

PLAN DE TRANSPORT
de la région de
LANAUDIÈRE

Décembre 2000

PRÉFACE

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

Les activités réalisées à ce jour dans le cadre du *Plan de transport de Lanaudière* ont permis de mettre en lumière les enjeux auxquels fait face la région dans le domaine des transports et de se doter d'orientations pour identifier les interventions les plus aptes à satisfaire les besoins de déplacement des personnes et des marchandises.

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

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

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

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

MARIO TURCOTTE, directeur
Direction des Laurentides-Lanaudière

3.0 LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

Enjeu et orientation

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

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

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

Les problèmes de fluidité de la circulation

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

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

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

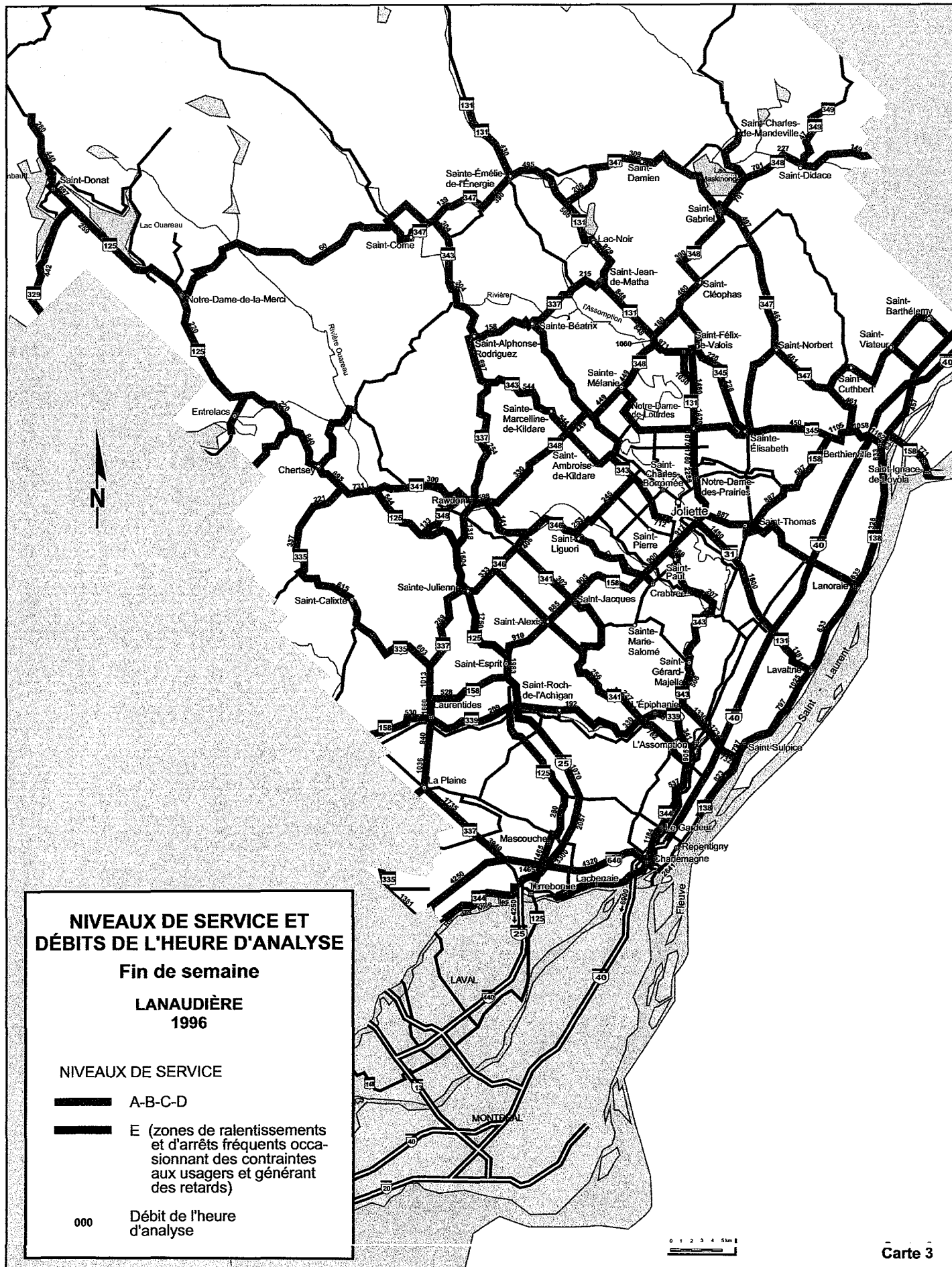
Quant à la route 125 (autoroute 25) entre Saint-Roch-de-L'Achigan et Saint-Esprit, le Ministère a construit les viaducs et complété le doublement des chaussées à l'automne 2000, ce qui permettra une desserte efficace et sécuritaire, car l'autoroute sera enfin complétée de Laval à Saint-Esprit où s'effectue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

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

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

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

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



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

Le développement des réseaux récréatifs

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

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

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

Objectifs et moyens d'action

3.1 Amélioration et développement du réseau routier

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

Objectif

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

Moyens d'action

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Objectif

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

Moyens d'action

3.1.2.1 Amélioration de la route 158

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

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

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

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

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

3.2 Réseaux récréatifs

Les réseaux de voies cyclables, de sentiers de motoneige et de véhicules tout terrain contribuent au développement touristique du territoire. Le Ministère vise à soutenir leur développement conformément à ses politiques en la matière.

