets permettant d'améliorer la sécurité routière et la qualité du paysage peuvent être subventionnés en Montérégie.

OBJECTIF 4.3 Améliorer la sécurité des interfaces entre les réseaux de voies cyclables et le réseau routier supérieur

Avec près de 1 000 km, la Montérégie est la région qui possède le plus long réseau cyclable au Québec. Des problèmes de sécurité surviennent toutefois, principalement aux interfaces avec le réseau routier supérieur. Le diagnostic a énoncé plusieurs anomalies lorsque le réseau cyclable longe ou croise le réseau routier supérieur, notamment les traversées de routes à grande vitesse ou à fort débit, les traversées de routes non perpendiculaires, les traversées dont les distances de visibilité sont insuffisantes, les accotements asphaltés d'un seul côté d'une route incitant les cyclistes à circuler à contresens de la circulation routière et la signalisation parfois déficiente des voies cyclables.

Moyens d'action

Face à l'utilisation croissante des réseaux cyclables, le Ministère entend participer à l'amélioration des interfaces entre les réseaux cyclable et routier, en partenariat avec les gestionnaires des réseaux cyclables concernés.

Inventaire et correction des interfaces

Le Ministère compte identifier d'ici 2005, pour chaque passage ou pour chaque voie cyclable dans l'emprise des routes du réseau routier supérieur, les besoins d'amélioration aux chapitres de leur signalisation, géométrie et conception. En collaboration avec les gestionnaires des voies cyclables et les municipalités concernées, le Ministère compte établir un plan d'intervention d'ici 2006 visant à améliorer les bandes cyclables bidirectionnelles et les passages inadéquats.

Information à l'intention des partenaires

Le Ministère compte informer les municipalités, les gestionnaires des voies cyclables et les associations touristiques régionales sur les normes de conception et de signalisation des voies cyclables afin de favoriser leur application dans les aménagements cyclables existants et futurs ainsi que dans les itinéraires proposés par les organismes touristiques.

OBJECTIF 4.4 Améliorer la sécurité des interfaces entre les réseaux de sentiers de véhicules hors route (VHR) et le réseau routier supérieur

Le réseau de sentiers de véhicules hors route s'étend sur plus de 3 000 km en Montérégie. Ce réseau comprend 2 280 km de sentiers de motoneiges et 750 km de sentiers de véhicules tout terrain (Quad ou VTT). La plupart de ces sentiers sont, comme leur nom l'indique, situés hors route mais plusieurs traversent aussi le réseau routier supérieur et même parfois le longent sur des distances importantes. Le diagnostic a révélé que certaines interfaces avec le réseau routier sont problématiques sur le plan de la sécurité, sans compter les impacts négatifs sur l'environnement et les infrastructures routières.

Le réseau de sentiers de VHR est constitué à la fois de sentiers aménagés par des clubs reconnus par une fédération et de sentiers dits « sauvages ». Parmi les interfaces entre les sentiers de VHR et les emprises du Ministère, celles qui impliquent des sentiers sauvages ne jouissent évidemment d'aucune autorisation. Qui plus est, certaines interfaces entre les emprises du MTQ et les sentiers aménagés par des clubs ne sont parfois ni autorisées, ni légales. Plusieurs sentiers sont, de surcroît, non sécuritaires comme, par exemple, des sentiers aménagés en haut de talus abrupts ou encore à proximité de routes à grande vitesse, sans aucune protection pour les utilisateurs de VHR. Enfin, les accès de part et d'autre des passages sur le réseau routier supérieur sont souvent non conformes aux normes de sécurité. Ils peuvent aussi causer des entraves à la libre circulation des eaux, l'érosion prématurée des accotements et talus, de même que la détérioration des glissières de sécurité.



Sentier de VTT longeant l'autoroute en haut du talus
Autoroute 10, Saint-Alphonse



VTT traversant l'autoroute 30
Saint-Roch-de-Richelieu

Moyens d'action

Inventaire et correction des interfaces non conformes à la législation en vigueur

Le Ministère compte mettre à jour annuellement l'inventaire des passages de VHR. Il compte également répertorier les passages présentant des distances de visibilité insuffisantes ainsi que toute circulation longitudinale dans les emprises du réseau routier supérieur d'ici 2005.

