



Sommaire du diagnostic diffusé à l'été 2001

Facteurs influant sur les déplacements

La Montérégie : la deuxième région la plus peuplée du Québec

Avec 1,25 million de personnes en 1996, la Montérégie occupait le deuxième rang parmi les régions administratives du Québec, après l'île de Montréal. Selon les projections pour 2016, sa population devrait atteindre 1,4 million d'habitants. La région sera, en outre, celle qui contribuera le plus à l'accroissement démographique du Québec, suivie des régions des Laurentides, de Lanaudière et de l'Outaouais.

Un ralentissement de la croissance démographique

Toutefois, la population augmentera de façon plus modeste que par le passé. En effet, pour la période 1996-2016, la région ne comptera pas plus de 150 000 habitants supplémentaires, correspondant à la moitié de la variation qu'a connue la région entre 1976 et 1996.

Un vieillissement accentué de la population

À l'instar de l'ensemble du Québec, l'importance accrue des cohortes âgées en Montérégie affectera la demande en transport des personnes. La proportion de la population âgée de moins de 20 ans diminuera de 5 % entre 1996 et 2016, ce qui entraînera une baisse de la clientèle du transport en commun, de l'autocar et, de façon plus marquée, du transport scolaire.

La population d'âge dit actif (20-59 ans) perdra aussi 5 % de ses effectifs, abaissant le nombre de déplacements à des fins de travail et par conséquent, ceux effectués en période de pointe.

La proportion de la population âgée de plus de 60 ans passera de 14 % à 24 %. La hausse de la population retraitée qui en découle augmentera les déplacements à des fins autres que le travail. Cette situation contribuera aussi à la progression des déplacements internes de la Montérégie et de ceux effectués en dehors des périodes de pointe.

Un plafonnement du taux d'activité des femmes

Au cours des trois dernières décennies, l'arrivée massive des femmes sur le marché du travail a fortement contribué à l'augmentation de la motorisation des ménages ainsi que des déplacements en période de pointe. Au Québec, entre 1971 et 1991, le taux d'activité des hommes est demeuré stable alors qu'il doublait chez les femmes. Le taux d'activité des femmes tend toutefois à plafonner d'ici 2016. En conséquence, l'influence de ce facteur sur la demande en transport sera beaucoup moindre à l'avenir.

Des activités économiques dispersées sur le territoire

Une toile d'activités économiques est tissée sur l'ensemble de la Montérégie, au-delà de ce que certains appellent la Rive-Sud immédiate. Ainsi, les entreprises manufacturières de la MRC La Haute-Yamaska, comprenant les pôles économiques de Bromont et de Granby, se distinguent par la forte valeur de leurs expéditions. Les activités agricoles sont réparties sur l'ensemble du territoire : leur production représente un intrant de premier ordre pour de nombreuses industries de transformation et de distribution. Enfin, les activités récréotouristiques sont particulièrement importantes dans la partie est de la région.

Il n'en demeure pas moins que plusieurs activités économiques sont concentrées dans le quadrilatère compris entre le fleuve Saint-Laurent et les autoroutes 10, 20 et 30. L'autoroute 20 s'avère un élément clé de localisation des entreprises de distribution et des entreprises manufacturières. De même, les routes 112, 116, 132 et 134 soutiennent une part importante d'activités commerciales.

L'emploi : une dépendance moins grande envers Montréal

Entre 1981 et 1998, le nombre d'emplois en Montérégie a doublé pour atteindre environ 643 000. Si le développement des entreprises en Montérégie se poursuit au rythme des années passées, la dépendance de la région envers le marché de l'emploi de Montréal sera moindre.

