

173

DA3

Déviation de la route 117 sur le territoire
de la municipalité de L'Annonciation

L'Annonciation

6211-06-045

PLAN DE TRANSPORT DES

Laurentides

PLAN D'ACTION 2001 - 2006

PLAN DE TRANSPORT
de la région des
LAURENTIDES

Plan d'action 2001-2006

Septembre 2001

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 2000
ISBN 2-550-36447-3

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS, COMMUNIQUER AVEC :

DIRECTION DES LAURENTIDES-LANAUDIÈRE

*85, RUE DE MARTIGNY OUEST, 3^e ÉTAGE
SAINT-JÉRÔME (QUÉBEC)*

Téléphone : (450) 569-3057
Télécopieur : (450) 569-3072

DIRECTION DE LAVAL – MILLE-ÎLES

*1725, BOULEVARD LE CORBUSIER
LAVAL (QUÉBEC)*

Téléphone : (450) 680-6330
Télécopieur : (450) 973-4959

Un plan de transport pour la région des Laurentides

Les besoins actuels et prévisibles ainsi que les attentes en matière de transport dépassent largement les ressources financières disponibles. Dans ce contexte, l'établissement de priorités d'interventions est un processus complexe. Le développement d'outils pour soutenir l'établissement de priorités en matière de transport devient donc nécessaire.

Le plan de transport régional est l'un des instruments que privilégie le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour l'aider à faire les choix le plus judicieux possible, en associant le milieu par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation. Il permet d'établir un diagnostic complet de la situation des transports dans une région et de proposer des solutions aux principaux problèmes qui l'affectent, en tenant compte des orientations ministérielles. Le plan constitue un *cadre général d'interventions* qui balisera l'action du MTQ et de ses partenaires au cours des prochaines années.

Le Ministère a entrepris, depuis 1992, l'élaboration d'une série de plans de transport pour les diverses régions du Québec. Le plan de transport de la région administrative des Laurentides a été amorcé en 1996. Le territoire couvert par le plan comprend les huit municipalités régionales de comté (MRC) suivantes : Antoine-Labelle, Argenteuil, Deux-Montagnes, Rivière-du-Nord, Laurentides, Pays-d'en-Haut, Mirabel et Thérèse-De Blainville. Cette région est desservie par deux directions du ministère des Transports du Québec, soit celles des Laurentides-Lanaudière et de Laval-Mille-Îles dont les bureaux sont situés respectivement à Saint-Jérôme et à Laval.

Le plan de transport a été élaboré en plusieurs étapes. Chacune d'elles a donné lieu à la production de divers documents, soit le *Programme de travail* pour la réalisation du plan, en 1996, des *Études techniques*, en 1997, un *Atlas sur les transports* et le *Diagnostic et esquisses d'orientations* en 1998. De plus, dans le cadre de la *Proposition de plan de transport*, un document de référence et un document de consultation ont été publiés en 1999. La proposition de plan a fait l'objet d'une consultation publique à l'automne 1999. Un rapport sur cette consultation a été produit en septembre 2000 et rendu public avec le présent dépôt du plan de transport.

Le plan d'action 2001-2006 découle de la version définitive du Plan de transport des Laurentides.

Le Plan d'action 2001-2006

La concrétisation du Plan de transport s'effectue par l'intermédiaire des plans d'action couvrant des horizons de 3 à 5 ans. Les moyens d'action avancés dans le Plan de transport se traduisent ici par des actions qui sont planifiées en fonction des besoins, de l'échéancier, de la préparation technique des projets et des prévisions budgétaires.

Le contenu du présent document

Ce premier plan d'action découlant du Plan de transport des Laurentides met de l'avant les actions prévues par la période 2001-2006.

Pour la première fois, les actions à être réalisées par le Ministère et les intervenants régionaux en transport s'inscrivent dans un processus global d'amélioration des transports dans toute la région.

Le Plan d'action se veut un document concis qui doit fournir à ses utilisateurs un aperçu complet des enjeux déjà traités dans le Diagnostic, des orientations et moyens d'action traités dans le Plan de transport, auxquels il ajoute les indicateurs et les cibles visées pour évaluer la portée des actions que les différents intervenants en transport réaliseront au cours de l'horizon du plan d'action.

C'est pourquoi le Plan d'action vous est présenté strictement sous forme de tableaux. Ainsi, le document contient huit (8) tableaux et à l'annexe 1, dix grands projets sont présentés sous forme de fiches techniques dans lesquelles il est précisé les interventions, les résultats attendus, le coût et les années prévisibles de leur réalisation.

Le cadre financier

Toutes les actions spécifiquement inscrites dans le Plan d'action et qui sont de la responsabilité du Ministère doivent s'inscrire dans les quatre (4) axes d'interventions que sont la conservation des chaussées et autres éléments, conservation des structures, l'amélioration du réseau routier et, enfin, le développement du réseau routier. Ces axes font référence au processus interne de planification de programmation du ministère des Transports du Québec.

De plus, le Ministère consacre des sommes importantes au maintien et au développement des systèmes de transport par le biais de différents programmes d'aide, soit au transport en commun, au transport adapté, à la restauration des chemins de fer d'intérêt local, à la réalisation de la Route verte et à d'autres modes de transport. Enfin, le Ministère continuera d'investir dans l'entretien courant et périodique du réseau, ce qui ne fait pas l'objet du Plan. D'autres actions sont intégrées dans les fonctions journalières du Ministère et de ses interlocuteurs et le coût de ces actions n'est pas comptabilisé.

Dans ce cadre, l'évaluation des coûts des actions n'est pas systématiquement incluse dans le Plan d'action, mais, pour les projets sous la responsabilité du Ministère, ces informations sont inscrites dans sa planification quinquennale. Pour les principaux projets retenus à court terme et selon les fiches techniques fournies à l'annexe 1, le MTQ prévoit intervenir avec ses partenaires dès 2001-2002 par des projets estimés à environ 294 M\$ pour mieux desservir les Laurentides. Ces projets nécessiteront des déboursés de la part du Ministère évalués à environ 282 M\$.

En terminant, il faut souligner que ce Plan d'action n'engage que le Ministère, mais que la réalisation de certaines actions qu'il contient est fortement conditionnée par l'implication de ses partenaires et par les disponibilités budgétaires.

TABLEAU 1

LES DÉPLACEMENTS VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL

ENJEU 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante							
ORIENTATION 1 : Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible des réseaux existants pour le déplacement vers Laval et l'île de Montréal							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
1.1 Services de transport en commun							
1.1.1 Accroître l'utilisation du transport en commun	Achalandage du transport en commun vers Laval et l'île de Montréal en période de pointe Part modale du transport en commun en période de pointe vers Laval et l'île de Montréal	1993 : 2 700 usagers 1998 : 5 400 usagers 2006 : 6 700 usagers 2016 : 9 000 usagers 1993 : 7 % 1998 : 13 % 2016 : 14 %	1.1.1.1 Amélioration des services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme – Montréal	AMT / OMIT / MTQ	- Train de banlieue Montréal – Blainville rendu permanent; - Tel qu'il est mentionné dans le programme triennal d'immobilisation de l'AMT, la réalisation des projets suivants est planifiée: (fiche 1) ✓ gare intermodale à Sainte-Thérèse afin de compléter l'aménagement du terminus d'autobus pour le CIT des Basses-Laurentides intégré avec la gare de train et le stationnement incitatif; ✓ aménagements visant à rendre les installations actuellement de type temporaire, en installations permanentes, soit : modification des infrastructures ferroviaires, installation d'abris pour passagers, éclairage permanent avec câbles enfouis, aménagement paysager des gares, pavage des stationnements, etc.; ✓ acquisition de nouvelles locomotives pour cette ligne de trains de banlieue; ✓ rénovation de voitures additionnelles, allongement des quais, agrandissement des stationnements, modifications aux infrastructures ferroviaires. - Poursuivre des analyses et études relatives au prolongement du service de trains de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme.	X	
			1.1.1.2 Accroissement de la capacité de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes	AMT / MTQ	Allonger le quai de la gare Deux-Montagnes de 10 voitures et implanter une nouvelle gare à Saint-Eustache (fiche 1).	X	
			1.1.1.3 Amélioration de la desserte des stations de trains de banlieue de Deux-Montagnes	OMIT Saint-Eustache / CIT Deux-Montagnes / AMT / MTQ	Collaborer à la réalisation d'études et effectuer toute proposition pour améliorer la desserte de la gare des Deux-Montagnes ou compléter les services existants.	X	X

TABLEAU 1

LES DÉPLACEMENTS VERS LAVAL ET L'ÎLE DE MONTRÉAL

ENJEU 1 : La mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante							
ORIENTATION 1 : Favoriser le transport collectif tout en tirant le meilleur parti possible des réseaux existants pour le déplacement vers Laval et l'île de Montréal							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
1.2 Infrastructures routières existantes							
1.2.1 Améliorer la fonctionnalité du réseau routier	Échangeurs construits / échangeurs à construire	2001 : 0 / 1 2006 : 1 / 1	1.2.1.1 Amélioration du réseau routier	MTQ	- Poursuivre les études nécessaires pour la réalisation des projets d'élargissement de l'A-15 Nord jusqu'à la sortie 25, le réaménagement de l'échangeurs A-15 / A-640, l'ajout d'une troisième voie sur l'A-640 Est entre l'A-15 et l'A-13; - Poursuivre l'étude globale du fonctionnement de l'A-15 entre l'A-40 et l'A-640; - Entreprendre une étude globale du fonctionnement de l'A-15 entre l'A-640 et la sortie 45, à la hauteur de Saint-Jérôme.	X X X	
1.2.2 Maintenir le taux d'occupation moyen des véhicules	Taux moyen d'occupation des véhicules sur les autoroutes d'accès à Laval (personne / véhicule)	1993 : 1,15 1998 : 1,13 2006 : 1,10 2016 : 1,13	1.2.2.1 Mesures de gestion de la demande	Employeurs / MTQ / AMT	- Promouvoir le programme-employeur; - Identifier les entreprises intéressées par ce programme et leur offrir du soutien technique; - Participer à l'évaluation et à l'amélioration des programmes-employeurs.	X X X	
1.3 Gestion de l'urbanisation							
1.3.1 Promouvoir une gestion de l'urbanisation favorisant la desserte par le transport collectif en limitant la dépendance envers l'automobile	Schémas d'aménagement de la partie sud des Laurentides contenant des mesures favorables au transport collectif	2001 : 0 / 4 2006 : 4 / 4	1.3.1.1 Intégration de mesures favorables au transport collectif dans les schémas d'aménagement des MRC de la partie sud du territoire	MRC / MTQ	- Poursuivre l'intégration de cette préoccupation dans les avis qu'il formulera sur les schémas d'aménagement des MRC; - Inciter les MRC à bonifier le contenu de leur schéma à ce chapitre; - Supporter toute initiative régionale visant à développer des outils méthodologiques d'intégration de ces mesures favorables dans les schémas d'aménagement des MRC.	X X X	

TABLEAU 2

LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

ENJEU 2 : La desserte du territoire par des services de transport collectif							
ORIENTATION 2 : Assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
2.1 Étendre la couverture des services de transport adapté à toutes les municipalités							
	% de municipalités desservies par le transport adapté	1994 : 52 % 1997 : 58 % 2006 : 100 %	2.1.1 Promotion du programme d'aide au transport adapté	Organismes de transport adapté / municipalités / usagers / MTQ	- Fournir toute l'information nécessaire sur le programme d'aide; - Susciter des rencontres auprès des organismes de transport adapté et des municipalités; - Soumettre des propositions pour inciter le développement des services de transport adapté.	X X X	
2.2 Consolider et assurer le développement des services réguliers et adaptés							
	N/A	N/A	2.2.1 Amélioration des liaisons entre les différents services de transport adapté	Organismes de transport adapté / MTQ	Collaborer aux études et faire toute proposition permettant d'améliorer les liaisons entre les services de transport adapté.	X	
			2.2.2 Révision de la <i>Loi sur le transport par taxi</i>	MTQ / Intervenants en transport	Participer à l'application de la <i>loi sur le transport par taxi</i>.	X	
			2.2.3 Évaluation de l'opportunité de services de taxi collectif ou de minibus sur demande	Organismes de transport / municipalités / MTQ	Collaborer aux études et analyses et effectuer toute proposition visant à évaluer la pertinence de compléter les services existants.	X	