En collaboration avec les clubs et les municipalités, il entend contribuer au déplacement de tout passage (traverse) sur autoroute, ceux dont les distances de visibilité sont insuffisantes ainsi que ceux non perpendiculaires à la route traversée.

À la suite de l'élimination du passage illégal des VHR dans les emprises, le Ministère compte rétablir l'intégrité de ces dernières (réparation de clôtures, terrassement, ensemencement, retrait des structures non autorisées, etc.) et maintenir en place une signalisation d'interdiction d'accès.

Dans le cas des circulations longitudinales sur chaussée, accotements ou trottoirs des routes à l'entretien du MTQ jugées non sécuritaires ou non conformes à la loi, le MTQ collaborera à la recherche de solutions à long terme, en partenariat avec les clubs, les fédérations, les municipalités et les corps policiers concernés.

Pour tout sentier de circulation dans les emprises routières en conformité avec la réglementation, des ententes avec les clubs de motoneiges ou de quads concernés pourront être signées. Ces sentiers devront toutefois être aménagés et entretenus de façon à être sécuritaires tout en étant respectueux à la fois de l'environnement et de l'intégrité des infrastructures routières.

Information

Le Ministère compte sensibiliser les utilisateurs de VHR au respect de l'environnement ainsi que de la propriété publique et privée. Des sessions d'information sur la législation des VHR seront organisées à l'intention des municipalités et des corps policiers afin de faciliter son application. De plus, le MTQ poursuivra l'analyse et, le cas échéant, l'approbation des règlements municipaux relatifs à la circulation des VHR.

OBJECTIF 4.5 Identifier les itinéraires routiers de transport de matières dangereuses

Le haut niveau et la dispersion des activités manufacturières en Montérégie de même que la présence de routes supportant une circulation de transit importante contribuent à expliquer le transport des matières dangereuses. Déjà au moment du diagnostic, compte tenu de certaines lacunes concernant la connaissance du transport des matières dangereuses, une action était entreprise, à savoir la réalisation d'une première étape d'enquête auprès des entreprises.

Moyen d'action

Le Ministère entend donc poursuivre cette recherche en collaboration avec divers intervenants et en particulier avec l'Université du Québec à Trois-Rivières. Les sites plus susceptibles aux accidents sur les segments de route à risque pour les populations seront alors identifiés et analysés plus en détail. Pour ces segments, des modèles reconnus seront appliqués pour estimer les temps d'évacuation en cas de déversement. Les résultats seront transmis aux responsables municipaux des mesures d'urgence ainsi qu'aux services de polices concernés.

Cette étude permettra donc de préciser l'ampleur du transport des matières dangereuses en Montérégie et d'en cartographier les itinéraires selon les volumes et le type de matières transportées. Il s'agira d'un outil additionnel à la disposition des municipalités pour améliorer la planification de leurs mesures d'urgence.



Symboles de catégories de matières dangereuses



Camion transportant des matières dangereuses impliqué dans un accident

Soutenir le développement du transport collectif intrarégional

Dans la partie métropolitaine de la Montérégie, les déplacements internes représentent environ les deux tiers des déplacements effectués en période de pointe du matin. Cette proportion ne cesse de croître avec la plus grande autonomie de la région sur le plan de l'emploi, tendance qui devrait se poursuivre dans le futur.

Même dans cette partie la plus densément occupée de la Montérégie, l'offre de transport en commun pour les déplacements internes n'existe pratiquement que sur le territoire du RTL. Selon l'enquête origine-destination de 1998, la part modale du transport en commun est d'environ 10 % pour les déplacements internes en période de pointe du matin sur le territoire du RTL. Cette proportion chute à 3 % pour le territoire montérégien couvert par l'enquête origine-destination. Ce phénomène est lié à la dispersion des origines et des destinations des déplacements, tant les lieux de travail que les lieux de résidence, et à la faible densité d'occupation de l'ensemble du territoire. Ces facteurs apparaissent encore avec plus d'acuité pour l'ensemble de la Montérégie.

