

THÈME 2

Liste des sections

THÈME 2 :	LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS TERRESTRES.....	3
2.1	LA PROBLÉMATIQUE	3
2.1.1	L'IDENTIFICATION DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS EXISTANTS DE TRANSPORT .3	
2.1.1.1	LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES POUR VÉHICULES (MOTORISÉS)	3
2.1.1.2	LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN.....	12
2.1.1.3	LE TRANSPORT ADAPTÉ.....	19
2.1.1.4	LE TRANSPORT SCOLAIRE	20
2.1.1.5	LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	20
2.1.1.6	LES RÉSEAUX DE VÉHICULES HORS ROUTE (VHR) — QUAD ET MOTONEIGES	21
2.1.1.7	LES RÉSEAUX CYCLABLES, PÉDESTRES, ÉQUESTRES, DE SKI DE FOND ET DE RAQUETTE	22
2.1.1.8	LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT AÉRIEN.....	28
2.1.1.9	LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE.....	29
2.1.1.10	LE RÉSEAU ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN.....	29
2.1.2	LE PORTRAIT GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE	35
2.1.2.1	LES GRANDS AXES DE DÉPLACEMENTS DES PERSONNES	35
2.1.2.2	LES GRANDS AXES DE DÉPLACEMENTS DES MARCHANDISES	50
2.1.3	L'ÉVALUATION DE L'ADÉQUATION DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT TERRESTRE	51
2.1.3.1	LES PROBLÈMES DE FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER.....	52
2.1.3.2	LES IMPACTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER	59
2.1.3.3	LES PROBLÈMES TECHNIQUES DES ROUTES.....	63
2.1.3.4	LES PROBLÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN	64
2.1.3.5	LA GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS	65
2.1.4	LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT.....	66
2.1.5	LE PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE	67
2.1.6	LE PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	68
2.1.7	ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA MRC LES MOULINS.....	68
2.2	LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	73
2.2.1	GRANDE ORIENTATION 4	73
2.2.2	GRANDE ORIENTATION 5	73
2.2.3	GRANDE ORIENTATION 6	74
2.3	LES ORIENTATIONS PARTICULIÈRES ET LES PROPOSITIONS.....	75

THÈME 2

Liste des tableaux

TABLEAU 2-1 :	DESSERTES EN TRANSPORT COLLECTIF SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC LES MOULINS, ANNÉES 2001 ET 2011.....	18
TABLEAU 2-2 :	NOMBRE D'AUTOMOBILES PAR LOGIS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL, 1998.....	36
TABLEAU 2-2A :	NOMBRE D'AUTOMOBILES PAR LOGIS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL, 2008.....	37
TABLEAU 2-3 :	TOTAL DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE 24 HEURES, TOUS MOTIFS SAUF RETOUR, 1993 ET 1998.....	38
TABLEAU 2-4 :	TOTAL DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE POINTE DU MATIN (6H À 9H), TOUS MOTIFS SAUF RETOUR, 1993 ET 1998.....	38
TABLEAU 2-3A :	TOTAL DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE 24 HEURES, TOUS MOTIFS SAUF RETOUR, 2008.....	40
TABLEAU 2-4A :	TOTAL DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE POINTE DU MATIN (6H À 9H), TOUS MOTIFS SAUF RETOUR, 1998 ET 2008.....	40
TABLEAU 2-5 :	DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS À DES FINS DE TRAVAIL, PÉRIODE DE 24 HEURES, 1998.....	41
TABLEAU 2-6 :	DÉPLACEMENTS INTERNES ET EXTERNES EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE POINTE DU MATIN, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS, 1987, 1993 ET 1998.....	43
TABLEAU 2-7 :	DÉPLACEMENTS EXTERNES EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE POINTE DU MATIN, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS, 1993 ET 1998.....	43
TABLEAU 2-8 :	DÉPLACEMENTS VERS L'ÎLE DE MONTRÉAL EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, À LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS, 1998.....	44
TABLEAU 2-9 :	DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE ET À DESTINATION DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE 24 HEURES, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS SAUF RETOUR, 1998.....	45
TABLEAU 2-5A :	DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS À DES FINS DE TRAVAIL, PÉRIODE DE 24 HEURES, 2008.....	45
TABLEAU 2-6A :	DÉPLACEMENTS INTERNES ET EXTERNES EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE POINTE DU MATIN, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS, 1998 ET 2008.....	46
TABLEAU 2-7A :	DÉPLACEMENTS EXTERNES EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE POINTE DU MATIN, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS, 1998 ET 2008.....	46
TABLEAU 2-8A :	DÉPLACEMENTS VERS L'ÎLE DE MONTRÉAL EN PROVENANCE DE LA MRC LES MOULINS, À LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS, 2008.....	48
TABLEAU 2-9A :	DÉPLACEMENTS EN PROVENANCE ET À DESTINATION DE LA MRC LES MOULINS, PÉRIODE DE 24 HEURES, TOUS MODES ET TOUS MOTIFS SAUF RETOUR, 2008.....	49

Liste des graphiques

GRAPHIQUE 2-1 :	ÉVOLUTION DES DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS SUR LES AUTOROUTES ET LES GRANDES ARTÈRES DE LA MRC LES MOULINS, 2001 À 2009 (BARRES).....	5
GRAPHIQUE 2-2 :	ÉVOLUTION DES DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS SUR LES AUTOROUTES ET LES GRANDES ARTÈRES DE LA MRC LES MOULINS, 2001 À 2009 (COURBES).....	5

THÈME 2

THÈME 2 : LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS TERRESTRES

2.1 LA PROBLÉMATIQUE

De tout temps, les réseaux de transport ont influencé l'aménagement du territoire et contribué à l'essor des régions. La municipalité régionale de comté (MRC) Les Moulins doit certes une bonne partie de sa croissance démographique des dernières années à la présence des autoroutes 25, 40 et 640. Par ailleurs, les choix d'aménagement ont également des répercussions sur les transports. Une dispersion des fonctions urbaines ou une trop faible densité ont un impact sur la demande et les modes de déplacement. Le développement aux abords des voies de circulation peut également avoir des répercussions sur sa fonctionnalité. Finalement, les réseaux de transport peuvent générer des impacts environnementaux peu compatibles avec certains types de fonctions comme le résidentiel.

Il existe donc des liens étroits entre le transport et l'aménagement du territoire, ce qui a amené le législateur à obliger les MRC à intégrer la planification du transport dans le schéma d'aménagement révisé (schéma d'aménagement de deuxième génération). Ainsi, en vertu du septième paragraphe de l'article 5 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le schéma d'aménagement doit décrire et planifier l'organisation du transport terrestre.

2.1.1 L'IDENTIFICATION DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS EXISTANTS DE TRANSPORT

Les infrastructures et équipements de transport de la MRC sont très diversifiés. Ils comprennent :

- les infrastructures routières;
- les infrastructures et équipements de transport en commun;
- les infrastructures ferroviaires;
- les infrastructures de transport aérien;
- les réseaux cyclables, pédestres, équestres, de patins à roues alignées, de ski de fond, etc.;
- les réseaux de véhicules hors route (VHR), soient les quads (VTT) et les motoneiges.

2.1.1.1 LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES POUR VÉHICULES (MOTORISÉS)

La présente description s'appuie sur la classification fonctionnelle du réseau routier du ministère des Transports (MTQ).

La MRC Les Moulins dispose d'un réseau routier complet et hiérarchisé (voir [carte 11](#)). Le réseau supérieur comprend trois autoroutes (25, 40 et 640) et trois routes régionales (335, 337 et 344), auxquelles se greffent des artères et des collectrices locales.

Dans un premier temps, la présente section dresse un portrait du réseau routier de la MRC. Des analyses supplémentaires ainsi que la présentation d'éléments de solutions sont proposées dans les sections subséquentes.

A) Les autoroutes

Le réseau autoroutier de la MRC Les Moulins permet de relier la MRC aux secteurs d'envergure du Grand Montréal ainsi que des régions de Lanaudière et des Laurentides. En 2012, le PMAD de la CMM reconnaissait les autoroutes de la MRC comme faisant partie du réseau routier métropolitain.

THÈME 2

Autoroute 25

L'autoroute 25 dispose de deux (2) voies dans chaque direction. En 1996, le débit journalier moyen annuel (DJMA) de l'autoroute 25, à la hauteur du pont Mathieu, était de 68 000 véhicules, ce qui est relativement peu élevé par rapport au débit alors observé sur les autoroutes 13 et 15. La circulation y était déjà particulièrement dense durant les périodes de pointe du matin et du soir.

Suite à la croissance démographique importante de la MRC Les Moulins et des MRC voisines, la circulation globale sur l'autoroute 25 s'est grandement accentuée. Les relevés du MTQ indiquaient un débit (DJMA) de 77 000 véhicules en 2009 et un débit journalier moyen estival (DJME) de 80 000 véhicules. Suite à la réfection de la configuration de cette autoroute entre l'autoroute 440 à Laval et Terrebonne en 2010, le MTQ, en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT), a aménagé une voie réservée pour les fins du covoiturage et du transport collectif.

L'autoroute 25 draine une bonne partie de la circulation de la MRC vers les pôles d'emplois de l'île de Montréal et de Laval, via les ponts Pie-IX (route 125), Papineau (autoroute 19) et Médéric-Martin (autoroute 15). Depuis le 21 mai 2011, les automobilistes de la région peuvent également emprunter le nouveau tracé de l'autoroute 25, qui relie désormais l'échangeur des autoroutes 440 et 25 à Laval à celui des autoroutes 40 et 25 dans le secteur d'Anjou sur l'île de Montréal. Cette nouvelle liaison est rendue possible suite à la construction du nouveau pont A-25. Ce dernier a été établi selon le mode d'utilisateur-payeur fonctionnant via un système de péage électronique.

Autoroute 40

À l'extrémité est de la MRC, l'autoroute 40 permet de relier le territoire de la MRC aux pôles d'emplois de l'est de l'île de Montréal. Cette autoroute à trois (3) voies dans chaque direction, qui relie également la région de Montréal à celles de Trois-Rivières et de Québec, a favorisé la croissance de la partie est de la MRC Les Moulins, mais également celle de la MRC de l'Assomption. En 1996, le débit journalier moyen sur cette autoroute était de 90 000 véhicules à la hauteur du pont Charles-de Gaulle. À la période de pointe du matin (6h à 9h), près de 15 000 véhicules empruntaient l'autoroute 40 en direction de Montréal. La majorité de ces véhicules provenait alors de la MRC de l'Assomption et de la circulation de transit entre Québec et Montréal.

En 2009, le MTQ enregistrait un DJMA de 118 000 véhicules, ainsi qu'un DJME de 124 000 véhicules. Ce fort achalandage, similaire à celui observé sur l'autoroute 15, a accentué les problèmes de circulation lors des heures de pointe depuis le début des années 2000.

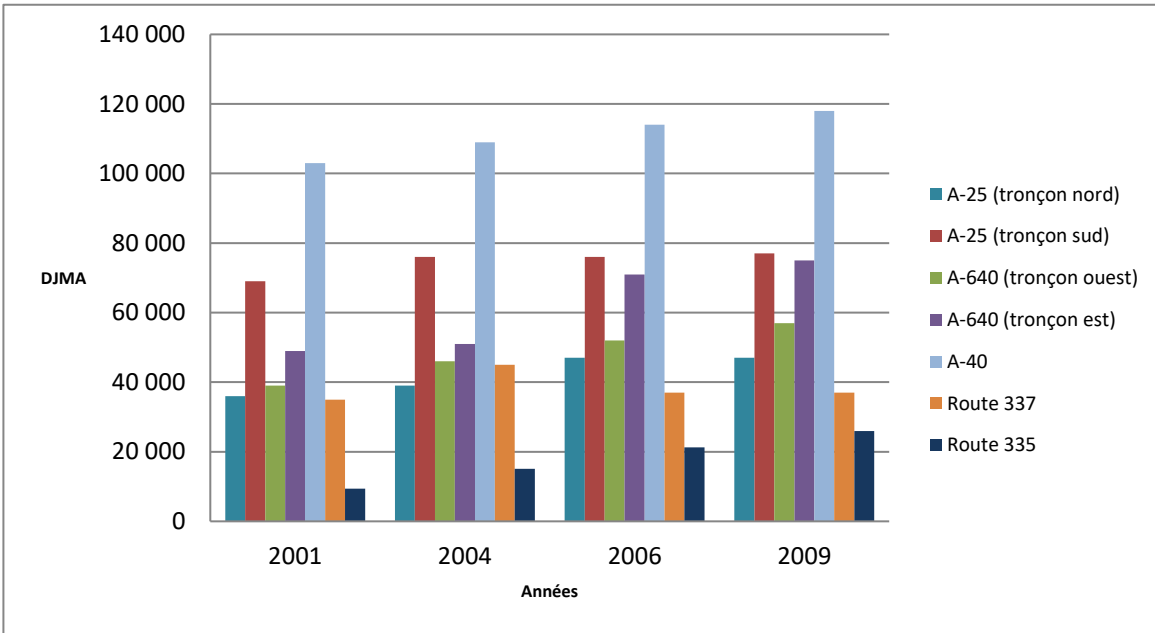
Autoroute 640

L'autoroute 640 traverse d'est en ouest la MRC. Cette autoroute agit comme voie de ceinture de la Rive-Nord, en reliant Oka à Repentigny, sans toutefois constituer une autoroute périphérique complète autour de la région métropolitaine. Contrairement aux deux (2) autres autoroutes de la MRC, le débit peu élevé de cette autoroute en 1996 (DJMA variant de 32 000 à 44 000 véhicules) entraînait rarement des problèmes de congestion. Il s'agissait toutefois d'une autoroute en pleine progression puisque les débits journaliers ont augmenté de 30% entre 1992 et 1996.

L'autoroute 640 a connu la hausse d'achalandage la plus marquée sur le réseau autoroutier situé sur le territoire de la MRC Les Moulins au cours de la période 1996-2009. Avec un DJMA variant entre 57 000 et 76 000 véhicules en 2009 (et des DJME variant entre 63 000 et 82 000 véhicules) à travers ses divers tronçons sur le territoire moulinois, la hausse marquante de la circulation sur l'autoroute 640 a amené de nouveaux problèmes de congestion, particulièrement dans la partie est du territoire de la MRC.

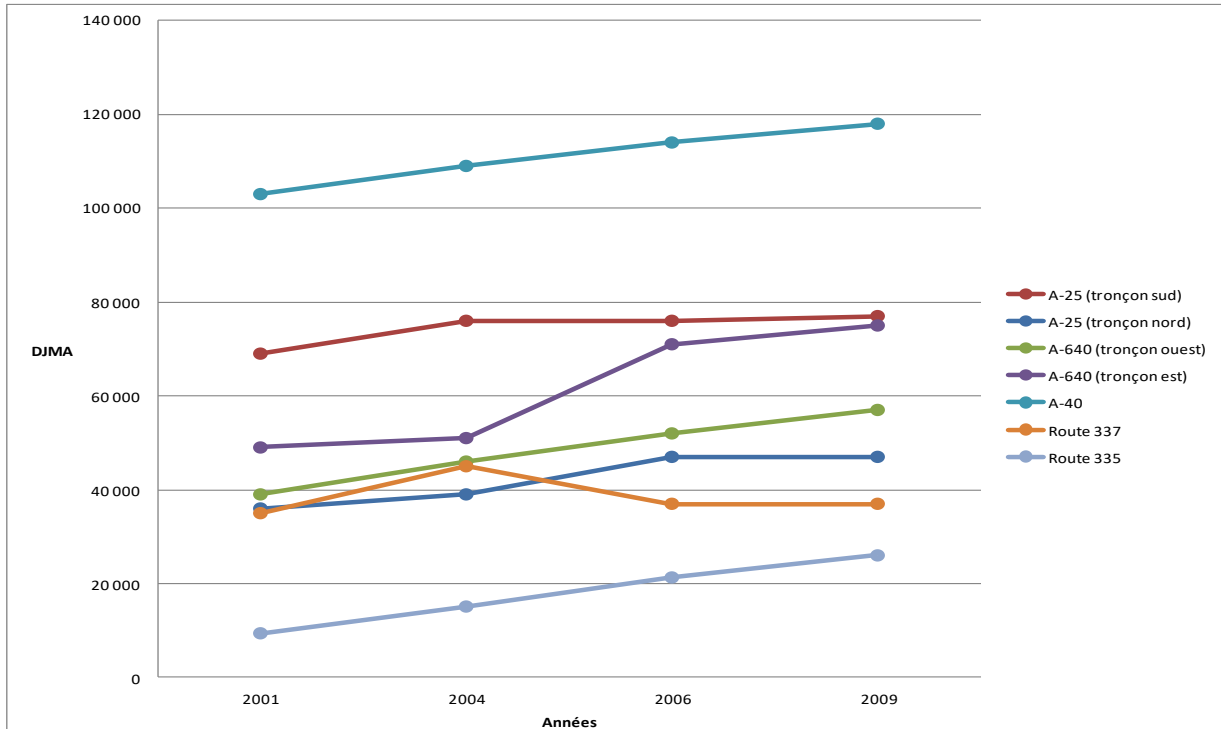
THÈME 2

Graphique 2-1 : Évolution des débits journaliers moyens annuels sur les autoroutes et les grandes artères de la MRC Les Moulins, 2001 à 2009



Note : Pour la localisation des points de lecture des DJMA, se référer à la [carte 2a](#).
Source : Transport Québec

Graphique 2-2 : Évolution des débits journaliers moyens annuels sur les autoroutes et les grandes artères de la MRC Les Moulins, 2001 à 2009



Note : Pour la localisation des points de lecture des DJMA, se référer à la [carte 2a](#).
Source : Transport Québec

THÈME 2

Carte 11
Classification du réseau routier

Règlement 97-33R modifiant le SARR2 de la MRC Les Moulins

Légende

Réseau routier métropolitain*

— Autoroutes

Réseau routier régional

— Route régionale provinciale

— Route régionale municipale

Réseau routier local

— Artère

— Collectrice rurale

— Collectrice urbaine

— Collectrice urbaine projetée

Infrastructures

● Échangeur

● Échangeur projeté

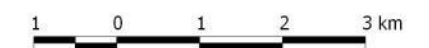
● Viaduc

Voie réservée

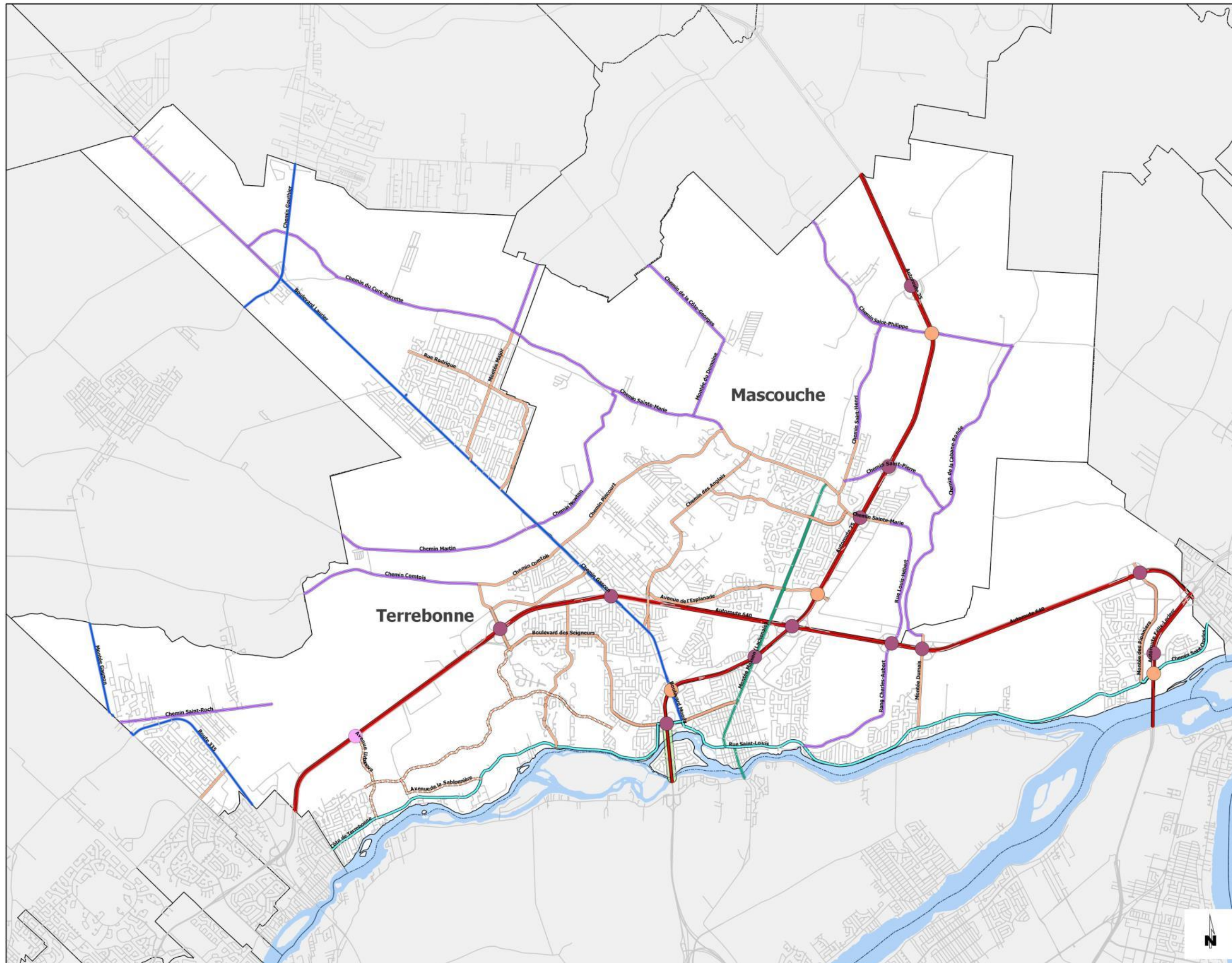
■ Tronçon de voie réservée

* Tel que déterminé au PMAD de la CMM, Mars 2012

Sources :
Adresse Québec, Gouvernement du Québec,
Décembre 2012.
PMAD, CMM, Mars 2012



Produit par la MRC Les Moulins
Le 10 septembre 2013



THÈME 2

Autoroute 19

Même si l'autoroute 19 ne se situe pas sur le territoire de la MRC Les Moulins, cet axe routier a une incidence importante sur les axes de transport de la MRC.

En 2010, le ministère des Transports a annoncé le prolongement de l'autoroute 19 jusqu'à l'autoroute 640 à Bois-des-Filion, ce qui allait permettre ainsi de compléter la section entre l'autoroute 440 à Laval et l'autoroute 640. Il est alors prévu que ce nouveau segment autoroutier et le pont chevauchant la rivière des Mille-Îles seront aménagés avec une voie réservée pour le transport collectif. Bien que ces travaux soient effectués à l'extérieur du territoire moulinois, l'impact sur le transport vers Montréal pour les résidents, étudiants et travailleurs de la MRC sera considérablement bénéfique, et ce particulièrement pour les secteurs établis et à venir dans la partie ouest de Terrebonne dont principalement le projet Urbanova. L'achèvement de ce nouveau tronçon de l'autoroute 19 est alors prévu alors pour 2015. Cependant, suite à un changement du gouvernement provincial, le prolongement de l'autoroute 19 est de nouveau annoncé en mai 2013; le ministre précise également le dépôt de l'étude d'impact environnementale. Ainsi, la version de mai 2013 spécifie qu'il s'agira d'une autoroute à quatre voies avec une voie réservée au transport en commun dans chacune des directions, et ce, jusqu'à Bois-des-Filion. L'aménagement du nouveau tronçon de l'autoroute 19 impliquera :

- La construction d'un nouveau pont à l'est du pont Athanse-David afin de permettre l'aménagement de voies réservées ;
- Des bretelles d'accès exclusives aux autobus au niveau du boulevard Adolphe-Chapleau ;
- Des bretelles d'accès exclusives aux autobus au niveau de l'échangeur St-Martin est ;
- De meilleurs accès au stationnement incitatif de 690 places à l'angle de la future autoroute 19 et de l'autoroute 640 ;
- L'aménagement d'un stationnement incitatif de 280 places dans le secteur de Côte Terrebonne (projet Urbanova).

Avec des coûts estimés entre 350 et 400 millions de dollars, il est prévu que le début des travaux s'effectue en 2016.

Le parachèvement de ce nouveau tronçon de l'autoroute 19, qui avait été suspendu suite à un moratoire gouvernemental en 1977, permettra de désengorger les routes et autoroutes d'une bonne partie de la couronne nord. Ainsi, avec l'aménagement de voies réservées aux autobus, les autobus de la MRC pourraient atteindre plus rapidement les réseaux de transport situés à Laval et Montréal.

B) Les routes régionales

Les routes régionales permettent de relier les pôles de la MRC entre eux. Elles ont également pour fonction de relier la MRC aux MRC avoisinantes. On retrouve trois (3) routes régionales sur le territoire, soit les routes 335, 337 et 344.

Route 337

La route 337 relie la MRC à plusieurs municipalités ayant des vocations récréotouristique et de villégiature importantes, comme Rawdon et Saint-Jean-de-Matha. L'urbanisation de la MRC a transformé cette route en une artère commerciale importante au sud de l'autoroute 640; il s'agit ici de la portion du chemin Gascon / boulevard Moody. La 337 s'avère une route très achalandée. Ainsi, en 1996, les débits journaliers moyens variaient entre 19 000 véhicules dans le secteur La Plaine à 40 000 véhicules dans le secteur Terrebonne. Cette route disposait de deux (2) voies de chaque côté pour toute la partie située au sud du chemin Martin / Newton à Mascouche. De plus, des travaux d'élargissement ont été réalisés à la fin de 1999 pour ajouter une voie dans chaque direction entre les rues Arzélie et Émeraude dans le secteur La Plaine.

En 2010, la route 337 a subi de nouveaux travaux d'élargissement afin d'augmenter le nombre de voies de circulation à deux dans chaque direction pour le tronçon situé entre les chemins Newton / Martin et la rue

THÈME 2

Rodrigue à Terrebonne. Toutefois, la hausse marquée du volume de circulation dans le secteur de La Plaine, où le DJMA atteint les 35 000 véhicules (et un DJME de 38 000 véhicules), continue d'engendrer d'importants problèmes de circulation en heures de pointe encore en 2013. Le SARR2 suggère, dans les prochaines sections, différents types d'interventions afin d'atténuer les impacts sur la circulation.

Route 335

La route 335 est située à l'extrémité ouest de la MRC. Elle relie la MRC Les Moulins aux MRC de Thérèse-de Blainville et Laval via le pont David au niveau de Bois-des-Filion. Des améliorations importantes ont été réalisées à cette route en 1999, par la construction d'un nouveau tronçon à même l'emprise prévue pour l'autoroute 19 et ce, jusqu'au rang Saint-François. En 1996, son débit journalier moyen était de 13 500 véhicules à la hauteur du secteur Terrebonne.

En 2005, la poursuite du tronçon de la route 335 dans l'emprise de l'autoroute 19 s'est effectuée jusqu'aux environs de l'intersection de la montée Gagnon et du chemin Saint-Roch. Lors de ses analyses menées en 2009, le MTQ évaluait le DJMA à 19 500 véhicules (et un DJME de 21 100 véhicules) sur la route 335 au niveau du rang Saint-François. Enfin, suite à des annonces du MTQ en 2011, le statut de la route 335 devrait être modifié sur certains de ses tronçons situés le territoire de la Ville de Bois-des-Filion en marge des futurs travaux de prolongement de l'autoroute 19 sur la couronne Nord. En plus des résidents des secteurs ouest de Terrebonne, la nouvelle route 335 offre un tronçon pouvant être emprunté par les résidents et travailleurs de Bois-des-Filion, sans oublier ceux du quartier résidentiel Champbéry en cours de développement en 2013 à Blainville.

Route 344

La route 344, connue sous le nom de « Côte de Terrebonne » dans le secteur Terrebonne et « chemin Saint-Charles » dans le secteur Lachenaie, relie d'est en ouest toute la couronne suburbaine de la Rive-Nord. Dans la MRC Les Moulins, cette route est sous la responsabilité de la Ville de Terrebonne. Le débit journalier moyen variait de 3 800 véhicules dans le secteur Lachenaie à 4 200 véhicules dans le secteur Terrebonne en 1996.

Suite aux développements de quartiers résidentiels dans la partie sud-ouest de Terrebonne et du territoire de la Ville de Bois-des-Filion, le chemin de la Côte de Terrebonne accueillait, en 2009, un DJMA de 8 500 véhicules (et un DJME de 9 200 véhicules), soit le double de ce qui était noté en 1996. Avec le développement du projet Urbanova, l'achalandage généré par l'arrivée des nouveaux résidents et travailleurs sera sûrement accrue. Cependant, diverses mesures qui sont expliqués plus loin, seront prises afin de supporter cet accroissement.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

C) Le réseau local

Le schéma d'aménagement révisé de remplacement – Version 2 (SARR2) identifie les principales routes du réseau local. Ce sont les artères, les collectrices urbaines et les collectrices rurales. Dans le cas des collectrices, les mouvements de circulation et l'accès aux propriétés sont d'égale importance, tandis que sur les artères, les mouvements de circulation priment sur l'accès aux propriétés.

THÈME 2

Les artères

En 2002, une seule voie de circulation se retrouvait dans la catégorie des artères, soit la route 125. Cette route était, avant la construction de l'autoroute 25, le principal lien nord-sud de la région de Lanaudière. Elle ne supportait qu'un trafic local à l'intérieur de la MRC Les Moulins. Elle permettait de relier le pôle institutionnel (noyau ancien) de Mascouche au pôle central de la MRC. Notons également que cette route reliait la MRC à la Ville de Laval, par le pont Préfontaine-Prévost (mieux connu sous l'appellation du "pont du Vieux-Terrebonne"). En 1996, les débits journaliers de cette route étaient d'environ 8 000 à 9 000 véhicules entre le centre-ville de Mascouche et la rivière des Mille-Îles. Depuis, l'établissement d'un mégacentre à l'intersection de la 125 et de l'autoroute 640, ainsi que du développement des terrains adjacents à cette artère ont largement contribué à augmenter la circulation routière sur cette voie de circulation.