TABLEAU 2

LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

ENJEU 2 : La desserte du territoire par des services de transport collectif							
ORIENTATION 2 : Assurer des services de base de transport collectif dans l'ensemble de la région							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
2.3 Favoriser une meilleure coordination des différents services							
	Nombre de projets de mise en commun de services de transport collectif		2.3.1 Soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif	Organismes de transport / MRC / commissions scolaires / MTQ / autres ministères	- Participer à toute étude visant à analyser et à susciter des projets de mise en commun de services de transport collectif; - Informer les intervenants sur le programme d'aide financière pour le démarrage de tels projets d'intégration de services; - Offrir du support technique à tout projet d'intégration de services; - Participer au suivi et à l'évaluation des projets d'intégration de services.	X X X X	
	N/A	N/A	2.3.2 Comité régional d'étude et d'organisation de fusion entre différents services de transport collectif	Organismes de transport / MRC / municipalités / commissions scolaires / MTQ / autres intervenants en transport	- Participer au comité régional d'étude et d'organisation de fusions entre différents services de transport collectif; - Offrir du support technique à tout projet de fusion de services de transport collectif; - Participer au suivi et à l'évaluation des divers projets de fusion de services de transport collectif.	X X X	

TABLEAU 3
LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante							
ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures existantes, de préférence à la construction de nouvelles routes							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
3.1 Amélioration et développement du réseau routier							
3.1.1 Maintenir des conditions de circulation acceptables sur l'autoroute 15 au sud de Sainte-Adèle	Nombre annuel d'heures de congestion sur l'autoroute 15 (entre Saint-Sauveur-des-Monts et Saint-Jérôme)	1998 : 100 heures 2001 : 100 heures 2006 : 100 heures 2016 : 200 heures	3.1.1.1 Optimisation de l'utilisation de l'autoroute 15 et de la route 117 entre Sainte-Adèle et Saint-Jérôme et accroissement de la capacité de l'A-15 en temps opportun	MTQ	- Étendre le système de gestion de la circulation dans le secteur où l'autoroute 15 est congestionnée; - Suivre l'évolution des débits de circulation sur l'autoroute 15 et la route 117, entre Sainte-Adèle et Saint-Jérôme afin de préciser les besoins d'interventions et entreprendre en temps opportun la préparation des projets requis.	X X	X X
3.1.2 Maintenir une bonne accessibilité au secteur du Mont-Tremblant en partenariat avec le milieu	Nombre annuel d'heures de congestion sur la montée Ryan à Mont-Tremblant	1998 : 75 heures 2001 : 75 heures 2006 : 75 heures 2016 : 75 heures	3.1.2.1 Amélioration des accès au secteur du Mont-Tremblant	MTQ / municipalités et IntraWest / gouvernement du Québec	- Réaliser l'étagement du carrefour de la route 117 et de la montée Ryan à Mont-Tremblant et l'ajout de voies de service (fiche 2); - Réaliser les différentes activités de préparation de projet de la « Desserte Tremblant » de façon à permettre la réalisation de tous les travaux prévus selon l'échéancier fixé (fiche 2); - Effectuer les travaux de projet de la « Desserte Tremblant » selon l'échéancier retenu (fiche 2).	X X X	 X X
	Kilomètres de la route 323 améliorés / kilomètres à améliorer	2001 : 0 / 23 2006 : 14 / 23 2016 : 23 / 23	3.1.2.2 Amélioration de l'axe Outaouais – Mont-Tremblant (route 323)	MTQ	- Réaliser les différentes activités de préparation du projet de façon à permettre la réalisation de tous les travaux selon l'échéancier fixé (fiche 2); - Effectuer les travaux selon l'échéancier retenu (fiche 2).	X X	X X
	PACR réalisés	Année 2006	3.1.2.3 Plans d'aménagement du corridor (PACR) de la route 117 entre Sainte-Agathe-des-Monts et Mont-Tremblant	MTQ / MRC / municipalités	- Signer des protocoles d'entente entre le Ministère, la MRC et les municipalités pour convenir des principaux éléments de contenu des PACR, des interventions qui seront réalisées par l'une et l'autre des parties et des étapes de réalisation de ces interventions; - Réaliser et mettre en œuvre les PACR, de façon conjointe, par les intervenants concernés et en assurer le suivi.	X X	 X

TABEAU 3
LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante							
ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures existantes, de préférence à la construction de nouvelles routes							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
3.2 Réseaux récréatifs							
3.2.1 Préserver l'intégrité du parc linéaire Le P'tit Train du Nord	N/A	N/A	3.2.1.1 Actions visant à la préservation de l'intégrité du parc linéaire Le P'tit Train du Nord	MTQ / municipalités / intervenants	- Fournir toute l'information nécessaire aux MRC, municipalités et intervenants concernés sur ses objectifs de maintien de l'intégrité de l'emprise du parc linéaire; - Effectuer des recommandations aux intervenants concernés lorsqu'il y a des projets de traverses de l'emprise du parc linéaire; - Susciter la tenue d'au moins une rencontre annuelle d'information et d'échanges avec les intervenants dans le dossier pour le territoire de chaque MRC.	X X X	X X X
3.2.2 Soutenir et favoriser le développement de la Route verte et des autres réseaux cyclables des MRC	Kilomètres de réseau cyclable	2006 : 500	3.2.2.1 Soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des réseaux cyclables des MRC	MTQ / MRC / municipalités / Vélo-Québec	- Participer au Comité régional pour la planification et l'implantation de la Route verte dans les Laurentides; - Apporter son support financier à la mise en place de la Route verte; - Offrir un soutien technique aux MRC et aux municipalités qui développent leur réseau cyclable; - Considérer les besoins des cyclistes, aux étapes de la construction, de la conception et de l'entretien de son réseau routier; - Asphalter une partie des accotements de certains tronçons des routes du réseau routier du MTQ afin de rendre possible la réalisation des itinéraires cyclables régionaux, lorsqu'il y a chevauchement avec le réseau; - Permettre l'implantation de pistes cyclables (non contiguës à la chaussée) à l'intérieur des emprises du MTQ, lorsque l'utilisation de ces emprises n'est pas compromise.	X X X X X	X X X
3.2.3 Soutenir le développement des sentiers de véhicules hors route			3.2.3.1 Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route	MTQ / MRC / municipalités / clubs de véhicules hors route	- Informar les municipalités et les clubs de véhicules hors route sur les normes en matière de planification des sentiers de véhicules hors route; - Supporter par des conseils et avis techniques les activités de planification des sentiers de véhicules hors route; - Approuver les règlements municipaux touchant les sentiers de véhicules hors route.	X X X	X X X

TABLEAU 3
LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

ENJEU 3 : L'accessibilité des lieux touristiques dans un contexte de demande croissante							
ORIENTATION 3 : Optimiser les infrastructures existantes, de préférence à la construction de nouvelles routes							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
3.2.4 Soutenir et favoriser la revitalisation de la route 344	PACR réalisé	Année 2006	3.2.4.1 Plan d'aménagement du corridor (PACR) de la route 344 entre Saint-André- d'Argenteuil et Grenville	MTQ / MRC / municipalités	- Signer un protocole d'entente entre le Ministère, les MRC et les municipalités concernées pour convenir des principaux éléments de contenu du PACR, des interventions qui seront réalisées par l'une ou l'autre des parties et des étapes de réalisation de ces interventions; - Réaliser et mettre en œuvre le PACR, de façon conjointe, par les intervenants concernés et en assurer le suivi.	X X	 X

TABEAU 4
LES LIAISONS ROUTIÈRES INTERRÉGIONALES

ENJEU 4 : L'efficacité des liaisons routières interrégionales							
ORIENTATION 4 : Améliorer et parachever les liaisons routières interrégionales							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
4.1 Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières vers l'Outaouais, l'Abitibi-Témiscamingue et Lanaudière							
	Kilomètres	2001 : 0 / 36 2006 : 36 / 36	4.1.1 Prolongement de l'autoroute 50 et amélioration de la route 344	MTQ	- Obtenir les autorisations gouvernementales pour l'autoroute 50 et poursuivre la préparation du projet (fiche 3); - Réaliser le tronçon d'une chaussée à 2 voies de l'autoroute 50 entre Lachute et Fasset, sur une longueur de 34 km (fiche 3); - Élargir et améliorer la route 344, du pont du Long-Sault jusqu'à sa jonction avec la route 148 (fiche 7).	X X X	 X
	Obtention des autorisations gouvernementales pour l'A-50	Autorisations obtenues : 2002					
	Kilomètres de la route 117 améliorés / kilomètres à améliorer	2001 : 0 / 47 2006 : 9 / 47 2016 : 47 / 47	4.1.2 Amélioration de la route 117 de Mont-Tremblant vers le nord	MTQ	- Améliorer la voie de contournement de Mont-Tremblant (fiche 2); - Ajouter des voies auxiliaires sur la route 117 (fiche 4); - Effectuer la réfection de chaussée de la route 117 (fiche 4); - Construire les contournements de Labelle et L'Annonciation (fiche 4). Entre-temps, les activités de préparation de ces projets sont en cours de réalisation.	X X X X	 X X X
	Obtention des autorisations gouvernementales pour les contournements de Labelle et de L'Annonciation	Autorisations obtenues : 2003					
	Suivi de l'étude de besoins réalisée en 2000 pour l'axe A-15 / route 117 et route 125 dans Lanaudière	2006 : mise à jour	4.1.4 Analyse des besoins pour un nouveau lien entre l'axe de l'A-15 / route 117 et la route 125 dans Lanaudière	MTQ	Identifier et analyser différents corridors permettant de répondre aux besoins de déplacements entre les régions de Lanaudière et des Laurentides et d'identifier les interventions à mettre de l'avant pour répondre à ces besoins de déplacements.	X	

TABLEAU 4

LES LIAISONS ROUTIÈRES INTERRÉGIONALES

ENJEU 4 : L'efficacité des liaisons routières interrégionales							
ORIENTATION 4 : Améliorer et parachever les liaisons routières interrégionales							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
4.2 Maintenir des conditions de déplacements acceptables pour la circulation de transit vers Montréal et Laval							
	Niveaux de service sur les autoroutes du sud des Laurentides	N/A	4.2.1 Suivi de l'évolution des conditions de circulation sur le réseau autoroutier du sud des Laurentides	MTQ	- Analyser périodiquement les conditions de circulation sur le réseau autoroutier pour détecter les situations problématiques; - Procéder à l'identification de solutions aux problèmes décelés; - Mettre de l'avant certaines solutions légères; - Procéder à la planification d'interventions majeures devant se réaliser à plus long terme.	X X X X	X X X X