Selon l'achalandage annuel du RTL en 2001, qui compte 30,4 millions de déplacements, le segment du marché interrive est d'environ 63 %, alors que 37 % est constitué de déplacements à l'intérieur de la Rive Sud. Cette proportion est similaire à celle observée au fil des 15 dernières années.

OBJECTIF 5.1 Contribuer à améliorer l'accessibilité des principaux pôles d'emplois et d'activités de la région par transport collectif

Au fil des années, la population desservie s'est accrue. À ce jour, 80 % de la population est desservie par des services de transport en commun, même si seulement le tiers du territoire est couvert.

Outre le RTL, l'offre de service en transport en commun en Montérégie, qu'il s'agisse d'autobus ou de trains de banlieue, converge généralement vers le centre de Montréal ou le terminus intermodal de Longueuil, là où la demande est la plus forte.

La présence de plusieurs autorités organisatrices de transport (AOT) contribue à la fragmentation de l'offre. La bonne fluidité de la circulation en région incite l'utilisation du mode individuel de transport. De plus, la faible densité d'occupation représente une contrainte à la desserte efficace du territoire par transport en commun conventionnel.

Divers moyens d'action, dont certains concourent également à une meilleure desserte de pôles d'emplois excentriques sur l'île de Montréal, s'inscrivent aussi dans cette orientation du soutien au transport collectif intrarégional.

Moyens d'action

Soutien technique et financier

Le Ministère offre son soutien pour sensibiliser les employeurs à l'approche axée sur la gestion de la demande afin de favoriser les solutions de rechange aux déplacements automobiles solo. En Montérégie, l'Hôpital Charles LeMoine participe à une telle expérience depuis 1999, en collaboration avec le Ministère et le RTL. Considérant le succès de l'expérience confirmé par un bilan dressé au printemps 2002, la direction de l'hôpital a décidé de poursuivre.

Le Ministère entend sensibiliser d'autres employeurs, individuellement ou regroupés, situés en dehors du territoire de l'AMT. Les employés qui peuvent parcourir individuellement de longues distances entre leurs lieux de résidence et de travail pourraient réaliser des économies et la société pourrait bénéficier d'une réduction des émissions polluantes. De telles mesures peuvent aussi favoriser le recrutement d'une main-d'œuvre non motorisée pour les employeurs.

Collaboration au Comité transport du CRD

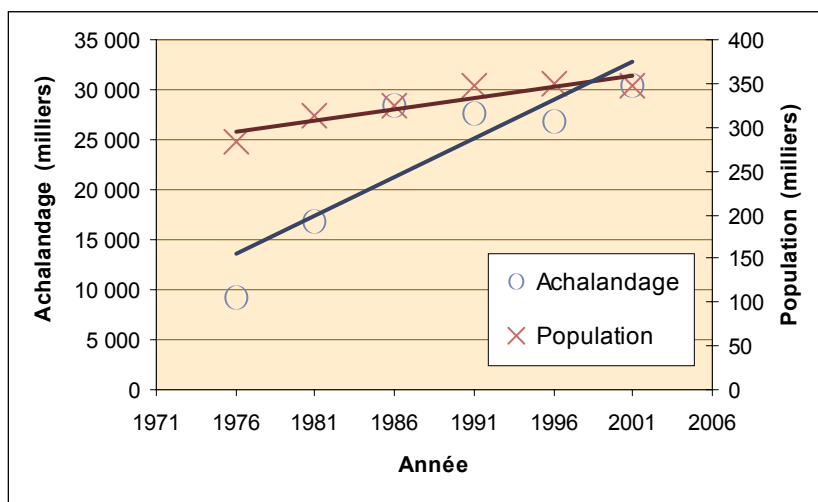
Le développement et l'accessibilité du transport collectif de la région est aussi une préoccupation du Centre régional de développement (CRD) de la Montérégie, tel qu'en témoigne leur plan d'action. Le CRD rendra permanent le Comité transport initié dans la foulée du diagnostic du plan de transport.