En 2007, le MTQ a procédé au remplacement du pont Préfontaine-Prévost par une nouvelle infrastructure, le pont Sophie-Masson, le quel dispose maintenant d'une voie de circulation dans chacune des directions ainsi que d'une voie piétonne et cyclable bidirectionnel en site propre. Le Ministère enregistra en 2009 une hausse du DJMA, qui atteignait 9 700 véhicules et un DJME de 10 796 véhicules quotidiennement.

Avec la poursuite du développement sur le territoire de la MRC, de nouvelles artères seront aménagées, comme cela sera le cas dans le projet *Urbanova* à Terrebonne.

Les collectrices urbaines

En 2002, les principales collectrices urbaines de la MRC sont le boulevard des Seigneurs, le boulevard des Entreprises, le chemin des Anglais, le chemin du Coteau, le chemin Saint-Roch, le chemin Pincourt, le chemin Saint-Henri (jusqu'à la rue Charron), la montée Major, le boulevard Rodrigue, le boulevard Mascouche, le chemin Sainte-Marie et le boulevard Grande-Allée. Ces routes ont été retenues parce qu'elles constituaient des voies municipales majeures ou encore parce qu'elles permettaient de relier les deux municipalités de la MRC entre elles.

Suite à l'aménagement d'un nouveau viaduc au-dessus de l'autoroute 25 et à la poursuite de son tracé jusqu'au chemin des Anglais en 2002, tout en récoltant la circulation locale du quartier résidentiel de la Seigneurie du Chêne, l'avenue de l'Esplanade à Mascouche est désormais considérée à titre de collectrice urbaine. Il en est de même pour deux (2) autres collectrices sur le territoire de la Ville de Terrebonne la montée des Pionniers qui, grâce à l'aménagement d'un échangeur avec l'autoroute 640, accueille la plupart de la circulation routière dans ce secteur est de la Ville de Terrebonne, sans oublier la rue de Plaisance qui relie le boulevard de la Pinière à la Côte de Terrebonne (route 344).

Le développement de nouveaux secteurs, tels le projet *Urbanova* et le secteur des Sables Thouin à Terrebonne nécessitera l'aménagement de nouvelles collectrices urbaines.

Les collectrices rurales

En 2002, les collectrices rurales retenues sont celles qui ont une certaine importance pour la circulation de transit ou qui relient un noyau à un échangeur autoroutier ou routes plus importantes. Ces collectrices sont alors le chemin Saint-Henri (au nord de la rue Charron), le chemin Saint-Philippe, la montée Dumais, le chemin Saint-Pierre, le chemin Curé-Barrette, le chemin Sainte-Marie (à l'ouest du chemin des Anglais), le chemin Martin, le chemin Newton, le chemin Comtois, le chemin Pincourt, le chemin de la Cabane Ronde, la montée Major (au nord du chemin Forest), le boulevard Laurier (entre la partie de l'ancienne Ville de La Plaine connue sous le nom "Le Village" et les limites de la Municipalité de Sainte-Sophie), le rang Charles-Aubert, le rang Louis-Hébert, la montée du Domaine et le chemin de la Côte-Georges.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

2.1.1.2 LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN

Situation en 2002

La MRC Les Moulins dispose d'un service de transport en commun pour la desserte interne et hors territoire. Le service était assuré par le *Conseil intermunicipal de transport* (CIT) des Moulins depuis 1985. Cependant, suite à un arrêté ministériel (août 2002) constituant le *Conseil régional de transport de Lanaudière* (CRTL), la MRC Les Moulins a pris la relève après le succès d'un projet pilote du MTQ visant la prise en charge des responsabilités des CIT par les MRC de la région de Lanaudière.

En 1986, on dénombrait 335 184 déplacements, alors qu'en 2001, 1 478 770 déplacements avaient été effectués par les autobus du CIT Les Moulins. En 2002, le CIT exploitait dix-sept (17) circuits couvrant plus de 220 kilomètres, tels qu'illustrés à la [carte 12](#). On observait alors que l'achalandage des circuits externes connaissait une croissance fulgurante depuis quelques années, en raison de l'augmentation de certains groupes d'âges tels les 15-19 ans, les 20-24 ans et les 65 ans et plus. La situation qui prévaut dans la MRC Les Moulins allait alors à contre-courant de la tendance observée globalement dans la région métropolitaine.

Tous les circuits d'autobus du CIT des Moulins, sauf un desservi par taxi collectif dans le secteur Saint-Roch/Saint-François du secteur Terrebonne, convergent vers le terminus alors nouvellement localisé à l'intersection du boulevard des Seigneurs et du chemin Côte de Terrebonne dans le secteur Terrebonne. Ce nouveau terminus avec stationnement incitatif a été inauguré en juin 2002. Les horaires sont coordonnés afin de faciliter les correspondances entre les circuits et une intégration tarifaire existe entre les circuits internes et externes via la carte mensuelle régionale (TRAM) de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

La desserte du territoire est alors relativement complète et s'apparente à un réseau de transport en commun de milieu urbain. Certains secteurs résidentiels ne sont desservis qu'aux heures de pointe. Cependant, le projet de création de la Cité industrielle internationale de Terrebonne entre les deux parcs industriels existants au nord de la 640, est alors considéré comme étant une excellente opportunité pour poursuivre le développement accéléré de la desserte en transport en commun.

En ce qui concerne la desserte hors territoire, deux (2) circuits (19A et 25A) assurent la liaison entre le terminus de Terrebonne et le métro Henri-Bourassa. Ces circuits effectuent de plus quelques arrêts à Laval et Montréal-Nord. À la période de pointe du matin, vingt-quatre (24) départs sont effectués vers Montréal, entre 5 h 52 et 8 h 52. Deux (2) autres circuits ont une vocation hors territoire, mais uniquement durant les périodes de pointe du matin et du soir. Le circuit #11 relie plusieurs secteurs de Lachenaie à la station de métro Radisson, tandis que le circuit #40 assure la liaison directe entre le terminus des Galeries de Terrebonne et le métro Radisson, via les autoroutes 40 et 640.

Depuis le 3 juin 2002, dans le cadre d'une expérience pilote de 2 ans, le CIT des Moulins, en collaboration avec l'AMT, favorise l'intermodalité vélo/transport en commun. En effet, ce projet alors unique au Québec permet à la clientèle du transport en commun de prolonger leurs déplacements en vélo et de continuer en transport en commun pour les circuits externes (circuits 19A et 25A). Ce projet pilote d'intermodalité, qui connaît un vif succès, présente une alternative intéressante à l'utilisation solo de l'automobile et fera en sorte de réduire la congestion routière. Un aspect particulier de ce concept s'avère son interconnexion avec un vaste réseau planifié de pistes cyclables sur le territoire de la MRC Les Moulins.

Les villes de la MRC ont consacré, en 2002, plus de trois millions de dollars (3 000 000 \$) pour favoriser l'utilisation du transport en commun et ce, dans le respect des accords de Kyoto et dans une perspective de développement durable. Selon des données compilées par l'Association des CIT, les élus de la MRC Les Moulins contribuent à 33% du financement du transport en commun en maintenant un coût moyen par déplacement très bas et un total de kilomètres annuels effectués par les véhicules des plus élevés.

Les élus de la MRC ont toujours été convaincus que le transport en commun constitue un service municipal pour le bien-être de la population et sert de soutien pour le développement économique.

THÈME 2

Le CIT des Moulins planifie l'offre de service et tient compte de l'augmentation de la clientèle en suivant de très près l'évolution des besoins de cette dernière. Au cours de l'année 2002, plus de dix (10) départs ont été ajoutés pour les circuits externes à destination de Laval et de Montréal. Un comité de partenaires, en collaboration avec le Centre local de développement économique des Moulins (CLDEM) et les employeurs, a été mis sur pied pour mieux cerner la problématique de la desserte en transport en commun dans les parcs industriels de la MRC.

Toujours proactif, le CIT des Moulins a investi plus d'un million de dollars (1 000 000 \$) pour la construction d'un bâtiment multifonctionnel qui abrite un terminus (billetterie, salle d'attente, bloc sanitaire, machines distributrices, etc.) et un bureau d'information touristique ouvert à l'année.

L'objectif des élus d'augmenter l'offre de service en transport en commun pour réduire la congestion sur les autoroutes se poursuivra avec la création en août 2002, du Conseil régional de transport (CRT) de Lanaudière. En collaboration avec le CRT, les MRC de Lanaudière vont alors gérer l'offre de service local et créer des liens nord-sud et est-ouest entre les différentes villes et les principaux générateurs de déplacements de Lanaudière.

THÈME 2



**CARTE 12 :
RÉSEAU DES
CIRCUITS
D'AUTOBUS
DE LA
MRC LES
MOULINS**

Légende des circuits d'autobus	
CIRCUIT 1	▮
CIRCUITS 2-3	▼
CIRCUIT 5	◆
CIRCUIT 6	⊛
CIRCUITS 7-7*	⊙
CIRCUIT 8	▲
CIRCUIT 9 - TAXI-BUS	□
CIRCUIT 11	⊖
CIRCUITS 15-17	■
CIRCUIT 16	+
CIRCUIT 18	⊕
CIRCUITS 19A-25A	⊥
CIRCUIT 20	●
CIRCUIT 23	⌋
CIRCUIT 24	*
CIRCUIT 24EXP	⊕
CIRCUIT 40	⊕

Été 2005



Carte 12A

Réseau de transport en commun d'Urbis - Transport urbain Les Moulins et réseau métropolitain de transport en commun structurant

Règlement 97-33R modifiant le SARR2 de la MRC Les Moulins








Légende

Réseau TC de Urbis - Transport urbain Les Moulins




-  Arrêts d'autobus
-  Lignes de transport par autobus

Réseau de transport en commun métropolitain structurant (PMAD, 2012)

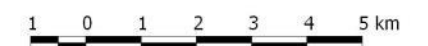
Noeuds du réseau métropolitain

-  Gare existante (train de banlieue)
-  Gare projetée (train de banlieue)
-  Station de métro existantes
-  Station de métro projetée
-  Terminus métropolitain d'autobus existant
-  Stationnement incitatif existant
-  Stationnement incitatif projetée

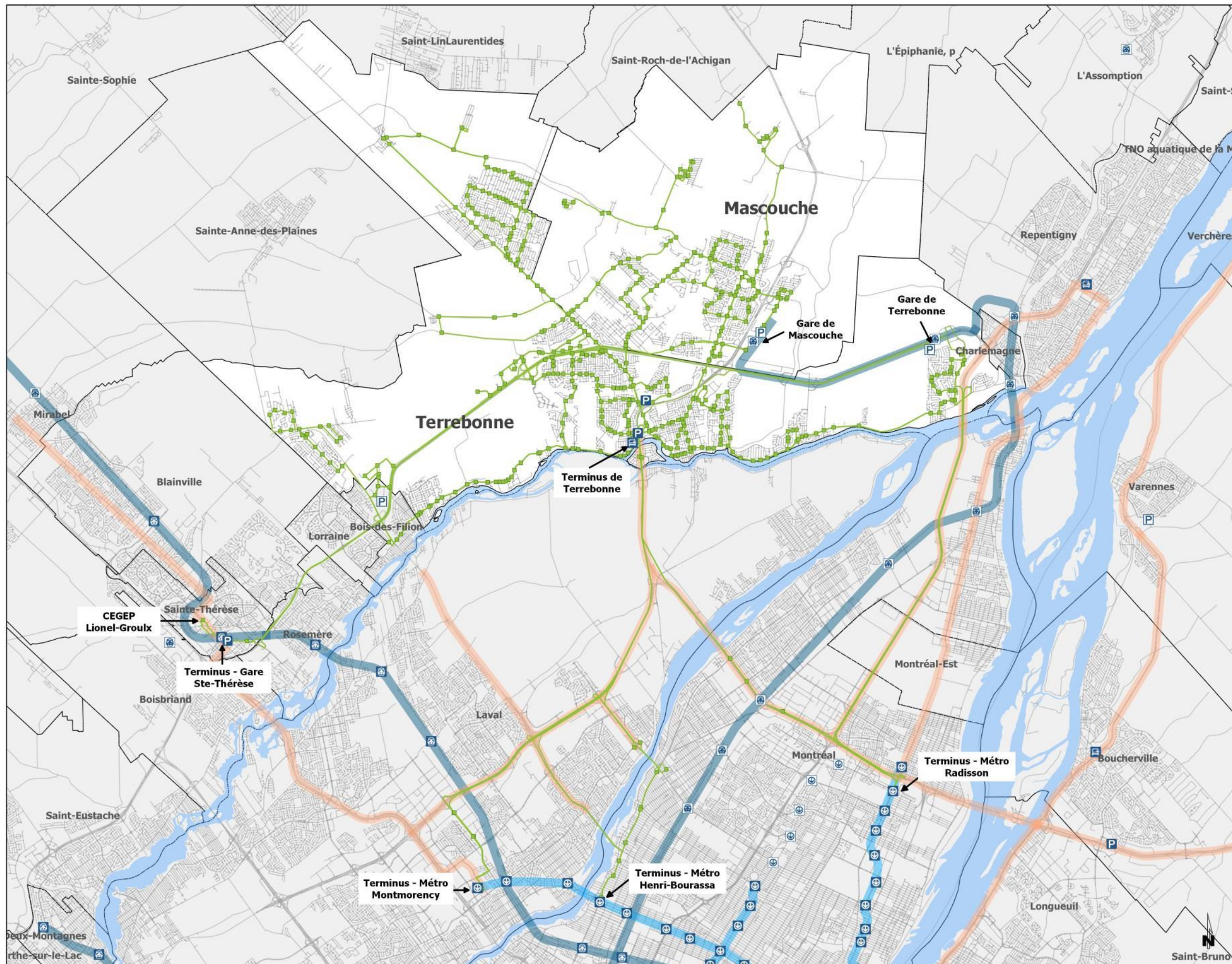
Axes du réseau métropolitain

-  Axes de rabattement des autobus
-  Lignes de métro
-  Lignes de train de banlieue

Sources :
Réseau métropolitain : CMM, 2012
Réseau d'Urbis : AMT, Octobre 2012



Produit par la MRC Les Moulins
Le 10 septembre 2013



THÈME 2

Situation en 2013

Depuis sa prise en charge du service de transport en commun en 2003, la MRC Les Moulins a poursuivi l'accroissement et l'amélioration de l'offre de services en transport en commun sur son territoire. Elle a non seulement mis sur l'élargissement de l'offre dans les différents secteurs du territoire interne, en concordance avec l'expansion de sa population et des quartiers urbains, mais également sur l'amélioration des liaisons vers les autres secteurs de la région montréalaise.

En 2012, la MRC Les Moulins exploite 31 circuits urbains sur des parcours totalisant près de 450 kilomètres, tels qu'illustrés à la [carte 12a](#). Pour l'année 2011, 2 616 631 déplacements ont été effectués par les autobus de la MRC Les Moulins, soit une augmentation de près de 1 150 000 déplacements annuels par rapport à l'année 2001, ce qui correspond à une croissance moyenne annuelle d'environ 5%. En complément des 31 circuits urbains, on dénote également, en 2012, la présence de 2 circuits régionaux (le #37 et le #125) qui sont sous la responsabilité directe du CRTL. Par conséquent, 33 circuits différents composent le réseau de transport en commun mis en place par la MRC les Moulins, lesquels se répartissent comme suit :

- 6 circuits externes réguliers vers Montréal et Laval
#19, #25, #A25, #25B, #35 et #40

Les usagers peuvent ainsi se rendre aux stations de métro Montmorency et Cartier à Laval, et aux stations de métro Henri-Bourassa et Radisson sur l'île de Montréal. Les circuits #25, #A25, #25B et le #35 assurent toujours une liaison vers le métro Henri-Bourassa à Montréal. Le circuit #40, desservant le secteur est de la Ville de Terrebonne, permet un voyage rapide vers le métro Radisson à Montréal, via l'autoroute 40. Concernant, le circuit #19, il offre une liaison fréquente, particulièrement aux heures de pointe, entre le terminus d'autobus de Terrebonne et le métro Montmorency à Laval. Depuis 2011, une entente avec l'entreprise Cinéma Guzzo, située sur le chemin du Coteau à Terrebonne, permet à la MRC d'offrir à sa clientèle, les jours de semaine, près de 400 places de stationnement supplémentaires aménagées à même le stationnement existant du cinéma. À partir de là, les usagers ont accès aux circuits #19-Guzzo et #A25-Guzzo, ayant pour destination respective les métros Montmorency à Laval et Henri-Bourassa à Montréal.

- 2 circuits offrant un service à la fois interne et externe
#11 et #23

Le circuit #11, ayant pour départ régulier le terminus de Terrebonne, parcourt le territoire de la MRC avant de rejoindre le métro Radisson à Montréal, via les autoroutes 640 et 40. Pour sa part, le circuit #23 assure une liaison entre le terminus de Terrebonne et le Cégep Lionel-Groulx, situé à Sainte-Thérèse, soit dans la MRC voisine de Thérèse-de-Blainville.

- 19 circuits réguliers à l'interne
#1, #2, #4, #5, #8, #9, #11C, #14, #15, #16, #17, #18, #20, #21, #22, #24, #24E, #27, #42

- 2 circuits assurés par des taxis collectifs
#6 et #26

Les circuits #6 et #26 desservent des secteurs périurbains sur le territoire de Mascouche (chemins Pincourt, Sainte-Marie et de la Côte-George, ainsi que les domaines Guilbeault et du Lac Samson).

- 2 circuits partagés avec des autorités organisatrices de transport limitrophes

THÈME 2

#9 du RTCR et #28 du CITL

Ainsi, le Réseau de transport collectif de la MRC de L'Assomption (RTCR) assure pour sa part, grâce au circuit #9 de son réseau, la desserte en transport en commun pour les quartiers résidentiels Carrefour des Fleurs et Domaine du Parc, situés dans la partie est du territoire terrebonnien. Quant à lui, le circuit #28 du Conseil intermunicipal des transports Laurentides (CITL) permet aux résidents du secteur de Terrebonne ouest de se rendre à la station de métro Cartier à Laval.

- 2 circuits régionaux, sous la responsabilité directe du CRTL #37 et #125

Le Conseil régional de transport de Lanaudière (CRTL) possède les circuits #37 (Saint-Lin-Laurentides/Terrebonne) et #125 (Saint-Donat-Chertsey/Montréal) offrant certains points d'embarquement/débarquement sur le territoire de la MRC Les Moulins.

Le **tableau 2-1** résume certaines données représentatives du service de transport en commun, et introduit également des données concernant le transport adapté, lesquelles sont abordées plus en détails à la section 2.1.1.3.

Tableau 2-1 : Desserte en transport collectif sur le territoire de la MRC Les Moulins, années 2001 et 2011.

		Nombre de circuits		Nombre de déplacements annuellement		Nombre de kilomètres	
		2001	2011	2001	2011	2001	2011
Transport collectif	Transport en	17	33*	1 468 770	2 616 631	220 (km desservis)	447 (km desservis)
	Transport adapté	N/A	N/A	49 700	69 237	201 990 (km parcourus en un an)	284 548 (km parcourus en un an)

* Comprenant 2 circuits régionaux (#37 et #125) sous la responsabilité directe du CRTL et 2 autres circuits (#9 et #28) sont assurés par des AOT limitrophes.

Source : *Urbis, Transport urbain Les Moulins, 2012.*

Afin de continuer dans cette voie, où les transports en commun sont de plus en plus en demande, il faut employer une approche qui s'ajuste en fonction du niveau de la demande et sur le développement des autres modes de transport autres que celui de la voiture en solo. De ce fait, il faut s'assurer que le développement et la consolidation des quartiers s'effectuent en lien avec l'utilisation des transports en commun dans un environnement où l'on retrouve une plus grande densité et une plus grande diversité de fonctions.

L'arrivée prochaine de deux (2) gares de train de banlieue, dont l'entrée en fonction est prévue en juin 2014, sur le territoire de la MRC Les Moulins devrait amener une restructuration du réseau et améliorer davantage les connexions avec les autres secteurs de la région métropolitaine. De plus, on y prévoit l'aménagement de deux bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements des deux

THÈME 2

gares dans un horizon de 5 ans. D'ailleurs, le terminus d'autobus de Terrebonne possède déjà deux bornes de recharge.

En décembre 2011, la MRC Les Moulins a procédé au lancement de la nouvelle image de marque *Urbis* : *Transport collectif Les Moulins*. Cette nouvelle image a pour objectif de donner une identité propre au service de transport collectif et de le distinguer des autres mandats et services offerts par la MRC Les Moulins. *Urbis* vise ainsi l'établissement d'une signature visuelle et distinctive misant sur une certaine appropriation de la part de ses usagers.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.1.3 LE TRANSPORT ADAPTÉ

Situation en 2002

Le CIT des Moulins dispensait un service de transport adapté s'adressant exclusivement aux personnes handicapées au sens de la loi, c'est-à-dire atteintes de façon significative et persistante d'une déficience physique ou mentale, et qui sont incapables d'utiliser un service régulier de transport en commun. Ce service fonctionne sur réservation et est offert de porte à porte. En juin 2002, plus de 890 personnes étaient admises au service de transport adapté. Plus de 49 700 déplacements ont été effectués en 2001 sur le territoire de la MRC Les Moulins et à l'extérieur (principalement à Laval et à Montréal) ce qui a représenté un total de 201 990 km. La desserte en transport adapté s'ajuste en fonction de la demande de sa clientèle.

Situation en 2013

Suite à l'abolition du CIT des Moulins en 2002 (effectif en 2003), le service de transport adapté est devenu la responsabilité directe de la MRC Les Moulins. En 2011, la MRC Les Moulins offrait le service de transport adapté à environ 1 493 personnes admises. Pour l'année complète, 69 237 déplacements ont alors été effectués couvrant ainsi une distance de 284 548 km. Ce service permet à de nombreuses personnes handicapées de s'intégrer plus facilement au niveau social et professionnel. De plus, leur degré de mobilité est comparable à celui de la population en général.

La MRC Les Moulins est consciente du vieillissement croissant de la population. Pour cette raison, elle a adopté, en 2011 un « Plan de développement de l'accessibilité du réseau régulier ». Dans ce cadre, la MRC compte, d'une part, identifier dans son plan de transport les mesures à mettre en œuvre rapidement dont notamment l'identification d'axes, de circuits et/ou d'arrêts à rendre accessible de façon prioritaire. D'autre part, la MRC compte coordonner un comité avec les villes de Terrebonne et Mascouche afin de travailler sur les aménagements urbains et routiers. À titre d'exemple, il a été convenu avec la Ville de Terrebonne, en 2013, d'aménager une baie de refuge pour autobus lors de la construction de la Maison des aînés (centre communautaire pour les aînés sur la montée Masson) afin d'améliorer la desserte et la sécurité à cet arrêt.

La demande en transport adapté a grandement évolué au cours des 10 dernières années. À titre d'exemple, nous sommes passés de 48 311 déplacements en 2002 à 68 480 déplacements en 2011. Parmi ces déplacements, 94% sont des déplacements locaux (Terrebonne, Mascouche) alors que le reste se destine à la grande région de Lanaudière (0.01%) et au territoire métropolitain (5.99%). La MRC Les Moulins a su adapter son offre de service pour répondre aux besoins grandissants de la population. Par exemple, depuis janvier 2013, la MRC L'Assomption est desservie le vendredi. La demande est fluctuante au fil des années et sujette à changement lors de l'implantation d'une nouvelle activité ou d'un nouvel organisme sur le territoire. La MRC est toutefois consciente que la demande continuera d'augmenter dans les prochaines années, notamment en lien avec le vieillissement de la population.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

2.1.1.4 LE TRANSPORT SCOLAIRE

Situation en 2002

Le transport des écoliers des niveaux primaire et secondaire de la MRC est assuré par la Commission scolaire des Affluents. Chaque jour, plus de 12 000 élèves sont transportés par ce service vers les 33 écoles de cette commission scolaire et vers quelques écoles situées à l'extérieur de la MRC. La partie ouest de Terrebonne fait partie de la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles qui assure le transport des élèves de ce secteur. De plus, la desserte des écoles anglophones du territoire moulinois est assurée par la Commission scolaire Sir Wilfrid Laurier.

Situation en 2013

En 1998, la Commission scolaire Le Gardeur ainsi que la Commission scolaire des Manoirs ont été fusionnées avec la Commission scolaire des Affluents. Avec plus de 34 000 élèves en 2013, la CSA est la 5^e commission scolaire en importance au Québec et couvre le territoire des MRC de l'Assomption et Les Moulins. Parmi ces 34 000 élèves, 17 524 résident sur le territoire de la MRC Les Moulins et 12 938 de ceux-ci utilisent le service de transport scolaire de la CSA.

La partie ouest de Terrebonne est, pour sa part, toujours desservie par la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles. Elle assure le transport scolaire de 1708 élèves sur le total des 2309 élèves (1245 élèves au niveau primaire et 723 élèves au niveau secondaire) qui résident sur le territoire de la MRC Les Moulins.

La desserte des écoles anglophones du territoire moulinois est toujours par la Commission scolaire Sir Wilfrid Laurier. Il y a 794 élèves (396 élèves au niveau primaire et 344 élèves au niveau secondaire) de la CSSWL qui résident sur le territoire moulinois et 740 de ceux-ci utilisent le transport scolaire.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.1.5 LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Situation en 2002

À cette époque, une seule voie ferrée traverse le territoire de la MRC Les Moulins. Elle est la propriété du Canadien Pacifique et assure une liaison entre Montréal et Québec. Les trains effectuent un seul arrêt dans la MRC, soit dans le parc industriel de Mascouche.

Une seconde voie ferrée, propriété du Canadien National, longe l'extrémité est du territoire de la MRC. Cette voie relie Montréal à la région du Saguenay/Lac-Saint-Jean, en passant par Joliette et Shawinigan. Cette voie sert au transport des marchandises et des passagers.

Situation en 2013

En 2012, un nouveau tronçon de voie ferrée, d'une longueur approximative de 12 km, est toujours en construction entre Mascouche et Repentigny dans le cadre de l'implantation du train de l'Est qui desservira les villes de Mascouche, Terrebonne, Repentigny et Montréal. Lorsque celui-ci sera complété vers la fin de 2013, ce nouveau tronçon viendra se greffer à la voie existante du Canadien National et permettra ainsi au train de l'Est de se rendre jusqu'à la gare centrale de Montréal. Deux gares desservant ce train de banlieue sont prévues : une à Mascouche et l'autre à Terrebonne (secteur Lachenaie). Malgré le fait qu'une gare était également prévue à l'origine à Charlemagne, sur des terrains limitrophes à la Ville de Terrebonne, il semblerait, qu'en date de novembre 2012, que cette gare ne sera pas aménagée.

(rg. 97-22 – 2008-10-08 ; rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

2.1.1.6 LES RÉSEAUX DE VÉHICULES HORS ROUTE (VHR) – QUAD ET MOTONEIGES

Avec la popularité croissante de ces types d'activités, l'identification de réseaux destinés aux véhicules hors route (VHR) tels les motoneiges et/ou aux véhicules tous terrains (VTT ou QUAD) se justifie plus que jamais sur le territoire de la MRC. D'ailleurs, une étude sur le développement de l'offre touristique, effectuée en 2002 pour les six (6) MRC de la région de Lanaudière¹, souligne l'effervescence et le potentiel économique de ce genre d'activité.

Il est évident cependant que le passage de quads ou de motoneiges à proximité des milieux urbanisés peut générer des nuisances (bruit, problèmes de sécurité routière ou autres, etc.).

C'est donc pour toutes ces raisons que la MRC entendait alors coordonner, en collaboration avec les municipalités locales et les organisations ou groupes intéressés, la désignation de corridors pour usage par les motoneiges et/ou quads selon les critères définis au document complémentaire. Cette approche visait à permettre la sélection de tracés qui conviendraient aux besoins des usagers, tout en assurant une satisfaction minimale aux riverains de ces différents parcours.

Situation en 2013

Afin d'assurer un meilleur encadrement de la pratique de VHR et de permettre la création d'une Table de concertation regroupant différents intervenants et acteurs clés à l'échelle de chaque conférence régionale les élu(e)s (CRÉ), le gouvernement a adopté en juin 2006, le projet de loi 9.

La MRC Les Moulins participe aux travaux de la Table VHR de la CRÉ Lanaudière, dont les mandats principaux de traduisent comme suit :

- Établir un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour le quad qui doit être praticable à l'année ;
- Mettre en place un plan d'évacuation des blessés à l'occasion d'interventions d'urgence dans les sentiers.

Afin d'assurer la pérennité de la pratique des VHR, il a été suggéré de resserrer son encadrement. Plusieurs questions ont été posées telles² :

- ▶ Y aurait-il lieu de modifier les distances séparatrices entre les sentiers et les résidences, particulièrement pour les nouveaux sentiers ? Devrait-il y avoir des exceptions ?
- ▶ Les municipalités devraient-elles augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements (LAU) ?
 - En réponse à cette dernière question, il a été proposé que ce type de proposition pourrait être approprié pour un corridor récréatif, où une distance minimale serait déterminée (basée sur les distances et mesures d'atténuation indiquées dans les résultats de l'étude socio-acoustique).
- ▶ Devrait-on obliger les exploitants de sentiers à se conformer aux schémas d'aménagement et de développement des MRC et aux plans d'urbanisme des municipalités ?

À ce sujet, l'avis de la CRÉ Lanaudière mentionnait les 2 points suivants :

- Le respect des schémas et plans d'urbanisme est déjà obligatoire. Toutefois, il n'est pas souhaitable d'obliger les municipalités d'intégrer les sentiers VHR aux schémas et plans d'urbanisme.