TABLEAU 5

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

ENJEU 5 : La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier							
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
5.1 Sécurité routière							
5.1.1 Améliorer les caractéristiques de tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés	Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 et plan d'action à venir (automne 2001)		5.1.1.1 Identification et amélioration des tronçons problématiques	MTQ	- Réaliser des analyses des tronçons problématiques; - Effectuer des améliorations aux tronçons problématiques; - Poursuivre la réalisation d'interventions visant à éliminer les composantes déficientes du réseau; - Réaliser des analyses et des interventions dans les traversées d'agglomérations qui posent des problèmes de sécurité routière (fiche 9); - Prendre en compte la sécurité routière lors des opérations d'entretien du réseau routier. Un inventaire complet des zones problématiques sera d'abord effectué, avant d'aller de l'avant avec des mesures particulières; - Réduire les accidents provoqués par les cervidés. Pour ce faire, le Ministère entreprendra l'analyse des sites les plus problématiques et mettra de l'avant, par la suite, des mesures pour améliorer la situation.	X X X X X X	X X X X X X
5.1.2 Rendre les traverses de sentiers de véhicules hors route conformes aux normes du MTQ	Pourcentage des traverses de motoneiges conformes	2001 : 74 % 2006 : 100 %	5.1.2.1 Soutien technique à l'amélioration des traverses de véhicules hors route	Clubs de véhicules hors route / MTQ	Le Ministère compte poursuivre ses activités d'information et de soutien technique auprès des responsables des clubs afin de rendre toutes les traverses conformes aux normes.	X	
5.1.3 Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier	N/A	N/A	5.1.3.1 Intégration des aménagements cyclables aux projets routiers	Municipalités / MTQ	- Analyser les situations actuelle et prévisible en matière de réseau cyclable dans le secteur afin d'intégrer cette dimension dans la préparation de ses projets; - Intégrer la préoccupation de la sécurité routière dans ses analyses des projets d'aménagements cyclables qui croisent ou longent son réseau routier; - Participer à des analyses et travaux visant à réduire et à rendre plus sécuritaires les traverses des pistes cyclables qui croisent son réseau routier.	X X X	X X X

TABLEAU 5

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

ENJEU 5 : La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier							
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
5.2 Chaussées et structures							
5.2.1 Maintenir les structures en bon état	Pourcentage des structures en bon état	2001 à 2016 : 90 %	5.2.1.1 Maintien des structures	MTQ	- Poursuivre et améliorer son programme d'inspection des structures pour identifier les interventions à réaliser; - Effectuer une série d'interventions sur les structures.	X X	X X
5.2.2 Maintenir en priorité la capacité structurale des ponts situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage	Pourcentage de ponts sans limite de capacité	2001 à 2016 : 100 %	5.2.2.1 Maintien de la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage	MTQ	Maintenir la capacité des ponts situés sur les routes de transit faisant partie du réseau de camionnage.	X	X
5.2.3 Améliorer la qualité des chaussées	Pourcentage des chaussées en bon état		5.2.3.1 Maintien et amélioration des chaussées	MTQ	- Poursuivre ses activités d'inventaire et d'analyse des chaussées pour bien cerner les zones prioritaires d'interventions; - Effectuer une série de travaux de maintien et d'amélioration des chaussées (fiche 5).	X X	X X
5.3 Caractéristiques géométriques							
5.3.1 Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier	Kilomètres de route améliorés Échangeurs améliorés / échangeurs à améliorer	N/A 2001 : 1 / 12 2006 : 8 / 12 2016 : 12 / 12	5.3.1.1 Amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier	MTQ	Améliorer les caractéristiques du réseau routier, soit principalement sur les routes 117, 323, 329 et 335 (fiches 2, 9 et 10). Des échangeurs seront aussi améliorés, soit ceux des autoroutes 15 et 640, 13 et 640 et ceux situés aux sorties 25, 35, 45, 57, 58, 60, 64, 69, 72 et 86 de l'autoroute 15 (fiche 5).	X	X

TABLEAU 5

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

ENJEU 5 : La sécurité dans les transports, le maintien et l'amélioration du patrimoine routier							
ORIENTATION 5 : Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016

5.4 Fonctionnalité du réseau routier							
5.4.1 Préserver l'intégrité des corridors routiers	N/A	N/A	5.4.1.1 Mesures de correction des accès	MTQ	Dans le cadre de ses diverses interventions sur le réseau routier, le Ministère compte corriger systématiquement les accès non conformes aux normes. Une attention particulière sera accordée aux tronçons de routes où les taux d'accidents sont supérieurs au taux moyen.	X	X
	Km d'accès contrôlés / km de nouvelles routes	2001 à 2006 : 100 %	5.4.1.2 Mesures de gestion des nouveaux accès	MTQ	- Continuer à intégrer la préoccupation « gestion des nouveaux accès » à tous les avis qu'il formulera sur les schémas d'aménagement des MRC; - Inciter les MRC à bonifier le contenu de leur schéma à ce sujet, lorsque le traitement de cette dimension peut être amélioré; - Formuler des avis aux municipalités lors de l'octroi de permis de construction et de lotissement et lors d'importants projets de développement; - Formuler des avis aux municipalités sur la localisation et le raccordement de nouvelles rues et lors de la révision du plan d'urbanisme de chaque municipalité; - Initier et participer à la réalisation de plans d'aménagement de corridors routiers (PACR), lorsque la problématique est assez importante pour ce faire.	X	
	Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures de gestion des accès	2001 : 2 / 8 2006 : 8 / 8		MRC / municipalités / MTQ		X	X
	N / A	N/A	5.4.1.3 Activités d'information auprès des MRC et des municipalités	MTQ / MRC / municipalités	- Susciter la tenue d'au moins une rencontre annuelle d'information et d'échanges pour le territoire de chaque MRC; - Produire et diffuser tout document à caractère technique qui s'avère nécessaire pour favoriser de meilleures interventions en matière de gestion des accès; - Produire et diffuser tout document d'information nécessaire pour sensibiliser les citoyens à la problématique de la gestion des accès et à l'obligation de demander un permis pour tout nouvel accès au réseau routier du Ministère; - Offrir un support technique aux MRC et aux municipalités, dans une perspective de formation, pour favoriser de meilleures interventions en gestion des accès.	X	X

TABLEAU 6

LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement							
ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
6.1 Bruit de la circulation routière							
6.1.1 Prévenir et corriger les problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	Schéma d'aménagement des MRC contenant des mesures pour prévenir et corriger la pollution sonore	2001 : 2 / 8 2006 : 8 / 8	6.1.1.1 Mesures d'aménagement du territoire	MRC / MTQ	- Continuer à intégrer la préoccupation « bruit » à tous les avis qu'il formulera sur les schémas d'aménagement des MRC; - Inciter les MRC à bonifier le contenu de leur schéma en matière de bruit; - Offrir du support technique aux MRC pour une intégration adéquate des préoccupations en matière de bruit aux schémas d'aménagement; - Supporter toute initiative régionale visant à développer des outils méthodologiques pour une intégration accrue dans les schémas des préoccupations en matière de bruit.	X X X X	 X
	Kilomètres d'écrans antibruit réalisés / kilomètres de zones qui subissent une pollution sonore	1993 : 0 / 8,6 2006 : 0 / 8,6 2016 : 8,6 / 8,6	6.1.1.2 Mesures d'atténuation du bruit routier	Municipalités / MTQ	- Réaliser des mesures correctives dans les zones où le bruit s'élève à 65 dBA $L_{eq, 24 h}$, et ce, en conformité avec sa politique sur le bruit routier; - Mettre à jour l'inventaire des zones où le bruit s'élève à 65 dBA $L_{eq, 24 h}$, et plus, notamment en y incluant les nouvelles zones sensibles qui se sont ajoutées depuis 1993; - Mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les secteurs les plus fortement pollués.	X X X	X X
	N/A	N/A	6.1.1.3 Activités d'information auprès des MRC et des municipalités	MTQ	- Susciter la tenue d'au moins une rencontre annuelle d'information et d'échanges avec les intervenants municipaux, selon le territoire de chaque MRC; - Produire et diffuser tout document à caractère technique qui s'avère nécessaire pour favoriser de meilleures interventions au chapitre du bruit de la circulation routière; - Offrir un support technique aux MRC et aux municipalités, dans une perspective de formation, pour favoriser de meilleures interventions en matière de prévention et correction de la pollution sonore en bordure des voies de circulation.	X X X	X X X

TABLEAU 6
LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement							
ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
6.2 Paysages routiers							
6.2.1 Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières	Schémas d'aménagement des MRC contenant des mesures de préservation de la qualité des paysages	2001 : 2 / 8 2006 : 8 / 8	6.2.1.1 Mesures de préservation de la qualité des paysages	MRC / municipalités / MTQ	Intégrer de façon accrue la dimension paysagère à toutes les étapes de la planification d'un projet	X	
	Kilomètres de l'autoroute 15 ayant fait l'objet d'interventions paysagères	2001 : 0 / 13 2006 : 13 / 13	6.2.1.2 Projet pilote d'interventions paysagères dans le corridor de l'autoroute 15, en partenariat avec le milieu	MTQ / MRC / municipalités / Environnement visuel Plus / consultant	- Former un comité de travail comprenant des représentants des MRC et des municipalités concernées, ainsi que du groupe Environnement visuel Plus; - Faire le point sur la problématique « paysage » le long de l'autoroute 15 et se doter d'objectifs en matière de gestion des paysages; - Réaliser un plan conceptuel d'aménagement pour le tronçon de l'autoroute 15 à l'étude. Ce plan conceptuel portera autant sur les emprises du Ministère que sur le territoire situé de part et d'autre de l'autoroute 15, si cela s'avère nécessaire; - Signer un protocole d'entente entre le Ministère, les MRC et les municipalités concernées pour convenir des interventions qui seront réalisées par l'une ou l'autre des parties et des étapes de réalisation de ces interventions; - Réaliser et mettre en œuvre le projet-pilote, de façon conjointe, par les intervenants concernés.	X X X X X	X

TABLEAU 6

LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

ENJEU 6 : La qualité de vie et la qualité de l'environnement							
ORIENTATION 6 : Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures de transport							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016

6.3 Autres ressources du milieu							
6.3.1 Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ	N/A	N/A	6.3.1.1 Analyses environnementales spécifiques	MTQ	• Entreprendre, si nécessaire, des études spécifiques afin d'être au fait de l'état de la situation des composantes sensibles du territoire; • Améliorer, au besoin, les mécanismes permettant l'intégration de la sensibilité des milieux aux choix des interventions sur le territoire; De plus, les études environnementales doivent inclure la recherche de moyens de mise en valeur des composantes du milieu.	X X	X X
			6.3.1.2 Étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques	MTQ / Conseil régional de l'environnement / municipalités	• Apporter une attention particulière à la recherche de solutions aux nuisances liées à l'érosion des sols et à l'utilisation des sels déglçants et d'abrasifs. De nouvelles approches seront également évaluées afin de réduire les problème liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.	X	X

TABEAU 7
LE CAMIONNAGE ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE

ENJEU 7 : L'efficacité du transport des marchandises							
ORIENTATION 7 : Améliorer les conditions de circulation sur le réseau de camionnage et assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
7.1 Camionnage							
7.1.1 Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage	Kilomètres de routes de camionnage améliorés / kilomètres à améliorer	2001 : 68 / 178 2006 : 178 / 178	7.1.1.1 Amélioration de la route de camionnage de Parent	MTQ	Améliorer la route de Parent (fiche 6).	X	
7.1.2 Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ	N/A	N/A	7.1.2.1 Harmonisation des réseaux de camionnage	MTQ / municipalités	- Continuer à analyser, pour approbation, les règlements municipaux; - Intégrer les réseaux de camionnage MTQ et municipalités sur un même support cartographique et en assurer le suivi.	X X	X X
7.2 Infrastructures ferroviaires							
7.2.1 Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel	Kilomètres de voie ferrée en opération	2001 : 135 2006 : 135 2016 : 135	7.2.1.1 Soutiens technique et financier au maintien en bon état des infrastructures ferroviaires des CFIL	MTQ	- Fournir à tout CFIL existant ou futur l'information nécessaire sur le programme d'aide gouvernementale; - Supporter la préparation de toute demande d'aide en vertu de ce programme; - Analyser toute demande d'abandon de réseau et en évaluer le potentiel à des fins de transport.	X X X	X X X
	Pourcentage des passages à niveau fonctionnels	2001 : 100 % 2006 : 100 % 2016 : 100 %	7.2.1.2 Maintien de la fonctionnalité des passages à niveau	Transports Canada / MTQ / municipalités	Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau.	X	X
	N/A	N/A	7.2.1.3 Protection de l'emprise ferroviaire abandonnée entre Deux-Montagnes et Mirabel	CN / MTQ	Protéger l'emprise ferroviaire abandonnée entre Deux-Montagnes et Mirabel.	X	X