Objectif

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

Moyen d'action

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

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

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

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

Objectif**3.2.2 Favoriser le développement de sentiers sécuritaires de véhicules hors route****Moyen d'action****3.2.2.1 Soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route**

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

4.0 LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE

Enjeu et orientation

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

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

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

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

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

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

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

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

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


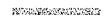





Orientations :

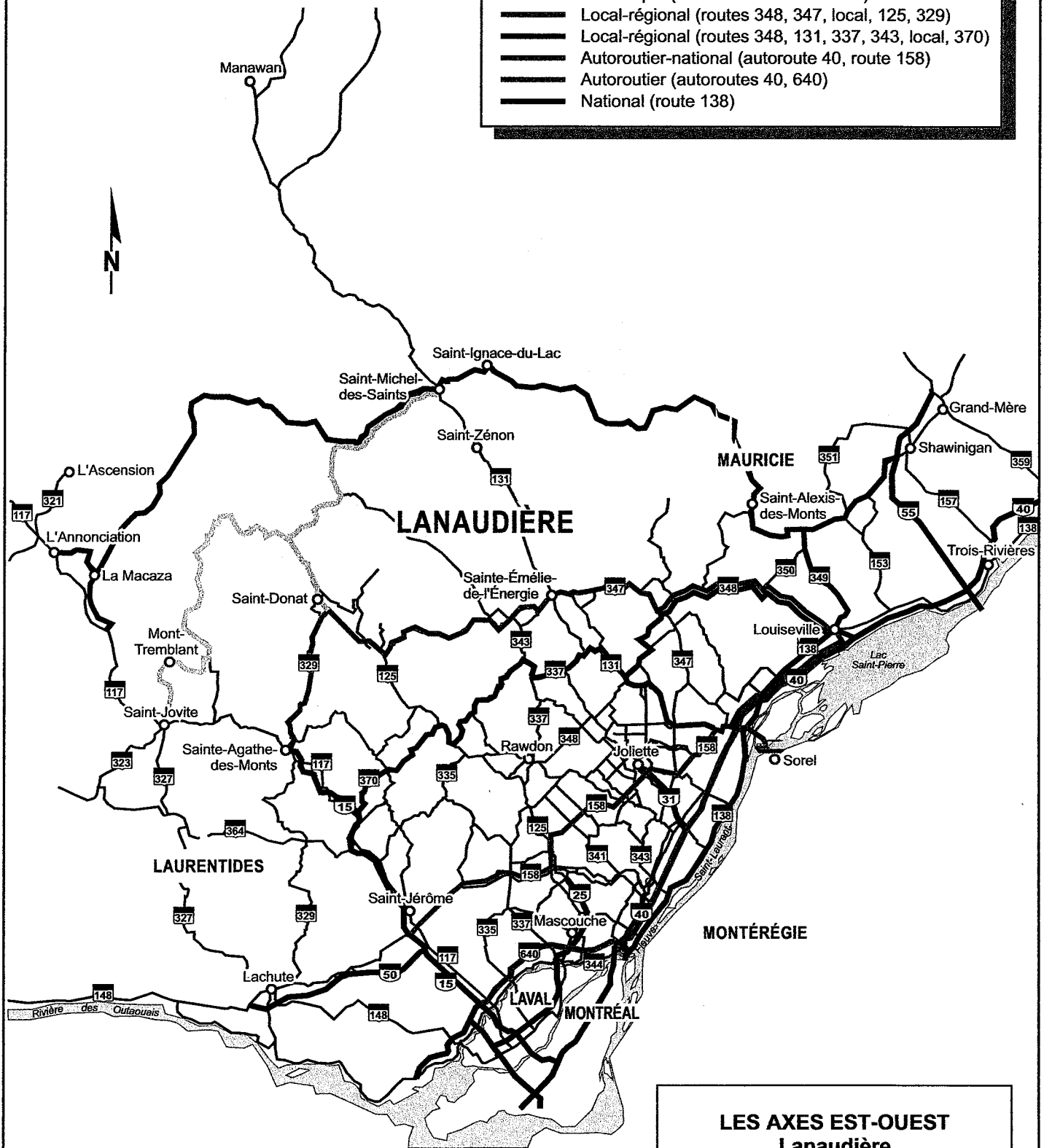
- **Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions limitrophes;**
- **Maintenir les axes forestiers et touristiques.**

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

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

TYPES DE LIEN ROUTIER DANS L'AXE EST-OUEST

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



LES AXES EST-OUEST
Lanaudière

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

Objectifs et moyens d'action

Objectif

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

Moyens d'action

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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