Une région charnière en matière d'exportations

La Montérégie présente un bassin de population et un niveau d'activités économiques importants, voire dominants sous l'angle de la pénétration du marché américain. En effet, en 1995, les fabricants exportateurs de la Montérégie expédiaient aux États-Unis pour quelque 6,8 milliards de dollars, soit 41 % de leurs expéditions totales de 16,5 milliards. En comparaison, ceux de l'île de Montréal expédiaient pour 5,4 milliards de dollars vers ce même pays, soit 22 % de leurs expéditions totales de 24,7 milliards. L'économie de la Montérégie s'avère donc particulièrement ouverte sur le marché américain. L'avenir se montre encore plus prometteur à cet égard.

De plus, 90 % de la valeur des expéditions manufacturières québécoises destinées aux États-Unis transite par les voies routières de la Montérégie, soit par les autoroutes 15 et 20 et par la route 133. La Montérégie est donc une région charnière pour le transport des marchandises entre les

autres régions du Québec, les provinces maritimes, l'Ontario et les États-Unis. Or, la discontinuité du réseau autoroutier de la Montérégie oblige bon nombre de transporteurs à passer par le réseau très sollicité de l'île de Montréal, même si ceux-ci n'ont pas à s'y arrêter.

Un aménagement du territoire qui favorise l'utilisation prédominante de l'automobile

Depuis les quinze dernières années, le développement résidentiel se concentre dans les MRC qui font partie de la région métropolitaine de Montréal. La MRC Champlain a accaparé la plus grande part de marché jusqu'à la fin des années 1980. Depuis, elle a été rejointe par les MRC limitrophes de Roussillon, Lajemmerais et La Vallée-du-Richelieu, ainsi que par la MRC Vaudreuil-Soulanges. Comme l'urbanisation suit de près les tendances démographiques, le développement devrait donc se poursuivre mais à un rythme moins effréné que par le passé.

Bien que certains secteurs soient plus densément construits, en particulier dans la MRC Champlain, la Montérégie se caractérise généralement par de faibles densités d'occupation des sols, difficiles à desservir par le transport en commun. Cette situation favorise l'utilisation prédominante de l'automobile.

L'urbanisation en bordure du réseau routier qui affecte la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers

Près de 800 kilomètres du réseau routier de la Montérégie subissent la pression de l'urbanisation. Un cinquième de la longueur des routes nationales et régionales du territoire présentent un nombre élevé d'accès par km. Une part importante du réseau est donc transformée irrémédiablement en artère urbaine, entraînant des problèmes de fonctionnalité et de sécurité routière. À l'intérieur des agglomérations, la route s'avère plus qu'un simple axe de circulation : elle en devient l'artère principale. Or, les aménagements actuels et la géométrie de la route à l'intérieur des milieux urbanisés favorisent généralement des vitesses véhiculaires élevées, le conducteur ayant peu d'indication lors de son entrée dans une agglomération.

La gestion des corridors routiers passe par un partenariat entre le Ministère, les MRC et les municipalités. Elle permet de conserver ce patrimoine collectif et de concilier à la fois des objectifs de mobilité, de sécurité et de qualité de vie des milieux traversés.

Portrait des déplacements des personnes

Une croissance modérée des déplacements

Le ralentissement de la croissance de la population, son vieillissement, ainsi que le plafonnement du taux d'activité des femmes limiteront l'augmentation des déplacements d'ici 2016. D'ici les quinze prochaines années, les projections révèlent que l'augmentation des déplacements en provenance de la Montérégie appartenant à la région métropolitaine de Montréal, sera, en effet, nettement plus faible que par le passé en période de pointe du matin. Entre 1998 et 2016, le nombre de déplacements n'augmenterait que de 1 000 par an, comparativement à 6 500 annuellement entre 1987 et 1998.