Le Ministère entend participer à ce comité et appuyer ses activités. Ainsi, en plus des données qui seront mises à sa disposition, les professionnels du Ministère apporteront leur expertise à l'occasion d'études à réaliser, notamment pour l'évaluation de la demande en transport. De plus, ceux-ci pourront assister le CRD dans ses demandes de subventions pour des projets spécifiques, dans le cadre des programmes d'aide ministérielle.

Aide financière à l'exploitation et aux immobilisations

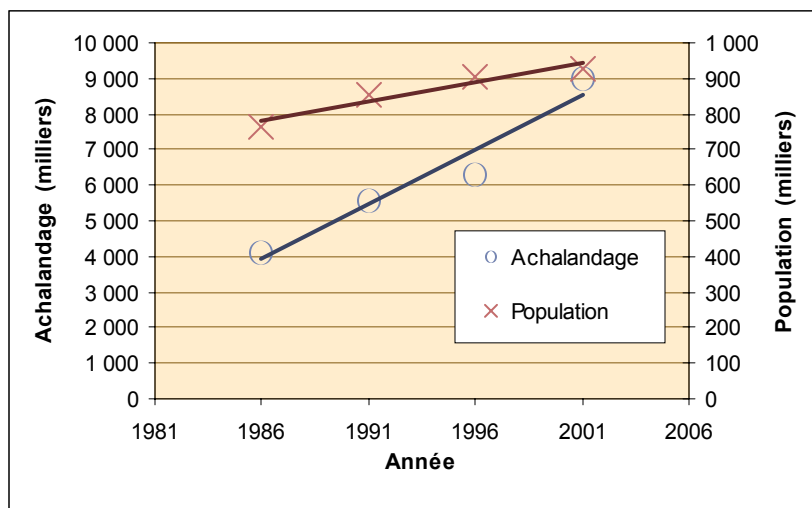
Les programmes d'aide financière du Ministère, destinés à l'exploitation des CIT et des organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) ou aux immobilisations des sociétés de transport tel le RTL, contribuent notamment à la desserte d'une population croissante tel qu'il appert aux figures 5.1 et 5.2. Le montant de cette aide, déjà évoqué précédemment, ne peut être réparti entre les déplacements internes de la région et ceux avec l'île de Montréal.

Figure 5.1 :Évolution de l'achalandage annuel et de la population (territoire du RTL)



Sources : Recensements de Statistique Canada et compilation pour le MTQ des données du RTL, des CIT et des OMIT

Figure 5.2 :Évolution de l'achalandage annuel et de la population (territoire des CIT et des OMIT)



Source : Recensements de Statistique Canada et compilation pour le MTQ des données du RTL, des CIT et des OMIT

Faciliter le regroupement des CIT

En plus de faciliter la desserte de certains pôles excentriques situés sur l'île de Montréal, le regroupement des CIT peut aussi favoriser une meilleure desserte intrarégionale. Lors du colloque annuel de l'Association des CIT tenu en septembre 2001, le ministre des Transports avait annoncé son intention d'aider financièrement ces regroupements. À la suite d'une telle demande formulée à la fin 2001, le Ministère autorisait une subvention pour défrayer divers frais d'études portant sur le regroupement d'organismes situés dans l'est de la Montérégie. Le Ministère entend donc appuyer de telles initiatives afin de regrouper les organismes de la région.

Appuyer la mise en commun des services

Le Ministère favorise la mise en commun des services de transport collectif, ce qui permet une meilleure planification de l'offre en éliminant les doublons. Souvent, les services existent mais ne sont accessibles qu'à des clientèles spécifiques. À titre d'exemples, le transport adapté est exclusivement destiné aux personnes handicapées et le transport scolaire aux élèves d'établissements d'enseignement. Les ressources dégagées par une mise en commun peuvent permettre d'accroître la qualité des services offerts. Depuis 1998, divers intervenants ayant présenté de tels projets ont été soutenus financièrement par le ministère des Transports. En Montérégie, des subventions ont été consenties pour le démarrage de trois projets de mise en commun, incluant celui pour le transport adapté dans la MRC les Maskoutains.