¹ Plan de développement de l'offre touristique de Lanaudière, par Desjardins Marketing

² Source : Consultations particulières et auditions publiques à l'égard du rapport sur les véhicules hors route (VHR) intitulé « Vers un développement durable de la pratique ». Commission des transports et de l'environnement. Avis déposé par la Conférence régionale des élus(es) [sic] (CRÉ) Lanaudière. 23 mars 2012

THÈME 2

- En 2008, la Fédération de l'UPA de Lanaudière a demandé que soit retiré des critères du programme de soutien financier du ministère des Affaires municipales des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) l'inscription des sentiers aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme. La CRÉ a décidé d'appuyer la Fédération dans cette demande, étant donné l'importance d'éviter tout statut de permanence et d'éviter de miner le climat de concertation établi. Le MAMROT a, par la suite, retiré ce critère de son programme.
- ▶ Relativement aux heures de circulation, devrait-on considérer d'interdire toute circulation de VHR sur les sentiers la nuit ?

En réponse à cette question, l'avis précisait que :

- Il serait souhaitable d'interdire toute circulation de nuit, soit de 22 h à 6 h, tel que déjà indiqué dans la Loi sur les VHR.
- En 2008, la CRÉ a décidé de recommander à toutes les municipalités de Lanaudière d'interdire par règlement la circulation des VHR entre 22 h et 6 h. Dans cette recommandation, on avait indiqué que pour faciliter l'application d'un tel règlement, il était important que les règlements soient uniformes à l'échelle d'une MRC. Seules quelques municipalités ont adopté un règlement sur les heures de circulation.
- ▶ Une autre question était à l'effet que, compte tenu des particularités de certaines régions où les VHR sont utilisés comme moyen de transport quotidien, des exceptions ne devraient-elles pas être considérées?
 - À ce sujet, il a été suggéré que dans les régions où les VHR sont en effet un moyen de transport, des exceptions devraient être considérées.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.1.7 LES RÉSEAUX CYCLABLES, PÉDESTRES, ÉQUESTRES, DE SKI DE FOND ET DE RAQUETTE

Les réseaux cyclables

Situation en 2002

La MRC Les Moulins ne dispose pas à cette époque d'un réseau cyclable régional proprement dit. Toutes les municipalités possèdent des bandes ou pistes cyclables de quelques kilomètres. Toutefois, la MRC a identifié le tracé d'un réseau cyclable régional qui, lorsqu'il sera complété, reliera les deux villes de la MRC et les trois secteurs de la Ville de Terrebonne (voir [carte 21](#)). Ce réseau sera en partie intégré au *Réseau Vélo Métropolitain* (principalement par la Trans-Terrebonne), lequel réseau a été défini par Vélo Québec (voir [carte 13a](#) et [13b](#)). Puisque le tracé de la Route Verte n'emprunte pas le territoire de la MRC Les Moulins, le tronçon identifié « Réseau Vélo Métropolitain » servira de lien important entre deux des tracés de la Route Verte, soient la route #2 (qui constitue une prolongation du P'tit Train du Nord et qui rejoint Laval et Montréal en traversant le pont Athanase-David situé à Bois-des-Filion (près des limites du secteur Terrebonne), et la route #5 qui longe le fleuve et accède à Montréal par le pont Le Gardeur à Repentigny.

Voici un résumé du projet Réseau Vélo Métropolitain³ tel que défini en 2002 :

³ Source : [Un vélo pour la ville](#), Vélo Québec.

THÈME 2

Le concept

Le Réseau Vélo Métropolitain vise à relancer le développement du réseau cyclable métropolitain, dans la perspective d'une amélioration de l'offre en matière d'infrastructures cyclables à des fins de transport et de récréotourisme. Composé d'une dizaine de tracés proposés (comprenant des raccordements métropolitains, des liens avec les aéroports, avec la Route Verte et les voies cyclables municipales), il totalisera 600 km, dont le tiers est déjà réalisé. Le réseau permet de faire le lien entre le niveau local de développement des aménagements cyclables et le niveau régional.

Ce nouveau parc cyclable aura non seulement l'avantage de la quantité, mais aussi celui de la qualité. Il représentera une nette amélioration de la situation, puisque tous les tracés formeront un réseau cyclable continu, idéalement, uniformément balisé et signalisé. Il sera alors possible d'effectuer, en roulant constamment sur une voie cyclable, le tour de la région métropolitaine et de la traverser en différents axes du nord au sud ou d'est en ouest.

Dans la couronne nord, le Réseau vélo métropolitain comporte deux axes en plus d'un lien avec l'aéroport de Mirabel.

➔ **Axe Trans-Îles**

Municipalités traversées : Saint-Jérôme, Saint-Antoine, Mirabel, Blainville, Sainte-Thérèse, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion. L'axe Trans-Îles, dans la couronne nord, permet de relier Saint-Jérôme à Laval (axe #2 de la Route Verte).

➔ **Axe Mille-Îles**

Municipalités traversées : Saint-Placide, Oka paroisse, Oka village, Pointe-Calumet, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Boisbriand, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne, Lachenaie, Charlemagne, Repentigny.

L'axe Mille-Îles s'étend de Saint-Placide, à l'ouest, à Repentigny, à l'est. Bien que réalisé à 58%, le tracé est interrompu à plusieurs endroits. Certains des tronçons existants nécessitent des améliorations parfois importantes afin de répondre aux paramètres d'un réseau régional.

Entre Saint-Placide et Deux-Montagnes, l'axe Mille-Îles suit le même tracé que le tronçon #1 de la Route Verte. La section à l'ouest du village d'Oka, longue de 20 km, sera constituée d'accotements asphaltés le long de la route 344.

Le tracé emprunte ensuite la piste La Vagabonde jusqu'au boulevard Deux-Montagnes, desservant ainsi la gare de Deux-Montagnes. Vers l'est, l'axe Mille-Îles traverse Deux-Montagnes et Saint-Eustache par une succession de rues. Le tracé est relativement direct et se rabat sur le chemin de la Grande-Côte à l'extrémité est de Saint-Eustache.

L'axe Mille-Îles traverse Boisbriand sur le chemin de la Grande-Côte. À Rosemère, le tracé le plus prometteur passe au sud de l'A-640, au nord du golf de Rosemère et rejoint les bandes cyclables du boulevard Roland-Durand. Le tracé rejoint celui de l'axe Trans-Îles auquel il se superpose jusqu'au pont Athanase-David. Un lien entre le pont et la limite de Terrebonne est en place.

Les travaux pour la piste Trans-Terrebonne se sont terminés à l'été 2001. S'arrimant au boulevard Carmelle à Bois-des-Filion, la piste traverse un grand territoire non construit, par champs et boisés, jusqu'au boulevard des Seigneurs où elle rejoint le réseau urbain. Le tracé passe à proximité du terminus Terrebonne alors géré par le du Conseil intermunicipal de transport (CIT) des Moulins. On estimait alors que la traversée devrait être complète jusqu'au secteur Lachenaie pour la saison 2002.

Dans ce secteur, un espace de 1,20 mètre de largeur est réservé aux cyclistes du côté sud du chemin Saint-Charles. Cette voie cyclable à double sens, très étroite et non protégée de la circulation motorisée, ne répond pas aux critères de conception généralement admis. Hormis ce tracé, il manque alors 300 mètres

THÈME 2

pour rejoindre le secteur Terrebonne à l'ouest et 2,9 km pour rejoindre Charlemagne à l'est où seuls 600 mètres étaient réalisés en 2001 sur les 2 km nécessaires pour rejoindre l'axe Fluvial à Repentigny.

On remarque donc à ce moment que la toute récente Trans-Terrebonne offre l'avantage d'être aménagée en milieu naturel sur une distance approximative de 14 km. On estima que ce type d'aménagement a tout intérêt à être favorisé dans le futur.

En plus de la desserte en réseau cyclable à des fins récréatives, les villes de la MRC ont le souci d'offrir à leur population un réseau utilitaire permettant de relier les différents secteurs d'intérêts (pôles d'emplois, pôles commerciaux, pôles institutionnels, etc.).

On remarque également la mise sur pied du projet vélo-bus qui vient bonifier davantage le vélo comme mode de transport.

Situation en 2013

Entre l'entrée en vigueur du SARR2 et l'année 2012, le réseau cyclable de la MRC Les Moulins s'est largement agrandi. La poursuite du développement de la TransTerrebonne, qui relie désormais les secteurs ouest, central et nord (soit vers l'ancienne Ville de La Plaine) de la Ville de Terrebonne, offre un circuit cyclable totalisant près de 21 km. Son trajet sillonne boisés et rues de quartier ainsi que certains secteurs de la zone agricole, offrant ainsi un parcours exceptionnel à ses utilisateurs.

De son côté, la Ville de Mascouche a mis en place, en 2012, un réseau cyclable urbain complet proposant une connectivité accrue entre les divers secteurs de son noyau central. En accompagnant le prolongement de l'avenue de l'Esplanade d'une piste cyclable, la Ville de Mascouche a permis de compléter une boucle empruntant déjà la montée Masson, le boulevard Mascouche et le chemin des Anglais. De plus, le trajet cyclable parcourant le parc du Grand Coteau permet un contact privilégié avec la nature.

Les projets de développement urbain à venir et pour les années subséquentes entendent accorder une place toute aussi importante sinon plus, aux parcours cyclables. Le développement d'un axe cyclable sur l'avenue de la Gare, qui sera relié aux secteurs centraux de la Ville de Mascouche par les viaducs de l'avenue de l'Esplanade et du chemin Sainte-Marie, assurera une accessibilité accrue pour les cyclistes à la nouvelle gare de train de banlieue, dont la mise en fonction est prévue en juin 2014. De plus, les principes de planification qui encadreront le développement du secteur *Urbanova* (Côte de Terrebonne) à Terrebonne veulent favoriser entre autres, la création de milieux de vie axés sur les transports actifs, le tout afin de réduire la dépendance à la voiture. La création d'une trame verte formée de pistes multifonctionnelles (cyclistes, marcheurs, patineurs), dont les parcours seront dictés selon les éléments naturels et biophysiques du milieu, constitue un élément majeur de cet objectif dans le secteur du projet *Urbanova*.

La MRC est soucieuse du transfert modal entre le vélo et le transport collectif régulier. Pour cette raison, la MRC travaille avec les villes de son territoire et l'AMT pour l'installation d'équipements sécurisés pour vélos à des points de transferts stratégiques sur son territoire. Les lieux ciblés en 2013 sont le stationnement incitatif du terminus Terrebonne et le stationnement incitatif localisé au cinéma Guzzo à Terrebonne. La MRC souhaite développer de nouveaux stationnements à vélos dont deux dans le projet *Urbanova* à Terrebonne.

Ces nouvelles infrastructures s'ajouteront au service vélo-bus déjà présent sur toutes les lignes externes. Dans le cadre du plan de transport, la MRC évalue actuellement la possibilité d'étendre son programme vélo-bus sur tout son réseau interne.

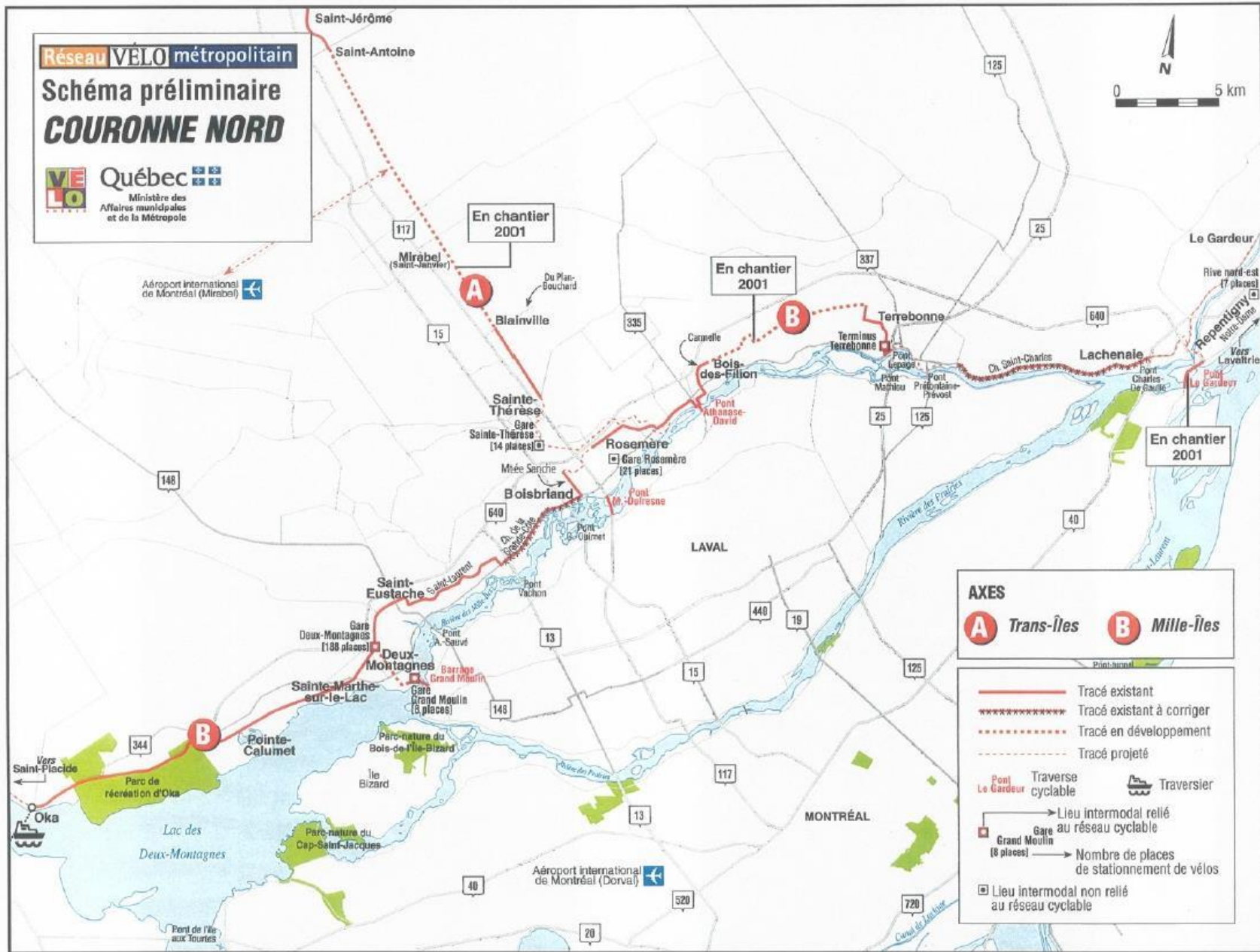
À l'échelle de la CMM, un exercice de planification du réseau cyclable a été amorcé au printemps 2013. Cette planification devrait se préciser au cours des mois subséquents.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2



THÈME 2



Réseau VELO métropolitain
Schéma préliminaire
COURONNE NORD
VELO Québec
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole

AXES
A Trans-Îles **B** Mille-Îles

- Tracé existant
- ***** Tracé existant à corriger
- Tracé en développement
- Tracé projeté

Pont Le Gardeur Traverse cyclable Traversier

Lieu intermodal relié au réseau cyclable

Grand Moulin (8 places) → Nombre de places de stationnement de vélos

Lieu intermodal non relié au réseau cyclable

THÈME 2

Réseaux pédestres**Situation en 2002**

L'importance d'offrir une infrastructure sécuritaire et efficace pour les piétons est primordiale ; ceci est particulièrement vrai en milieu urbain. De plus, un réseau piétonnier adéquat permet d'encourager certains déplacements à pied plutôt qu'en véhicules motorisés, réduisant ainsi le volume de véhicules automobiles sur le réseau routier⁴.

Ainsi, la MRC entendait demander aux municipalités de son territoire suite à l'entrée en vigueur du SARR2, de favoriser l'aménagement de trottoirs, surtout en bordure des collectrices, ainsi que de liens piétonniers donnant accès aux pôles de commerces et services, sans oublier les aires publiques. Des passages piétonniers sont également fortement encouragés dans les quartiers résidentiels, le tout afin d'offrir des trajets plus courts aux piétons. Ce type d'aménagement peut s'avérer significatif par exemple dans le cas où il permet de réduire la distance et le temps de déplacement d'un piéton qui désirerait se rendre de sa résidence localisée sur une rue locale à un arrêt d'autobus situé sur une route collectrice. Une perméabilité efficace des quartiers urbains par une trame piétonne efficace peut ainsi favoriser l'utilisation du transport en commun. Il est prouvé que l'aménagement d'un environnement facilitant les modes de transport alternatif privés engendre une réduction du nombre de déplacements effectués par les véhicules motorisés.

Pour ce qui est de la présence d'un réseau pédestre à des fins plutôt « récréatives », le territoire de la MRC ne possède pas proprement dit de sentier à vocation régionale. Cependant, il est à noter que des pourparlers se sont entamés au printemps 2002 avec Loisir et Sport Lanaudière afin d'examiner la possibilité de se relier au réseau du Sentier Trans-Canadien. On estimait alors que la vocation du tronçon qui parcourrait le territoire de la MRC serait vouée à des fins pédestres, mais également équestres et de ski de fond.

Situation en 2013

Suite à la prise de conscience de plus en plus marquée de l'importance de réduire les gaz à effet de serre (GES), dont le transport en est une des causes principales, sans oublier de nombreuses données qui témoignent d'un taux inquiétant de sédentarité de la population québécoise, la marche est considérée de plus en plus comme étant un mode de transport à encourager et même à favoriser.

La planification et l'aménagement du territoire peuvent ainsi jouer un rôle important à ce niveau, que ce soit, par exemple, par l'augmentation de la densité, par une mixité (autant horizontale que verticale) des diverses fonctions urbaines ou par l'aménagement de secteurs connus sous l'appellation " TOD " (Transit Oriented Development) ou même " POD " (Pedestrian Oriented Development). En effet, de par leur densité plus élevée, leur mixité de fonctions et leurs aménagements favorisant l'intermodalité entre les modes de transport actif et le transport en commun, ce type d'aménagement a de plus en plus sa raison d'être sur le territoire des 2 villes de la MRC.

Avec le vieillissement généralisé de la population, ainsi qu'une tendance qui semble se définir à l'effet que plusieurs adolescents et jeunes adultes désirent utiliser des modes de transport " verts ", non seulement l'offre en infrastructures piétonnes devra être bonifiée, mais l'aspect sécuritaire des trajets piétonniers devra être particulièrement considéré.

Réseaux équestres

⁴ Selon une étude réalisée en Angleterre, le pourcentage des enfants de 7 et 8 ans autorisés à se rendre à l'école par leurs propres moyens est passé de 80% en 1971 à 9% en 1990. Ces préoccupations et ces pourcentages ne seraient pas très différents au Canada (Source : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie). De plus, un sondage effectué en 1994 dans le District Régional du Grand Vancouver a révélé que pratiquement un enfant sur deux se rendait à l'école en voiture, comparativement à environ 30% dix ans plus tôt. La plupart de ces enfants demeuraient à moins d'un kilomètre de l'école. Ces deux exemples, quoique localisés à l'extérieur de la MRC Les Moulins, démontrent que le manque d'accès piétonnier sécuritaire pour se rendre à l'école, tels l'absence de trottoir, incite souvent les parents à reconduire leurs enfants à l'école ; ces parents, soucieux de la sécurité de leurs enfants, deviennent alors eux-mêmes source du problème puisque la circulation routière aux abords de l'école augmente considérablement. (Source : Vert l'action - organisme d'Ottawa).

THÈME 2

Situation en 2002

Tel que décrit précédemment, la MRC étudiait à cette époque la possibilité de créer un lien avec le réseau du Sentier Trans-Canadien qui pourrait être utilisé à des fins équestres. Le territoire de la MRC est parsemé de plusieurs centres équestres qui utilisent divers sentiers, entre autres, au nord du chemin Sainte-Marie, mais aucun réseau régional n'est établi. On retrouve ces centres équestres principalement à Mascouche, ainsi que dans le secteur La Plaine de Terrebonne.

De plus, l'établissement d'un réseau régional permettant, par exemple, de se relier à la MRC Thérèse-de-Blainville, qui possède déjà quelques sentiers équestres et le Centre équestre de Blainville offrirait une plus grande variété de randonnées pour les adeptes de cette activité.

Situation en 2013

Actuellement, c'est le statu quo dans ce dossier.

Réseau de ski de fond et de raquettes

Situation en 2002

Pour ce qui est du ski de fond, l'établissement d'un réseau régional de sentiers pédestres serait bénéfique puisqu'il permettrait d'offrir une infrastructure adéquate pour utilisation à des fins de sentiers de ski de fond en saison hivernale. Encore une fois, on dénote quelques sentiers sur le territoire de la MRC, mais aucun réseau d'envergure régionale.

Situation en 2013

La plupart des sentiers de la TransTerrebonne peuvent être empruntés l'hiver par les skieurs et les raquetteurs. Cela offre un parcours très intéressant reliant les secteurs ouest, central et nord de la Ville de Terrebonne. Du côté de la ville de Mascouche, les acquisitions de terrains, effectuées par la Ville à la fin des années '90 et au début des années 2000, a permis de conserver plus de 20 millions de pieds carrés d'espaces verts, pour ainsi former le parc du Grand-Coteau, et ce, en plein centre-ville. Ce faisant, des sentiers piétonniers, de ski de fond et de raquettes, qui étaient auparavant situés du côté du Manoir Seigneurial (au nord du chemin Ste-Marie) sont déplacés pour être aménagés dans le parc du Grand-Coteau

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.1.8 LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT AÉRIEN

Situation en 2002

La MRC dispose d'un seul aéroport, situé en bordure de l'autoroute 640, à Mascouche. Cet aéroport a pour principales vocations le vol de plaisance et les cours de pilotage. Quatre (4) écoles de pilotage et un service de vols nolisés y sont basés. Au début des années 2000, l'aéroport enregistrerait en moyenne 60 000 mouvements par année.

THÈME 2

Situation en 2013

Après quelques années d'incertitude, il a été statué par l'Honorable Juge Décarie de la Cour supérieure que la Ville de Mascouche est entièrement propriétaire des terrains de l'aéroport. Bien qu'elle soit toujours tenue d'utiliser ces terrains à des fins municipales pendant qu'elle en demeure propriétaire, rien de l'empêche de s'en départir et d'ainsi permettre de nouveaux usages sur ceux-ci. (Corporation de l'aéroport de Mascouche c. Ville de Mascouche et procureur général du Québec (Transport Québec), Numéro de référence: 705-17-003629-100)

En vue d'aider à cette prise de décision, une analyse préliminaire des droits des occupants, locataires et propriétaires voisins de l'aéroport de Mascouche est en cours à l'automne 2012. De plus, le conseil municipal a décidé de mandater une étude juri-comptable afin d'avoir une idée plus précise de l'achalandage des commerces du secteur et de leurs valeurs. À la suite de ces études, le conseil municipal décidera des orientations à venir concernant le développement de ce secteur.

Il est à noter également qu'une Table de concertation a été créée, et si chaque partenaire dispose du financement approprié pour l'étude de régionalisation, la Ville de Mascouche sera disponible pour participer à ladite Table de concertation. Précisons cependant que la régionalisation exige plusieurs critères, notamment une longueur de piste de 5 000 pieds, qui n'est pas compatible avec la position actuelle de l'aéroport (longueur de piste actuelle : 3 000 pieds). Selon le scénario de régionalisation, l'aéroport devra être implanté sur un autre site dans la région, posséder un terminal pour le transport des passagers, des hangars et les infrastructures nécessaires.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.1.9 LE RÉSEAU DE CAMMIONNAGE

La MRC Les Moulins identifie, dans son schéma d'aménagement révisé, le réseau de camionnage présent sur son territoire. Ce réseau de camionnage vise à assurer la circulation des véhicules lourds sur un réseau dédié au camionnage de transit en minimisant les impacts sur les zones sensibles, telles les rues résidentielles et les zones scolaires. Représenté à la [carte 11-1](#) intitulée *Réseau de camionnage sur les routes du territoire de la MRC Les Moulins*, ce réseau est arrimé à celui adopté par les règlements 1077 de Mascouche et 0419 de Terrebonne, établis en collaboration avec le Ministère des Transports.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.1.10 LE RÉSEAU ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le règlement 2013-59 identifiant le réseau artériel métropolitain (RAM) le 13 juin 2013, tel que prescrit en vertu du premier alinéa de l'article 158.1 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (L.R.Q. c. C-37.01). Ce règlement est entré en vigueur le 25 juin 2013. Sans être encore intégré au sein du PMAD, la MRC Les Moulins désire tout de même procéder, dans son schéma d'aménagement révisé, à l'identification des composantes de ce réseau sur son territoire.

Tel que décrit au règlement 2013-59, le RAM *constitue un ensemble de voies de circulation hiérarchisées, à l'exclusion des autoroutes et sans égard à l'autorité responsable de ces voies, dont l'utilisation est favorisée pour assurer le déplacement des personnes et des marchandises entre les municipalités du territoire de la Communauté et avec l'extérieur de ce territoire.*

Le réseau est composé de voies de circulation hiérarchisées selon trois classes, définies de la manière suivante :

THÈME 2

1) Voie de classe 1 :

Voie de circulation désignée pour assurer le déplacement entre les municipalités du territoire de la Communauté et avec l'extérieur de ce territoire, en complément du réseau d'autoroutes ;

2) Voie de classe 2 :

Voie de circulation de substitution à une voie de circulation de classe 1 et aux autoroutes lors d'entraves à la circulation routière ;

3) Voie de classe 3 :

Voie de circulation qui relie le territoire d'une municipalité à une voie de circulation de classe 1 ou à une autoroute sur le territoire de la Communauté.




La **carte 11-2** identifie les voies de circulation composant le réseau artériel métropolitain de la CMM sur le territoire de la MRC Les Moulins.