Une poursuite de l'accroissement des déplacements internes et une diminution significative des déplacements interrives

En 1998, alors que les déplacements internes de la Montérégie correspondaient aux deux tiers des déplacements effectués en période de pointe du matin, les projections pour 2016 laissent présager que cette proportion grimperait aux trois quarts. Les déplacements internes augmenteront de 9 % au détriment de ceux vers Montréal, qui perdront également 9 %. Parallèlement, une hausse de 27 % est anticipée pour les déplacements qui proviennent de Montréal à destination de la Montérégie. L'évolution des déplacements des travailleurs corrobore d'ailleurs l'autonomie grandissante de la Montérégie sur le plan de l'emploi et donc, la dépendance moins grande envers l'île de Montréal à cet égard.

La perte de l'attrait du centre-ville et du centre de Montréal au profit de l'ouest de l'île

Le centre-ville de Montréal demeurera, en 2016, la destination la plus importante sur l'île pour les déplacements effectués en période de pointe du matin en provenance de la Montérégie. Il représentera plus du tiers des déplacements vers l'île. Toutefois, il subira une diminution considérable de 20 % par rapport à 1998. Le centre de l'île, excluant le centre-ville, perdra aussi de son attrait, le nombre de déplacements vers cette destination chutant de 16 %, tandis qu'à l'opposé, l'ouest de l'île gagnera 14 % de déplacements supplémentaires.

Une seule exception à la diminution des déplacements interrives : la MRC Vaudreuil-Soulanges

La MRC Champlain demeurera, et de loin, le principal pôle générateur de déplacements en direction de Montréal, mais le fléchissement déjà amorcé dans la décennie précédente se poursuivra d'ici 2016. Bien que moins substantielles, des baisses sont aussi anticipées pour les autres MRC, sauf pour la MRC Vaudreuil-Soulanges qui connaîtra une hausse significative des déplacements de sa population vers l'île de Montréal, en particulier vers sa partie ouest.

Un usage accru de l'automobile sur un réseau routier plus congestionné

En 1998, les deux tiers des déplacements des résidents de la Montérégie étaient effectués en automobile alors que seulement 10 % utilisaient le transport en commun. Cependant, la part de ce dernier mode est largement supérieure pour les déplacements vers le centre-ville de Montréal et le centre de l'île, avec, respectivement, un déplacement sur deux et un déplacement sur quatre. Elle est largement plus faible pour les déplacements vers l'est et l'ouest de l'île de Montréal (4 et 5 % respectivement). Il en est de même pour les déplacements internes de la Montérégie (3 %).

L'accroissement des déplacements en provenance des MRC plus éloignées, caractérisées par leurs populations plus fortement motorisées, combiné aux destinations plus dispersées sur l'île de Montréal, favorisera une utilisation accrue de l'automobile. Les projections laissent entrevoir que les déplacements en automobile poursuivront leur croissance au détriment du transport en commun entre 1998 et 2016.

Réseau routier

Des discontinuités majeures des liens routiers stratégiques pour le commerce extérieur

Le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports est appelé communément le réseau routier supérieur. Bien qu'il ne représente que 13 % du kilométrage total du réseau québécois, le réseau montréalais supporte des axes de communication vitaux pour l'accès aux principaux marchés extérieurs du Québec. Ces axes, constitués des autoroutes et de certains tronçons de routes nationales, sont d'ailleurs identifiés comme appartenant au réseau routier stratégique de transport québécois en soutien au commerce extérieur.

Le réseau routier de la Montérégie est dense et ramifié et assure, de façon générale, une desserte adéquate de la région. Toutefois, l'absence d'une intégration complète de ces autoroutes au sein d'un réseau, outre le nœud concentrique très sollicité sur l'île de Montréal, est un obstacle au développement économique non seulement de la région mais du Québec tout entier. Ainsi, les tronçons manquants de l'autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine de même qu'entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, constituent des discontinuités majeures du réseau autoroutier. En outre, certains tronçons du réseau stratégique, en particulier les autoroutes 10 à Brossard de même que l'autoroute 20, entre Longueuil et Sainte-Julie, sont devenus peu fonctionnels avec l'accroissement important de leur achalandage et de l'urbanisation à leurs abords. Enfin, à l'Île-Perrot et à Vaudreuil-Dorion, l'autoroute 20 possède des caractéristiques de boulevard urbain, nuisant à la fluidité de la circulation sur ce lien économique majeur.