En plus de ces subventions *ad hoc*, le ministère des Transports proposait, en vertu de la politique nationale de la ruralité adoptée à la fin 2001, de mettre en place un programme d'aide pour favoriser la mise en commun de différents services de transport généraux ou spécialisés qui desservent déjà le territoire : le transport adapté, celui du réseau de la santé et des services sociaux, le transport scolaire, les taxis, le transport interurbain, etc. Bien que les paramètres de ce programme ne soient pas encore définitifs, il s'agira d'un montant de 10 millions \$ à répartir d'ici 2006 à la suite des demandes formulées par les MRC, à la condition d'une participation financière de ces dernières.

OBJECTIF 5.2 Contribuer à augmenter la desserte du territoire par des services de transport adapté

Le vieillissement de la population affectera la Montérégie, à l'instar d'autres régions. L'accroissement du nombre de personnes retraitées qui en résultera accentuera la proportion de déplacements à l'intérieur de la région, particulièrement en période hors pointe. Le vieillissement accroîtra aussi la clientèle à mobilité réduite. En effet, même en présence d'une motorisation croissante de la population âgée, une partie de celle-ci souffrira de plus en plus de limitations l'empêchant de conduire ou même d'utiliser les services réguliers de transport en commun s'ils étaient disponibles.



Transport adapté

Les services de transport adapté sont toutefois principalement destinés aux personnes handicapées, afin de favoriser leur intégration sociale, plutôt qu'aux personnes à mobilité réduite. En Montérégie, seulement le RTL a l'obligation d'organiser un service de transport pour personnes handicapées sur son territoire. Les municipalités situées à l'extérieur du territoire desservi par le RTL peuvent implanter un tel service. Beaucoup d'entre elles organisent de tels services, alors que le territoire desservi s'est graduellement agrandi au fil des années, tel qu'illustré à la carte 5.

Au sein du ministère des Transports, les responsabilités relatives sont partagées entre les directions territoriales et la Direction du transport terrestres des personnes, maître d'œuvre des orientations et des modifications au cadre réglementaire.

Moyen d'action

Soutien au transport adapté

Le programme d'aide financière du Ministère porte sur l'implantation, la consolidation et le développement des services de transport adapté. Les plus récentes données disponibles pour la Montérégie (2000) montrent que les subventions du Ministère totalisent 4,5 millions de dollars alors que les autres sources de revenus représentent 2,2 millions de dollars. Les services offerts ont permis 665 000 déplacements par taxis ou par minibus. Des subventions sont également disponibles pour adapter les taxis au transport adapté. Cette mesure s'avère intéressante, puisque pour l'année 2000 le taxi a contribué au déplacement de 36 % des passagers, pour un coût unitaire par passager moindre que celui du minibus. Le personnel du Ministère en région informe les municipalités des programmes offerts et les assiste dans la préparation du plan qu'elles doivent fournir au ministre des Transports.

Renforcer les préoccupations environnementales le long des corridors routiers

Plusieurs routes d'intérêt esthétique et écologique traversent le territoire de la Montérégie. Le Ministère intègre cette préoccupation à ses projets routiers par le biais d'études environnementales ou d'intégration visuelle au milieu. Comme le paysage ne se limite pas à l'emprise routière, les MRC et les municipalités riveraines, responsables de l'aménagement du territoire, sont sollicitées comme partenaires. À ce titre, le Ministère désire établir des moyens d'intervention qui intègrent leurs préoccupations en matière de mise en valeur du milieu régional. Le réseau routier est un moyen privilégié d'observation, de découverte et de promotion du territoire, particulièrement en Montérégie où se trouvent plusieurs accès frontaliers du Québec.



Le Ministère met l'accent sur une gestion plus écologique de la végétation de ses emprises, favorisant la biodiversité et une diversification des paysages. Cette gestion, notamment par le maintien de végétaux qui sert de brise-vent, favorise aussi la sécurité routière en atténuant certains problèmes ponctuels d'enneigement de la chaussée.

Pour les résidants en bordure de la route, l'environnement sonore revêt également de plus en plus d'importance. L'accroissement des débits de circulation et la présence de résidences à proximité de routes à haut débit de circulation contribuent à augmenter la présence humaine dans des milieux bruyants. Le nombre de camions lourds, la vitesse et l'état des revêtements influent aussi sur le niveau de bruit routier. Il importe d'adopter des mesures pouvant le contenir à l'intérieur de limites acceptables.