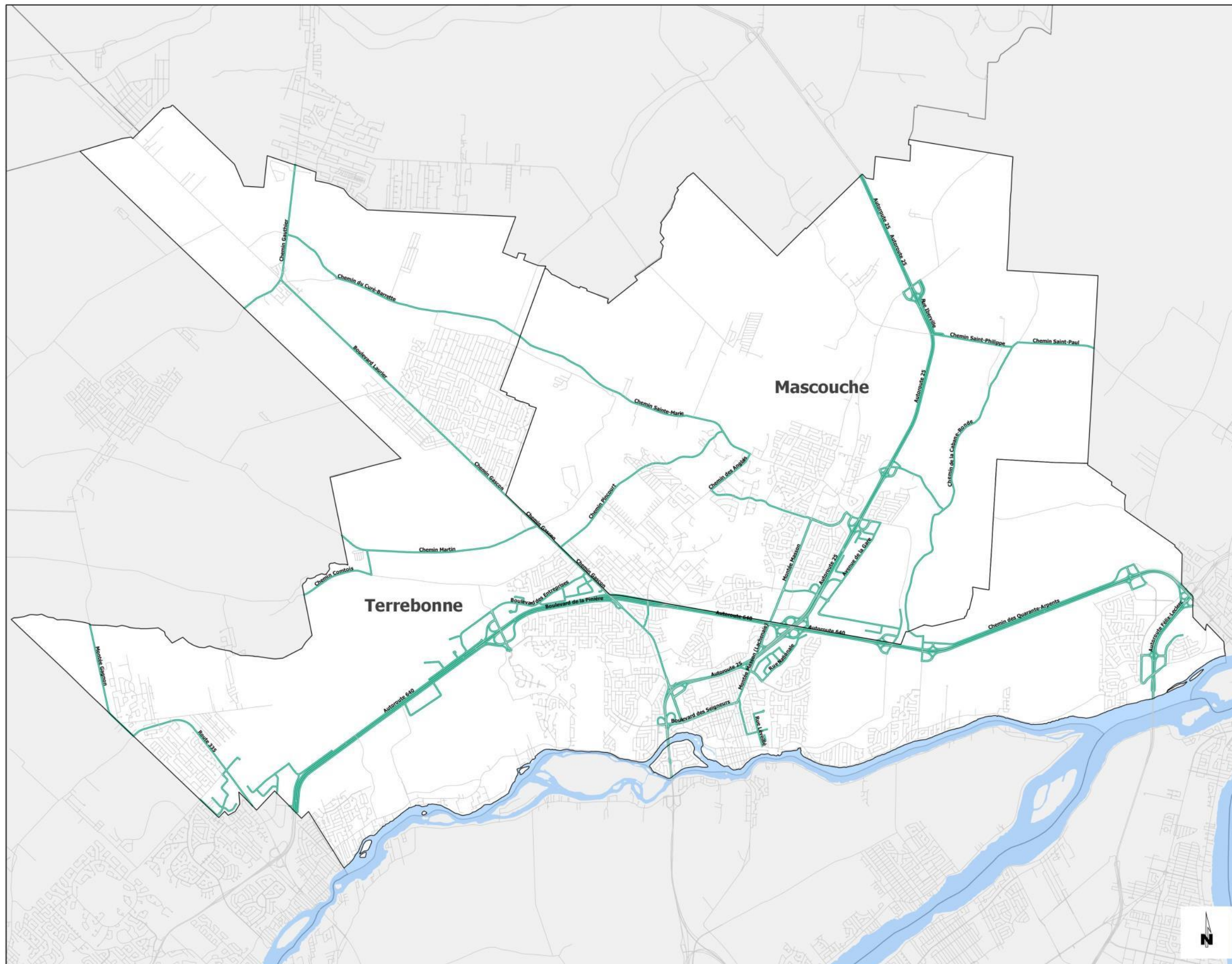
(rg. 97-33R – 2013-10-10 ; rg. 97-33R-2 – 2015-10-21))

Carte 11-1
Réseau de camionnage
des routes sur le territoire
de la MRC Les Moulins

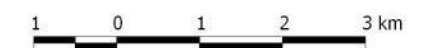
Règlement 97-33R modifiant le
SARR2 de la MRC Les Moulins

Légende

-  Routes du réseau de camionnage
-  Réseau routier
-  Limites des municipalités locales



Sources :
Réseaux de camionnage
Règlement 1077, Ville de Mascouche
Règlement 0419, Ville de Terrebonne



Produit par la MRC Les Moulins
Le 10 septembre 2013

Carte 11-2

Réseau artériel métropolitain de
la CMM sur le territoire de la
MRC Les Moulins

Règlement #97-33R-2

Légende

Hiérarchie des voies du RAM

- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3

Réseau routier autre que le RAM

- Autoroutes
- Autres routes

Hydrographie

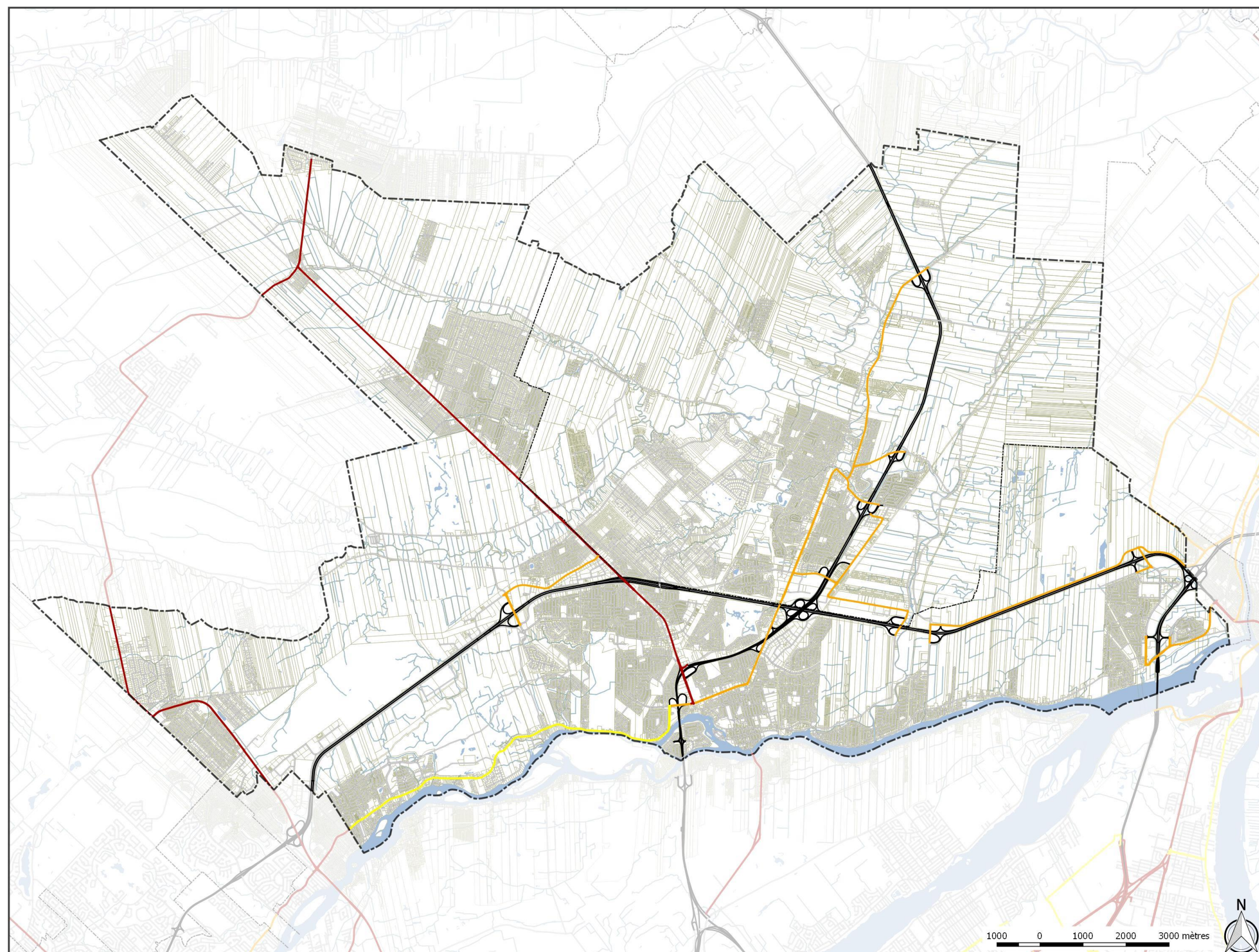
- Linéaire
- Surface

Trame cadastrale

- Trame cadastrale

Limites administratives

- MRC Les Moulins
- Municipalités locales



Sources

Réseau artériel : CMM, 2013
Hydrologie, cadastre, routes : MERN, 2014

Produit par Mathieu Gaudette, urbaniste
Réalisé le 8 juillet 2015
Adopté le 18 août 2015

THÈME 2

2.1.2 LE PORTRAIT GÉNÉRAL DES DÉPLACEMENTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

La présente section permet de faire ressortir les grands axes de déplacements des personnes et des marchandises en provenance et à destination des pôles d'activités d'importance régionale ainsi que l'utilisation des divers modes de transport.

2.1.2.1 LES GRANDS AXES DE DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

Situation en 2002

Les données proviennent principalement de l'enquête Origine-Destination de 1998 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

L'enquête Origine-Destination est une enquête descriptive, faite par téléphone, permettant d'identifier un ensemble de caractéristiques reliées aux déplacements des personnes et ce, en vue d'identifier les besoins de mobilité. Outre des informations sur l'origine et la destination des personnes, une enquête origine-destination traite généralement du motif du déplacement, du mode de transport utilisé et de la période de la journée où s'est effectué le déplacement. Comme seule une partie de la population est contactée lors de ce type d'enquête, sa précision n'atteint jamais 100%. Les résultats de l'enquête, notamment ceux qui concernent un faible échantillon, doivent donc être utilisés avec prudence. Le taux échantillonnal moyen de l'enquête Origine-Destination de 1998 de l'AMT est de 4,64%, ce qui signifie que seulement 4,64% des ménages ont été interrogés, soit un (1) ménage sur vingt-et-un (21). À titre d'exemple, lorsqu'un tableau mentionne que 212 résidants du secteur de La Plaine ont effectué un déplacement vers le secteur Lachenaie sur une période de 24 heures, seulement dix (10) personnes ont fait cette affirmation, soit 212/21.

Toutes ces données permettent d'analyser l'évolution de la demande en transport des personnes afin de prévoir les tendances futures.

Situation en 2013

Une nouvelle enquête origine-destination a été menée par l'AMT à l'automne 2008. Nous présenterons les données issues de cet exercice afin de noter l'évolution des phénomènes liés au transport des personnes durant la décennie 1998 à 2008.

A) La motorisation des ménages

Situation en 2002

La MRC Les Moulins se caractérise par un fort taux de motorisation. En 1998, on y retrouvait en moyenne 1,72 automobile par logement, comparativement à 1,68 en 1993 et 1,37 en 1987. La MRC constitue à ce moment un des secteurs les plus motorisés de la région de Montréal. Selon l'enquête Origine-Destination, seules certaines municipalités de l'ouest de l'île de Montréal ont un taux de motorisation supérieur à celui de la MRC Les Moulins (voir [tableau 2-2](#)).

THÈME 2

Tableau 2-2 : Nombre d'automobiles par logis dans la région de Montréal, 1998

SECTEUR	Nombre d'automobiles par logement	Logements sans automobile (%)
Beaconsfield-Kirkland-Baie-d'Urfé-Senneville	1,77	3,1
MRC Les Moulins	1,72	4,2
MRC Thérèse-de Blainville	1,64	6,7
MRC L'Assomption	1,58	6,1
MRC Deux-Montagnes	1,59	6,5
Laval	1,43	9,6
Proche Rive-Sud	1,29	13,6
Saint-Laurent	1,07	22,5
Montréal – Ahuntsic	0,91	31,5
Montréal - Plateau Mont-Royal	0,62	48,8
Montréal - Centre-ville	0,44	62,8

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination, AMT, 1998

Situation en 2013

L'enquête Origine-Destination, menée en 2008 par l'AMT, nous permet de constater que le taux de motorisation des habitants de la MRC Les Moulins est toujours aussi élevé. Celui-ci aura même augmenté au cours de la dernière décennie pour atteindre, en 2008, 1,80 automobile par ménage. Comme il avait été observé en 1998, la MRC Les Moulins constitue toujours un des territoires de la région montréalaise où le taux de motorisation est le plus fort. Le [tableau 2-2a](#) ci-après relate les données issues de cette nouvelle enquête. On se doit de noter cependant que la possession d'un véhicule automobile ne veut pas dire que celui-ci est utilisé pour tous les types de déplacements.

On y dénote également que seulement 4,8% des logements de la MRC sont sans automobile, soit le pourcentage le plus faible pour les MRC de la couronne nord. De plus, en comparant avec la donnée pour la Ville de Montréal, laquelle s'établit à 32,5% des logements qui n'ont pas d'automobile, le contraste est encore plus frappant.

THÈME 2

Tableau 2-2a : Nombre d'automobiles par logis dans la région de Montréal, 2008

SECTEUR	Nombre d'automobiles par logement	Logements sans automobile (%)
MRC Les Moulins	1,80	4,8
MRC Thérèse-de Blainville	1,71	5,6
MRC L'Assomption	1,70	6,2
MRC Deux-Montagnes	1,67	7,1
Laval	1,49	10,5
Longueuil	1,37	12,1
Ville de Montréal	0,96	32,5

Source : Enquête Origine-Destination, AMT, 2008

B) Le choix du mode de transport

Situation en 2002

L'automobile est le principal mode de transport utilisé pour les déplacements effectués à partir de la MRC Les Moulins. En 1998, l'ensemble des déplacements effectués par les conducteurs et passagers représentaient 78,5% des déplacements effectués durant une journée moyenne ([tableau 2-3](#)). En comparaison, le transport en commun n'accaparait que 2,4% des déplacements en incluant les déplacements bimodaux (automobiles et transport en commun). Notons que le nombre de déplacements effectués en automobile à partir de la MRC a augmenté de près de 7 500 par jour entre 1993 et 1998. La croissance de ce mode de transport (8,5%) a été supérieure à tout autre mode de transport durant cette période.

Au cours de ces cinq (5) années, le nombre de déplacements journaliers en transport en commun a légèrement augmenté (2%), tandis que les déplacements bimodaux ont subi une diminution de l'ordre de 20%.

L'absence de stationnement incitatif sur le territoire de la MRC à cette époque, ainsi que les restrictions au stationnement près des stations de métro de la ligne 2 constituaient certes un frein important à la croissance des déplacements bimodaux. Toutefois, l'AMT a aménagé, en 2001, un stationnement incitatif en bordure de l'autoroute 25 à Terrebonne ainsi qu'une voie réservée sur l'autoroute 25. Ces deux (2) interventions ont permis alors d'encourager davantage de résidents à utiliser le transport en commun.

THÈME 2

Tableau 2-3 : Total des déplacements journaliers en provenance de la MRC Les Moulins, période de 24 heures, tous motifs sauf retour, 1993 et 1998

Modes	1993		1998	
	Nombre de déplacements	Part en %	Nombre de déplacements	Part en %
Automobile seulement	87 182	75,4	94 602	78,5
Transport en commun seulement	1 658	1,4	1 691	1,4
Bimodal motorisé (automobile et transport en commun)	1 562	1,3	1 255	1,0
Autres modes motorisés (ex. : transport scolaire, avion)	11 487	9,9	11 021	9,1
Non motorisés et autres (ex. : piéton, vélo)	13 742	11,9	11 895	9,9
Tous modes	115 631	100	120 464	100

Source: Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination. STCUM-MTQ 1993 et AMT 1998

Durant la période de pointe du matin, l'automobile demeure le mode de déplacement le plus privilégié des résidents de la MRC (68,2%). La part des déplacements en automobile a connu une croissance de 22% entre 1993 et 1998 ([tableau 2-4](#)). Pendant ce temps, les déplacements en transport en commun et les déplacements bimodaux ont diminué de 10,2%.

Tableau 2-4 : Total des déplacements journaliers en provenance de la MRC Les Moulins, période de pointe du matin (6h à 9h), tous motifs sauf retour, 1993 et 1998

Modes	1993		1998	
	Nombre de déplacements	Part en %	Nombre de déplacements	Part en %
Automobile seulement	29 418	64,2	35 867	68,2
Transport en commun seulement	916	2,0	841	1,6
Bimodal motorisé (automobile et transport en commun)	1 191	2,6	1 051	2,0
Autres modes motorisés (ex. : transport scolaire, avion)	8 843	19,3	9 309	17,7
Non motorisés et autres (ex. : piéton, vélo)	5 452	11,9	5 522	10,5
Tous modes	45 820	100	52 591	100

Source: Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination. STCUM-MTQ 1993 et AMT 1998

THÈME 2

Situation en 2013

Telles que représentées au [tableau 2-3a](#) ci-dessous, les données issues de la nouvelle Enquête O-D de 2008 permettent de constater que les déplacements journaliers en provenance de la MRC Les Moulins sont encore effectués majoritairement en mode « automobile seulement ». Alors que ce mode de transport représentait 78,5% des déplacements quotidiens en 1998, ce taux a augmenté à 81,9% en 2008. Le nombre de déplacements journaliers faits en automobile a ainsi augmenté de 20 708 en 10 ans, soit une hausse relative de 22 %.

Néanmoins, durant la même période, les déplacements quotidiens en provenance de la MRC effectués en transports en commun seulement ou en mode bimodal ont aussi augmenté, avec des taux de croissance respectifs de (1 398) + 83% et de (1 201) + 96%. La hausse des déplacements utilisant le transport en commun a donc été relativement plus élevée que ceux utilisant l'automobile seulement. On note d'ailleurs que les déplacements en transports en commun et bimodaux représentaient 3,9% du total des déplacements quotidiens en 2008, alors que cette proportion n'était que de 2,4% dix ans plus tôt.

Cette croissance des déplacements en transport commun est certainement liée à la hausse significative de l'offre dans ce domaine. Depuis 1998, la mise en place d'un stationnement incitatif à Terrebonne et d'une voie réservée sur l'autoroute 25, ainsi que l'arrivée des trois (3) stations de métro à Laval, auront considérablement changé la dynamique du transport en commun entre la MRC et le cœur de la grande région métropolitaine de Montréal. La vitesse, la fréquence, la diversité et l'efficacité des trajets utilisant les transports en commun ont significativement été améliorés par l'aménagement de ces infrastructures. La venue du train de l'Est et de deux (2) gares sur le territoire de la MRC Les Moulins, dont le parachèvement est prévu en juin 2014, devrait accroître encore davantage les possibilités d'utilisation du transport en commun pour les résidents, travailleurs et étudiants de la MRC.

En observant les données liées à la période de pointe AM, on dénote encore une hausse particulière de l'utilisation des modes employant le transport en commun (voir [tableau 2-4a](#)). En effet, entre 1998 et 2008, le nombre de déplacements matinaux effectués par le transport en commun seulement aura triplé, passant de 841 déplacements en 1998 à 3 334 en 2008. On remarque aussi une augmentation significative des transports bimodaux, où le nombre de déplacements aura passé de 1 051 en 1998 à 1 572 en 2008. Ensemble, les modes de transport utilisant le transport en commun représentent 7,8% des déplacements le matin, alors que ce taux n'était que de 3,6% dix ans plus tôt.

THÈME 2

Tableau 2-3a : Total des déplacements journaliers en provenance de la MRC Les Moulins, période de 24 heures, tous motifs sauf retour, 2008

Modes	1998		2008	
	Nombre de déplacements	Part en %	Nombre de déplacements	Part en %
Automobile seulement	94 602	78,5	115 310	81,9
Transport en commun seulement	1 691	1,4	3 089	2,2
Bimodal motorisé (automobile et transport en commun)	1 255	1,0	2 456	1,7
Autres modes motorisés (ex. : transport scolaire, avion)	11 021	9,1	13 290	9,4
Non motorisés et autres (ex. : piéton, vélo)	11 895	9,9	9 024	6,4
Tous modes	120 464	100	140 816	100

Source: Enquêtes Origine-Destination. AMT, 1998 et 2008.

Tableau 2-4a : Total des déplacements journaliers en provenance de la MRC Les Moulins, période de pointe du matin (6h à 9h), tous motifs sauf retour, 1998 et 2008

Modes	1998		2008	
	Nombre de déplacements	Part en %	Nombre de déplacements	Part en %
Automobile seulement	35 867	68,2	43 315	68,9
Transport en commun seulement	841	1,6	3 345	5,3
Bimodal motorisé (automobile et transport en commun)	1 051	2,0	1 585	2,5
Autres modes motorisés (ex. : transport scolaire, avion)	9 309	17,7	9 684	15,4
Non motorisés et autres (ex. : piéton, vélo)	5 522	10,5	4 970	7,9
Tous modes	52 591	100	62 907	100

Source: Enquête Origine-Destination. AMT, 1998 et 2008.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Les principales destinations

Situation en 2002

Selon les données de 1996 de Statistiques Canada, on dénote qu'une part importante de la population active de la MRC Les Moulins occupe un emploi à l'extérieur des limites du territoire de la MRC (70,8%). Cette situation engendre par conséquent, un nombre important de déplacements vers l'extérieur du territoire, principalement durant les périodes de pointe (voir [carte 14](#)).

La Communauté urbaine de Montréal (CUM) était alors la principale destination des travailleurs de la MRC Les Moulins ([tableau 2-5](#)). La MRC Les Moulins constituait la seconde plus importante destination de travail des résidants de la MRC avec près de 30% des déplacements. Ce pourcentage était similaire aux données du recensement de 1996 de Statistique Canada relatives au lieu de travail (voir [tableau 1-28](#)).

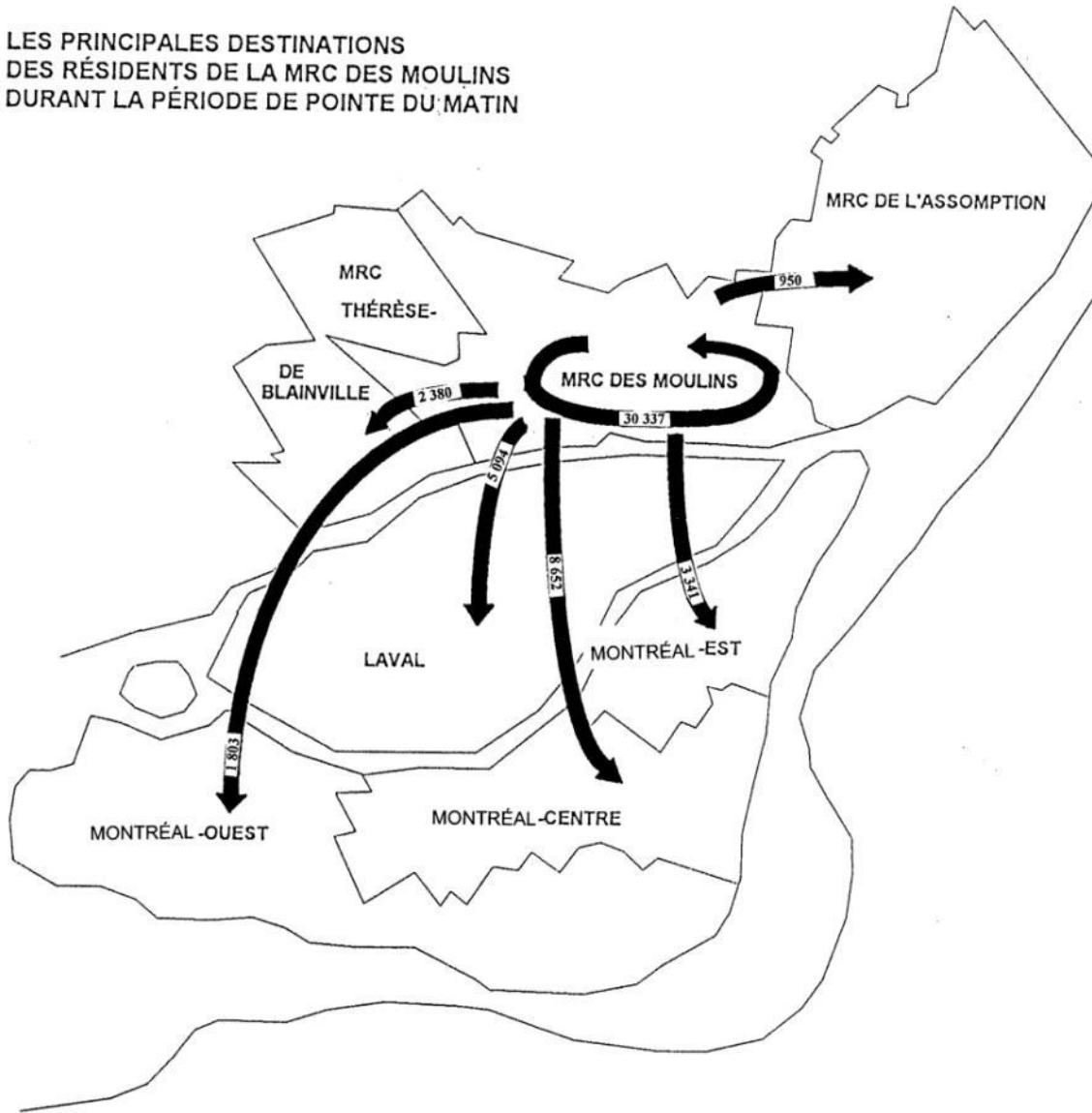
Tableau 2-5: Déplacements en provenance de la MRC Les Moulins à des fins de travail, période de 24 heures, 1998


Destination	Nombre	%
Communauté urbaine de Montréal	17 710	44,7
MRC Les Moulins	11 700	29,6
MRC de Laval	5 374	13,6
MRC Thérèse-de Blainville	2 045	5,2
MRC L'Assomption	1 050	2,6
MRC Deux-Montagnes	315	0,8
Autres destinations	1 397	3,5

THÈME 2

CARTE 14

LES PRINCIPALES DESTINATIONS
DES RÉSIDENTS DE LA MRC DES MOULINS
DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN



 Direction et nombre de déplacements effectués durant la période de pointe du matin (destinations générant plus de 900 déplacements)

Source : La mobilité des personnes dans la région de Montréal, 1998

THÈME 2

Les déplacements internes semblent en nette progression dans la MRC Les Moulins. Ainsi, au cours de 1998, 30 337 déplacements étaient effectués à l'intérieur de la MRC durant la période de pointe du matin contre seulement 10 700 en 1987 ([tableau 2-6](#)).

Tableau 2-6 : Déplacements internes et externes en provenance de la MRC Les Moulins, période de pointe du matin, tous modes et tous motifs, 1987, 1993 et 1998

Destination	1987		1993		1998	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Internes	10 700	34,5	22 987	49,9	30 337	55,9
Externes	20 290	65,5	23 067	50,1	23 970	44,1
Total	30 990	100	46 054	100	54 307	100

Source: Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination, STCUM et MTQ 1987, 1993 et AMT 1998

L'île de Montréal était la principale destination hors territoire durant la période de pointe du matin avec 57,5% des déplacements hors territoire ([tableau 2-7](#)). Toutefois, sa part relative des déplacements a légèrement diminué entre 1993 et 1998. Pendant cette période, la croissance des déplacements externes s'est surtout concentrée dans les couronnes montréalaises.

Tableau 2-7 : Déplacements externes en provenance de la MRC Les Moulins, période de pointe du matin, tous modes et tous motifs, 1993 et 1998

Destination	1993		1998	
	Nombre	%	Nombre	%
Île de Montréal	13 776	59,7	13 796	57,5
Laval	5 522	23,9	5 094	21,3
Autres	3 769	16,4	5 080	21,2
Total	23 067	100,0	23 970	100,0

Source: Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination, STCUM-MTQ 1993 et AMT 1998

Déplacements vers l'île de Montréal

Les déplacements effectués vers l'île de Montréal, à la période de pointe du matin, sont relativement dispersés. Certains secteurs présentent une plus forte attraction auprès des résidents de la MRC, soit le centre (42,8% des déplacements), l'est de l'île (24,2%) et le centre-ville (20%) (voir [tableau 2-8](#) et [carte 14](#)).

THÈME 2

Tableau 2-8 : Déplacements vers l'île de Montréal en provenance de la MRC Les Moulins, à la période de pointe du matin, tous modes et tous motifs, 1998

Destinations	Nombre	%	Secteurs
Centre-ville	2 752	20	Montréal (centre-ville, périphérie centre-ville)
Ouest	1 803	13	Montréal (Sud-Ouest et NDG), Westmount, Hampstead, Côte St-Luc, Mtl-Ouest, Saint-Pierre, Verdun, LaSalle, Lachine, Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, Ile-Bizard, Ste-Geneviève, Pierrefonds, Kirkland, Baie-d'Urfé, Beaconsfield, Ste-Anne-de-Bellevue, Senneville
Centre	5 900	42,8	Montréal (Plateau Mont-Royal, Rosemont, Sud-Est, Mercier, Côte-des-Neiges, Villeray, Ahuntsic, Saint-Michel), Saint-Laurent, Mont-Royal, Outremont
Est	3 341	24,2	Montréal (Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies), Anjou, Montréal-Nord, St-Léonard, Montréal-Est
Total île	13 796	100	

Source: Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination, AMT 1998

Autres déplacements externes

Le territoire de la Ville de Laval constitue, après l'île de Montréal, la principale destination externe des résidents de la MRC durant la période de pointe du matin (voir [tableau 2-6](#)).

Les autres MRC de la Rive-Nord (L'Assomption, Thérèse-de Blainville, Deux-Montagnes, Mirabel et Montcalm) ainsi que la MRC Rivière-du-Nord génèrent, en 1998, une moyenne de 4 574 déplacements en provenance de la MRC Les Moulins, à la période de pointe du matin. De ces six (6) MRC, c'est la MRC Thérèse-de Blainville qui attire le plus de résidents de la MRC, avec 2 380 déplacements à la période de pointe du matin. Finalement, les déplacements effectués vers la Rive-Sud à la période de pointe du matin sont assez marginaux avec seulement 506 déplacements.

Les déplacements à l'intérieur de la MRC

Les déplacements effectués à l'intérieur du territoire de la MRC Les Moulins représentaient près de 56% des déplacements effectués par les résidents de la MRC durant la période de pointe du matin et 60% durant une période de 24 heures (voir [tableaux 2-6](#) et [2-9](#)). Le secteur Terrebonne constituait, en 1998, la principale destination pour les déplacements effectués à l'intérieur du territoire de la MRC, avec 36 940 déplacements durant la journée. Le secteur Lachenaie présentait quant à lui la plus faible proportion de déplacements effectués à l'intérieur de son territoire, soit 25,8% comparativement à 41% à Mascouche, 43,4% dans le secteur La Plaine et 48,2% dans le secteur Terrebonne.

Rappelons toutefois que ces données ont été compilées avant le développement de deux (2) pôles commerciaux importants à Mascouche et à Lachenaie.

THÈME 2

Tableau 2-9 : Déplacements en provenance et à destination de la MRC Les Moulins, période de 24 heures, tous modes et tous motifs sauf retour, 1998

ORIGINE		DESTINATION					Total
		Mascouche	Terrebonne			Extérieur de la MRC	
			Secteur Lachenaie	Secteur La Plaine	Secteur Terrebonne		
Mascouche		12 638	878	370	5 129	11 491	30 506
Terrebonne	Secteur Lachenaie	946	5 300	188	4 684	9 372	20 490
	Secteur La Plaine	760	212	6 428	2 371	5 012	14 783
	Secteur Terrebonne	3 306	1 730	346	24 756	21 187	51 325
MRC Les Moulins		17 650	8 120	7 332	36 940	47 062	117 104

Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination, AMT, 1998

Situation en 2013

L'enquête O-D de 2008 a permis de déceler des changements dans les destinations des déplacements effectués par les travailleurs de la MRC Les Moulins (voir [tableau 2-5a](#) et [carte 14a](#)). En effet, on remarque que la part relative des déplacements vers l'île de Montréal aura diminué de près de 6% entre 1998 et 2008, au profit des destinations de Laval, de la MRC de l'Assomption, et des autres régions (rive-sud de Montréal et autres MRC des régions des Laurentides et de Lanaudière). L'importance des déplacements internes sur le territoire de la MRC Les Moulins pour le travail est restée relativement stable au cours de cette période.

Tableau 2-5a: Déplacements en provenance de la MRC Les Moulins à des fins de travail, période de 24 heures, 2008

Destination	Nombre	%
Île de Montréal	19 501	38,9
MRC Les Moulins	11 700	29,5
Ville de Laval	7 833	15,6
MRC Thérèse-de Blainville	2 428	4,8
MRC L'Assomption	1 938	3,9
MRC Deux-Montagnes	484	1,0
Autres destinations	3 120	6,2

Source : Enquête Origine-Destination, AMT, 1998 et 2008.

THÈME 2

Bien que le partage entre les déplacements internes et externes le matin soit demeuré sensiblement le même, on note toutefois une légère hausse de l'importance relative des déplacements externes suite à une croissance plus importante des déplacements externes qu'internes entre 1998 et 2008. En effet, durant cette décennie, les destinations externes à la MRC auront attiré 5 316 nouveaux déplacements (+22%) alors que la croissance aura été de 4080 (+13%) pour les déplacements internes (voir [tableau 2-6a](#)).

Tableau 2-6a : Déplacements internes et externes en provenance de la MRC Les Moulins, période de pointe du matin, tous modes et tous motifs, 1998 et 2008.

Destination	1998		2008	
	Nombre	%	Nombre	%
Internes	30 337	55,9	34 417	54,0
Externes	23 970	44,1	29 286	46,0
Total	54 307	100	63 703	100

Source: [Enquête Origine-Destination](#), AMT, 1998 et 2008.

En 2008, l'île de Montréal constitue toujours la principale destination hors territoire durant la période de pointe du matin (voir [tableau 2-7a](#)). Toutefois, alors qu'elles représentaient la destination de 57,5% des déplacements externes en 1998, les villes de l'île montréalaise n'auront pas augmenté sensiblement en nombre et ne correspondent plus qu'à 47,5% des déplacements externes du matin en 2008. On note une légère hausse de l'importance relative des déplacements ayant pour destination le territoire de la Ville de Laval (+1,7%). Toutefois, ce sont les destinations autres que Montréal et Laval qui auront eu la hausse relative la plus significative (+8,3%) parmi les destinations matinales.