Des déficiences de chaussée et de structure sur une proportion importante du réseau

L'évaluation de la chaussée à partir des trois indicateurs que sont l'uni de surface, l'orniérage et la gélivité montre que des interventions sont requises sur une partie importante du réseau. En 1999, près de 8 % du réseau routier supérieur de la Montérégie, correspondant à 276 km, affichait des déficiences majeures de l'uni de surface tandis que 22 %, soit 770 km, était affecté par des déficiences mineures.

La présence d'ornières profondes peut affecter gravement la sécurité des usagers en augmentant les risques d'aquaplanage ou de perte de contrôle de leur véhicule. Sur le territoire de la Montérégie, des ornières de profondeur moyenne (de 8 à 15 mm) sont présentes sur près de 17 % du réseau alors que 2 % du réseau montre des ornières de profondeur excessive (supérieure à 15 mm).

Un écart important entre l'uni hivernal et l'uni estival indique une gélivité de la chaussée pouvant affecter non seulement le confort des usagers mais également, à partir d'un certain niveau, leur sécurité. Près de 17 % du réseau supérieur de la Montérégie est affecté d'une déficience au gel, dont près de 8 % de déficiences majeures.

Enfin, toujours en 1999, près des trois quarts (74 %) des chaussées du réseau stratégique de la Montérégie en soutien au commerce extérieur présentaient une qualité acceptable sur le plan de l'uni, des déficiences mineures et majeures étant constatées sur 20 % et 6 % de ce réseau, respectivement. Des investissements importants sont donc à prévoir à court et moyen terme pour protéger l'actif qui constitue le réseau pour la collectivité.

Un total de 1 263 structures se retrouvent en Montérégie. En 2000, près du quart des structures du réseau routier supérieur et près du tiers des structures du réseau routier municipal nécessitaient des interventions majeures en terme d'état structural.

Le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur compte 274 structures dans la région. Toujours en 2000, près de la moitié de ces structures étaient dans un état variant de bon à très bon. Les effets du vieillissement du réseau autoroutier, construit il y a 30 à 40 ans, exigent des investissements importants pour la remise en état de ces ponts et viaducs.

Une congestion croissante des liens interrives

L'évolution des débits de circulation sur les ponts reliant l'île de Montréal et les principales routes montre un accroissement important au fil des décennies. Depuis vingt ans, les débits de circulation ont en effet plus que doublé sur les ponts. Les débits des autoroutes et des routes nationales à proximité de Montréal ainsi qu'aux principales portes d'entrée de la région ont connu une évolution comparable.

Cette situation occasionne des problèmes de congestion en amont des principaux ponts de la Rive-Sud immédiate et de certains tronçons de route. Des files d'attente de longueur et de durée variables se forment de manière récurrente en amont des goulots d'étranglement du réseau routier, allongeant, au fil des années, la durée des périodes de pointe.

Un plus grand nombre d'accidents mortels et graves en Montérégie qu'ailleurs au Québec

Une proportion de 17 % des accidents de l'ensemble du Québec surviennent en Montérégie, alors que 19 % des véhicules immatriculés au Québec proviennent de ce territoire et qu'un important trafic de transit circule sur les routes de la région. Bien qu'elle occupe le deuxième rang parmi les 17 régions administratives du Québec au chapitre du nombre d'accidents totaux, la Montérégie enregistre annuellement le plus grand nombre d'accidents mortels et graves.

L'importance de son parc de véhicules, des distances parcourues annuellement et de la circulation de transit circulant sur son réseau routier expliquent en partie cette situation. La géométrie parfois déficiente des infrastructures routières et le comportement des conducteurs sont aussi d'autres causes potentielles.