TABLEAU 8
L'AÉROPORT DE MONTRÉAL-MIRABEL

ENJEU 8 : La relance de l'aéroport de Montréal-Mirabel							
ORIENTATION 8 : Soutenir le développement de l'aéroport international de Montréal-Mirabel							
OBJECTIFS	INDICATEURS	CIBLES	MOYENS D'ACTION	INTERVENANTS	ACTIONS	2001/ 2006	2006/ 2016
8.1 Améliorer les accès à l'aéroport et à la zone de commerce international de Montréal-Mirabel							
	Échangeurs construits ou améliorés / échangeurs à construire ou à améliorer	2001 : 1 / 3 2006 : 3 / 3	8.1.1 Amélioration des accès à l'Aéroport et à la Zone de Commerce international de Montréal à Mirabel	MTQ / ADM / Société de développement de la Zone de Commerce international de Montréal à Mirabel	- Aménager deux nouveaux échangeurs, sur l'autoroute 50, pour desservir la zone de commerce international (fiche 8); - Compléter l'échangeur 35 de l'autoroute 15 par l'ajout de nouvelles bretelles d'entrée et de sortie (fiche 8); - Planification des divers aménagements nécessaires pour la desserte globale de la zone de commerce international.	X X X	
8.2 Donner suite aux recommandations de la Commission sur le développement de la région de Mirabel							
	N/A	N/A	8.2.1 Mise en œuvre des recommandations de la Commission retenues par le gouvernement en matière de transport	MTQ	- Veiller à ce que le <i>Règlement sur le transport par taxi</i> ne fasse pas obstacle à la desserte par taxi de l'aéroport; - Continuer à participer au Comité interministériel ayant pour mandat d'évaluer la faisabilité des recommandations du rapport de la Commission.	X X	 X

ANNEXE 1

FICHES TECHNIQUES DES GRANDS PROJETS

RÉGION DES LAURENTIDES

FICHE N° 1 : AMÉLIORATION DES SERVICES DES TRAINS DE BANLIEUE

Ce projet vise à améliorer les services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme – Montréal et Deux-Montagnes – Montréal de manière à accroître l'utilisation de ce moyen de transport pour atténuer la pression des déplacements routiers en période de pointe et retarder les investissements majeurs à faire sur le réseau routier.

Suivant les tendances en matière d'aménagement du territoire et de transport, l'utilisation de l'automobile continuera d'être prédominante. Si rien n'est fait, les conditions de circulation sur les liens routiers vers Laval et Montréal s'aggraveront donc davantage.

Le principal enjeu est de favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal.

Les interventions prévues sont :

Train de banlieue Montréal – Blainville

Les interventions ciblées dans le programme triennal d'immobilisation 2001-2002-2003 de l'AMT pour ce projet totalisent environ 41,2 M\$ et consistent à :

- Réaliser des travaux de gare intermodale à Sainte-Thérèse afin de compléter l'aménagement du terminus d'autobus pour le CIT des Basses-Laurentides intégré avec la gare de train et le stationnement incitatif;
- Réaliser des aménagements visant à rendre les installations actuellement de type temporaire en installations permanentes, soit : modification des infrastructures ferroviaires, installation d'abris pour passagers, éclairage permanent avec câbles enfouis, aménagement paysager des gares, pavage des stationnements etc.;
- Acquérir de nouvelles locomotives pour cette ligne de trains de banlieue;

- Rénover des voitures additionnelles, allonger des quais, agrandir des stationnements, modifier les infrastructures ferroviaires.

Une partie de ces travaux pourraient s'étendre au-delà de l'année 2006. La participation du MTQ sera évaluée annuellement en fonction des besoins et des disponibilités budgétaires.

L'AMT poursuivra les analyses et les études visant à prolonger le service de trains de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme et le MTQ se positionnera en fonction des résultats obtenus.

Train de banlieue Montréal – Deux-Montagnes

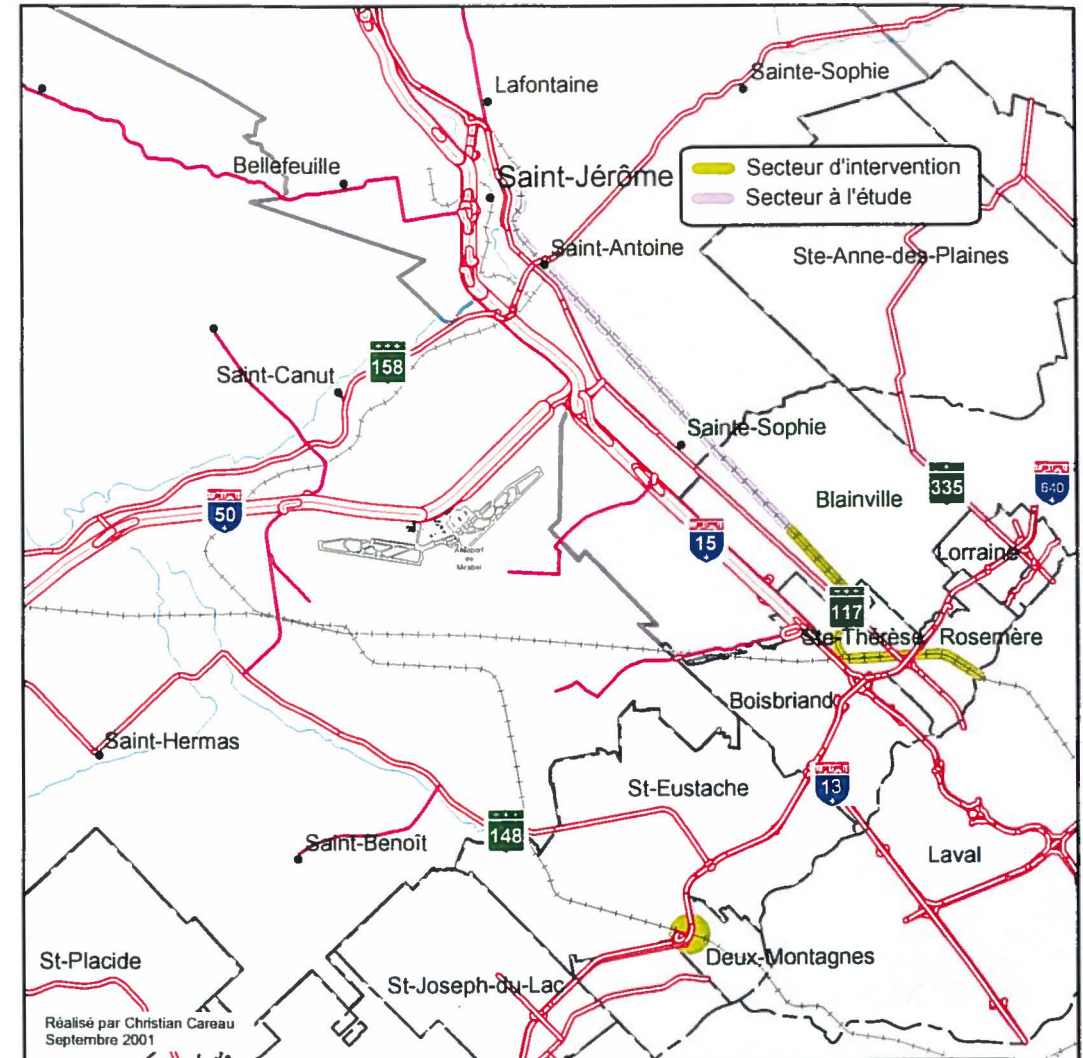
En plus des travaux prévus sur cette ligne à Montréal et Laval, l'AMT envisage, pour la région des Laurentides, d'allonger le quai à 10 voitures à la gare de Deux-Montagnes, pour un montant d'environ 1 M\$ et d'implanter une nouvelle gare à Saint-Eustache pour environ 5,2 M\$.

Résultats attendus :

- Améliorer les services de transport en commun dans l'axe Saint-Jérôme – Montréal et Montréal – Deux-Montagnes.
- Augmenter l'utilisation du transport en commun
- Répondre à la demande croissante en transport de la région en offrant des alternatives de déplacements en période de pointe.

Coût : ± 47,4 M\$
(25 % AMT et 75 % MTQ, soit 35,6 M\$.)

Réalisation prévue : 2001-2006 (Une partie de ces travaux pourrait être réalisée au-delà de 2006).



FICHE N° 2 – 1^{RE} PARTIE : AMÉLIORATION DES ACCÈS À MONT-TREMBLANT

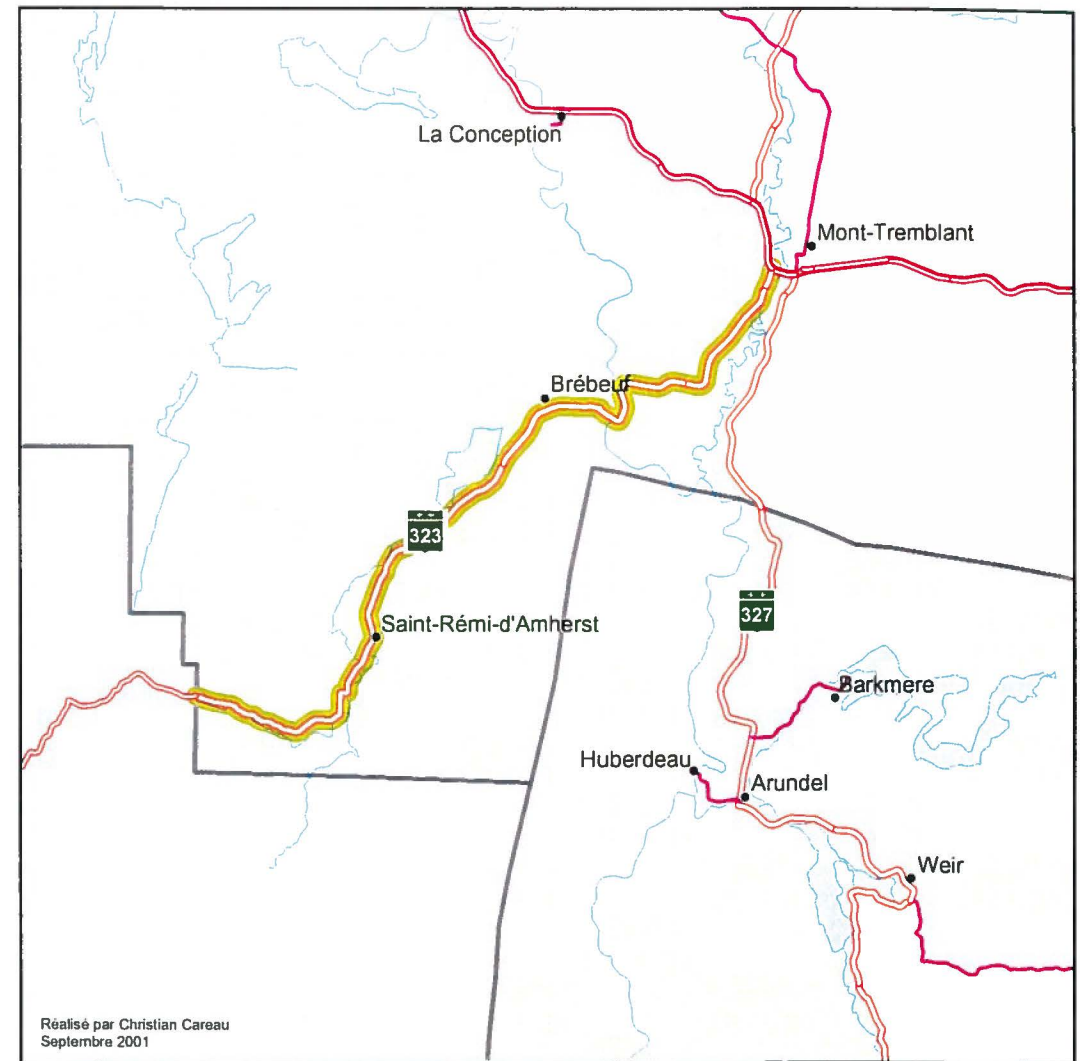
Ce projet vise à améliorer les conditions de circulation, en période de pointe touristique, aux accès des installations touristiques de Mont-Tremblant. Les investissements massifs réalisés et prévus afin d'améliorer et de diversifier l'offre touristique, entraîneront une hausse de la fréquentation de la région. La croissance anticipée de l'affluence touristique pourrait être freinée par les problèmes actuels de circulation qui perdurent les fins de semaine sur les accès immédiats au secteur du Mont-Tremblant. Il est même à prévoir que ces problèmes s'accroîtront dans l'avenir et pourraient freiner la croissance.