Tableau 2-7a : Déplacements externes en provenance de la MRC Les Moulins, période de pointe du matin, tous modes et tous motifs, 1998 et 2008

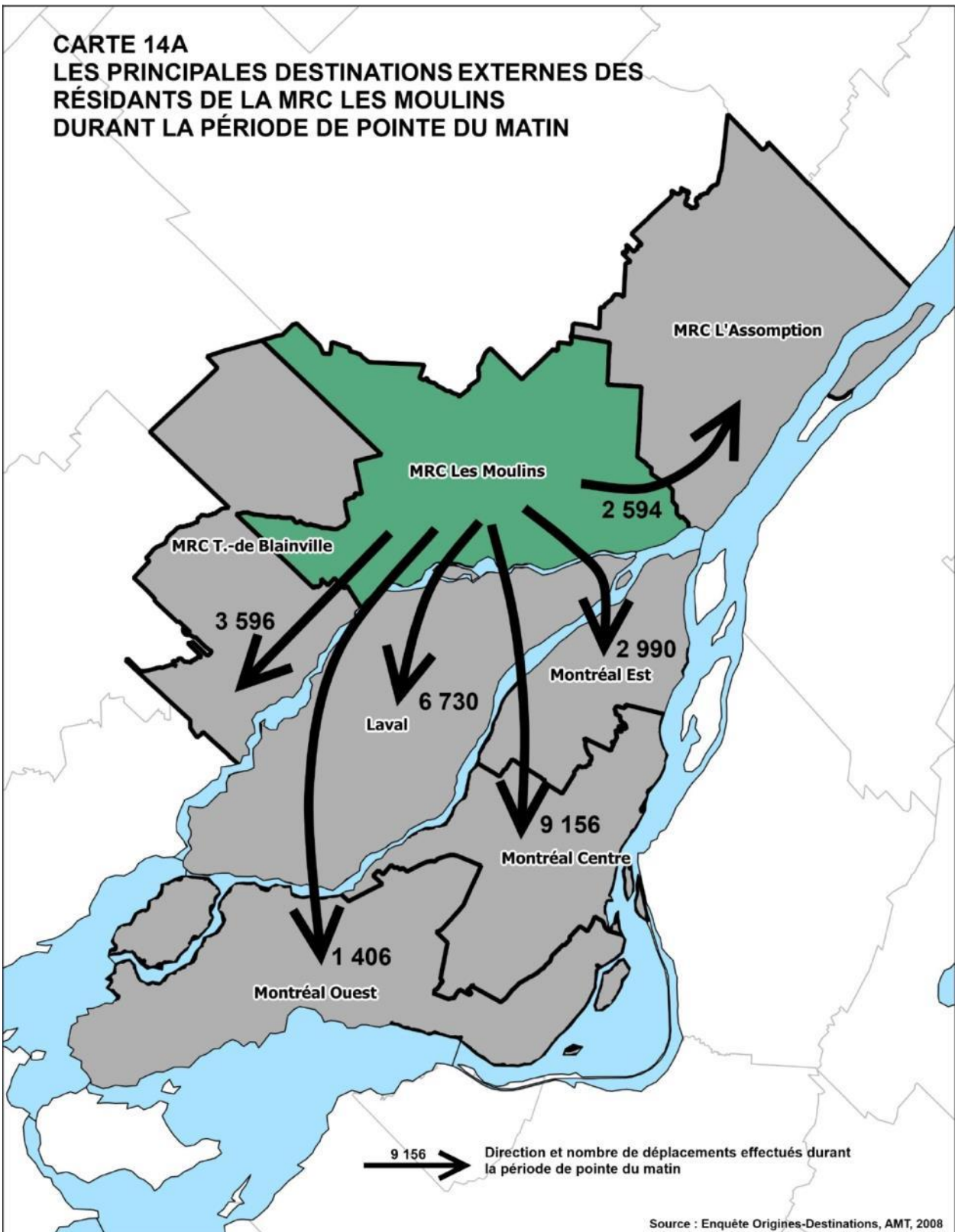
Destination	1998		2008	
	Nombre	%	Nombre	%
Île de Montréal	13 796	57,5	13 912	47,5
Laval	5 094	21,3	6 730	23,0
Autres	5 080	21,2	8 644	29,5
Total	23 970	100,0	29 286	100

Source: [Enquête Origine-Destination](#), AMT, 1998 et 2008.

La [carte 14A](#) illustre les principales destinations externes au territoire moulinois des résidents qui effectuent des déplacements externes lors de la période de pointe du matin. Ces déplacements regroupent ceux pour se rendre aux lieux de travail, d'études ou autres.

THÈME 2

**CARTE 14A
LES PRINCIPALES DESTINATIONS EXTERNES DES
RÉSIDENTS DE LA MRC LES MOULINS
DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN**



THÈME 2

Déplacements vers l'île de Montréal

Bien que leur importance ait diminué, les déplacements ayant pour destination le territoire de l'île de Montréal représentent toujours la plus grande part des déplacements externes. Si l'on découpe le territoire montréalais, on note que le centre de l'île demeure la destination première, avec une importance qui s'est même accrue à 48,4% en 2008 (voir [tableau 2-8a](#)). L'est et l'ouest de l'île auront donc perdu quelque peu d'attraction, alors que le centre-ville est demeuré stable.

Tableau 2-8a : Déplacements vers l'île de Montréal en provenance de la MRC Les Moulins, à la période de pointe du matin, tous modes et tous motifs, 2008

Destinations	Nombre	%	Secteurs
Centre-ville	2 780	20,0	Montréal (centre-ville, périphérie centre-ville)
Ouest	1 406	10,1	Montréal (Sud-Ouest et NDG), Westmount, Hampstead, Côte St-Luc, Mtl-Ouest, Saint-Pierre, Verdun, LaSalle, Lachine, Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, Ile-Bizard, Ste-Geneviève, Pierrefonds, Kirkland, Baie-d'Urfé, Beaconsfield, Ste-Anne-de-Bellevue, Senneville
Centre	6 736	48,4	Montréal (Plateau Mont-Royal, Rosemont, Sud-Est, Mercier, Côte-des-Neiges, Villeray, Ahuntsic, Saint-Michel), Saint-Laurent, Mont-Royal, Outremont
Est	2 990	21,5	Montréal (Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies), Anjou, Montréal-Nord, St-Léonard, Montréal-Est
Total île	13 912	100	

Source: [Enquête Origine-Destination](#), AMT, 2008.

Autres déplacements externes

En 2008, la Ville de Laval est demeurée la principale destination, après l'île de Montréal, pour les déplacements externes ayant origine sur le territoire de la MRC Les Moulins. En 1998, la Ville de Laval représentait environ la moitié des 10 174 déplacements externes matinaux de la MRC Les Moulins qui avaient une destination autre que l'île de Montréal. En 2008, ce taux avait diminué à 43,7%.

Cette baisse pourrait s'expliquer par la hausse d'attractivité (offre accrue en destinations diverses — ex : lieux d'emploi, d'études, de magasinage, etc.) des autres MRC de la couronne nord de Montréal. Ensemble, ces six MRC auront attiré en moyenne 7 838 déplacements en période de pointe matinale. De cet ensemble, les MRC de Thérèse-de Blainville et de L'Assomption ont constitué les principales destinations avec, respectivement 3 596 et 2 594 déplacements vers ces destinations.

Les déplacements à l'intérieur de la MRC

Les déplacements internes sur le territoire de la MRC Les Moulins constituaient 54,0% du total des déplacements en période de pointe du matin en 2008 ([tableau 2-6a](#)). Pour la période 24 heures ([tableau 2-9a](#)), ces déplacements internes représentaient 57,6% en 2008. Ces deux pourcentages représentent donc une légère baisse au profit des déplacements externes par rapport à l'enquête de 1998.

THÈME 2

De ces déplacements internes, la grande majorité avait pour destination le secteur correspondant à l'ancienne municipalité de Terrebonne (avant 2001). Ce secteur a attiré en moyenne 36 833 déplacements par jour, alors que Mascouche (18 934), Lachenaie (16 154) et La Plaine (8 371) suivent dans l'ordre. On remarque surtout que le secteur de Lachenaie a attiré 20,0 % des déplacements internes en 2008, alors que ce taux n'était que de 11,6% dix ans plus tôt. Cette importante hausse peut s'expliquer par la croissance de l'important pôle commercial en bordure de l'autoroute 40, de l'implantation du centre hospitalier Pierre-Le Gardeur ainsi que l'agrandissement du parc industriel de Lachenaie à proximité du carrefour autoroutier 25 / 640.

On dénote finalement que le secteur de Terrebonne demeure celui retenant dans la plus forte proportion les déplacements émanant de son territoire, avec 44%. Les autres secteurs de la MRC Les Moulins ont des taux de retenu de 39% à Mascouche, de 38% à La Plaine et de 33% à Lachenaie (voir [tableau 2-9a](#)).

Tableau 2-9a : Déplacements en provenance et à destination de la MRC Les Moulins, période de 24 heures, tous modes et tous motifs sauf retour, 2008

ORIGINE		DESTINATION					Total
		Mascouche	Terrebonne			Extérieur de la MRC	
			Secteur Lachenaie	Secteur La Plaine	Secteur Terrebonne		
Mascouche		13 737	1 998	259	6 009	13 420	35 422
Terrebonne	Secteur Lachenaie	1 343	10 449	93	3 812	15 656	31 352
	Secteur La Plaine	1 011	868	7 223	3 746	6 259	19 108
	Secteur Terrebonne	2 844	2 839	796	23 266	23 655	53 399
MRC Les Moulins		18 934	16 154	8 371	36 833	58 989	139 281

Source : Enquête Origine-Destination, AMT, 2008.

Le fort taux de rétention des déplacements à l'intérieur du secteur Terrebonne pourrait s'expliquer par différentes raisons ; voici certaines caractéristiques qui ont sûrement eu une influence à ce sujet :

- Présence d'une gamme complète des différentes fonctions urbaines :
 - Résidentielle
 - Commerciale (artères commerciales et centres commerciaux)
 - Industrielle (plusieurs lieux d'emplois dans les divers parcs industriels)
 - Institutionnelle et équipements publics (CLSC, centres sportifs, bibliothèques, bureaux administratifs, etc.)
- Présence de secteurs offrant des attraits touristiques et/ou culturels
 - Vieux-Terrebonne
 - Île des Moulins
 - Théâtre du Vieux-Terrebonne
 - Cinémas Guzzo
 - Etc.

La population résidente a donc accès, à l'intérieur du territoire, à un grand nombre de destinations comblant les besoins quotidiens.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

2.1.2.2 LES GRANDS AXES DE DÉPLACEMENTS DES MARCHANDISES

Situation en 2002

Les marchandises qui proviennent de la MRC sont transportées par camions ou par train.

L'autoroute 40 est la voie de circulation où circulent le plus de camions dans la MRC. Selon les relevés effectués par le ministère des Transports en 1996, près de 8 000 camions circulent quotidiennement sur l'autoroute 40, à la hauteur du pont Charles-de Gaulle. De ce nombre, le camionnage de transit se chiffre alors quotidiennement à environ 800 véhicules.

Les autres axes importants pour le camionnage sont l'autoroute 25, avec 4000 camions par jour, l'autoroute 640, avec 2 600 camions quotidiennement et la route 337 (950 à 1500 camions par jour).

Un des principaux générateurs d'achalandage de camions est le lieu d'enfouissement sanitaire de Lachenaie, avec 440 camions à ordures par jour en 1994. Les sablières génèrent également un certain volume de camionnage.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, deux (2) convois de marchandises par jour empruntent la voie ferrée du Canadien Pacifique qui traverse le centre de la MRC. Cette voie ferrée relie Montréal et Québec, en passant par les municipalités de Trois-Rivières, Shawinigan et Grand-Mère, où sont localisées d'importantes papetières. Chaque convoi comprend en moyenne de 85 à 100 wagons. Dans son plan triennal de 1996, le Canadien Pacifique avait identifié cette ligne comme " à céder " et elle peut donc être vendue, louée ou transférée. Elle est à cette époque exploitée par Chemin de fer Québec-Gatineau sur le territoire de la Ville de Mascouche et par Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (filiale du Canadien Pacifique) sur les territoires des secteurs Terrebonne et Lachenaie.

Par ailleurs, la voie ferrée du Canadien National, située à l'extrémité est de la MRC et qui relie Montréal à Senneterre, en passant par Jonquière et Joliette, est alors empruntée par huit (8) convois de marchandises par jour, sur semaine. De plus, Via Rail utilisait cette voie ferrée pour le transport des passagers à raison d'un convoi par jour.

Situation en 2013

En 2013, la très grande majorité des marchandises qui proviennent de la MRC Les Moulins est encore transportée principalement en camion.

Les trois (3) axes autoroutiers (A-15, A-25 et A-640) présents sur le territoire moulinois constituent les principales voies empruntées par le réseau de camionnage. Avec les tronçons des routes 335 et 337 qui sont localisés au nord de l'A-640, ces voies de circulation couvrent les principaux lieux de concentration industrielle de la MRC.

Les volumes les plus importants de camionnage proviennent de différents endroits de la MRC ; ses principales sources existantes en 2013 sont les suivantes (d'est en ouest) :

De nature industrielle et centre d'entreposage et de distribution

- L.E.T. de Lachenaie (BFI Canada) – Site d'enfouissement des déchets ;
- Écolosol – Site de valorisation et d'entreposage des déchets dangereux ;
- Tricentris – Centre de tri ;
- Parc industriel de Mascouche ;
- Parc industriel de Lachenaie ;
- Parc industriel 640 Est ;
- Centre de distribution Sobey's ;

THÈME 2

- Parc industriel 640 Ouest (incluant le Parc Armand-Bombardier) ; et
- Parc industriel de La Plaine.

De nature commerciale

- Mégacentre Lachenaie (de part et d'autres de l'A-40) ;
- Mégacentre de Mascouche ;
- Pôle commercial formé du centre commercial Les Galeries de Terrebonne.

Projection pour 2002-2022

Pour la période 2012-2022, il est évident que le volume de camions va augmenter, et ce particulièrement afin de desservir les nouveaux secteurs de développement industriel, commercial ainsi que les pôles d'emplois mixtes et les pôles multifonctionnels.

Les pôles logistiques

Les pôles logistiques constituent des pôles dédiés à une vocation multiple et qui sont susceptibles, par leur volume et les activités qui y sont situées, de générer un flux important de déplacements des marchandises. Favorisant l'intermodalité entre les divers modes de transport, l'aménagement de ces pôles doit miser sur les infrastructures existantes tout en minimisant les impacts sur certaines zones sensibles susceptibles d'être affectées par le transport des marchandises.

Ainsi, selon les dispositions du PMAD de la CMM, la MRC Les Moulins intègre à la section 4.2 du document complémentaire de son schéma d'aménagement révisé, des critères que devront considérer les municipalités locales lors de l'aménagement d'un nouveau pôle logistique.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.3 L'ÉVALUATION DE L'ADÉQUATION DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT TERRESTRE

Situation en 2002

La MRC Les Moulins estime qu'elle dispose d'un réseau complet d'infrastructures et d'équipements de transport terrestre. Toutefois, la croissance démographique observée au cours des dernières années a créé des pressions sur le réseau routier, ce qui a causé certains problèmes d'inadéquation. Ces problèmes sont la congestion routière, une desserte inefficace de certains pôles et des routes à caractéristiques techniques déficientes.

Situation en 2013

Non seulement l'augmentation de la population, mais également l'implantation de nouvelles activités commerciales, industrielles et institutionnelles sur le territoire de la MRC Les Moulins ont des répercussions sur les infrastructures et équipements de transport terrestre.

Plusieurs situations problématiques identifiées en 2002 ont été réglées ou ont été améliorées, mais il en demeure tout de même encore qui nécessitent des interventions, sans oublier de nouvelles situations qui se sont présentées.

THÈME 2

Les pôles générateurs de déplacement

Les pôles générateurs de déplacement sont formés d'un ou de plusieurs établissement(s) d'usages résidentiel, commercial, d'emplois ou de transport, dont le volume (superficie, nombre de logements, etc.) est susceptible de générer un flux significatif de déplacements des personnes. Ces pôles ont donc un impact non négligeable sur les réseaux de transport (routier, collectif, actif) existant et constituent des éléments structurants de la planification des transports.

La MRC Les Moulins souhaite ainsi que l'aménagement de ces nouveaux pôles générateurs de déplacement fassent l'objet d'une évaluation des impacts sur le réseau de transport actuel. À cette fin, la section 4.3 du document complémentaire du SARR2 de la MRC Les Moulins intègre certaines normes spécifiques relatives à ces pôles.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.3.1 LES PROBLÈMES DE FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

Le ministère des Transports qualifie les conditions d'écoulement selon une échelle alphabétique qui varie de A à F. Un niveau A équivaut à une situation idéale, tandis qu'un niveau F signifie que cette route présente de très sérieux problèmes de congestion.

Selon des analyses effectuées par la direction territoriale Laval-Mille-Îles du ministère des Transports, certaines routes ont atteint leur pleine capacité et présentent des problèmes sérieux de fonctionnalité, principalement aux heures de pointe.

A) LE RÉSEAU SUPÉRIEUR

Situation en 2002

En 2002, les routes du réseau supérieur qui présentent les problèmes les plus importants sont les autoroutes 25 et 40, ainsi que les routes 335 et 337. L'autoroute 640 et la route 344, qui sont des axes est-ouest, présentent rarement des problèmes de fonctionnalité, à l'exception du tronçon ouest de la route 344 dans le secteur Terrebonne.

L'autoroute 25

Cette autoroute à deux voies a atteint sa pleine capacité (niveau F) au sud du boulevard des Seigneurs. Entre 1978 et 1996, le nombre de véhicules par jour (DJMA) est passé de 35 000 à 68 000, à la hauteur du pont Mathieu. Entre le boulevard des Seigneurs et l'autoroute 640, l'autoroute 25 dispose d'une très faible réserve de capacité (niveau D). Finalement, au nord de l'autoroute 640, la réserve de capacité était encore très bonne (niveau B) en 1996.

L'autoroute 40

Entre 1978 et 1996, le nombre de véhicules par jour a plus que doublé, passant de 36 800 à 90 000. Malgré ses trois (3) voies dans chaque direction, l'autoroute 40 atteint sa pleine capacité aux heures de pointe (niveau F).

THÈME 2

La route 335

La route 335 constitue le principal lien entre la partie ouest de la MRC et Laval. Plusieurs résidents de Sainte-Anne-des-Plaines, Bois-des-Filion, Lorraine et Rosemère empruntent cette route pour se rendre à Laval et Montréal, compte tenu que ce secteur est situé à une distance appréciable des autoroutes 15 et 25. Les problèmes de congestion sont assez fréquents sur cette route, particulièrement à l'intersection du chemin Saint-Roch (niveau F). La construction, en 1999, d'un nouveau tronçon de la route 335, à même l'emprise prévue pour l'autoroute 19, a permis de faciliter l'accès au parc industriel de Terrebonne-ouest. Toutefois, les travaux réalisés jusqu'à maintenant ne concernaient que la section située au sud du rang Saint-François.

La route 337 (Boulevard Laurier / Chemin Gascon / Boulevard Moody)

La route 337 était, à l'origine, destinée à relier efficacement les principaux pôles de la région. Le développement accéléré de la MRC, notamment dans sa partie centrale, a fait de cette route la principale artère commerciale de la MRC, engendrant par le fait même une circulation accrue et une perte de fonctionnalité.

Le tronçon le plus problématique est actuellement localisé au sud de l'autoroute 640. À cet endroit, la route 337 dispose de deux (2) voies dans chaque direction ainsi que d'une (1) voie centrale de virage à gauche (VVG2S). Malgré sa largeur appréciable, ce tronçon présente de sérieux problèmes de fonctionnalité, en raison du fort débit de circulation (40 000 véhicules par jour) et du nombre élevé d'accès commerciaux et d'intersections qui parsèment ce tronçon. Toutefois, selon le ministère des Transports, le taux d'accidents de ce tronçon (2,43 accidents/million de véhicules/km) est inférieur au taux d'accidents moyen des routes régionales (3,00 accidents/million de véhicules/km).

Au nord du chemin Martin/Newton, la route 337 présente également de sérieux problèmes de fonctionnalité, particulièrement au sud de la Montée Major dans le secteur La Plaine. Les travaux d'élargissement effectués à la fin de 1999 entre les rues Arzélie et Émeraude ont permis d'atténuer les problèmes de congestion liés au virage à gauche des véhicules. Toutefois, les problèmes de congestion entre la rue Arzélie et le chemin Martin/Newton sont toujours présents.

Situation en 2013

Suite à la forte croissance démographique de la MRC Les Moulins et, plus globalement, de la couronne nord du Grand Montréal au cours de la décennie 2001 à 2011, des problèmes de congestion sont toujours notables sur le réseau routier supérieur. Les autoroutes 25 et 40 constituent toujours les axes autoroutiers les plus problématiques lors des heures de pointe sur le territoire de la MRC Les Moulins. Les routes 335 et 337, malgré d'importantes interventions afin d'en améliorer la configuration lors des dix (10) dernières années, sont toujours le lieu de congestions majeures aux heures de pointe. L'autoroute 640 et la route 344 ont, quant à elles, vu leur achalandage croître grandement, si bien que certains tronçons présentent désormais des bouchons de circulation récurrents.

Les données détaillées sur les DJMA ont été présentées à la section 1.1.1.4

L'autoroute 25

La plupart des problèmes de congestion s'observaient principalement à l'approche des ponts Mathieu et Lepage en 1996. En 2012, les engorgements auront crû et s'étirent de plus en plus vers le nord le matin, au-delà de l'autoroute 640, et de plus en plus vers le sud le soir, à la hauteur de l'autoroute 440 à Laval. Une forte hausse démographique dans la MRC Les Moulins et dans les municipalités plus au nord (MRC de Montcalm, MRC de Joliette) peut expliquer cette hausse d'achalandage.

THÈME 2

En effet, les débits journaliers moyens (DJMA) ont augmenté sur les tronçons de l'autoroute 25 situés sur le territoire moulinois. Au pont Mathieu, le DJMA observé par le MTQ aura varié de 68 000 véhicules en 1996 à 77 000 en 2009. Toutefois, la hausse relative la plus remarquable s'est observée sur le tronçon de l'autoroute 25 situé au nord de l'échangeur de l'autoroute 640, sur le territoire de Mascouche. À ce niveau, le DJMA aura crû de 34 000 véhicules en 1996 à 47 000 en 2012.

Des congestions notables sur le réseau local de la MRC Les Moulins peuvent s'observer en résultat du refoulement des points d'entrée à l'autoroute 25 lors de l'heure de pointe du matin. La montée Masson, la route 337 (chemin Gascon) et le boulevard des Seigneurs à Terrebonne sont les cas les plus problématiques observés.

L'autoroute 40

En 2012, l'autoroute 40 demeure le tronçon autoroutier le plus achalandé et le plus problématique en terme de congestion sur le territoire de la MRC Les Moulins, et ce, principalement à la hauteur du pont Charles-de-Gaulle. Avec des débits journaliers moyens de près de 118 000 véhicules sur ce pont en 2009, cette autoroute présente des bouchons majeurs de circulation très hâtivement, soit de 5h30, lors des périodes de pointe AM.

On constate toutefois que la forte majorité des automobilistes empruntant l'autoroute 40 proviennent des municipalités en amont du territoire moulinois (MRC de L'Assomption, MRC de Joliette, MRC de D'Autray, etc.). De plus, l'autoroute 40 constitue un point d'entrée et de sortie majeur vers la métropole, étant un axe primordial de circulation des personnes et des marchandises entre le Grand Montréal et les autres régions de la province.

Avec d'importants épisodes de congestion, il n'est pas rare d'observer, en conséquence, des débordements sur l'autoroute 640 en direction est le matin, ainsi que sur le réseau local dans le quartier Carrefour des Fleurs de Terrebonne (montée des Pionniers, chemin Saint-Charles).

L'autoroute 640

L'autoroute 640 a connu une hausse importante de son achalandage au cours des dernières années. En 2009, le débit DJMA variait de 57 000 à 75 000 véhicules selon les divers tronçons sur le territoire de la MRC. C'est dans la portion est de la MRC Les Moulins que les plus hauts débits de circulation et les plus importants problèmes de congestion sont notés. Il n'est pas rare que les heures de pointe AM soient marquées par un débordement de la circulation de l'autoroute 40 sur l'autoroute 640 à la hauteur de l'échangeur de la montée des Pionniers.

Enfin, la croissance du CEGEP de Lanaudière à Terrebonne et du Centre de formation professionnelle Les Moulins, combinée au développement des parcs industriels avoisinants, entraînent certains épisodes de congestion sur le réseau local débordant quelques fois sur l'autoroute 640 à l'approche de la sortie 35 (boulevard des Plateaux/boulevard des Entreprises) les matins de semaine.

La route 335

La poursuite des travaux de restructuration de la route 335 sur l'emprise de l'autoroute 19 jusqu'au niveau du chemin Saint-Roch ont amélioré les problématiques de sécurité routière connues sur l'ancien tracé empruntant la Montée Gagnon. Toutefois, certains problèmes perdurent au niveau de la congestion.

Ici aussi, la forte croissance démographique, dans le secteur de Terrebonne ouest et des municipalités à proximité (Bois-des-Filion et Sainte-Anne-des-Plaines principalement), a eu des impacts significatifs sur le nombre d'automobilistes dans le secteur. En 2009, au niveau du chemin Saint-François, le MTQ notait des débits DJMA s'élevant à près de 20 000 véhicules. Toutefois, les problèmes de congestion sur le tronçon

THÈME 2

de la route 335 situé sur le territoire moulinois sont également dus aux débordements des tronçons plus au sud, soit au niveau du pont Athanase-David à Bois-des-Filion ainsi que sur le territoire lavallois.

Enfin, il est à noter que la route 335 demeure la seule voie d'accès vers les parcs industriels de la 640-côté ouest et de Joseph-Armand Bombardier à Terrebonne. Ainsi, la circulation, autant des travailleurs que de la marchandise, est entièrement dépendante de cette unique voie d'accès, amenant certaines craintes au niveau de la sécurité des personnes et des biens.

La route 337 (Boulevard Laurier / Chemin Gascon / Boulevard Moody)

La route 337 demeure l'axe, en dehors du réseau autoroutier, le plus achalandé sur le territoire de la MRC Les Moulins. Différentes problématiques de circulation sont observées à travers les tronçons qui parcourent le territoire moulinois.

Au nord de la MRC, la route 337 connaît une hausse significative de son achalandage suite au développement démographique majeur qu'a connu le secteur urbain de l'ancienne ville de La Plaine, mais également des municipalités plus au nord de la MRC Les Moulins. Malgré le fait que, suite à des travaux d'élargissement de la chaussée tenus en 1999 et en 2010, la route 337 possède désormais deux voies de circulation dans chacune des directions sur toute sa longueur entre le chemin Comtois et le noyau urbain de l'ancienne ville de La Plaine, d'importants retards sont observés matin et soir dans ce secteur. Les débits DJMA s'élevaient, à la hauteur des chemins Martin et Newton, à 35 000 véhicules en 2009.

Au sud de l'autoroute 640, le chemin Gascon et le boulevard Moody présentent également des problématiques de circulation. Ceux-ci sont, comme nous l'avons souligné, bien souvent liés aux débordements des points d'entrée de l'autoroute 25 lors des périodes de pointe AM. Les DJMA pour ces tronçons de la route 337 demeuraient élevés et auront crû à 39 000 véhicules en 2009.

La route 344 (Chemin de la Côte de Terrebonne / Chemin Saint-Charles)

La route 344 présente certaines problématiques de circulation lors des périodes de pointe AM particulièrement. À l'extrémité ouest de son parcours sur le territoire moulinois, le débordement quotidien de la route 335 sur la rue Adolphe-Chapleau (route 344 à Bois-des-Filion) et la hausse des automobilistes suite au développement résidentiel dans ce secteur de Terrebonne et de Bois-des-Filion au cours des dernières années amène une certaine congestion sur cette voie de circulation à caractère patrimoniale.

B) LE RÉSEAU LOCAL

Situation en 2002

Les principaux problèmes de fonctionnalité sur le réseau local se présentent principalement sur le chemin Sainte-Marie, la montée Masson et la rue Chapleau.

Le chemin Sainte-Marie et le boulevard Mascouche sont, en 2002, les seuls liens est-ouest de Mascouche. Le chemin Sainte-Marie est également le principal lien routier entre le centre-ville de Mascouche et l'autoroute 25, de sorte qu'il y a fréquemment des files d'attente entre la montée Masson et l'autoroute 25. La congestion sur le chemin Sainte-Marie a de plus, des effets de débordement sur certaines rues résidentielles, telles que la rue Desportes. Toutefois, l'ouverture récente du boulevard Mascouche jusqu'au chemin des Anglais a permis de soulager la circulation sur le chemin Sainte-Marie.

En ce qui concerne la montée Masson (route 125), il y a de fréquentes congestions aux heures de pointe dans le tronçon compris entre l'autoroute 25 et le boulevard des Seigneurs. Sur ce tronçon, la route dispose d'une seule voie dans chaque direction, ce qui est insuffisant par rapport aux débits journaliers qu'elle reçoit

THÈME 2

(environ 9 000 véhicules par jour). La fluidité de la circulation est également affectée par la présence de plusieurs accès et intersections, particulièrement entre l'autoroute 25 et le boulevard des Seigneurs.

La rue Chapleau et le pont de Terrebonne, situés dans le Vieux-Terrebonne, constituent une section de la route 125. Ce tronçon subit parfois les effets de débordement de l'autoroute 25, lorsque les problèmes de congestion deviennent critiques sur cette autoroute. Par ailleurs, l'étroitesse du pont (2,4 mètres dans chaque direction) et l'absence de trottoir entraîne fréquemment un ralentissement de la circulation.