Le bilan de sécurité routière conclut que 700 km de routes, soit 23 % du réseau routier supérieur, présentent un taux d'accidents supérieur au taux critique. Ces divers segments se répartissent dans l'ensemble du territoire. Toutefois, le nombre de tronçons où se concentrent les accidents mortels et avec blessés graves est beaucoup plus limité, soit 32 km. Ceux-ci doivent faire l'objet d'études particulières afin de préciser les causes et de cibler les mesures de correction possibles.

Une proportion de 58 % des accidents se produisent sur le réseau routier municipal. De plus, entre 1,4 % et 2,5 % des accidents qui surviennent en Montérégie impliquent respectivement des piétons et des cyclistes. Plus des trois quarts de ces accidents ont lieu sur le réseau municipal. Ces accidents ont toutefois un indice de gravité beaucoup plus élevé que la moyenne. Les municipalités ont donc un important rôle à jouer pour améliorer le bilan de sécurité routière à ce chapitre.

Le transport des matières dangereuses : une enquête pour déterminer les itinéraires à risques.

Environ 60 % des produits dangereux qui entrent au Canada passent par les routes de la Montérégie. Une enquête, réalisée auprès des entreprises montérégiennes susceptibles de générer du transport de matières dangereuses, avait pour but d'éclairer les gestionnaires publics sur les itinéraires les plus utilisés par ce transport. Même si cette enquête ne permet pas d'évaluer les quantités de matières dangereuses en transit, cet exercice constitue, néanmoins, un premier pas important pour mieux planifier les mesures d'urgence visant à assurer la sécurité tant des usagers de la route que des populations riveraines. Toutes les autoroutes du territoire, de même que certains tronçons des routes nationales 132, 138 et 139, dont plusieurs traversent d'importantes zones urbanisées, supportent annuellement plus de 20 000 camions transportant des matières dangereuses.

Problématiques environnementales

Une augmentation prévisible des gaz à effet de serre résultant notamment de l'usage croissant de l'automobile

Le défi du plan de transport est de favoriser l'utilisation de modes de transport moins dommageables pour l'environnement et moins « énergivores » que le transport motorisé individuel (automobile à un seul occupant ou camion) et de promouvoir une gestion de l'urbanisation visant à restreindre la dépendance envers l'automobile. Or, les orientations retenues par les MRC de la Montérégie en matière d'aménagement du territoire laissent présager que le modèle d'urbanisation actuel, à faible densité et à vocation unique, pourrait perdurer dans les années à venir.

Le bruit de la circulation routière : des contraintes à l'occupation du sol sur la presque totalité du réseau supérieur

En raison du climat sonore élevé, presque tout le réseau supérieur de la Montérégie pose des contraintes à l'occupation du sol à proximité. En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les MRC ont la responsabilité d'identifier ces voies de circulation dans leur schéma d'aménagement et sont tenues d'imposer aux municipalités concernées des dispositions réglementaires afin de prévenir les inconvénients causés aux populations riveraines par le bruit routier.

De plus, des secteurs sensibles (résidentiels, institutionnels et récréatifs) subissent un climat sonore fortement perturbé. Ces secteurs sont répartis sur une trentaine de kilomètres linéaires de routes à accès contrôlés. D'autres secteurs subissent un climat sonore moyennement perturbé et s'étalent sur 22 kilomètres. En vertu de la *Politique sur le bruit routier* du Ministère, publiée en mars 1998, des mesures d'atténuation peuvent être mises en place pour les secteurs déjà construits avant cette date. Ces mesures peuvent être financées, à parts égales, par le Ministère et les municipalités affectées.