L'amélioration de la route 323, entre la municipalité de Lac-des-Plages (MRC de Papineau) et la ville de Mont-Tremblant, a déjà fait l'objet d'une étude d'opportunité en 1997 et le scénario retenu a été approuvé par les municipalités et MRC concernées. Les investissements globaux sont évalués à environ 38 M\$ pour les deux régions (Outaouais et Laurentides-Lanaudière) et couvrent environ 35 km de route à améliorer. Plus de 13 projets spécifiques d'intervention ont été identifiés et sont en cours de préparation. Les projets situés dans la MRC de Papineau font déjà partie du Plan de transport de L'Outaouais. Un plan stratégique d'intervention préliminaire conjoint (Outaouais – Laurentides) a été présenté dernièrement aux municipalités concernées pour tous ces projets.

Les interventions prévues sont :

1) Route 323 – Mont-Tremblant – Amherst

- Améliorer les caractéristiques géométriques de la route 323 entre le canton d'Amherst et Ville de Mont-Tremblant sur environ 23 km, tel qu'il est défini au plan stratégique d'intervention préliminaire. Un investissement d'environ 28 M\$ est prévu pour cette intervention globale pour la Direction des Laurentides-Lanaudière, dont 12,4 M\$ d'ici 2006.



FICHE N° 2 – 2^E PARTIE : AMÉLIORATION DES ACCÈS À MONT-TREMBLANT

2) Route 117, Mont-Tremblant :

- Effectuer une intervention au nord entre la jonction 323 et la montée Ryan, sur environ 3,1 km, comprenant l'ajout de voies de service et l'étagement du carrefour Ryan. Les travaux de 10 M\$ devraient être réalisés en 2002.
- Effectuer une intervention au sud entre la montée Kavanagh (Ouimet) et la rue Latreille, sur environ 2 km, comprenant l'ajout de voies de service et l'étagement des carrefours Kavanagh et Vaillancourt. Les travaux de 10 M\$ devraient être réalisés d'ici 2006 et nécessitent l'autorisation gouvernementale en vertu de la *Loi sur l'environnement*.

3) Desserte Tremblant – Scénario de base

- Améliorer le carrefour montée Ryan / chemin Duplessis / chemin Principal, afin de faciliter les mouvements de virage. Les travaux de 0,56 M\$ devraient être réalisés en 2002.
- Améliorer le carrefour montée Ryan et route 327 afin d'augmenter la capacité. Les travaux de 0,4 M\$ devraient être réalisés en 2002.

Dans un contexte d'investissements soutenus de la part d'Intrawest, les projets suivants pourraient être requis et des études de tracés seront réalisées à court terme.

- Construire un nouveau lien, secteur rivière Le Boulé, reliant le nouvel axe intermunicipal et le chemin Lac-Supérieur, au chemin Duplessis. Les travaux sont évalués à 10 M\$ et nécessiteront des investissements de 1 M\$ d'ici 2006.
- Effectuer la mise aux normes du chemin Duplessis. Les travaux évalués à environ

21 M\$ nécessiteront des investissements de 12,7 M\$ d'ici 2006.

- Améliorer le chemin Lac-Supérieur afin d'en augmenter sa capacité. Les travaux évalués à environ 13 M\$ nécessiteront des investissements de 6,3 M\$ d'ici 2006.
- Étagérer la route 117 et l'accès à Saint-Faustin-Lac-Carré, secteur Mont-Blanc, afin de rendre sécuritaire l'intersection présentement à niveau. Les travaux évalués à environ 5 M\$ nécessiteront des investissements de 1,2 M\$ d'ici 2006.

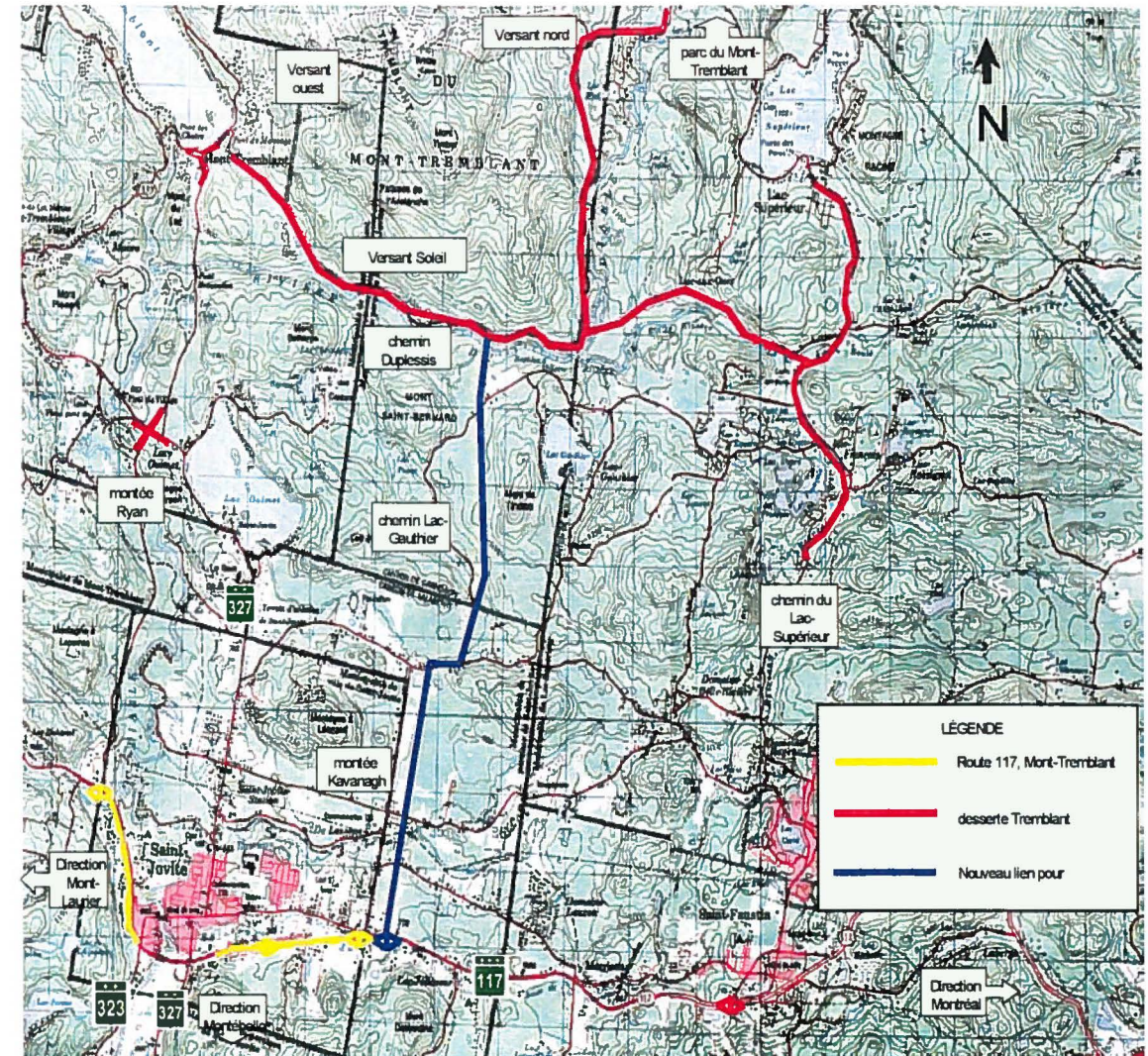
4) Nouveau lien pour Tremblant

- Construire une nouvelle route dans un nouveau corridor parallèle à l'axe Kavanagh – Gauthier, reliant la route 117 au chemin Duplessis, nécessitant un étagement à la route 117 et un pont sur la rivière du Diable. Les travaux débuteront lorsque la demande le justifiera et ils sont évalués à 32 M\$. Ils pourront nécessiter des investissements de 2 M\$ d'ici 2006.

Résumé des investissements

2001 à 2006 : ± 56,6 M\$ (MTQ) (Une partie de ce montant pourrait être investi au-delà de 2006)

2006 et ultérieur : ± 73,4 M\$



FICHE N° 3 : PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 50

Ce projet consiste, pour la région des Laurentides, à prolonger l'autoroute 50 entre Lachute et les limites du territoire de la région de l'Outaouais. La route nationale 148 assure la liaison entre les Laurentides et la région de l'Outaouais. Toutefois, des déficiences géométriques et la concentration d'accès résultant de l'urbanisation en bordure du réseau routier limitent la fluidité et la sécurité des déplacements de longs parcours sur certains tronçons de cette route. De plus, la route 148 ne remplit pas entièrement son rôle de route nationale, en raison de la traversée de nombreuses agglomérations et des faibles possibilités de dépassements entre Lachute et Masson-Angers, dans l'Outaouais. Cet important lien autoroutier d'environ 90 km nécessitera des investissements d'environ 400 M\$.

Les interventions prévues sont :

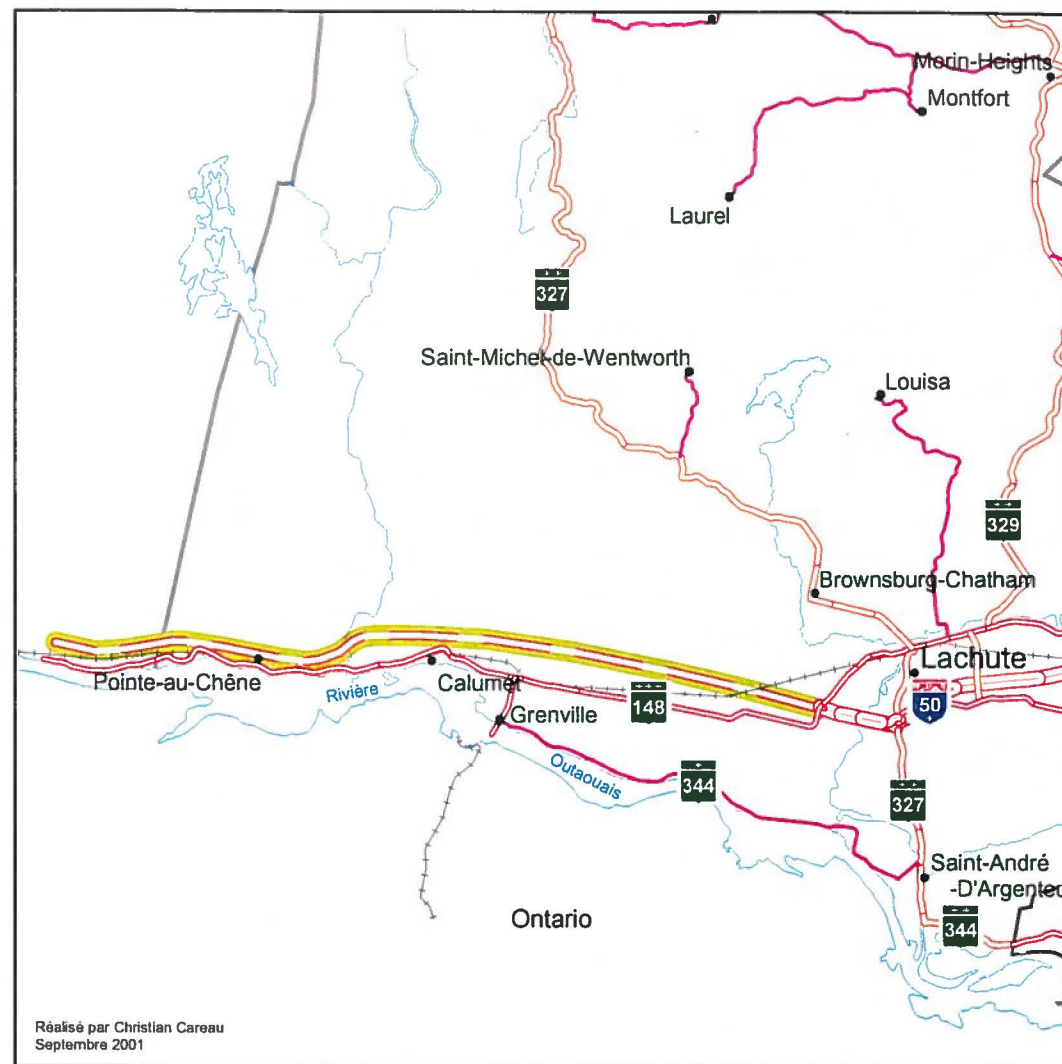
- Obtenir les autorisations gouvernementales pour la protection de l'environnement d'ici 2002;
- Réaliser une chaussée à deux voies entre Lachute et Fasset, sur une longueur de 34 km, en 2003-2006. Des investissements de l'ordre de 100 M\$ sont requis pour réaliser ce projet dans la Direction des Laurentides-Lanaudière.