Finalement, certains problèmes de congestion se présentent aux heures de pointe sur le chemin des Anglais, au nord de l'autoroute 640. Ce chemin constitue le principal lien entre la partie ouest de Mascouche et le réseau supérieur.

Situation en 2013

La forte croissance démographique connue par les deux municipalités de la MRC Les Moulins aura bien sûr eu des impacts majeurs sur la circulation au niveau du réseau routier local.

À Mascouche, le prolongement de l'avenue de L'Esplanade en 2007 vers l'est et l'aménagement d'un viaduc au-dessus de l'autoroute 25 et de points d'accès à cette même autoroute a eu des effets significatifs sur les mouvements est-ouest dans cette Ville. Le chemin Sainte-Marie a été soulagé d'une part significative de sa circulation lors des périodes de pointe.

La montée Masson, particulièrement au niveau de la Grande Allée à Terrebonne, demeure un problème majeur de circulation locale. Certains travaux menés en 2012 afin de reconfigurer l'intersection de ces deux (2) rues ont sensiblement amélioré l'accessibilité au parc industriel de Lachenaie lors des périodes de pointe. D'autres travaux mineurs menés en 2009, visant la reconfiguration du tracé des voies sur le tronçon de la montée Masson entre le boulevard des Seigneurs et le viaduc de l'autoroute 25, n'auront eu que des impacts mineurs sur les problèmes observés. Aucun travail majeur de reconfiguration n'aura été fait sur cet axe depuis plusieurs décennies.

La problématique observée dans le Vieux-Terrebonne sur la rue Chapleau aura considérablement été améliorée lors du remplacement du vieux pont de Terrebonne par le nouveau pont Sophie-Masson, plus large et mieux adapté à la circulation automobile plus soutenue. La congestion à cet endroit est désormais rare et survient lorsque des incidents entraînent de graves congestions sur l'autoroute 25.













Enfin, le développement urbain du secteur est de Terrebonne au cours de la dernière décennie aura eu des impacts significatifs sur la montée des Pionniers, principale voie de circulation locale de ce secteur. En étant le point d'accès vers les autoroutes 40 et 640, la montée des Pionniers canalise la circulation du secteur en heures de pointe, tout en étant souvent victime des débordements de circulation des grands axes autoroutiers.

Situation en 2019

Afin de permettre une meilleure fluidité dans le secteur est de Terrebonne (Lachenaie) où est situé la gare de train de banlieue de Terrebonne, ainsi que pour des raisons de sécurité publique, la Ville a effectué des démarches auprès de la CPTAQ afin de pouvoir prolonger le boulevard Pierre-Le Gardeur jusqu'au boulevard Marcel-Therrien. La Commission, via sa décision numéro 414594, a ordonné l'exclusion du secteur, et ce, à certaines conditions, dont celle nécessitant la modification du schéma d'aménagement.

(rg. 97-33R – 2013-10-10) ; (rg. 97-33R-15 – 2019-09-13)

LÉGENDE

-  Limite de la MRC
-  Limite municipale
-  Ancienne limite municipale
-  Réseau ferroviaire
-  Congestion
-  Problème de fonctionnalité
-  Problème de circulation lourde
-  Absence de lien
-  Échangeur non-sécuritaire
-  Intersection dangereuse
-  Pont déficient
-  Bretilles à réaménager

ÉCHELLE : 1 : 85 000
0 1000 2000 3000 Mètres

Secrétaire-trésorier

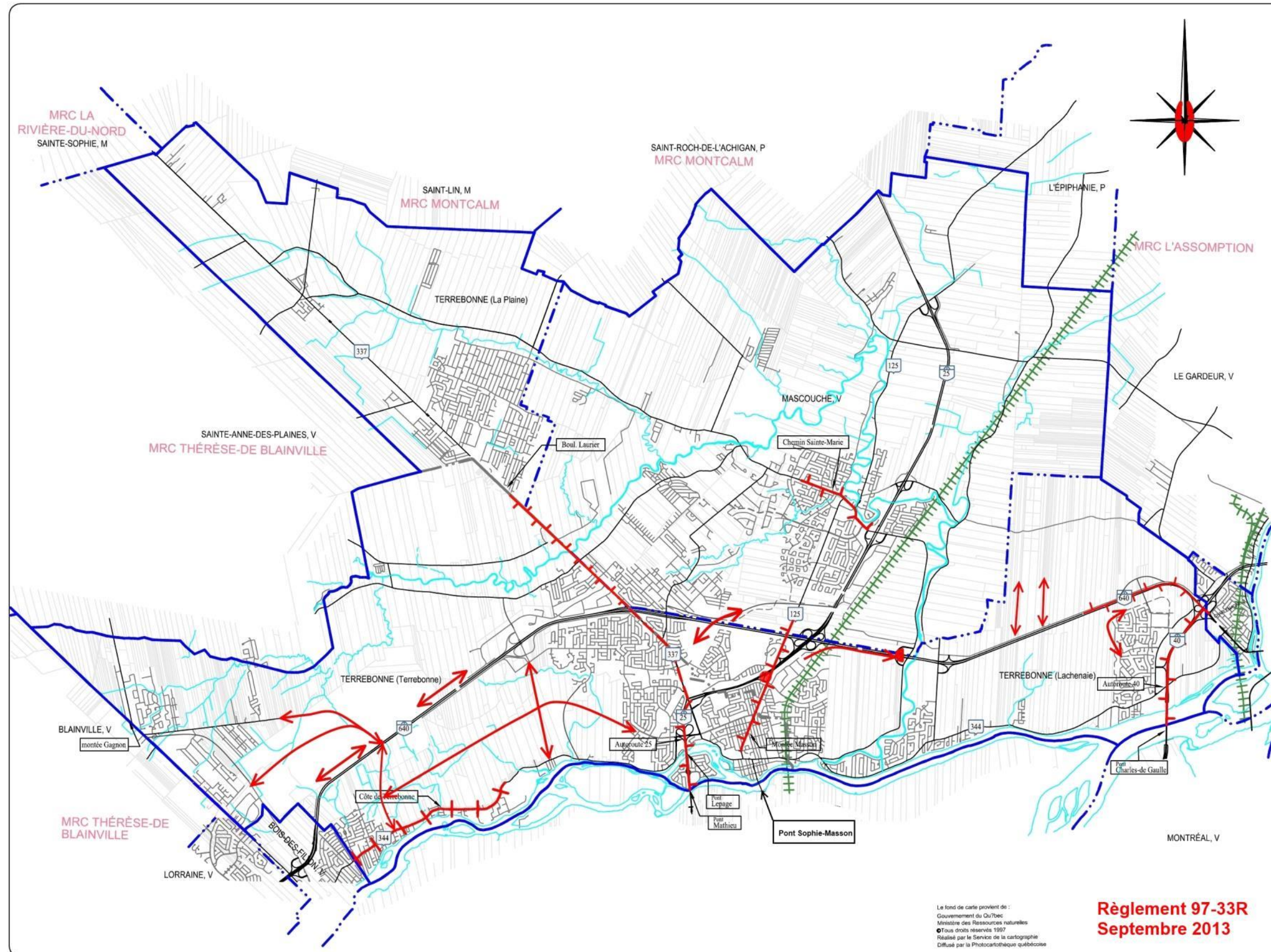
Dessiné par : Alain Bernard a.g.

Date : novembre 2002 (original)

Vérifié par : Chantal Laliberté MICU, OUC

Date : novembre 2002 (original)

Règlement 97-33R
Septembre 2013



Le fond de carte provient de :
Gouvernement du Québec
Ministère des Ressources naturelles
© Tous droits réservés 1997
Réalisé par le Service de la cartographie
Diffusé par la Photocartothèque québécoise

THÈME 2

2.1.3.2 LES IMPACTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

La croissance anticipée de la population et la venue de projets majeurs affecteront sans nul doute la circulation sur les routes et autoroutes de la MRC.

A) LES AUTOROUTES

Situation en 2002

Autoroute 25

Tel que mentionné précédemment ([tableau 1-35](#)), la population de la MRC Les Moulins devrait continuer à croître à un rythme soutenu au cours des prochaines années, pour atteindre plus de 121 400 personnes en 2006, soit un rythme de croissance légèrement inférieur à celui enregistré entre 1981 et 1996. En prenant pour hypothèse que le pourcentage de la population de la MRC Les Moulins qui occupe un emploi soit maintenu (48% en 1991 et 1996), cette population active occupée atteindra près de 58 500 personnes en 2006, soit près de 10 500 de plus qu'en 1996.

Par ailleurs, on peut présumer que le ratio du nombre d'emplois locaux sur le nombre de travailleurs, qui était de 46,5% en 1996, comparativement à 36,8% en 1981 ([tableau 1-27](#)), s'améliorera davantage au cours des prochaines années, compte tenu du dynamisme inégalé dans certaines branches de l'industrie manufacturière et de l'aménagement de la Cité industrielle de Terrebonne. En prenant pour hypothèse conservatrice que ce niveau d'autonomie soit de 50% en 2006, près de 60 700 résidents de la MRC travailleront alors à l'extérieur du territoire de la MRC. On peut facilement estimer que la majorité de ceux-ci travailleront sur le territoire de l'île de Montréal et à Laval.

Si aucun geste n'est posé pour inciter ces travailleurs à choisir une alternative à la voiture individuelle, cet accroissement du nombre de résidents de la MRC Les Moulins travaillant sur le territoire de Laval et de l'île de Montréal entraînera une augmentation de la circulation aux heures de pointe sur l'autoroute 25. Ainsi, à la hauteur du pont Mathieu, l'achalandage aux heures de pointe atteindra un niveau de saturation critique puisque cette portion de l'autoroute est déjà saturée (niveau F en 1996).

La situation devrait également se détériorer sur la portion de l'autoroute 25 située entre le pont Mathieu et l'autoroute 640 (niveau D en 1996). Cependant, au nord de l'autoroute 640, l'autoroute 25 devrait être en mesure d'absorber l'augmentation de l'achalandage résultant de la croissance de la population des municipalités de Mascouche, Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Esprit et du secteur La Plaine de Terrebonne, compte tenu que les conditions de circulation sont bonnes en 1996 (niveau B).

Autoroute 40

La plus grande part de la circulation sur l'autoroute 40, aux heures de pointe, provient de la MRC de L'Assomption. Les caractéristiques socio-économiques de cette MRC sont similaires à celles de la MRC Les Moulins en ce qui concerne l'autonomie en matière d'emplois. Dans son schéma d'aménagement révisé adopté 2000, la MRC de L'Assomption prévoit connaître un taux de croissance élevé au cours de la prochaine décennie. L'accroissement anticipé de population de cette MRC aura essentiellement des impacts sur l'autoroute 40, puisqu'il s'agit de la principale porte d'entrée de cette MRC sur le territoire de la CUM. Or, comme pour l'autoroute 25, l'autoroute 40 présente des conditions de circulation difficiles durant les heures de pointe.

THÈME 2

Autoroute 640

L'autoroute 640 présente généralement de bonnes conditions de circulation (niveau B). Comme il s'agit d'un axe est-ouest, cette autoroute est moins influencée que les précédentes par les fluctuations horaires. Elle devrait donc être en mesure de répondre adéquatement à la demande au cours des prochaines années, même si le développement du parc industriel de Terrebonne-ouest entraînera une augmentation de la circulation automobile.

B) LES ROUTES RÉGIONALES

Situation en 2002

Route 335

La récente construction d'une nouvelle route 335 à accès limités dans l'emprise prévue de l'autoroute 19 devrait permettre de favoriser une plus grande fluidité de la circulation, particulièrement durant les périodes de pointe. Toutefois, comme le tronçon réalisé s'arrête à l'intersection du chemin Saint-François, il est à prévoir que de sérieux problèmes de congestion apparaîtront rapidement au nord de cette intersection.

Route 337 (Boulevard Laurier / Chemin Gascon / Boulevard Moody)

La route 337 devrait ressentir non seulement les effets de la croissance démographique de la MRC Les Moulins mais également celle de la MRC de Montcalm. Cette MRC, qui regroupe plusieurs municipalités de la troisième couronne de Montréal (Saint-Lin-Laurentides, Saint-Calixte, Saint-Esprit, Saint-Roch-de-L'Achigan), prévoyait une croissance démographique se situant entre 7 000 et 10 000 entre 1991 et 2001, essentiellement dans les municipalités de ladite troisième couronne.

Si les débits continuent d'augmenter au rythme de 2,5% par année sur cette route, de sérieux problèmes de congestion devraient apparaître prochainement entre la rue Arzélie et le chemin Martin-Newton, puisque ce tronçon est actuellement très sollicité (niveau E).

En ce qui concerne le tronçon de la route 337, compris entre le chemin Martin-Newton et l'autoroute 640, sa largeur actuelle devrait lui permettre de maintenir une fonctionnalité suffisante au cours de la prochaine décennie.

Pour ce qui est du tronçon compris entre l'autoroute 640 et le boulevard des Seigneurs, dont le débit journalier frôlait les 40 000 véhicules par jour en 1992, celui-ci a maintenant atteint sa pleine capacité.

Route 344 (Côte Terrebonne / Chemin Saint-Charles)

Le développement résidentiel prévu le long du chemin Saint-Charles, à Lachenaie, aura certes des répercussions sur l'achalandage de cette partie de la route 344. Toutefois, les nombreux accès à l'autoroute 640 et la réserve de capacité de cette route maintiendront un niveau de circulation acceptable au cours des prochaines années.

THÈME 2

C) LE RÉSEAU LOCAL

Route 125 (Montée Masson / Chemin Saint-Henri / Chemin Saint-Philippe)

Avec la croissance anticipée de la population dans la partie sud de la ville de Mascouche (potentiel de développement de plus de 1 000 nouveaux logements) et l'important projet commercial en cours à proximité de l'autoroute 640, le tronçon de la route 125 compris entre l'autoroute 640 et la rivière des Mille-Îles, soit la montée Masson, devrait connaître une augmentation importante des débits de circulation. Les problèmes de congestion, qui sont assez fréquents durant les heures de pointe, devraient donc être aggravés sur cette artère, au cours des prochaines années.

Chemin Sainte-Marie

Le chemin Sainte-Marie à Mascouche est fortement sollicité à certaines périodes de la journée. Toutefois, la réalisation du boulevard Mascouche à l'été 2001 a permis une amélioration des conditions de circulation sur le chemin Sainte-Marie.

Situation en 2013

A) LES AUTOROUTES

Autoroute 25

Comme il avait été prévu en 2002 et qu'il est désormais possible de constater, la congestion sur l'autoroute 25 s'est aggravée au cours de la décennie 2001 à 2011. Une hausse des niveaux de circulation, causée en grande partie par la croissance démographique notable de la MRC Les Moulins et des territoires limitrophes, dont la MRC Montcalm, s'est ajoutée et a accentué une situation déjà jugée problématique en 2002 lors de l'entrée en vigueur du SARR2.

Toutefois, la hausse connue lors de cette période aura été moindre à ce qu'il aurait été possible de croire. En effet, entre 1976 et 1996, nous constatons que les débits DJMA sur l'autoroute 25 avaient augmenté d'environ 35 000 véhicules, alors que la population de la MRC Les Moulins connaissait pour sa part une croissance d'environ 60 000 individus. Ainsi, lorsque la population de la MRC augmentait d'environ 50 000 entre 1996 et 2011, grâce à un simple calcul de règle de trois, il aurait été permis de s'attendre proportionnellement à un accroissement de près de 30 000 véhicules du débit DJMA. Or, comme nous l'avons vu, cette hausse ne fut finalement que de 9 000 véhicules durant la période 1996 à 2009, en son point le plus achalandé (pont Mathieu).

Autoroute 40

Contrairement à l'autoroute 25, les débits DJMA observés sur l'autoroute 40 auront crû à un rythme beaucoup plus important au cours de la période 1996 à 2009. Les impacts de cette hausse, se chiffrant à près de 28 000 véhicules par jour, est considérable sur les niveaux de congestion qui se sont, bien sûr, aggravés au cours de ces années. Le développement du quartier des Fleurs dans le secteur est de Terrebonne aura eu un certain impact sur les débits observés au niveau du pont Charles-de Gaulle. Toutefois, selon les données des différentes bornes de comptage du MTQ, on remarque toujours en 2009 que la large part de la forte circulation sur ce pont provient toujours des territoires en amont de la MRC Les Moulins, principalement de la MRC L'Assomption.

THÈME 2

Autoroute 640

L'autoroute 640 demeure l'axe autoroutier présentant le moins de problématique de congestion sur le territoire moulinois. Il n'en demeure pas moins que la croissance générale de la population de la MRC Les Moulins et des MRC de la couronne Nord aura augmenté significativement les niveaux de circulation et la fréquence des épisodes de congestion, notamment à l'approche des échangeurs avec les grands axes autoroutiers menant vers le centre du Grand Montréal (autoroutes 13, 15, 25 et 40). L'amélioration des conditions de circulation sur les autoroutes 25 et 40 lors des heures de pointe AM pourra très certainement réduire les débordements observés régulièrement sur les tronçons de l'autoroute 640 situés à l'approche des autoroutes 25 et 40.

B) LES ROUTES RÉGIONALES

Route 335

L'amélioration du tracé de la route 335 aura eu des effets significatifs sur la circulation locale dans le secteur de Terrebonne ouest. Toutefois, comme il a été démontré, la hausse globale de la population et du nombre d'emplois dans le secteur et dans les municipalités autour et en amont sur la route 335 entraîne un niveau de circulation atteignant les limites de ce qu'une seule voie d'accès peut supporter. La recherche de parcours alternatif, afin d'assurer une meilleure fonctionnalité du réseau local dans ce secteur à la fois résidentiel et industriel, s'avère de plus en plus essentielle.

Enfin, les annonces du gouvernement québécois en 2010 sur le prolongement de l'autoroute 19 jusqu'au niveau de l'autoroute 640 auront certainement des impacts significatifs sur le réseau routier de la MRC Les Moulins et de la couronne nord en général. Ce nouveau tronçon autoroutier constituera la troisième voie d'accès autoroutière sur le territoire moulinois vers le cœur du Grand Montréal. Elle devrait ainsi s'attaquer, en grande partie, aux problèmes observés sur la route 335 actuelle.

Route 337 (Boulevard Laurier / Chemin Gascon / Boulevard Moody)

Le développement résidentiel continu dans le secteur urbain de l'ancienne municipalité de La Plaine au cours de la période 1991 à 2011 aura fortement augmenté les niveaux de circulation sur la route 337. Ce secteur, enclavé par la zone agricole, demeure presque exclusivement accessible via la route 337 à partir du cœur de la MRC. Toutefois, les niveaux de congestion notés en 2012 sur la route 337 dans ce secteur devraient se stabiliser au cours des prochaines années. En effet, une réduction majeure du développement urbain devrait être observée suite à la saturation des espaces disponibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et de la zone non-agricole dans ce secteur de la Ville de Terrebonne.

En ce qui concerne le tronçon de la route 337 situé au sud de l'autoroute 640, l'amélioration des niveaux de circulation sur l'autoroute 25 devrait avoir un effet considérable sur la fréquence des congestions qui y est observée.

Route 344 (Côte Terrebonne / Chemin Saint-Charles)

Le tronçon de la route 344 aux proximités des limites de la Ville de Bois-des-Filion pourrait connaître une aggravation des problèmes de circulation si aucune intervention n'est faite dans l'ensemble du secteur ouest de la MRC Les Moulins. En effet, le développement du secteur *Urbanova* pourrait avoir un impact plus que majeur sur l'achalandage de cette route déjà à pleine capacité. La partie du projet *Urbanova*, située au sud du Grand Coteau, accueillera principalement des activités résidentielles, dont la grande majorité seront implantées selon une densité supérieure aux quartiers existants le long de cet axe routier. À ces activités résidentielles se grefferont différentes autres fonctions urbaines visant à combler plusieurs des besoins de la population résidant dans ce projet.

THÈME 2

Force est de constater que la route 344 ne pourra accueillir le volume de circulation qui sera généré par le développement du projet *Urbanova*. Cependant, la Ville de Terrebonne a étudié amplement la question de la desserte en transport routier ; elle mettra en application des concepts innovateurs pour la MRC et réalisera des aménagements visant à structurer les déplacements dans ce secteur. Une attention particulière est prévue, entre autres, pour la géométrie, le gabarit et la hiérarchie du réseau routier du projet. De plus, la réalisation de l'échangeur (prévu au SARR2 en 2002) avec l'autoroute 640, ainsi que l'aménagement d'axes routiers structurants à l'intérieur du projet, devraient réduire considérablement la pression de ce nouveau développement sur la route 344. On se doit également de noter que la densité accrue permettra d'optimiser l'implantation de circuits en transport en commun, diminuant par le fait même l'apport de véhicules automobiles privés sur le réseau routier.

À l'extrémité est du territoire de la MRC Les Moulins, le développement du quartier Héritage Terrebonne, notamment par des projets de forte densité résidentielle, devrait engendrer des hausses de circulation sur le chemin Saint-Charles. L'amélioration du viaduc enjambant l'autoroute 40, notamment par l'ajout d'une voie de circulation dans chaque direction, devrait assurer une bonne fluidité sur ce tronçon de la route 344. Toutefois, l'accessibilité au réseau routier supérieur (l'autoroute 40) devrait demeurer problématique, puisque cette dernière ne demeure accessible que via la montée des Pionniers. Comme nous l'avons déjà souligné, cette collectrice locale présente des problèmes marqués de congestion lors des périodes de pointe AM.

C) LE RÉSEAU LOCAL

Route 125 (Montée Masson / Chemin Saint-Henri / Chemin Saint-Philippe)

La forte croissance démographique dans les quartiers sud de la Ville de Mascouche (Seigneurie du Chêne, Cours de L'Étang, etc.) et des quartiers résidentiels à l'est et au nord de la Grande Allée à Terrebonne ainsi que le développement du parc industriel de Lachenaie ont tous eu et auront tous des impacts sur les niveaux élevés de circulation de la montée Masson. La configuration de la montée Masson sur son tronçon le plus ancien, entre le boulevard des Seigneurs et le viaduc de l'autoroute 25 à Terrebonne est nettement limitative quant à la fluidité de la circulation dans ce secteur.

L'aménagement du viaduc de l'avenue de L'Esplanade, qui a offert un nouveau point d'accès au réseau autoroutier, a eu des effets bénéfiques en redirigeant une bonne part de la circulation nord-sud de la route 125 vers l'autoroute 25. D'autres améliorations du réseau local à l'intérieur du cœur urbain de la MRC Les Moulins devront être apportées afin d'améliorer les problèmes de congestion de la route 125.

(rg 97-33R – 2013-10-10)

2.1.3.3 LES PROBLÈMES TECHNIQUES DES ROUTES

Situation en 2002

Certaines portions du réseau routier présentent des lacunes de conception qui peuvent influencer la fréquence des accidents de la route.

Certaines bretelles de l'autoroute 25 ne sont pas conformes aux normes actuelles de conception, ce qui risque d'en faire des sites propices aux accidents. Notamment, la sortie 23 (boul. Moody) constitue le site le plus dangereux de la MRC en matière d'accident. Les sorties de la montée Masson (24) et du chemin Sainte-Marie (28E) sont également considérées comme problématiques.

THÈME 2

Le chemin Gascon constitue un autre secteur propice aux accidents entre les autoroutes 640 et le boulevard des Seigneurs. Ce tronçon de la route 337 dispose d'une voie de virage à gauche dans les deux (2) sens (VVG2S) entre les autoroutes 640 et 25 et d'une bande continue entre l'autoroute 25 et le boulevard des Seigneurs. La voie de virage à gauche ne convient habituellement pas à une route ayant un débit aussi élevé (40 000 véhicules par jour). Le problème de ce tronçon est également accentué par le développement commercial qui s'est implanté en bordure de la route. Le ministère des Transports a déjà étudié la faisabilité d'aménager un terre-plein central continu, mais il a plutôt retenu l'implantation de deux (2) feux de circulation aux intersections des rues Angora et Beaupré, avec fermeture de la bande centrale sur une petite section. Ces aménagements furent réalisés récemment et doivent faire l'objet d'une évaluation ultérieure.

Le pont Préfontaine-Prévost, construit en 1906, présente de sérieux signes d'usure. En 1998, les villes de Terrebonne et Laval ont décidé d'y interdire tout véhicule de plus de cinq tonnes, afin de prévenir l'effondrement de la structure. Suite à une évaluation de la situation, des travaux majeurs de réparation ont été réalisés par la Ville de Terrebonne pendant l'été et l'automne 2001. Le débit de circulation sur ce pont atteint en moyenne 7 000 véhicules par jour durant la semaine.

Par ailleurs, le passage à niveau de la route 344, à la voie ferrée du Canadien Pacifique, est mal adapté au débit de circulation observé sur cette voie de circulation, particulièrement depuis le développement récent qui a été observé dans la partie centrale du secteur Lachenaie. Bien que certaines améliorations aient été apportées à ce tronçon dans le cadre des travaux d'assainissement des eaux, il y aurait lieu de prévoir d'autres travaux de réparation.

Situation en 2013

Suite à plusieurs fermetures à la circulation dues à l'instabilité de la structure, le ministère des Transports du Québec procéda en 2007 à la fermeture définitive et la destruction du pont Préfontaine-Prévost. Il fut remplacé par une nouvelle structure, le pont Sophie-Masson, qui accueillit ses premiers véhicules au printemps 2008. Cette traverse offre une voie de circulation dans chaque direction ainsi qu'une piste cyclable.

Les autres problèmes techniques notés en 2002 demeurent présents.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

2.1.3.4 LES PROBLÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Situation en 2002

Tel que mentionné précédemment, le service de transport en commun du CIT des Moulins est relativement complet, compte tenu de la dispersion de la population.

Évidemment, en raison de l'éloignement des différents pôles et de la densité d'occupation, il est impossible d'offrir à la population un service interne de transport en commun qui soit comparable à celui offert sur le territoire de la ville de Montréal. Selon une enquête réalisée à bord des véhicules en 1998, 77,31% des usagers sont assez ou très satisfaits des horaires durant la semaine et 77,4% durant la fin de semaine. Les usagers sont en général satisfaits des parcours (77,5% assez ou très satisfaits) et du respect des horaires (77,24%).

Par ailleurs, la construction de la constituante Terrebonne du CÉGEP de Lanaudière, d'une capacité de 850 étudiants à temps plein, et la construction du centre hospitalier de soins de courte durée Pierre-Le

THÈME 2

Gardeur dans le secteur Lachenaie amènera le CIT des Moulins à revoir les horaires d'autobus et à ajuster la fréquence des autobus en fonction de la demande en transport.

Situation en 2013

La hausse générale du nombre d'usagers aura amené une croissance continue de l'étendue et de la fréquence de l'offre de service sur le réseau de transport en commun sur le territoire de la MRC Les Moulins. La congestion fréquente du réseau routier en heures de pointe, la hausse des populations étudiante et âgée, ainsi que la reconnaissance des bienfaits du transport en commun sur l'environnement dans l'opinion populaire sont parmi les plus importants facteurs pouvant expliquer cette popularité croissante du transport en commun.

Avec l'arrivée des gares de train de banlieue de l'Est sur le territoire de la MRC Les Moulins, dont le début des activités est prévu en 2014 par l'AMT, marque un tournant majeur dans l'offre de service en transport en commun sur le territoire de la MRC Les Moulins. La MRC et son service de transport collectif *Urbis* profitera de l'occasion fin 2013 pour mener un vaste chantier de réflexion sur l'avenir de son réseau de transport en commun. Ce chantier mènera à la réalisation d'un nouveau plan de transport. Le résultat de ce plan de transport devrait être connu vers la fin de 2013.

En prenant en considération :

- la forte croissance anticipée de la population sur le territoire de la MRC Les Moulins ;
- l'accroissement de la densité résidentielle dans la grande majorité des nouveaux développements ;
- l'aménagement de bâtiments ou projet offrant une mixité de fonction urbaine ;
- ainsi que la mise en opération de la nouvelle ligne de train de banlieue en 2014;

tous ces éléments vont offrir de belles opportunités pour développer et optimiser le service de transport en commun sur le territoire de la MRC.

Ainsi, par exemple, en rendant plus performant les axes les plus sollicités, en prévoyant des stationnements incitatifs satellites (car il sera difficile d'éliminer complètement l'utilisation de la voiture), en assurant un rabattement efficace vers le train et en poursuivant le développement urbain en continuité des secteurs existants, le transport en commun pourra alors contribuer grandement à améliorer la qualité des déplacements tant pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs de la MRC.

(rg 97-33R – 2013-10-10)

2.1.3.5 LA GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

La gestion des corridors routiers a pour objectif principal d'améliorer l'efficacité et la fluidité des routes nationales et régionales qui sont sous la gestion du Ministère des Transports en milieu urbain, en plus d'assurer une sécurité accrue des usagers et des résidents habitant le long ou à proximité de ces routes. Une des principales mesures dans la gestion des corridors routiers est de limiter le nombre d'accès et d'entrées chatières sur ces routes de niveau supérieur, tout en localisant les accès restants aux meilleures endroits possibles.

La MRC Les Moulins invite donc les municipalités locales à considérer cette problématique lors du développement de nouveaux secteurs urbains en bordure ou à proximité des routes nationales et régionales sur le territoire de la MRC. La MRC propose également d'aborder la question de la gestion des corridors routiers lors de tout projet de redéveloppement et/ou de revitalisation des secteurs anciens déjà établis le long de ces routes.

THÈME 2

Les municipalités pourront se baser sur le document du MTQ *Révision des schémas d'aménagement – Mesures recommandées concernant la gestion des corridors routiers*.

Ainsi, afin d'améliorer la gestion des corridors routiers, surtout au niveau des routes à vocation principalement commerciale, les municipalités de la MRC Les Moulins sont encouragées à porter une attention particulière au nombre d'intersections et de voies d'accès aux stationnements. Pour y parvenir, la fermeture de certaines rues et entrées est nécessaire afin de diminuer les accès aux commerces via la voie de circulation principale. Une entrée commune pour quelques commerces permet une circulation plus fluide au niveau de la route ainsi qu'un aménagement plus sécuritaire pour les piétons et cyclistes. De plus, l'aménagement des aires de stationnement à l'arrière des bâtiments est à considérer lorsque possible.