Les paysages montérégiens : des potentiels méconnus de mise en valeur

La Montérégie, une des principales portes d'entrée du Québec, offre les principaux liens routiers vers les grands pôles touristiques de la métropole et de la capitale. Son paysage, en particulier celui visible des principaux axes autoroutiers, constitue donc un enjeu important. Toutefois, plusieurs contraintes nuisent à sa mise en valeur : la surabondance de l'affichage publicitaire, la forte présence des services publics aériens tels que les lignes de transport électrique ou les antennes de télécommunication, la perte de boisés contigus aux emprises routières, le peu d'intégration visuelle de plusieurs secteurs industriels et commerciaux, ainsi que le manque d'harmonisation de certaines infrastructures routières.

Les potentiels de mise en valeur comprennent les éléments géographiques d'intérêt comme les collines montérégiennes et les rivières, le patrimoine végétal des emprises routières, les routes d'intérêt esthétique et patrimonial et les noyaux villageois, les vues panoramiques, de même que les portes d'entrée de la région. Les traversées d'agglomération, en particulier l'aménagement de leurs portes d'entrée, de même que les parcs routiers, surtout ceux situés aux seuils du territoire, méritent aussi une attention particulière.

Réseau cyclable et réseau de véhicules hors route

Des dispositions législatives, réglementaires ou normatives mal adaptées à l'évolution rapide du réseau cyclable et du réseau de véhicules hors route

La Montérégie possède des caractéristiques favorables à la pratique du vélo. Par conséquent, elle possède un des réseaux cyclables les plus développés du Québec. Or, des problèmes de sécurité surviennent, principalement aux interfaces avec le réseau routier supérieur. Des recherches supplémentaires sont requises afin d'adapter la réglementation et de compléter les normes actuelles face à la croissance de l'utilisation des réseaux cyclables.

Aussi longtemps que les VHR circuleront sans autorisation dans les emprises routières, cette situation causera un risque pour la sécurité, autant celle des utilisateurs de ces véhicules que celle des usagers de la route, sans compter une détérioration de la propriété publique et de l'environnement. Pour améliorer la situation, le Ministère vise à adapter les lois, règlements, politiques et normes à ce chapitre. Enfin, ce dernier doit également favoriser la concertation avec ses partenaires que sont les clubs et les fédérations, ainsi que les municipalités et les corps policiers.

Les emprises de voies ferrées abandonnées : une vocation à définir

Les emprises de voies ferrées abandonnées représentent un immense potentiel en Montérégie, que ce soit à des fins récréotouristiques, de transport ou de services publics. Actuellement, le réseau de ces anciens corridors ferroviaires s'étend sur près de 700 km, dont un peu plus du quart a été converti en pistes cyclables. La vocation de plus de 500 km reste à définir. En plus de représenter un immense potentiel, l'utilisation de ces emprises, faute d'entretien et de surveillance, crée un problème de sécurité non négligeable. À titre d'exemple, plusieurs structures, parfois en mauvais état et donc peu sécuritaires, sont utilisées sans autorisation par des VHR. D'autres sont démolies, obligeant ainsi les utilisateurs à circuler sur des structures routières souvent mal adaptées à leur présence.

Transport collectif

Le transport en commun axé sur les liens vers Montréal

Afin d'offrir une solution de rechange à la congestion aux approches des ponts, l'offre de transport en commun en Montérégie s'est développée en fonction de la desserte du centre de l'île de Montréal et en particulier de son centre-ville. En 1998, la part modale du transport en commun vers le centre-ville était d'ailleurs très élevée, un déplacement sur deux étant effectué ainsi vers cette destination alors qu'il était de un sur quatre vers la partie centrale de l'île.

Au cours des dix dernières années, bien qu'il y ait eu une très légère augmentation des déplacements vers l'île de Montréal, la congestion des liens interrives s'est accentuée en raison de la hausse significative des déplacements effectués en automobile.

Avec le fort accroissement prévisible des déplacements internes, la rareté ou l'absence de services intra MRC et inter MRC est un problème important qui compromet les besoins de mobilité de la clientèle captive ne possédant pas d'automobile. Un autre problème concerne la difficulté de se rendre en transport en commun vers l'ouest de l'île de Montréal, une destination importante pour la population montérégienne.