Résultats attendus :

- Améliorer et parachever la liaison routière interrégionale vers l'Outaouais en fonction des phases de réalisation prévues de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson-Angers dans l'Outaouais.

Coût : ± 100 M\$ (MTQ)

Réalisation prévue : 2002-2006 (Une partie de ces travaux pourrait être réalisée au-delà de 2006).



FICHE N° 4 : AMÉLIORATION DE LA ROUTE 117 NORD

Ce projet vise à améliorer les caractéristiques géométriques de la route 117 entre Labelle et Des Ruisseaux, au nord de Mont-Laurier.

Des déficiences géométriques limitent la fluidité et la sécurité des déplacements sur certains tronçons de la route nationale 117, qui relie les Laurentides à la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

En ce qui concerne la route 117, on retrouve, sur toute sa longueur, un grand nombre d'accès qui réduisent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. De plus, des problèmes de congestion et de ralentissement sont observés aux traversées des agglomérations de Labelle et de l'Annonciation. Cette situation détériore considérablement la qualité de vie des résidents de ces municipalités, tout en nuisant à la circulation de transit qui compose 80 % du total des véhicules traversant ces agglomérations. De Labelle jusqu'à la limite nord de la région, plusieurs tronçons de la route ne respectent pas les normes actuelles du Ministère, et ce particulièrement en ce qui a trait aux possibilités de dépassements, ce qui affecte la fluidité de la circulation, en particulier la circulation de long transit. Plusieurs tronçons de la route présentent aussi des chaussées dégradées.

Les interventions prévues sont :

- Obtenir les autorisations gouvernementales pour la protection de l'environnement pour les projets des routes de contournement de Labelle et L'Annonciation d'ici 2003. Les travaux de la route de contournement de L'Annonciation devraient débuter en 2005. Ces interventions nécessitent des investissements de l'ordre de 34 M\$, dont environ 10 M\$ d'ici 2006;
- Réaliser des travaux de voies auxiliaires, de correction de courbes et de profil, de réaménagement d'intersections, et de réfection de chaussée sur divers tronçons de la route 117, entre Labelle et Des Ruisseaux, en fonction des échéanciers techniques de réalisation et des

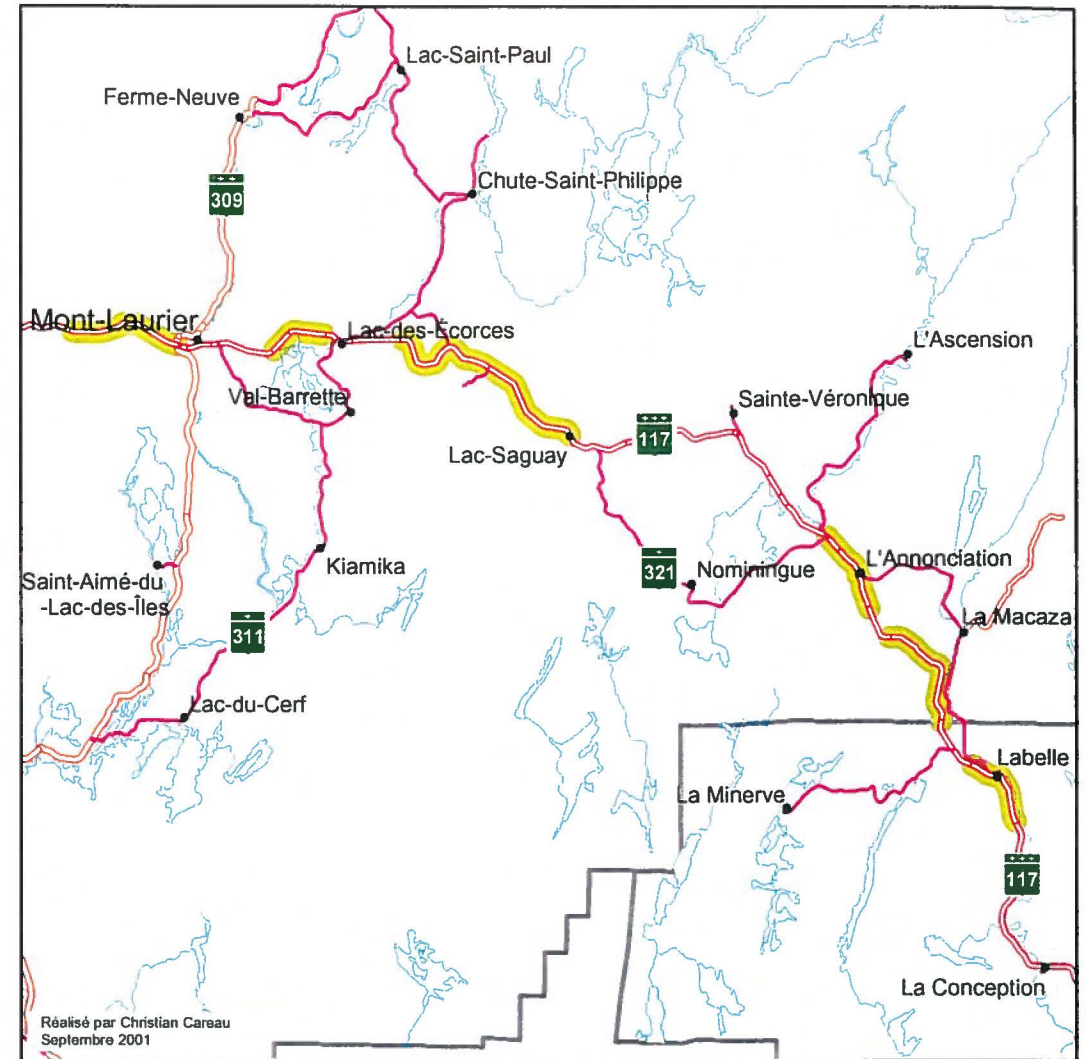
disponibilités budgétaires. Des investissements de l'ordre de 9 M\$ sont prévus d'ici 2006.

Résultats attendus :

- Accroître la fonctionnalité et la sécurité de la liaison routière 117 vers l'Abitibi-Témiscamingue.

Coût : ± 19 M\$ (MTQ)

Réalisation prévue : 2001-2006. (Une partie de ces travaux pourrait être réalisée au-delà de 2006).



FICHE N° 5 : RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE 15

Ce projet vise à améliorer la fonctionnalité des échangeurs et l'état des chaussées de l'autoroute 15. La construction de cette infrastructure routière date des années 1960-65 et nécessite maintenant des travaux de réfection fréquents et coûteux.

La configuration des échangeurs de l'autoroute 15 a été conçue au départ comme une autoroute à péage. Certains échangeurs sont incomplets alors que d'autres présentent des déficiences mineures.

Les interventions prévues sont :

- Effectuer une réfection des chaussées de l'autoroute 15, sur quelques 23 km, nécessitant des déboursés d'environ 16,4 M\$ d'ici 2006;

Des études géotechniques seront entreprises pour optimiser les investissements de la chaussée de l'autoroute 15 entre Laval et Saint-Jérôme, dans le cadre de la politique du MTQ sur le béton de ciment.

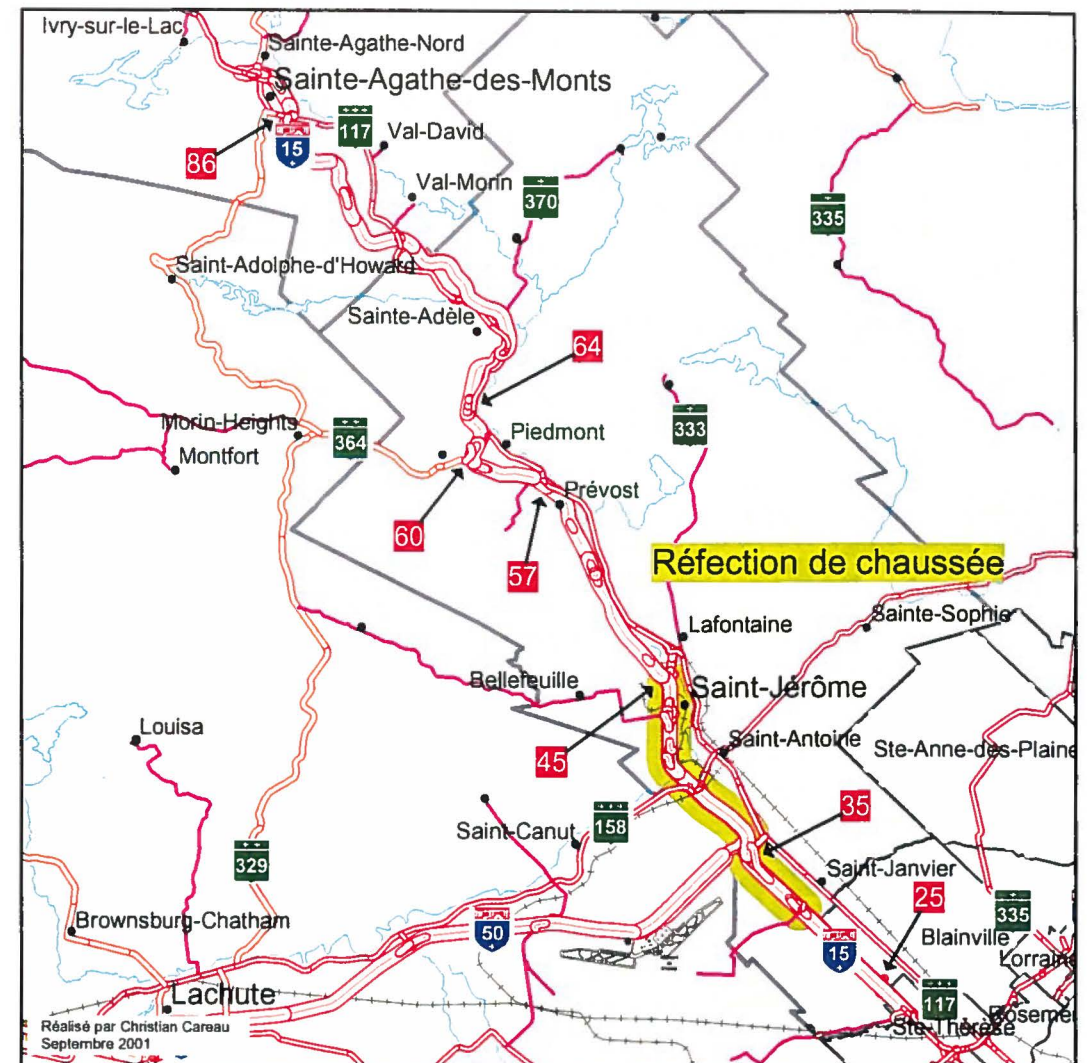
- Réaménager 6 échangeurs par l'ajout ou la modification de bretelles, soit aux échangeurs 25, 35; 45; 57; 60; 64; et 86. Des investissements de l'ordre de 8,5 M\$ seront requis d'ici 2006 pour réaliser ces travaux.