(rg 97-33R – 2013-10-10)

2.1.4 LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Situation en 2002

Le 7 novembre 1997, le conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a adopté un plan stratégique de développement du transport métropolitain pour les dix (10) prochaines années. Ce plan vise une stabilisation de la part du marché des déplacements en transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal, ce qui équivaut à un accroissement de 11,6% de l'achalandage en transport collectif d'ici l'an 2007. L'Agence vise également un accroissement de 3% du taux d'occupation des automobiles, en favorisant le covoiturage.

Afin d'atteindre ces objectifs, diverses actions sont prévues et plusieurs d'entre elles sont déjà amorcées. Tout d'abord, une intégration tarifaire entre les divers organismes de transport en commun a été mise en place en 1998 pour les titres mensuels (TRAM). Cette intégration a favorisé une meilleure équité de coût du transport en commun entre les différentes parties de la région métropolitaine.

L'Agence et le CIT ont réalisé un projet pour améliorer le transport en commun, soit, depuis novembre 2001, l'ouverture d'une voie réservée sur l'autoroute 25. Cette voie réservée a nécessité l'ajout de nombreux départs supplémentaires. L'AMT prévoit également l'implantation d'un stationnement incitatif sur le territoire de la Ville de Terrebonne – secteur Lachenaie, à proximité du CHSLD Pierre-Le Gardeur.

De plus, la MRC Les Moulins et l'AMT travaillent activement pour l'implantation de la ligne de train de banlieue Mascouche / Terrebonne / Repentigny / Charlemagne / Montréal, connue sous le vocable « train de l'Est ». Un pôle, établi selon les principes de « *Transit Oriented Development* » (TOD), sera développé dans le secteur de la gare régionale Mascouche-Terrebonne et du stationnement incitatif s'y rattachant. Cette approche cadre bien avec le plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'AMT, lequel, dans sa version révisée en 2003, favorise des aménagements encourageant l'utilisation des transports collectifs et prône la densification en périphérie des infrastructures lourdes de transport en commun selon les principes « TOD ».

En date de 2009, le tracé du projet de train de banlieue reliant les deux (2) municipalités de la MRC Les Moulins à la Ville de Montréal s'annonce quelque peu différent puisque l'AMT a fusionné deux (2) projets de train de banlieue en un seul pour former le projet connu sous l'appellation du train de l'Est, dont le tracé ne prévoit pas emprunter le territoire de Laval, mais plutôt bifurquer vers la MRC l'Assomption pour ensuite accéder à Montréal par la pointe Est de l'île de Montréal.

(rg. 97-22 – 2008-10-08) ; rg. 97-27 – 2009-10-27)

THÈME 2

2.1.5 LE PLAN DE TRANSPORT DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE

Situation en 2002

En mars 2000, les directions de Laval-Mille-Îles et Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports ont déposé une proposition de plan de transport pour la région de Lanaudière.

Les **dix (10) orientations** retenues dans ce document sont les suivantes :

- Favoriser le transport collectif tout en maximisant l'utilisation des réseaux existants pour les déplacements vers Laval et l'île de Montréal;
- Favoriser l'intégration et le développement de certains modes de transport collectif des personnes;
- Continuer à offrir des services de transport collectif des personnes de qualité au meilleur coût;
- Optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes;
- Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions limitrophes;
- Maintenir les axes forestiers et touristiques;
- Améliorer la sécurité des déplacements et maintenir la qualité du réseau routier;
- Améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières;
- Améliorer les conditions de circulation du réseau de camionnage;
- Assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat.

Ces orientations se traduisent par une série de moyens d'actions. Entres autres, le document prévoit une amélioration des services de transport en commun dans l'axe Mascouche-Laval-Montréal comprenant la mise en place de stationnements d'incitation et de voies réservées aux autobus et au covoiturage, des mesures favorisant le covoiturage, de nouveaux circuits d'autobus avec rabattement au métro de Laval et aux lignes de train de banlieue et la mise en place d'un train de banlieue entre Repentigny et Montréal et entre Mascouche et Montréal.

Le document suggère également une série de mesures à intégrer aux schémas d'aménagement révisés pour favoriser une plus forte utilisation du transport collectif. Ces mesures sont :

- Une consolidation des périmètres d'urbanisation, la détermination de zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs urbanisés;
- Une plus grande mixité des fonctions urbaines à l'intérieur des grandes affectations des sols;
- La concentration de nouvelles zones résidentielles à plus forte densité et des activités commerciales le long des principaux corridors de transport collectif;
- La révision de la conception des grilles de rues et des lotissements dans les nouveaux quartiers résidentiels;
- Le parachèvement du réseau routier intermunicipal, des artères ou des collectrices présentement discontinués.

THÈME 2

2.1.6 LE PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Situation en 2002

En avril 2000, le ministère des Transports a dévoilé un *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*. Contrairement au plan de transport de Lanaudière qui couvre exclusivement le territoire de la région administrative de Lanaudière, le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal déborde des limites de la région administrative de Montréal pour englober l'ensemble de la région métropolitaine de recensement de Montréal défini par Statistique Canada.

Le plan évalue que la région de Montréal connaîtra une croissance démographique de 14% entre 1991 et 2016. Le document prévoit également que le vieillissement de la population entraînera une croissance de l'utilisation des automobiles supérieure à celle de la population. Par ailleurs, le document estime que les familles continueront de s'installer majoritairement dans les couronnes, entraînant une forte croissance des couronnes et une diminution du poids démographique de l'île de Montréal par rapport à l'agglomération.

Cette croissance du parc automobile devrait entraîner une aggravation des problèmes de congestion et aura des répercussions négatives sur la qualité de vie de la population (pollution de l'air, pollution sonore, consommation d'énergie).

Les orientations retenues dans le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* sont les suivantes :

- Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;
- Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existant;
- Assurer l'efficacité et l'équité du financement.

Ces orientations se traduisent par une stratégie d'intervention prioritaire comprenant des mesures de gestion de la demande de déplacement telles que la déduction fiscale à l'achat de titres de transport et la mise en place de programmes-employeurs pour favoriser le covoiturage.

De plus, le plan prévoit une série d'interventions à court terme. Parmi celles-ci quelques-unes auront une incidence directe sur la MRC Les Moulins, soit le prolongement de l'autoroute 25 à Laval et l'amélioration de la ligne de trains de banlieue Blainville/Montréal.

2.1.7 ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA MRC LES MOULINS

Situation en 2013

Suite à l'entrée en vigueur du PMAD (2012) de la CMM, combiné au souci de la MRC d'augmenter la part modale des déplacements effectués par transport en commun, la MRC a amorcé une analyse sur la question du transport collectif dans le cadre d'une planification intégrée aménagement – transport. Étant non seulement responsable de la planification et la gestion du transport collectif (transport en commun et transport adapté), mais également de la planification de l'aménagement du territoire et du développement, la MRC Les Moulins occupe une position privilégiée. Elle s'avère en effet l'entité par excellence pour effectuer une réflexion prenant en considération les objectifs du PMAD visant à contribuer au maintien et au développement du transport en commun, le tout par la définition des priorités de croissance spatiale en cohérence avec les infrastructures actuelles et projetées.

THÈME 2

Au moment d'adopter le règlement 97-33R, la MRC a reçu les plans d'aménagements des stationnements des deux gares situées sur son territoire. Ces plans sont préliminaires et sujet à changements, principalement pour la gare de Terrebonne (Lachenaie). L'AMT n'a pas fourni d'étude d'impact sur la circulation de ces nouveaux équipements. D'autre part, la MRC a constaté l'aménagement d'une seule voie d'accès aux équipements, ce qui créera indéniablement de la congestion à la sortie du stationnement (tous les automobilistes souhaitant sortir en même temps) et aucune alternative ne sera offerte en cas d'accident ou d'obstruction de la voie d'accès. La MRC souhaite participer avec les villes à une étude sur la circulation à proximité des gares.

La MRC souhaite desservir en transport en commun l'ensemble des arrivées et départs du train de l'est pour chacune des deux gares. Actuellement, l'horaire du train n'est pas connu mais nous savons qu'il y aura :

- En pointe du matin, 5 départs de Mascouche vers la gare centrale et un départ de la gare centrale vers Mascouche
- En hors pointe, un départ dans chacune des directions
- En période de pointe du soir, 5 départs de la gare centrale vers Mascouche et deux départs de Mascouche vers la gare centrale
- En soirée, un départ de la gare Centrale vers Mascouche

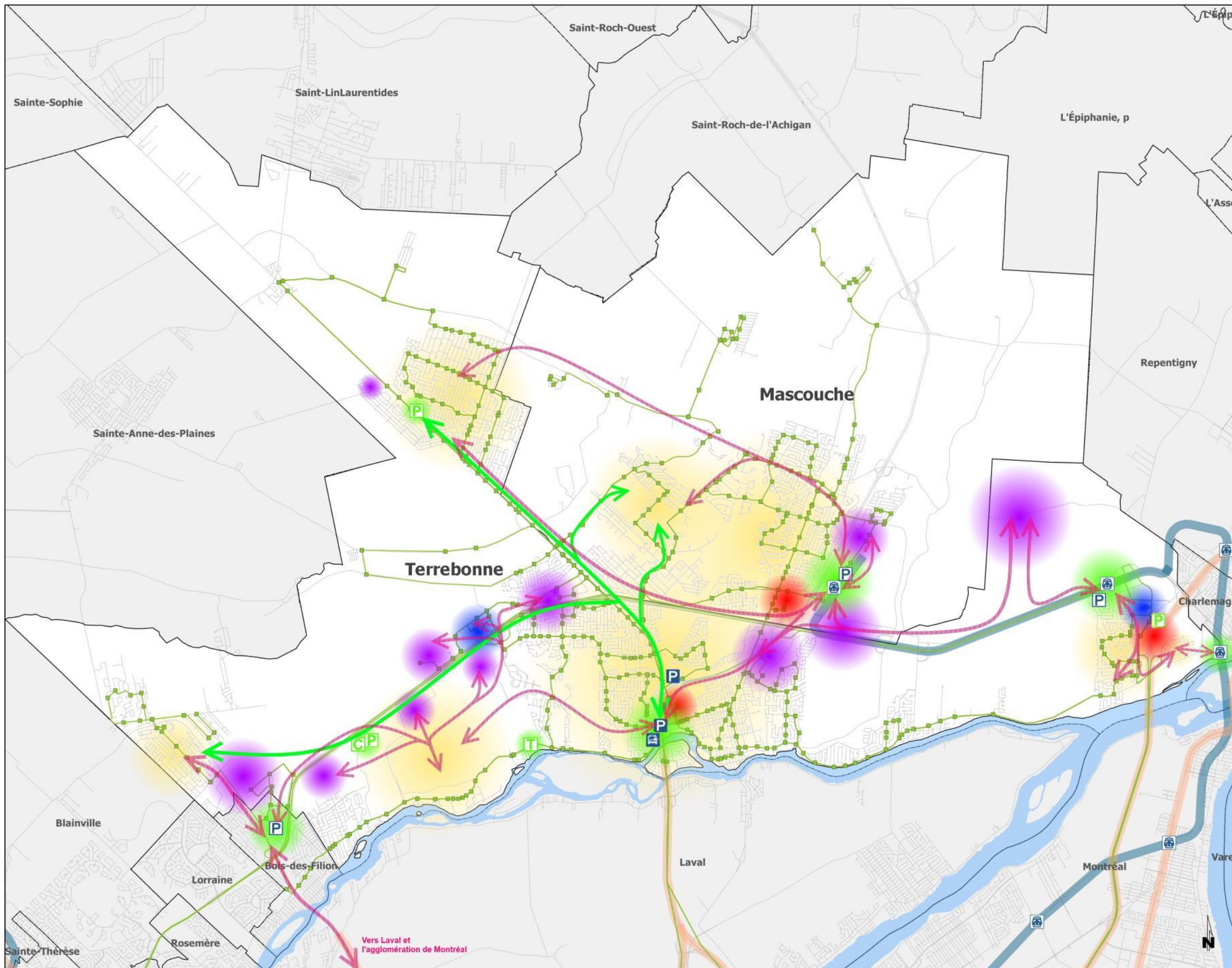
Le train n'est donc pas bidirectionnel pour tous les départs ce qui limite l'attrait de Mascouche pour les résidents de Montréal et de la MRC L'Assomption par le train.

Au-delà de l'arrivée du train prévue pour juin 2014, la MRC travaille actuellement sur différents scénarios pour compléter l'offre de service du train ainsi que pour bonifier la desserte est-ouest du territoire. Les différents scénarios seront affinés à l'intérieur du plan de transport de la MRC. Les scénarios à l'étude au printemps 2013 sont une desserte de la gare de Mascouche jusqu'au terminus Montmorency ou jusqu'au métro Radisson, une desserte entre St-Eustache et Repentigny via la gare Ste-Thérèse dans les deux directions et le prolongement d'un circuit pour desservir la gare de Terrebonne (Lachenaie) vers le métro Radisson.

La **carte 12 B** présente donc sommairement les perspectives de développement du réseau de transport en commun qui pourrait être établi en complémentarité de la mise en opération prochaine (prévue en juin 2014) de la future ligne de train de banlieue (Train de l'Est de l'AMT) et du développement de nouveaux pôles (résidentiels, mixtes d'emplois, industriels, multifonctionnels et TOD) générateurs de déplacements.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2



Carte 12B

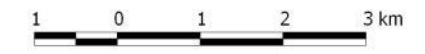
Orientations de développement du réseau de transport en commun de la MRC Les Moulins

Règlement 97-33R modifiant le SARR2 de la MRC Les Moulins

Légende

- Réseau existant de TC d'Urbis**
- Transport urbain Les Moulins**
- Réseau existant à l'automne 2012**
- Arrêts d'autobus
- Lignes de transport par autobus
- Perspectives de développement**
- Connectivité à ajouter
- Connectivité à améliorer
- P Stationnement incitatif à l'étude
- C Centre d'échange à l'étude
- T Site de transfert modal à l'étude
- Réseau de TC métropolitain structurant (PMAD, 2012)**
- Noeuds du réseau métropolitain**
- Ⓜ Gare projetée (train de banlieue)
- Ⓜ Terminus métropolitain d'autobus existant
- P Stationnement incitatif existant
- P Stationnement incitatif projetée
- Axes du réseau métropolitain**
- Axes de rabattement des autobus
- Lignes de train de banlieue
- Pôles générateurs de déplacement**
- Nature des activités du pôle**
- Urbaine (résidentielle)
- Commerciale
- De services (Santé, éducation, etc.)
- Industrielle et d'emplois
- De transit (transport en commun)

Sources :
Réseau métropolitain : CMM, 2012
Réseau d'Urbis : AMT, Octobre 2012



Produit par la MRC Les Moulins
Le 10 septembre 2013

THÈME 2

2.2 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

À la lumière de la problématique définie précédemment, trois (3) grandes orientations d'aménagement traduisent les intentions de la MRC en matière de planification du transport. Exceptionnellement, compte tenu de l'ampleur de ce volet, les grandes orientations se divisent par la suite en orientations particulières.

2.2.1 GRANDE ORIENTATION 4

**AMELIORER DE FAÇON PERMANENTE LES CONDITIONS
DE TRANSPORT ENTRE LA MRC LES MOULINS
ET LES POLES D'ATTRACTION REGIONAUX**

Avec la croissance anticipée de la population et dans un contexte où les ressources du ministère des Transports sont limitées, il importe de trouver des solutions pour répondre aux besoins de déplacements entre la MRC et les principaux pôles d'emplois.

Les objectifs de cette grande orientation sont les suivants:

- Répondre à la demande anticipée de déplacements entre la MRC et les pôles d'emplois et d'études.
- Contribuer à freiner la croissance de l'achalandage sur les voies rapides aux heures de pointe.
- Réduire les temps de parcours ainsi que les distances lors des mouvements résidence-travail.

2.2.2 GRANDE ORIENTATION 5

**PRESERVER LA CAPACITE ET LA FONCTIONNALITE DU RESEAU ROUTIER
EXISTANT**

Certaines voies de circulation internes de la MRC présentent des problèmes de fonctionnalité et de congestion. Plusieurs problèmes de fonctionnalité résultent du type d'aménagement qui a été privilégié en bordure du réseau routier (nombre élevé d'entrées charretières et d'intersections, présence d'usages générateurs d'achalandage). Il importe donc d'apporter des correctifs aux routes présentant des problèmes de fonctionnalité et de s'assurer de préserver la fonctionnalité des routes qui présentent encore de bonnes conditions de fluidité.

Les objectifs visés par cette grande orientation sont les suivants:

- Préserver la fonctionnalité des corridors routiers;
- Améliorer la fluidité des voies de circulation qui présentent des problèmes de fonctionnalité;
- Favoriser l'utilisation de mode de transport alternatif (vélo, marche, transport en commun) aux véhicules motorisés privés en aménageant un cadre bâti favorisant ces types de déplacements ;
- Contribuer à l'objectif du PMAD de hausser à 30 % en 2021 et à 35% en 2031 la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin ;
- Accroître la sécurité publique;
- Assurer une utilisation optimale des infrastructures de transport.

THÈME 2

Une politique de gestion des corridors routiers, en préparation depuis plusieurs années au ministère des Transports, devrait proposer des moyens techniques pour favoriser le maintien de la fonctionnalité des corridors routiers. Cette politique devrait s'appuyer sur les conclusions des groupes de travail régionaux qui avaient été formés en 1994 pour traiter de cette question.

La MRC Les Moulins entend participer à l'objectif métropolitain du PMAD de hausser la part modale du transport en commun en période de pointe matinale. La mise en service du train de banlieue de l'Est et de trois gares de l'AMT en 2014 sur ou limitrophe au territoire de la MRC Les Moulins devrait contribuer à favoriser l'utilisation des transports en commun pour les résidents de la MRC Les Moulins. L'amélioration du réseau de transport collectif d'Urbis devrait également participer à l'atteinte de cet objectif.

2.2.3 GRANDE ORIENTATION 6

COMPLÉTER LE RESEAU ROUTIER SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC LES MOULINS

La forte croissance de la population de la MRC a entraîné de nouveaux besoins en desserte interne. Certains pôles présentent des problèmes d'isolement par rapport à d'autres pôles importants ou au réseau routier supérieur.

Les objectifs de cette grande orientation sont les suivants:

- Atténuer l'isolement de certains pôles.
- Apporter des solutions à certains problèmes de circulation.

THÈME 2

2.3 LES ORIENTATIONS PARTICULIÈRES ET LES PROPOSITIONS

Les grandes orientations d'aménagement se traduisent par des propositions (voir [carte 16](#)) visant à apporter des solutions réalistes aux problèmes de transport de la MRC. Afin de mieux cerner les liens entre ces propositions et les grandes orientations d'aménagement, chacune des propositions est assortie d'une orientation particulière.

THÈME 2



MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ
DES MOULINS
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT REVISÉ
DE REMPLACEMENT - VERSION 2

PROPOSITION EN TRANSPORT

LÉGENDE

- Limite de la MRC
- Limite municipale
- Ancienne limite municipale
- Élargissement
- Planification intégrée du corridor routier
- Prolongement routier
- Réfection routière
- Voie ferrée existante
- Nouvelle voie ferrée
- Corridor projeté de train de banlieue
- Nouveaux feux de circulation
- Réaménagement des bretelles
- Stationnement incitatif à planifier
- Nouvel échangeur

ÉCHELLE : 1 : 85 000
0 1000 2000 3000 Mètres

Secrétaire-trésorier

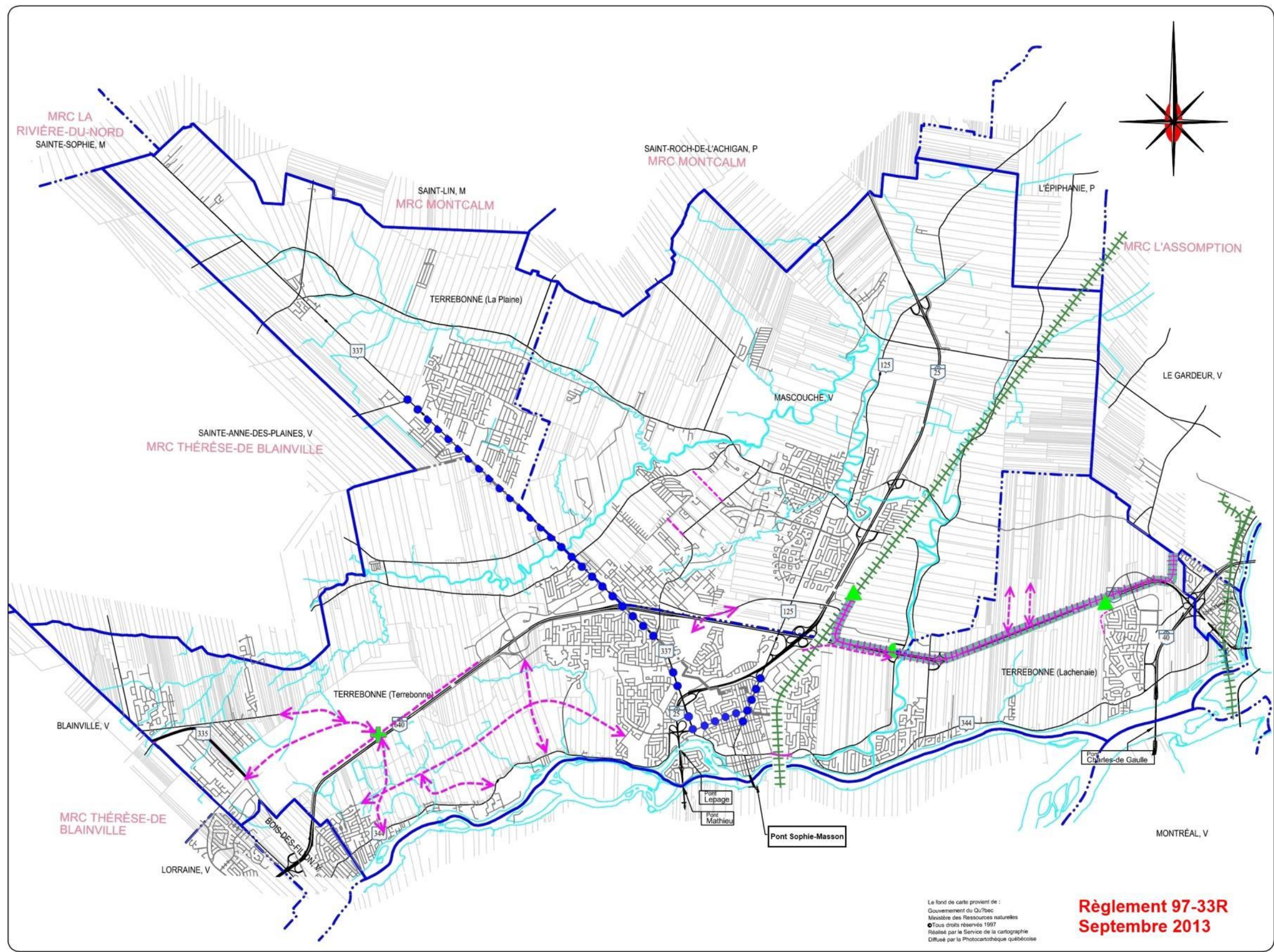
Dessiné par : _____
Alain Bernard a.g.

Date : novembre 2002 (original)

Vérifié par : _____
Chantal Laliberté MICU, OUD

Date : novembre 2002 (original)

CARTE 16



Le fond de carte provient de :
Gouvernement du Québec
Ministère des Ressources naturelles
© Tous droits réservés 1997
Réalisé par le Service de la cartographie
Diffusé par la Photocartotheque québécoise

**Règlement 97-33R
Septembre 2013**

THÈME 2

Liens avec zones externes

Orientations 1-1, 1-2 et 1-3

THÈME 2

Orientation particulière 1-1 Améliorer les conditions de circulation entre la partie centrale de la MRC et l'île de Montréal ainsi que la Ville de Laval

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Élargissement de l'autoroute 25;
- C- Organisation d'un système de covoiturage;
- D- Établissement d'un train de banlieue vers le centre-ville de Montréal;
- E- Aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 25;
- F- Établissement d'un train de banlieue vers Montréal en passant par la MRC L'Assomption.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté en raison des problèmes actuels de congestion et de la croissance anticipée de la population.
- B- L'élargissement de l'autoroute 25 est rejeté puisque cela ne ferait que reporter le problème et encourager l'utilisation du transport individuel. Dans le contexte actuel de compression du gouvernement, cette solution est irréaliste.
- C- L'organisation d'un système de covoiturage est rejetée. L'absence de politique incitative du gouvernement et la variété des horaires de travail constituent des barrières importantes à ce type de solution.
- D- L'établissement d'une ligne de train de banlieue reliant directement la MRC à la gare Jean-Talon permettrait un accès rapide au centre-ville de Montréal ainsi qu'au campus de l'Université de Montréal. L'établissement récent d'une ligne de train entre Blainville et la gare Jean-Talon a démontré l'intérêt de la population pour ce type d'équipement comme solution alternative à l'utilisation de l'automobile.
- E- L'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 25, ainsi que d'un centre d'échange et d'un stationnement incitatif, tel que le proposait le plan stratégique de l'AMT, ont été réalisés en 2001, permettant ainsi de résoudre les problèmes de retard des circuits 19 et 25 et incitant un plus grand nombre d'automobilistes à utiliser le transport en commun. Les expériences de voies réservées réalisées ailleurs dans la région de Montréal ont été très concluantes en termes d'augmentation d'achalandage et l'exercice sur le territoire de la MRC Les Moulins va dans le même sens.

Cette option a permis de relier rapidement deux importants pôles d'emplois des résidents de la MRC, soit les parties nord et est de l'île de Montréal. Soulignons que le prolongement de l'autoroute 25 entre Anjou et Laval ainsi que le prolongement du métro à Laval pourraient rendre cette solution encore plus intéressante pour les résidents de la MRC qui se rendent dans les parties nord et est de l'île de Montréal.
- F – L'établissement d'un train de banlieue vers Montréal en passant par la MRC L'Assomption permettrait d'assurer, pour la grande majorité de la population de la MRC Les Moulins, une desserte rapide vers le centre-ville de Montréal. (rg. 97-28 – 27/10/2009)

THÈME 2

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins appuie la proposition de C d'aménager une voie réservée pour autobus, taxis et covoiturage sur l'autoroute 25 avec stationnement incitatif à Terrebonne, dont certaines de ces interventions sont déjà concrétisées en 2002.
- La mise en place d'un train de banlieue reliant la MRC au centre-ville de Montréal, en passant par la MRC L'Assomption, est également une solution à privilégier.

(rg. 97-28 – 27/10/2009)

THÈME 2

Orientation particulière 1-2 Améliorer les conditions de circulation entre la partie est de la MRC et l'île de Montréal
--

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Élargissement de l'autoroute 40;
- C- Établissement d'un service Viabus entre Repentigny et Montréal;
- D- Aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 40;
- E- Établissement d'un train de banlieue vers Montréal en passant par la MRC L'Assomption.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté puisque les problèmes de congestion actuels sur l'autoroute 40 risquent de s'aggraver avec la croissance anticipée de la population de la MRC L'Assomption et de la partie est du secteur Lachenaie de Terrebonne.
- B- L'élargissement de l'autoroute 40 est rejeté. Le contexte actuel des finances publiques ne se prête pas à des investissements de cette envergure pour une solution dont les effets seraient, de toute façon, temporaires.
- C- Ce projet consiste à aménager une voie réservée en site propre pour les autobus à même l'emprise ferroviaire du CN dans l'est de Montréal et des mesures connexes qui s'y rattachent. L'emprise ferroviaire est située entre la 64^e Avenue et l'autoroute 25. Le tracé en site propre dans l'emprise ferroviaire a une longueur approximative de neuf (9) kilomètres. Sur une portion du tronçon, l'emprise ferroviaire serait vendue à l'AMT qui pourrait l'utiliser en exclusivité. Pour une deuxième portion de l'emprise, l'utilisation de cette dernière serait partagée par le transport en commun et la circulation ferroviaire. Dans son troisième tronçon, la voie réservée ou mesures préférentielles emprunteront l'autoroute Notre-Dame. Le service d'autobus express qui sera mis en place accommodera un achalandage estimé à environ 4 000 déplacements en pointe du matin, en direction du centre-ville. Le concept d'aménagement du Viabus est en cours d'élaboration pour implantation en 2002-2003 et 2004. ⁵ Ce service Viabus en site propre (emprise ferroviaire du CN) permettrait donc d'accéder aux pôles d'emplois de l'est, du nord et du centre de l'île de Montréal, reliant un bassin de plus de 100 000 personnes à ces importants pôles d'emplois.
- D- L'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute 40 est une autre solution intéressante à considérer, dans l'éventualité où le projet de train de banlieue ne se réalise pas. L'autoroute 40 dispose déjà de trois (3) voies de circulation dans chaque sens et une voie pourrait facilement être réservée au transport en commun et au covoiturage. Cependant, selon les informations fournies par le ministère des Transports dans l'avis gouvernemental sur le premier projet de schéma d'aménagement de la MRC, plusieurs contraintes techniques d'implantation demanderaient des investissements importants.
- E- L'établissement d'un train de banlieue vers Montréal, en passant par la MRC L'Assomption, permettrait d'assurer, pour la population localisée à l'est de la MRC Les Moulins, une desserte rapide vers le centre-ville de Montréal.

⁵ Le financement du transport en commun : une priorité. Budget d'exploitation 2002 – Budget d'immobilisations 2002 – Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2002-2003-2004, Agence métropolitaine de transport, 26 octobre 2001, p. 26 de l'annexe A.

THÈME 2

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins est favorable à l'établissement d'un service Viabus entre Repentigny et Montréal.
- La mise en place d'un train de banlieue reliant la MRC au centre-ville de Montréal, en passant par la MRC L'Assomption, est également une solution à privilégier.

