

Laval, le 25 mai 2006

Madame Josée Primeau
Service de la coordination et du soutien aux commissions
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Projet de modernisation des débarcadères
 de la traverse Oka
 N/Réf. : 6.02.01

Madame,

Conformément aux souhaits de la Commission, nous désirons apporter des précisions à une correspondance que nous vous avons transmise par courriel le 10 mai 2006. Nous profitons également de la présente pour remémorer et clarifier certains éléments relatifs à la signalisation de traverses maritimes. De plus, dans un souci de vous fournir l'information la plus juste et de s'assurer qu'aucun élément n'a été négligé, nous transmettons votre demande du 17 mai 2006 au Service des technologies de l'exploitation de notre Ministère.

Dans notre correspondance du 10 mai dernier, nous mentionnions que « *il faudrait éviter d'avoir recours à ce genre de mesure en raison du précédent créé* » faisant ainsi référence à l'utilisation de *Panneaux lumineux à messages variables (PMV)* pour indiquer le temps d'attente à la traverse d'Oka. Nous comprenons que la Commission apprécierait que nous apportions des précisions sur ce que nous entendons par « *précédent* ».

Rappelons d'abord que plusieurs des PMV, autres que ceux utilisés pour les travaux routiers, présents dans la grande région métropolitaine de Montréal, bénéficient d'une gestion centralisée des messages qui y sont inscrits. C'est le Centre de gestion de la circulation du Ministère qui gère ces opérations. Les messages apparaissant sur les PMV sont normés afin d'assurer une uniformité de l'information transmise aux usagers. En fait, les PMV ne sont qu'une partie de l'ensemble des outils techniques qui sont opérés par le centre de gestion. L'ensemble des outils qu'il opère est regroupé sous le vocable de système de gestion de la circulation.

En plus des PMV, il y a, entre autres, des boucles de détection dans la chaussée, des caméras vidéos qui scrutent certains tronçons autoroutiers couverts par le système. Ce système a été mis en place principalement pour la détection et la gestion des incidents et accidents sur le réseau autoroutier montréalais. Plus particulièrement, le système de caméras est utilisé par les médias pour informer la population sur le niveau de congestion sur les principaux axes autoroutiers de la métropole.

En général, la pratique actuelle en matière d'affichage par PMV sur le réseau routier du Ministère est limitée à ce système de gestion centralisée et aux zones de travaux routiers. Par conséquent, si le Ministère autorisait la traverse d'Oka (entreprise privée) à installer et exploiter un PMV sur son réseau routier, il créerait un précédent. Dès lors, toutes entreprises ou activités à caractère touristique ou encore économique qui engendrent des refoulements et des retards sur le réseau routier seraient justifiées de demander la possibilité d'installer des PMV. Le contrôle de la conformité et de la pertinence (validité) des messages apparaissant sur les divers PMV deviendrait difficile et pourrait compromettre l'utilité ou encore la pertinence de cet outil. De plus, l'ajout d'un grand nombre de PMV partout sur nos routes aurait un impact discutable au plan de l'esthétique. Sur ce point, l'environnement visuel pourrait en souffrir et susciter du mécontentement, surtout dans le cadre champêtre et bucolique des régions d'Oka et d'Hudson.

Nous pouvons faire une lecture différente de la situation précédemment décrite. En effet, la traverse d'Oka n'est pas seulement une activité qui revêt un caractère touristique ou encore économique, elle est partie intégrante du réseau de transport de la grande région métropolitaine. À ce titre, l'opérateur de la traverse pourrait être autorisé à implanter un PMV dans les emprises du réseau routier du MTQ puisqu'effectivement, « *la réduction du temps d'attente et de la congestion relève de l'intérêt public* ». Sous cet angle, il est impératif que des balises claires encadrent le processus visant à reconnaître les activités qui peuvent bénéficier de mesures exceptionnelles de signalisation par PMV. En ce sens, une démarche et une réflexion devraient être entreprises pour baliser et encadrer ce type de signalisation.

Outre la signalisation lumineuse, le Ministère s'est doté de normes d'affichage pour les opérations de traverses maritimes. Les panneaux verts de traverse maritime comprennent trois sections dont les indications séparées par des lignes blanches sont inscrites dans l'ordre suivant :

- la silhouette du traversier ;
- les points de départ et d'arrivée du traversier, ex : Oka – Hudson ;
- la distance ou la direction pour atteindre la sortie de l'autoroute ou la traverse maritime.

Il est également stipulé dans la norme que l'acheminement vers les traverses maritimes situées sur une rivière ou sur un lac, et dont l'exploitation est saisonnière (c'est précisément le cas de la traverse d'Oka) se fait jusqu'à une distance de 5 km. Sur ce point, la traverse d'Oka bénéficie d'une signalisation d'acheminement jusqu'à 30 km (signalisation sur l'A-15).

Dans la norme de signalisation routière du Ministère, il n'y a aucune mention d'implantation de PMV pour signaler la présence et les retards à une traverse maritime.

Espérant que ces dernières explications sauront éclairer la Commission, veuillez recevoir, Madame, nos salutations distinguées.

Jean-Luc Pellerin,
Analyste en transport

JLP/gl

c.c. M. Son Thu Le, DOM

Madame Josée Primeau - *Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement*
Édifice Lomer-Gouin
575, rue St-Amable, bur. 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur Son Thu Le
Service des inventaires et du plan
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
180, boulevard d' Anjou
Châteauguay (Québec) J6K 1C4