Résultats attendus :

- Maintenir et accroître la fonctionnalité et la sécurité de l'autoroute 15, considéré comme le lien nord-sud le plus sollicité de la région des Laurentides.

Coût : ± 24,9 M\$

Réalisation prévue : 2001-2006. (Une partie de ces travaux pourrait être réalisée au-delà de 2006).



FICHE N° 6 : AMÉLIORATION DE LA ROUTE DE CAMIONNAGE DE PARENT

Ce projet vise à poursuivre la réalisation d'importants travaux de voirie entrepris depuis 1991 et plus particulièrement en 1998 avec les entrepreneurs forestiers. Le Ministère a conclu un protocole d'entente (55-009) avec les MRC concernées pour la maîtrise d'œuvre des travaux situés au nord du km 110, sur environ 68 km.

Le Ministère poursuit également la réalisation des travaux dans le secteur sud, sur les tronçons restant à améliorer.

Les améliorations prévues et en cours de réalisation dans les deux secteurs de la route auront nécessité des investissements de 13,3 M\$ incluant une participation de 2,3 M\$ de la part des partenaires forestiers.

Les interventions prévues sont :

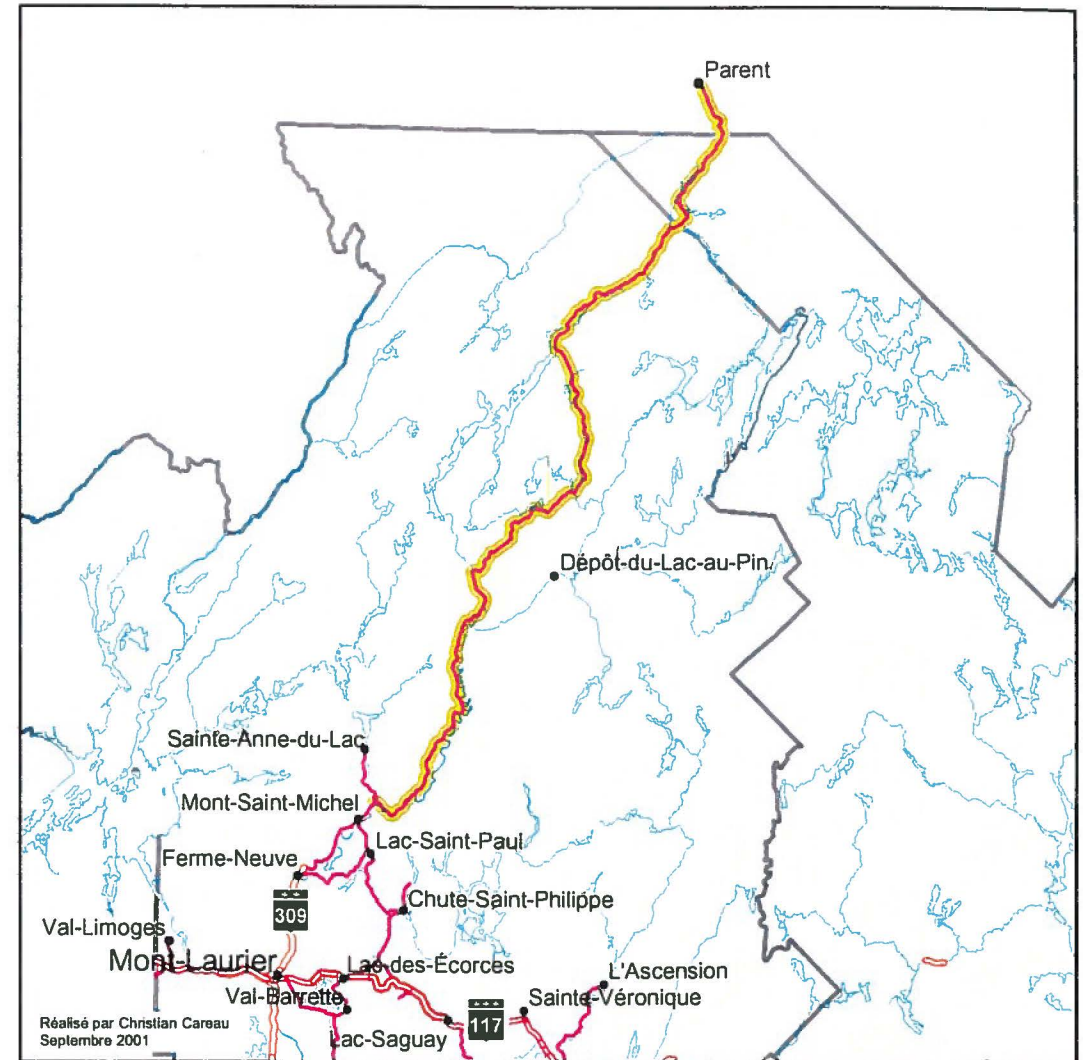
- Travaux de correction de courbes et de profil, d'élargissement de chaussée et de drainage, de réfection de surface et de reconstruction de ponts et ponceaux dans le cadre d'un protocole d'entente, au nord du km 110. Le Ministère compte investir 5,6 M\$ à cet endroit, sur les deux prochaines années;
- Travaux de correction de courbes et de profil, d'élargissement de chaussée et de drainage, de réfection de surface et de reconstruction de ponts et ponceaux dans les tronçons à améliorer au sud du km 110. Le Ministère compte investir 2,3 M\$ d'ici les deux prochaines années, à cet endroit.

Résultats attendus :

- Améliorer les caractéristiques géométriques de la route de Parent pour accroître l'efficacité et la sécurité de la circulation sur cette importante route de camionnage.

Coût : ± 7,9 M\$ (MTQ)

Réalisation prévue : 2001-2002



FICHE N° 7 : AMÉLIORATION DE LA ROUTE 344

Ce projet vise d'une part à améliorer la liaison interprovinciale avec l'Ontario, dans la municipalité de Grenville, depuis le pont du Long-Sault jusqu'à la jonction avec la route 148 et éventuellement avec la desserte de l'autoroute 50 (échangeur Scotch).

Ce projet comprend également l'amélioration de la route 344, à l'est des limites de la municipalité de Saint-André-d'Argenteuil, pour uniformiser le gabarit de la route avec les secteurs déjà améliorés à l'est.

Coût : ± 8 M\$ (MTQ)

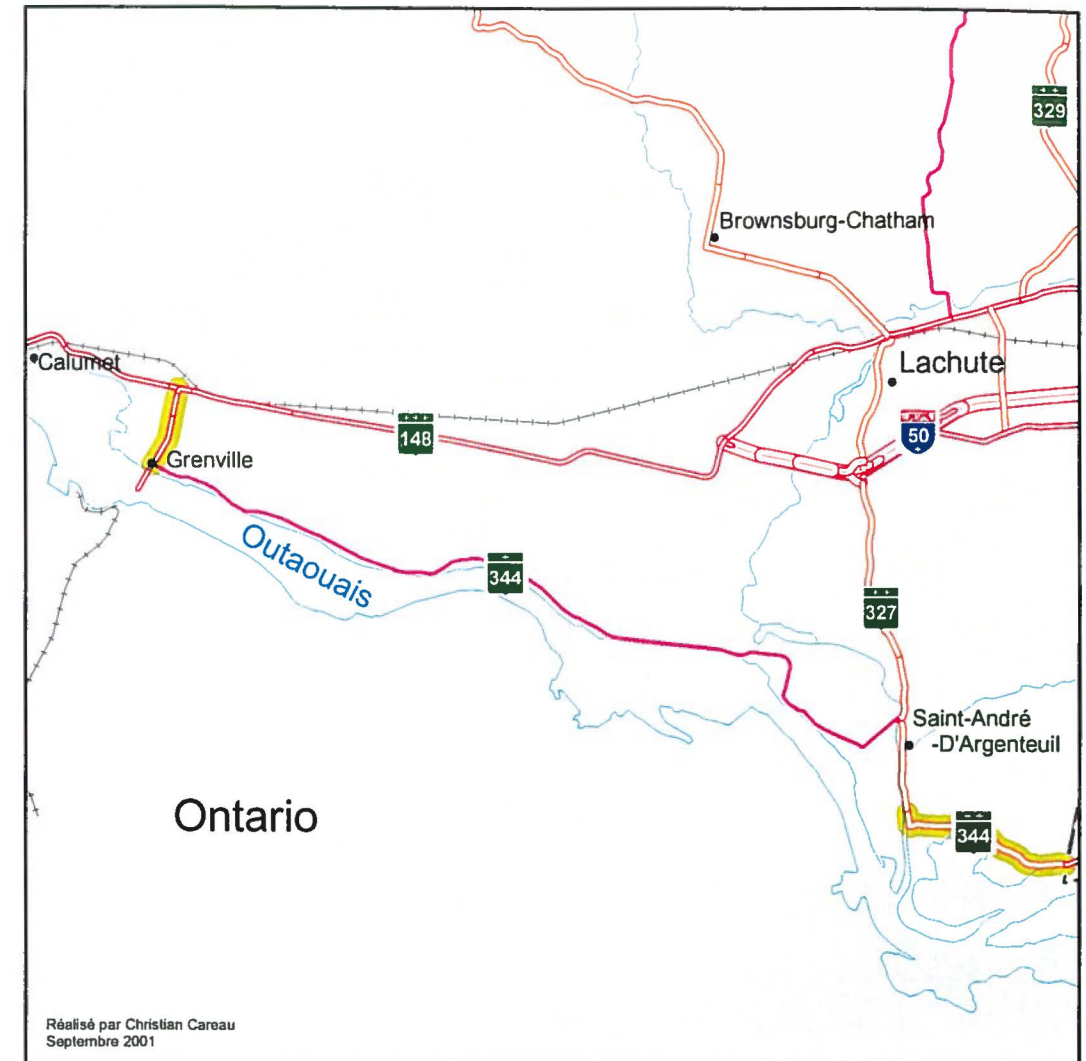
Réalisation prévue : 2001-2006

Les interventions prévues sont :

- Reconstruire la section urbaine de Grenville sur environ 1 km immédiatement au nord du pont du Long-Sault, comprenant l'aménagement d'une voie de virage à gauche au centre VVG2S et la réfection du pavage de la chaussée sur le kilomètre suivant jusqu'à la jonction avec la route 148. Les travaux évalués à environ 2 M\$ seront réalisés d'ici 2006;
- Reconstruire la route 344 sur 5 km à l'est des limites de la municipalité de Saint-André-d'Argenteuil. Les travaux évalués à plus de 6 M\$ seront entrepris en 2002 et devraient être complétés en 2004.

Résultats attendus :

- Améliorer le lien interprovincial 344 reliant Hawkesbury à Grenville à la sortie du pont du Long-Sault jusqu'à la route 148 et éventuellement à l'autoroute 50;
- Améliorer la route 344 à l'est de Saint-André-d'Argenteuil afin d'assurer plus de sécurité aux usagers, notamment aux cyclistes présents sur ce tronçon considéré notamment comme route touristique.