Toutefois, en raison de la faible densité d'occupation des sols de la Montérégie, la mise en place d'une desserte par transport en commun concurrentielle à l'automobile pose un défi de taille. L'éclatement des lieux d'origines et de destination conjugué à la forte motorisation des ménages favorisent en effet l'utilisation prédominante de l'automobile.

Une inadéquation entre l'offre et la demande en matière de transport adapté

Avec ses dix-huit organismes de transport adapté (OTA), les services de transport adapté sont accessibles à 81 % de la population montréalaise. Cependant, 56 municipalités ne sont toujours pas desservies, ce qui représente un bassin de 250 000 personnes. La Montérégie, à l'instar des autres régions du Québec, a vu augmenter tant la clientèle admise au transport adapté que les déplacements effectués. Cette hausse de l'achalandage s'explique par le vieillissement de la population et la mobilité accrue des personnes handicapées résultant des programmes gouvernementaux mis sur pied pour favoriser leur intégration sociale.

Or, depuis les dernières années, un gel des contributions gouvernementales et municipales oblige plusieurs organismes à restreindre leurs services, qui ne suffisent plus à la demande. Le ministère des Transports propose une réforme en profondeur du cadre organisationnel et financier à ce chapitre pour améliorer l'accessibilité et l'efficacité des services.

Des services de taxi complémentaires au transport collectif

La Montérégie compte 41 territoires de taxi qui touchent 130 municipalités et regroupent 87 % de la population sur 55 % du territoire. L'étendue de la Montérégie, avec ses zones éloignées, moins densément peuplées, conjuguée à la forte motorisation des ménages constituent autant de facteurs limitant l'exploitation de services de taxi dans la région. Toutefois, la réglementation actuelle offre déjà la possibilité de développer de nouveaux marchés comme le transport en commun, le transport scolaire, le transport adapté et le transport entre les établissements de santé. Plusieurs services novateurs ont d'ailleurs été instaurés en Montérégie, tels que le taxibus à Sorel-Tracy, à Vaudreuil-Dorion, de même que sur le territoire de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM). Devant l'accroissement de la clientèle de transport adapté, ce marché offre aussi d'intéressants débouchés. Enfin, la réforme du taxi du ministère des Transports vise à améliorer la qualité des services à la clientèle ainsi que les conditions économiques de l'industrie.

Des services d'autocars et de trains développés

La position frontalière de la Montérégie en fait une région charnière pour les services d'autocars et de trains entre Montréal et les destinations de Toronto, Québec, Ottawa, New York et Boston. Quelques services locaux d'autocars desservent les MRC Brome-Missisquoi, La Haute-Yamaska et Acton. Les autres MRC ont, pour la plupart, accès à un service de transport en commun public. L'éventuelle déréglementation des services d'autocars extraprovinciaux sonnera la fin du régime d'interfinancement québécois des services déficitaires par d'autres rentables. Actuellement, quatre services sont interfinancés dans la région et ils sont donc menacés d'abandon à plus ou moins brève échéance.

Des installations aéroportuaires surtout à vocation d'affaires et de loisirs

Quatorze aéroports desservent la région. L'envergure des installations, ainsi que leur vocation et leur niveau d'activité, varient considérablement dans la région. Cependant, aucun de ces aéroports n'est desservi par des vols réguliers. Les activités aéroportuaires sont essentiellement liées à l'aviation d'affaires et de loisirs et, dans certains cas, aux activités industrielles et de formation dans le domaine de l'aéronautique.