OBJECTIF 6.1 Préserver et mettre en valeur le paysage aux abords du réseau routier supérieur

Le diagnostic du plan de transport a identifié de façon générale les possibilités et les contraintes visibles à partir du réseau routier. Les actions à entreprendre en regard de ces éléments se doivent de respecter les particularités régionales. Celles entreprises jusqu'à présent se limitent à l'emprise routière. Elles gagneraient à être enrichies par la concertation avec les partenaires municipaux, les entreprises de services publics et les autres intervenants, afin que celles-ci soient élargies et que tous les efforts de mise en valeur soient harmonisés.

Moyens d'action

Développer une méthode d'intervention en matière de paysage

À ce jour, le Ministère affecte un pourcentage du budget des projets d'amélioration et de développement du réseau à l'aménagement paysager. Cette pratique relève toutefois du cas par cas.

Le Ministère entend élaborer une méthode de mise en valeur et de préservation des paysages qui précise des mesures applicables dans l'emprise, ainsi que d'autres mesures dont la responsabilité incombe aux partenaires. À cet effet, les cas antérieurs d'aménagement au Ministère et les schémas des MRC traitant plus à fond des préoccupations paysagères serviront de référence.

Ce travail devrait permettre d'établir un consensus régional sur la prise en compte du paysage, au bénéfice d'une valorisation des qualités du territoire, ainsi qu'à celui de l'industrie récréotouristique et du loisir.

La méthode couvrira l'ensemble des enjeux paysagers et sera appliquée aux trois entités géographiques identifiées dans le diagnostic : la rive du fleuve Saint-Laurent, la plaine du Saint-Laurent et les basses terres appalachiennes. Les recommandations devront permettre que des aménagements éventuels soient adaptables aux particularités régionales.

Les mesures identifiées dans la méthode seront validées par leur application à l'intérieur de projets qui seront réalisés sur quelques tronçons du réseau supérieur représentatifs de la région.

Gestion écologique des abords de route

Le Ministère procède à un projet de recherche sur la gestion écologique des emprises routières. Ce projet intègre des préoccupations écologiques, paysagères et de sécurité. Trois tronçons autoroutiers ont été choisis, dont l'autoroute 20 dans la région de Saint-Hyacinthe. Le projet initie des changements dans les pratiques de gestion des abords de route (fauche et tonte), mettant l'accent sur une intervention plus soutenue à proximité de la chaussée et extensive vers la limite de l'emprise. Les résultats probants de cette démarche mènent actuellement à l'implantation progressive de cette approche sur l'ensemble du réseau routier du Ministère.



Projet expérimental de gestion écologique de la végétation
Autoroute 20

OBJECTIF 6.2 Mettre en valeur les accès frontaliers

Le Ministère initie une démarche de valorisation et de requalification des accès à la province. Les portes d'entrées visées offriront alors une image plus moderne et une signature nationale.

Moyens d'action

Améliorer les principaux accès routiers au Québec

En Montérégie, l'aménagement de bornes d'accueil aux frontières sur les autoroutes 15, 20, 40 et la route 133 a permis de présenter une nouvelle signature visuelle. Le Ministère veut également établir une zone d'accueil et de promotion de son territoire qui aille au-delà des abords frontaliers immédiats. Le corridor de l'autoroute 15, depuis Saint-Bernard-de-Lacolle, est la première zone d'intervention à cette fin, comprenant notamment le réaménagement du parc routier, la requalification paysagère et la remise en état des chaussées.



Borne d'accueil
Autoroute 15, Saint-Bernard-de-Lacolle

Projet de traversée d'agglomération

Une étude universitaire vise à bonifier les pratiques d'aménagement de traversée de petites agglomérations au Québec, notamment dans le cas de Dunham en Montérégie. Cette municipalité souhaite poursuivre la démarche au bénéfice de sa population, tout en étant consciente des difficultés inhérentes à la concrétisation de cette approche.