FICHE N° 8 : AMÉLIORATION DES ACCÈS À L'AÉROPORT DE MONTRÉAL-MIRABEL

Ce projet vise à améliorer les accès terrestres à l'aéroport et à la zone de commerce international de Montréal à Mirabel en éliminant notamment les accès à niveau.

La venue d'entreprises dans la zone de commerce international aura un impact significatif sur la circulation dans le secteur de l'aéroport. Il sera donc nécessaire d'améliorer les accès existants.

Les interventions prévues sont :

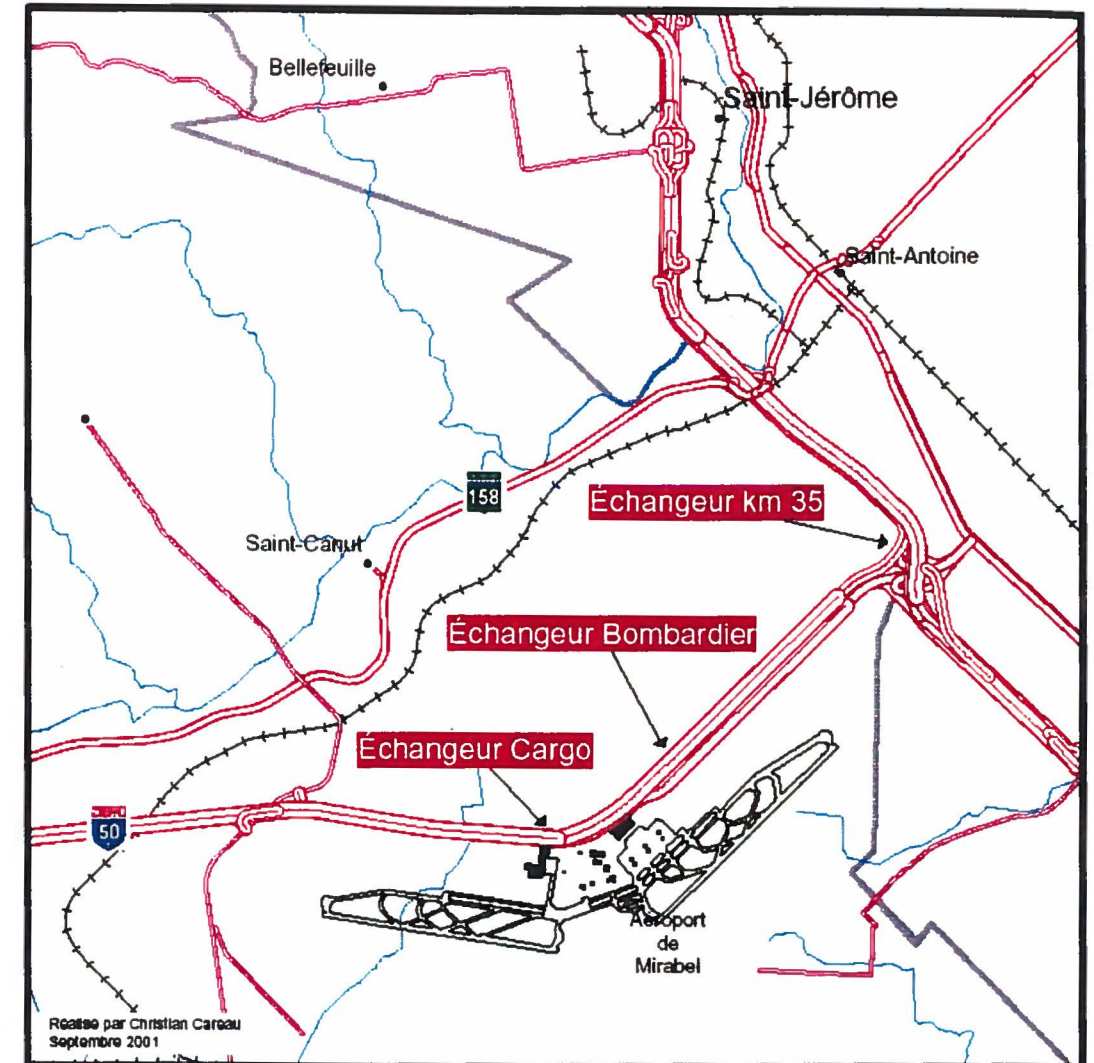
- Compléter l'échangeur 35 de l'autoroute 15 par l'ajout de nouvelles bretelles d'entrée et de sortie. Cette intervention, évaluée à 5 M\$, est en cours de réalisation et le Ministère prévoit compléter les travaux en 2001 pour un montant de 2,4 M\$;
- Aménager deux nouveaux échangeurs sur l'autoroute 50 pour desservir la zone de commerce international. Cette intervention est évaluée à environ 19 M\$, soit :
 - ✓ Échangeur Bombardier à réaliser en 2002 pour un montant d'environ 12 M\$;
 - ✓ Échangeur Cargo à réaliser en 2003-2005 pour un montant d'environ 7 M\$.

Résultats attendus :

- Assurer une bonne desserte routière à l'aéroport et la zone de commerce international.

Coût : ± 19 M\$ (MTQ)

Réalisation prévue : 2001-2005



FICHE N° 9 : AMÉLIORATION DE LA ROUTE 329

Ce projet consiste à améliorer les caractéristiques géométriques d'un tronçon de la route 329 entre Sainte-Agathe et Lanthier jugé problématique au niveau de la sécurité, notamment à la traversée de l'agglomération de Lanthier.

Différentes interventions ont été ciblées dans le cadre d'une étude de sécurité effectuée en 2000 dans ce secteur.

Les interventions prévues sont :

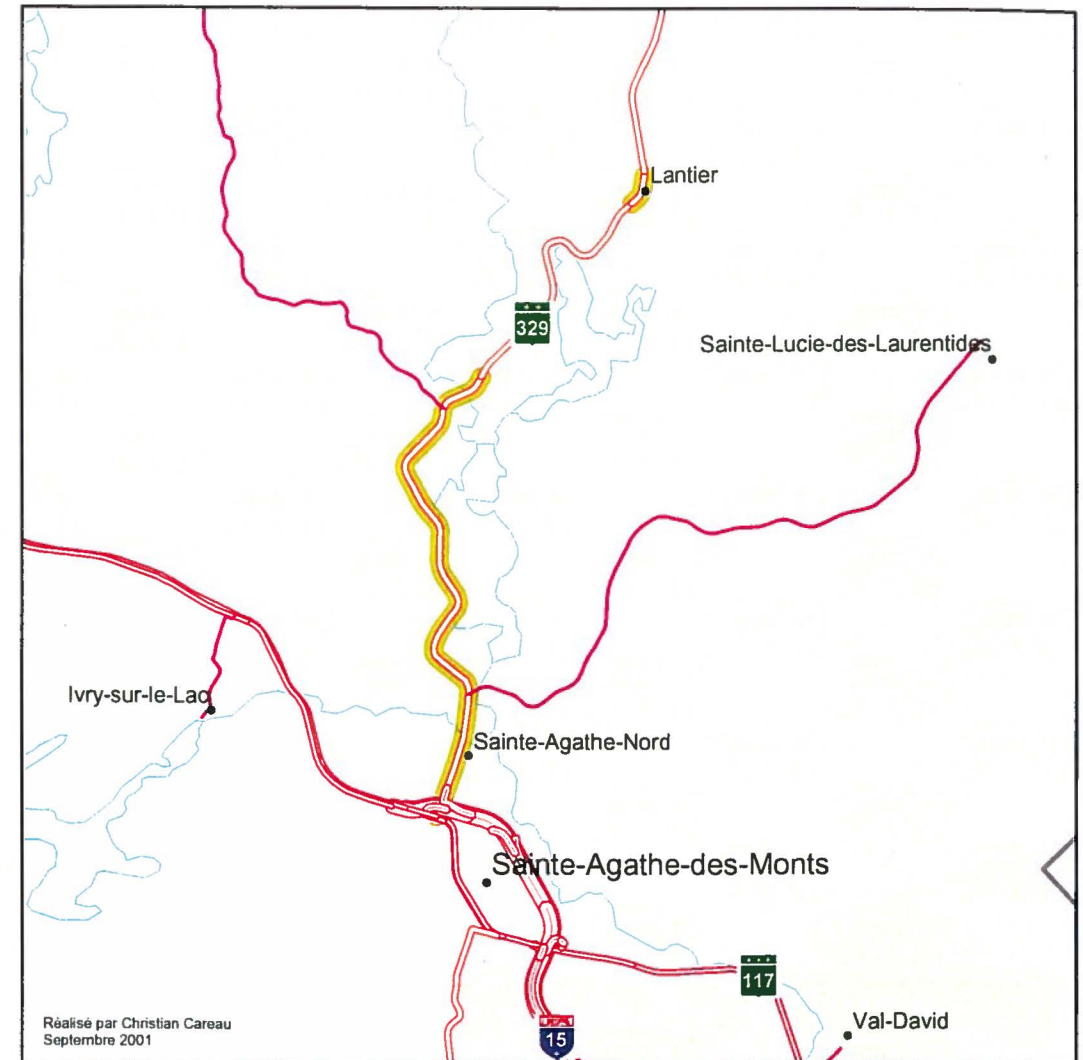
- Améliorer les intersections situées sur ce tronçon et les caractéristiques géométriques déficientes sur le plan de la sécurité, notamment à la jonction des routes 117 / 329 et dans la traversée de Lanthier. Le Ministère compte investir pour environ 1,1 M\$ d'ici 2004 dans ce secteur.

Résultats attendus :

- Augmenter le niveau de sécurité sur ce tronçon routier.

Coût : ± 1,1 M\$ (MTQ)

Réalisation prévue : 2002-2004



FICHE N° 10 : ROUTE 335, DE L'AUTOROUTE 640 AU CHEMIN SAINT-ROCH (dans le prolongement de l'A-640, Bois-des-Filion et Terrebonne)

Les besoins à la base du projet sont issus de problèmes conjonctuels, structurels et d'infrastructures. Étant donné que la réfection de la route 335, dans son axe actuel, nécessite de nombreuses expropriations, qu'elle n'offre pas un niveau de service acceptable et que les coûts afférents à la reconstruction sont plus élevés dans l'axe actuel que dans un nouveau corridor, le Ministère propose l'utilisation de l'ancien corridor de l'autoroute 19, au nord de l'A-640, pour y relocaliser la route 335.

Problèmes

- Conjoncturel : augmentation de la circulation générée par la croissance de la population;
- Structurel : inefficacité des raccordements routiers, pas de lien direct R-335/A-640;
- Structural : la structure de la chaussée ne peut continuer de supporter les débits actuels de circulation incluant les véhicules lourds.

Les interventions prévues sont :

- Construction d'une nouvelle route à deux voies deux sens dans l'axe de l'A-19, soit dans les municipalités de Bois-des-Filion et Terrebonne. Ce projet est réalisé en deux phases.

La phase 1, entre l'A-640 et le rang Saint-François, a été réalisée entre 1999 et 2001, au coût global de 1,56 M\$.

La phase 2 s'étend sur 5 km, entre le rang Saint-François et le chemin Saint-Roch. Elle comprend les activités suivantes :

- expropriations en 2001-2002
- construction de chaussée et feux de circulation en 2002-2003-2004

Cette construction comprend des travaux d'élargissement sur la montée Gagnon (route 335)

entre le chemin de la Côte-Saint-Louis à Blainville/Terrebonne et le chemin Saint-Roch à Terrebonne.

Résultats attendus :

- Améliorer la qualité de vie des résidents riverains de la route 335 actuelle;
- Améliorer la fluidité;
- Éliminer des détours pour les usagers (économie annuelle de plus de 500 000 \$ pour les usagers basée sur le coût d'utilisation d'un véhicule de 0,29 \$ au kilomètre);
- Réduire les conflits liés à la fonction d'accès de la route 335, entraînant ainsi une amélioration globale de la sécurité.

Coût : ± 10 M\$ (MTQ)

Réalisation prévue : 2002-2004