Les infrastructures aéroportuaires publiques de la région font partie du réseau local défini dans la politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires. Le gouvernement du Québec ne possède pas d'aéroports en Montérégie et il n'a pas de programme de soutien financier pour les aéroports dont il n'est pas propriétaire. Deux aéroports, ceux de Saint-Hubert et de Saint-Jean-sur-Richelieu, sont de propriété fédérale et pourraient être cédés à un tiers en vertu de la politique fédérale de cession des infrastructures. Jusqu'à ce jour, seule la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu a été touchée par ce processus.

Transport des marchandises

Une transformation de l'économie québécoise modifiant la nature des marchandises transportées

L'activité économique constitue un facteur qui influence la demande en transport des marchandises. La répartition spatiale des activités économiques en Montérégie témoigne de l'existence de certains pôles générateurs de déplacements de marchandises. La présence d'entreprises importantes devrait assurer une certaine pérennité à ces pôles.

Des changements structurels majeurs au sein de l'économie québécoise depuis les années 1960 ont modifié la nature des marchandises transportées au Québec, la proportion des matières premières ayant diminué au profit des produits manufacturés. Du même coup, l'importance relative des différents modes de transport s'est déplacée en faveur du camionnage.

La croissance des exportations vers les États-Unis favorise le camionnage

La nouvelle tendance des exportations massives aux États-Unis est confirmée pour le Québec. L'analyse des marchés des fabricants exportateurs de la Montérégie a montré que cette tendance est particulièrement forte pour cette région. Ainsi, la perspective d'un accroissement des expéditions des entreprises manufacturières de la Montérégie vers les États-Unis devrait contribuer au renforcement du transport routier des marchandises par rapport aux autres modes.

L'industrie ferroviaire s'est adaptée à ces nouvelles conditions de marché, notamment par l'abandon de certaines voies et de liaisons déficitaires. Ainsi, les principales compagnies ont amélioré leur rentabilité, exploitant efficacement une niche commerciale sur le plan des conteneurs maritimes dans un axe transcontinental, tout en accaparant certaines parts de marché du transport maritime pour les produits tels que le vrac et le carburant.

Le transport maritime, mal adapté aux produits manufacturés et au marché des États-Unis, et la compétition de l'industrie ferroviaire pour certaines matières pondéreuses, ont amené une stagnation des volumes manutentionnés par les ports québécois. Alors que ce volume était de 129 millions de tonnes en 1979, il ne représente aujourd'hui que 105 millions de tonnes.

En 1998, les quatre ports situés en Montérégie participaient à la manutention de 8,8 millions de tonnes, soit 8 % du total québécois. Le port de Sorel-Tracy concentrait plus des deux tiers du tonnage manutentionné dans la région. Cependant, la sédimentation et l'absence d'un lien ferroviaire avec sa partie Est nuisent à l'accessibilité de cette infrastructure.

Le deuxième port en importance est celui de Contrecoeur, avec 24 % du tonnage manutentionné. Les interventions prévues par l'Administration portuaire de Montréal, qui en est propriétaire, visent d'abord l'amélioration des installations existantes destinées à la manutention du vrac solide. Ce port comprend aussi une réserve foncière appréciable, si bien qu'à terme, la partie ouest pourrait être aménagée pour la manutention des marchandises conteneurisées au moment où la demande le justifiera.

Enfin, malgré la prédominance du transport routier des marchandises, les modes ferroviaire et maritime demeurent importants pour certains groupes industriels en Montérégie.

La discontinuité et la congestion du réseau routier

Des contraintes majeures au développement économique

La discontinuité du réseau autoroutier de la Montérégie, qui oblige bon nombre de transporteurs à transiter par l'île de Montréal, constitue le problème le plus important. La congestion des liens interrives, les déficiences géométriques et fonctionnelles de certains liens économiques vitaux, de même que l'incohérence des réseaux de camionnage québécois et municipaux constituent aussi des problématiques non négligeables.

Finalement, en raison de la dispersion des activités manufacturières en Montérégie, la région offre actuellement peu de conditions propices au développement d'équipements intermodaux rail-route, uniquement disponibles sur l'île de Montréal.