La route 202 qui parcourt le village sur environ six kilomètres ainsi qu'une section de la route 213 feront l'objet de mesures visant un renforcement des trois seuils principaux de l'agglomération. Un meilleur équilibre est recherché entre les circulations piétonnière, cycliste et véhiculaire (autos et camions) dans la traversée du village. Les objectifs poursuivis par le Ministère sont l'accroissement de la sécurité, une meilleure gestion du corridor routier, le partage de la route entre les différents usagers et une intégration harmonieuse de la route à son environnement.

La municipalité désire également valoriser davantage son potentiel récréotouristique, mieux définir son identité aux principaux accès et sécuriser sa population face à l'augmentation de la circulation.

Soucieux de voir le projet se concrétiser, le Ministère continuera d'appuyer cette démarche dont l'expérience a démontré que tous les groupes d'intérêts devraient être consultés lors des étapes de planification.

OBJECTIF 6.3 Prévenir et corriger la pollution sonore aux abords du réseau routier supérieur

Le réseau routier sous la gestion du Ministère, particulièrement dans les secteurs à haut débit de circulation, pose des contraintes à l'occupation riveraine du sol en raison du niveau sonore qui y prévaut. Un relevé récent indique une trentaine de kilomètres de routes, principalement dans la ville de Longueuil, présentant un climat sonore fortement perturbé, soit supérieur à 65 dBA. D'autres secteurs s'étendant sur 22 kilomètres subissent un climat moyennement perturbé, soit entre 60 et 65 dBA.

En matière de bruit routier, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) et la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports encadrent la responsabilité des municipalités et du Ministère. Malgré tout, la construction de résidences aux abords de routes à fort débit de circulation et les dispositions de certains schémas d'aménagement en cours de révision témoignent d'une planification défaillante.

En plus de la circulation qui génère du bruit, les travaux routiers, bien que ponctuels, peuvent s'avérer une source d'inconfort, particulièrement en milieu plus densément habité.

Moyens d'action

Des mesures correctives

Tel qu'il appert à la *Politique sur le bruit routier* diffusée en 1998, le Ministère, en concertation avec les municipalités, est disposé à atténuer les principaux problèmes de pollution sonore, en mettant en œuvre des mesures correctives dans les zones sensibles établies au moment de la diffusion de la politique quand le bruit est égal ou supérieur à 65 dBA. Les coûts de ces mesures seront partagés à parts égales avec les municipalités concernées, à la suite de demandes formulées par ces dernières. Il va de soi que ces mesures reposent aussi sur la mise en place d'une planification municipale permettant à l'avenir de contrôler les usages en bordure des voies de circulation et d'éviter de perpétuer de telles situations problématiques.

Des avis sur les schémas d'aménagement

Dans les avis qu'il achemine au ministère des Affaires municipales et de la Métropole, le Ministère demande aux MRC de prévoir des dispositions permettant une planification intégrée qui tienne compte de cette problématique de manière adéquate. D'ailleurs, la LAU précise que le schéma doit déterminer les voies de circulation actuelles ou projetées qui présentent des contraintes pour des raisons de bien-être général. De plus, le document complémentaire doit comprendre des règles qui obligent les municipalités à tenir compte de ces contraintes.

Gestion du bruit lors des travaux

Des obligations inscrites au devis des travaux, des suivis acoustiques, des réponses rapides aux plaintes formulées, des seuils à respecter et des mesures d'atténuation sont des exemples tangibles d'éléments favorisant une meilleure gestion du bruit lors des travaux. Ces éléments seront pris en compte dans la conception et la réalisation de travaux majeurs en milieu urbanisé.

Bibliographie

ARCAND, Bernard, *L'automobile, objet de culture, texte soumis à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, octobre 2001, 24 p.

Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, Ministère des Affaires municipales du Québec, 1994, 70 p.

MATHEWS, Georges, *La croissance démographique de la région de Montréal de 1996 à 2021; rapport soumis à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, février 2002, 93 p.

Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006, Comité interrégional pour le transport des marchandises, novembre 2000, 48 p.

Politique nationale de la ruralité, une vision d'avenir, Gouvernement du Québec, décembre 2001, 71 p.

Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004, ministère des Transports, mars 2001, 50 p.