(rg. 97-28 – 27/10/2009)

THÈME 2

Orientation particulière 1-3 Améliorer les conditions de circulation entre la partie ouest de la MRC et l'île de Montréal ainsi que la ville de Laval

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Prolongement du boulevard urbain jusqu'au nord du chemin Saint-Roch.

Évaluation des options

- A- Le statu quo ne pourra être maintenu longtemps puisque la réserve de capacité de cette route est minimale (niveau E) et que l'intersection du chemin Saint-François constitue un obstacle à la fluidité de cette route.
- B- Le prolongement du boulevard urbain à accès limités constitue une solution réaliste et devrait être entrepris à l'automne 2002.

Proposition retenue

- La MRC propose que le prolongement du boulevard urbain avec accès limités dans l'emprise prévue pour l'autoroute 19 soit réalisé à court terme, afin d'assurer l'évitement complet de la partie urbanisée de ce secteur.

État de la situation en janvier 2012

Le réaménagement de la route 335 au nord de l'autoroute 640 a été complété en 2005 par le ministère des Transports. La voie de circulation, avec accès limité, emprunte en partie l'emprise initialement prévue pour l'autoroute 19. Le tronçon réaménagé courbe ensuite vers l'ouest pour croiser la montée Gagnon à 400 mètres au sud du chemin Saint-Roch. La route 335 se poursuit ensuite en empruntant la montée Gagnon vers le nord.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Liens entre les secteurs internes

Orientations 2-1, 2-2 et 2-3

THÈME 2

Orientation particulière 2-1	Améliorer les déplacements entre les parties centrales des villes de Terrebonne et Mascouche, soit de part et d'autre de l'autoroute 640
-------------------------------------	---

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Aménagement d'un lien routier entre l'avenue Esplanade de Mascouche et le secteur Angora à Terrebonne.

Évaluation des options

- A- Le statu quo n'est qu'une solution à court terme;
- B- L'aménagement d'un lien routier permettant de relier deux secteurs à potentiel important de développement pourra non seulement desservir les résidents de ces secteurs et des environs immédiats, mais permettra également d'offrir un nouvel axe nord-sud, aidant ainsi au désengorgement de routes régionales 337 (chemin Gascon) et 125 (montée Masson), tout en offrant une nouvelle alternative à l'utilisation du tronçon de l'autoroute 25 dans ce secteur.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins recommande l'établissement d'un lien routier entre l'avenue Esplanade de Mascouche et le secteur Angora à Terrebonne.

État de la situation en juin 2013

Le tracé routier qui aura été retenu pour le prolongement de l'avenue de l'Esplanade jusqu'au chemin des Anglais rend toutefois très difficile la réalisation de ce lien entre les deux secteurs. En effet, la configuration de l'avenue de l'Esplanade limite grandement l'espace disponible pour l'aménagement d'un viaduc chevauchant l'autoroute 640. Puisque l'option d'aménager un viaduc reliant Mascouche et Terrebonne à cet endroit a été envisagée après la définition du tracé de l'avenue de l'Esplanade, il s'est avéré difficile de modifier le tracé de cette dernière.

(rg. 97-28 – 2010-05-12; rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 2-2 Améliorer l'accessibilité au secteur de Terrebonne Ouest

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Raccorder le secteur de Terrebonne ouest au nouveau segment du boulevard des Entreprises et à l'échangeur planifié.

Évaluation des options

- A- La route 335, via l'autoroute 640, constitue la seule entrée/sortie au secteur urbain de Terrebonne ouest. Un fort achalandage automobile sur la route 335, due à la dépendance des résidents du secteur à leur automobile ainsi qu'à une circulation de transit provenant des Villes voisines situées au nord et à l'ouest du secteur, cause d'importants épisodes de congestion en heures de pointe. L'utilisation des transports alternatifs à l'automobile privée (transports actif et collectif) y est grandement limitée. Cette réalité est due au manque de liaison vers le noyau central de la MRC au moyen d'une collectrice urbaine plus propice à l'utilisation de ses moyens de transport que le réseau routier supérieur (route 335 / autoroute 640) ne l'est.
- B- Afin d'améliorer l'accessibilité vers ce secteur, il serait souhaitable de rattacher les grands axes est-ouest du quartier, soient les chemins Saint-Roch et Saint-François, à la nouvelle collectrice urbaine planifiée dans le cadre de l'orientation particulière #18 (boulevard des Entreprises) et à l'échangeur prévu à l'orientation #17. Ces aménagements pourront rompre l'isolement et la dépendance à l'automobile des résidents en permettant l'établissement de circuits de transport collectif et actifs viables et sécuritaires, qui pourront éviter le réseau routier supérieur. Ces deux accès supplémentaires au secteur de Terrebonne Ouest offriront une alternative pour les résidents du secteur à la route 335.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins est favorable aux prolongements des axes est-ouest (chemins Saint-Roch et Saint-François) afin de les relier au nouveau segment du boulevard des Entreprises et au nouvel échangeur. La MRC Les Moulins désire que la Ville de Terrebonne procède aux analyses adéquates afin d'opter pour des tracés minimisant l'impact de ces aménagements routiers sur les milieux naturels des terrains de l'ancien champ de tir Saint-Maurice. De plus, les segments routiers situés à l'intérieur de l'ancien champ de tir ne devront constituer une voie de circulation sans accès.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 2-3 Prolongement du boulevard Pierre-Le Gardeur

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Prolongement du boulevard Pierre-Le Gardeur afin de rejoindre le boulevard Marcel-Therrien.

Évaluation des options

- A- Considérant l'implantation de la gare de Terrebonne, ainsi que les développements domiciliaires, commerciaux et institutionnels en cours dans ce secteur, le statu quo accentuerait les problématiques de fluidité des transports et de sécurité civil;
- B- Le prolongement du boulevard Pierre-Le Gardeur jusqu'au boulevard Marcel-Therrien permettra d'améliorer les délais de réponse des services d'urgence. La montée des Pionniers est, en période de pointe, saturée. Ceci pose des ennuis aux services d'urgences lorsqu'ils doivent intervenir dans le secteur, notamment à la gare de train de Terrebonne qui génère au moins 50 appels d'urgence par année. De plus, le bouclage de ces deux boulevards permettra d'améliorer la fluidité de la circulation dans le secteur, en plus d'offrir une voie de contournement en cas d'une fermeture du boulevard Marcel-Therrien et/ou de la montée des Pionniers.

Proposition retenue

- ➔ La MRC souhaite que le prolongement du boulevard Pierre-Le Gardeur jusqu'au boulevard Marcel-Therrien soit réalisé.

État de la situation en 2019

Suite à des démarches de la Ville de Terrebonne, la CPTAQ a ordonné l'exclusion d'une superficie approximative de 0,6 hectares afin que le prolongement, dont le tracé traversait la zone agricole provinciale, puisse être réalisé. Pour que cette décision entre en vigueur, la MRC doit modifier son schéma d'aménagement afin d'ajuster le périmètre d'urbanisation et les aires d'affectation en cohérence avec la décision de la Commission.

(rg. 97-33R-15 – 2019-09-13)

THÈME 2

Infrastructures routières diverses
Orientations 3-1, 3-2, 3-3, 3-4, 3-5 et 3-6

THÈME 2

Orientation particulière 3-1 Améliorer les conditions de circulation sur la route 337

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Aménagement d'une bande centrale continue;
- C- Élargissement de la route entre le chemin Martin/Newton et le chemin Sainte-Claire;
- D- Adoption d'un plan de réaménagement du corridor routier.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté puisque le développement commercial et les débits élevés de circulation sur cette voie entraîneront des problèmes de plus en plus critiques si rien n'est fait.
- B- L'aménagement d'une bande centrale continue est rejeté en raison des impacts négatifs appréhendés sur l'accès aux commerces et l'achalandage aux intersections.
- C- Dans le secteur de La Plaine, l'élargissement du boulevard Laurier, entre le chemin Martin/Newton et le chemin Sainte-Claire, doit être envisagé à court terme compte tenu des prévisions de croissance de l'achalandage sur ce tronçon de la route 337.
- D- L'adoption d'une planification commune du corridor routier de la route 337 est une condition préalable à la réalisation d'une bande médiane avec refuges. Il importe de favoriser une diminution notable du nombre d'accès et d'intersections afin de préserver et améliorer la fonctionnalité de ce tronçon.

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins demande que le ministère des Transports entreprenne l'élargissement de la route 337 au nord du chemin Martin/Newton (secteur La Plaine). Elle prévoit également l'adoption d'une planification intégrée de réaménagement du corridor routier de la route 337, afin de préserver la fluidité de cette artère et favoriser une harmonisation des implantations, de l'affichage et de l'aménagement paysager.
- La MRC demande de plus aux villes Mascouche et Terrebonne (secteurs Terrebonne, Lachenaie et La Plaine) d'exiger l'obtention d'un avis du ministère des Transports dans les situations suivantes:
 - pour tout projet comprenant dix lots et plus situés en bordure de l'emprise de la route 337;
 - pour tout projet de subdivision de terrain dont les accès éventuels se feront directement à partir de la route 337.

État de la situation en 2013

Le MTQ a procédé à l'élargissement de la route 337 (chemin Gascon) entre le chemin Martin/Newton et la rue Rodrigue dans le secteur nord de Terrebonne. Les travaux, qui ont été complétés à l'été 2010, ont permis d'avoir deux voies de circulations pour chacune des directions sur ce tronçon.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 3-2 **Améliorer les déplacements entre l'autoroute 640 et le secteur La Plaine (désengorgement de l'axe du boulevard Laurier/chemin Gascon)**

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Aménagement d'un lien routier entre l'échangeur des Seigneurs de l'autoroute 640 et le secteur La Plaine.

Évaluation des options

- A- Le statu quo n'est qu'une solution à court terme;
- B- L'aménagement d'un lien routier entre l'échangeur des Seigneurs de l'autoroute 640 et le secteur La Plaine traverse en partie la zone agricole permanente. Le tracé de ce lien routier, qui permettra de réduire considérablement la congestion sur la 337 (boulevard Laurier / chemin Gascon), devra être discuté avec les intervenants du milieu agricole ; une imposition de nonaccès devrait également être appliquée afin d'éviter tout développement le long du tronçon parcourant la zone agricole permanente.

Proposition retenue

- La MRC des Moulins recommande l'établissement d'un lien routier entre l'échangeur des Seigneurs de l'autoroute 640 et le secteur La Plaine avec nonaccès en territoire de la zone agricole permanente.

État de la situation en 2013

Un accès direct à la rue Bombardier à partir de la sortie 28 de l'autoroute 25 en direction nord est désormais existant. Cet accès permet aussi, à l'inverse, d'atteindre l'autoroute 25 vers le nord directement à partir de la rue Bombardier.

L'accès direct entre le parc industriel et la rue Blériot menant à l'entrée/sortie 44 de l'autoroute 640 (chemin Charles-Aubert/chemin Louis-Hébert) est désormais existant via l'avenue de la Gare.

Il n'existe toujours pas de connexion entre la rue Sicard, qui longe du côté est l'autoroute 25, et la rue Bombardier.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 3-3 Améliorer la sécurité et la circulation sur le chemin des Anglais

Option possible

- A- Prolongement du chemin des Anglais vers la rue des Érables.

Évaluation de l'option

- A- La réfection de la chaussée avec prolongement du chemin des Anglais jusqu'à la rue des Érables aurait pour effet de rendre la courbe beaucoup plus sécuritaire. Cette option est intéressante, mais elle implique une bonne signalisation afin d'éviter que la circulation de transit se dirige vers la rue des Érables.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins propose le prolongement du chemin des Anglais jusqu'à la rue des Érables, ce qui permettrait d'améliorer davantage la sécurité de la courbe.

THÈME 2

Orientation particulière 3-4 Assurer la sécurité aux échangeurs de l'autoroute 25

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Étude de corrections majeures;
- C- Étude de corrections mineures.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté puisque de nombreux accidents ont démontré que certaines bretelles des échangeurs sont peu sécuritaires.
- B- La possibilité d'apporter des corrections majeures est difficilement envisageable dans le contexte actuel.
- C- L'évaluation de mesures correctrices mineures devrait être retenue.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins demande que le ministère des Transports évalue, en collaboration avec les municipalités concernées, la possibilité d'apporter des corrections mineures aux échangeurs 23, 24 et 28E de l'autoroute 25.

THÈME 2

Orientation particulière 3-5 Assurer une meilleure efficacité de la circulation sur la route 344, entre les secteurs Terrebonne et Lachenaie

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Réaménagement de la section de la route 344 située près du passage à niveau de la voie ferrée dans le secteur Lachenaie.

Évaluation des options

- A- Le statu quo ne pourrait être maintenu longtemps puisque la situation risque de s'aggraver à mesure que se développera la partie centrale du secteur Lachenaie.
- B- Le réaménagement sécuritaire de la section située près de la voie ferrée est souhaitable.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins propose un réaménagement sécuritaire de la section de la route 344 située près de la voie ferrée du Canadien Pacifique dans le secteur Lachenaie.

THÈME 2

Orientation particulière 3-6 Améliorer la fonctionnalité et la sécurité du pont Préfontaine-Prévost dans le secteur Terrebonne

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Démolition et remplacement du pont;
- C- Ajout d'une passerelle pour les piétons et les cyclistes;
- D- Installation de feux de circulation pour autoriser une circulation alternative durant le jour.
- E- Réfection du pont en tenant compte de sa valeur patrimoniale.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté, compte tenu que le pont présente des signes évidents de faiblesse et n'est plus en mesure de supporter des charges supérieures à cinq (5) tonnes. De plus, le tracé du Réseau Vélo Métropolitain passe par ce pont et il est impensable de prévoir une piste cyclable sur un pont de cette largeur (5 mètres).
- B- La démolition du pont constitue la solution optimale, compte tenu que la durée de vie du pont actuel est très limitée.
- C- L'ajout d'une passerelle s'avère une solution réalisable à court terme. Toutefois, les coûts de réalisation de cette passerelle (près de un million de dollars) sont très élevés, compte tenu que la durée de vie du pont est limitée.
- D- L'installation de feux de circulation pour autoriser une circulation alternative, c'est-à-dire dans un seul sens à la fois durant le jour, est une solution intéressante à court terme et peu coûteuse. C'est d'ailleurs la solution préconisée par le comité de la *Route Verte* de Lanaudière. Toutefois, cette solution ne répond pas à la problématique de détérioration du pont.
- E- La réfection du pont dans un souci de préservation de sa valeur patrimoniale permettrait de mettre en valeur cette infrastructure localisée dans le Vieux-Terrebonne.

Proposition retenue

- La MRC est favorable à la réfection du pont en tenant compte de sa valeur patrimoniale.

État de la situation en 2013

Le MTQ a procédé en 2008 au remplacement du pont Préfontaine-Prévost. Ce dernier a été remplacé par une nouvelle structure, le pont Sophie-Masson.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 3-7 Assurer l'accessibilité aux secteurs existants et à venir de la Côte de Terrebonne (*Urbanova*), des parcs industriels de la 640 et des pôles mixtes d'emplois

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Construction d'un échangeur sur l'autoroute 640;
- C- Raccorder le boulevard des Entreprises est au boulevard des Entreprises ouest.

Évaluation des options

- A- Le statu quo ne pourra être maintenu longtemps puisque le réseau actuel est déjà saturé à certains points et pourrait le devenir davantage à court et moyen termes. Un engorgement encore plus problématique du chemin de la Côte Terrebonne et du chemin Adolphe-Chapleau à Bois-des-Filion (route 344) est à prévoir avec la venue du projet *Urbanova*. L'échangeur du boulevard des Plateaux, situé à l'ouest du secteur d'Urba Nova, pourrait répondre à la demande à court terme. Toutefois, son accès impliquerait un détour important pour les futurs résidents et travailleurs du secteur de la Côte Terrebonne. Le statu quo pourrait donc signifier des problèmes d'accessibilité au réseau supérieur et causer un frein au développement industriel et résidentiel dans ces secteurs. Le statu quo n'est donc pas souhaitable.
- B- La construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 640 entre celui de la route 335 à Bois-des-Filion et celui du boulevard des Plateaux à Terrebonne. Cet échangeur est d'ailleurs prévu au SARR2 depuis son entrée en vigueur en 2002. Sa construction s'avère toujours essentielle pour répondre aux demandes futures à court et long termes. Cette demande sera alimentée par la hausse d'achalandage prévue dans le secteur par la réalisation des projets *Urbanova*, des pôles mixtes d'affaires et du parc industriel de la 640 côté-sud. Ce nouvel échangeur diminuera les distances parcourues vers l'accès au réseau supérieur pour les résidents et les travailleurs de l'ensemble des secteurs de la partie ouest du territoire de la MRC, et offrira une alternative supplémentaire pour le transport des marchandises vers et en provenance des parcs industriels et des pôles d'emplois mixtes.

L'aménagement de cet échangeur sera aussi un lien profitable entre le nord et le sud de l'autoroute, établissant une proximité entre les secteurs d'emplois, d'études et de loisirs au nord et les espaces résidentielles, commerciales et d'emplois existants ou à venir au sud. Cette proximité routière permettra des distances de parcours beaucoup plus courtes, favorisant à son tour l'utilisation des modes de transport et alternatifs au véhicule motorisé privé.

Propositions retenues

- La MRC est favorable à l'aménagement, à court terme, d'un échangeur sur l'autoroute 640, entre ceux de la route 335 et du boulevard des Plateaux, afin de répondre aux besoins générés par les quartiers résidentiels de la Côte de Terrebonne (*Urba Nova*), les parcs industriels de la 640, les pôles d'emplois mixtes et le pôle institutionnel (Cegep, CFP, complexe sportif) situés dans le secteur.
- La MRC souhaite que le viaduc chevauchant l'autoroute 640 soit aménagé de façon à permettre une connexion piétonnière et cyclable entre les secteurs au nord et au sud de l'autoroute.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 3-8 Organiser les déplacements sur l'ensemble du secteur de la Côte de Terrebonne en favorisant les modes de transport alternatifs à l'automobile, la réduction des distances de parcours et la mixité fonctionnelle

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Mettre en œuvre le cadre de planification du réseau de déplacements mis de l'avant dans le Plan directeur de développement durable de la Côte Terrebonne (projet *Urbanova*).

Évaluation des options

- A- Le secteur de la Côte de Terrebonne est actuellement accessible via le chemin de la Côte de Terrebonne, un chemin patrimonial qui supporterait mal un développement résidentiel pensé sans une intégration des transports alternatifs à l'automobile.
- B- La structuration du réseau de déplacement de la Côte Terrebonne constitue une composante centrale du concept d'aménagement et de développement innovateur mis de l'avant dans le cadre du projet *Urba Nova*. L'exercice de planification des transports vise à réduire la dépendance envers l'utilisation de l'automobile et d'y substituer des modes plus doux, soient les TCA (transports collectif et actif). Diverses méthodes de planification urbaine ont pour but de favoriser l'implantation d'un tel développement urbain. On mise, entre autres, sur le principe de compacité du développement, où la réduction des distances et la mixité fonctionnelle des unités de voisinage favoriseront la marche, le vélo et le transport collectif.

Le projet d'Urba Nova prévoit l'aménagement d'un réseau vert, où les déplacements seront réservés aux modes de transport actifs (piétons, cyclistes, patins à roues alignées, etc.). Ces parcours, composés d'un ensemble de voies en sites propres et à l'écart des collectrices réservées à l'automobile, seront élaborés en intégration avec les corridors de biodiversité identifiés dans le secteur de la Côte de Terrebonne. Ce réseau vert entend assurer l'interconnexion interne, entre les diverses unités de voisinage, et externe, entre le secteur de la Côte Terrebonne et les autres lieux de destinations de la MRC. La liaison de ce réseau vert à la piste cyclable TransTerrebonne existante devra permettre l'accès au noyau central de la MRC. L'aménagement d'une piste cyclable sur le viaduc prévue à l'orientation particulière 3-7 offrira également de nouvelles possibilités par le transport actif aux gens travaillant ou étudiant dans les secteurs au nord de l'autoroute.

Au niveau du transport collectif, l'intensité de la desserte de transport en commun devra être accentuée. Des trajets internes courts, assurés par des véhicules de transport collectif de petite taille et à faible consommation d'énergie, pourront assurer les déplacements à l'intérieur des unités de voisinage. La connectivité vers les autres secteurs de la MRC et de la grande région montréalaise sera assurée par des circuits réguliers d'autobus menant vers les grands équipements de transport collectif de la MRC (les gares de train de banlieue et le terminus d'autobus métropolitain). Des circuits d'autobus métropolitains pourront également, à terme, emprunter les voies réservées planifiées lors de l'agrandissement de l'autoroute 19 vers la couronne nord.

Une hiérarchisation claire du réseau routier est planifiée afin d'assurer une meilleure quiétude et qualité de vie à l'intérieur des unités de voisinage. Cette hiérarchie sera dominée par l'établissement d'une collectrice principale dans un axe est-ouest. Celle-ci captera l'ensemble des déplacements routiers entre les unités de voisinage ou se dirigeant vers les autres secteurs de la MRC, en se connectant au boulevard Carmel à l'ouest et au boulevard des Seigneurs à l'est. De plus, l'aménagement de deux autres collectrices, dans des axes nord-sud, permettra de lier la collectrice principale à l'échangeur planifié dans l'orientation particulière 3-7 et à celui du boulevard des Plateaux. De plus, la place générale de l'automobile au sein du projet d'*Urbanova* devrait être réduite par la

THÈME 2

configuration des voies routières (mesures de *traffic calming*, trottoirs élargies, voies réservées, etc.) et par certaines règles de limitation de l'espace réservé aux stationnements des véhicules.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins appuie la Ville de Terrebonne dans les idées mises de l'avant dans le cadre du projet *Urbanova*. La MRC soutient cette démarche qui s'inscrit dans une planification durable, misant sur l'intégration de la planification des réseaux de transport et de l'aménagement du territoire. La MRC Les Moulins estime que cette démarche ne peut être que bénéfique.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Secteurs industriels

Orientations 4-1, 4-2, 4-3 et 4-4

THÈME 2

Orientation particulière 4-1	Améliorer l'accessibilité à la Cité industrielle internationale de Terrebonne et au secteur du complexe de golf de la PGA
-------------------------------------	--

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Construction d'un échangeur sur l'autoroute 640;
- C- Raccorder le boulevard des Entreprises est au boulevard des Entreprises ouest;
- D- Raccorder le parc industriel au réseau ferroviaire

Évaluation des options

- A- Le statu quo peut être maintenu à court terme.
- B- La construction d'un échangeur sur l'autoroute 640 doit être planifiée dès maintenant, afin d'éviter que le développement industriel ne soit freiné par des problèmes d'accessibilité au réseau supérieur. L'approche privilégiée pour la Cité industrielle, un parc de type innovateur au Québec (« *Employee Oriented* »), implique une certaine proximité entre les lieux de travail et les lieux de résidence. Cette proximité est impossible sans un accès autoroutier supplémentaire. De plus, l'annonce en mai 2002 de l'implantation d'un complexe de golf avec une académie de golf internationale justifie davantage une telle implantation. Également, le développement d'un nouveau pôle d'emplois au Sud de l'autoroute 640 et adjacent du côté Ouest à l'usine de traitement des eaux usées de la Ville de Terrebonne, pourra bénéficier d'un accès supplémentaire au réseau routier supérieur, ce qui permettra de répartir la charge des autres échangeurs déjà aménagés. **(Règlement 97-31 – en vigueur le 12-11-2010)**
- C- Le raccordement des deux sections du boulevard des Entreprises est nécessaire pour assurer la présence d'une collectrice dans ce secteur industriel. Toutefois, cette seule mesure ne pourrait assurer efficacement la circulation générée lorsque la Cité industrielle aura atteint son plein potentiel de développement.
- D- Le raccordement du parc industriel au réseau ferroviaire est un facteur de localisation important pour les industries générant d'importants besoins en transport, telles que les entreprises du secteur de l'acier. Une desserte ferroviaire pourrait atténuer les coûts de transport de marchandise de ces entreprises.

Propositions retenues

- La MRC est favorable à la planification immédiate d'un échangeur à l'autoroute 640 afin de répondre aux besoins anticipés qui seront générés par la Cité industrielle et internationale de Terrebonne, le complexe de golf et les secteurs résidentiels avoisinants en développement.
- La MRC est favorable au développement d'un réseau routier local qui canaliserait la circulation locale et qui permettrait de planifier et de mettre en place une desserte de transport en commun du nouveau pôle d'emploi que constitue la Cité. (D'ailleurs, la Ville de Terrebonne a déjà élaboré une carte du réseau routier pour ce secteur.
- La MRC est également favorable à la desserte ferroviaire de ce secteur industriel, compte tenu de son potentiel de développement dans le domaine de l'acier.

THÈME 2

État de la situation en 2013

La problématique d'accessibilité dans le secteur ouest du territoire de la Ville de Terrebonne a beaucoup évolué depuis l'entrée en vigueur du SARR2 de la MRC Les Moulins. L'abandon des projets du golf de la PGA et de la Cité industrielle ont certes modifiés certains aspects, mais le fond de l'orientation reste le même, soit de construire un nouvel échangeur entre celui de la route 335 à Bois-des-Filion et du boulevard des Plateaux à Terrebonne. Les enjeux et les projets en cours et à venir ayant changé, l'orientation préliminaire 4-1 est conservée à titre de référence. Une nouvelle orientation particulière, portant le numéro 3-7, traduit les nouveaux enjeux en janvier 2012 pour le secteur ouest de Terrebonne.

(rg. 97-31 – 2010-11-12 ;rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 4-2 Améliorer l'accessibilité au parc industriel de Mascouche définit en 2002

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Aménagement d'un accès direct à la rue Bombardier depuis la bretelle de la sortie 28 de l'autoroute 25;
- C- Aménagement d'un accès direct avec l'avenue de la Gare (anciennement la rue Blériot) depuis la bretelle de la sortie 44 de l'autoroute 640;
- D - Aménagement d'un chemin temporaire dans le prolongement de la rue Bombardier à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute 25.

Évaluation des options

Les options B, C et D ont fait l'objet de pourparlers avec le ministère des Transports.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins a appuyé les trois (3) propositions B, C et D. D'ailleurs, en date de juin 2013, il est à noter que la configuration routière de ce secteur a complètement été redéfinie, et ce principalement en lien avec l'aménagement de la gare de train de banlieue de Mascouche. Les changements de vocation d'une bonne partie de l'ancien parc industriel de Mascouche feront en sorte que les besoins en infrastructure routière, ainsi que les types d'usagers du réseau routier peuvent évoluer au cours des prochaines années. La Ville de Mascouche devra s'assurer qu'une analyse en circulation soit effectuée afin de répondre adéquatement aux besoins des activités existantes et futures de ce secteur.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 4-3 Améliorer la connectivité des secteurs industriels situés au nord de l'autoroute 640 dans la partie ouest du territoire de Terrebonne

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Raccorder le boulevard des Entreprises est au boulevard des Entreprises ouest.

Évaluation des options

- A- La situation actuelle n'est pas adéquate. La circulation entre les deux pôles industriels au nord de l'autoroute 640 n'est possible qu'en empruntant l'autoroute 640 grâce aux échangeurs de la route 335, via la Ville voisine de Bois-des-Filion, et du boulevard des Plateaux. Le manque de liaison routière entre les deux pôles d'emplois limite grandement les possibilités d'utiliser des modes de transport alternatifs à l'automobile privée pour les travailleurs, puisque tout chemin de transit entre les deux pôles nécessite l'emprunt du réseau autoroutier.
- B- Le raccordement des deux sections du boulevard des Entreprises est nécessaire pour assurer la présence d'une collectrice entre les côtés est et ouest du parc industriel de la 640. Ce lien assurera une meilleure accessibilité aux entreprises autant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises. De plus, cette liaison permettra la mise en place de circuits d'autobus et de voies cyclables sécuritaires, viables et efficaces, assurant ainsi une meilleure accessibilité à ces importants lieux d'emplois et d'équipements publics (complexe sportif, Cegep, CFP) par des moyens de transport autre que l'automobile privée. Enfin, l'aménagement de cette liaison est-ouest s'avère essentielle afin de rejoindre le futur échangeur prévu à l'orientation particulière 3-7. Ensemble, la jonction et l'échangeur proposés devront assurer une meilleure connectivité entre, d'une part, les secteurs résidentiels du projet Urba Nova et du secteur central de la MRC, et, d'autre part, les divers lieux d'emplois, d'éducation et de loisirs en bordure de l'autoroute 640.

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins est favorable à l'extension du boulevard des Entreprises afin d'assurer une connectivité par le réseau local entre les parcs industriels est et ouest de la 640. Cet axe devra ensuite être lié au futur échangeur prévu à l'orientation 3-7 afin d'établir une liaison vers le secteur d'Urba Nova et le noyau central de la MRC.
- La MRC suggère fortement l'aménagement d'une voie cyclable le long du boulevard des Entreprises afin d'offrir de nouvelles opportunités de déplacement en transport actif, et ce, autant pour les travailleurs des parcs industriels de la 640 que pour les résidents du secteur de Terrebonne Ouest.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 4-4: Améliorer la connectivité entre le secteur de la Sablière Thouin à Terrebonne et le réseau routier supérieur dans une perspective de requalification vers un parc industriel

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Établir des connexions routières vers le sud et menant au chemin des Quarante-Arpens.

Évaluation des options

- A- Quoique les activités d'exploitations de la Sablière étant pratiquement terminées, l'accès existant à ce secteur s'exerce actuellement par des collectrices rurales situées sur le territoire de la municipalité voisine de Mascouche, soient les chemins Saint-Pierre et de la Cabane-Ronde. Bien que ces collectrices permettent d'accéder aux autoroutes 25 et 640, l'utilisation qu'il en serait fait suite à l'aménagement d'un parc industriel sur le site de la Sablière Thouin sera problématique. En effet, ces routes rurales n'ont qu'une voie de circulation dans chaque direction. Des terres agricoles et des résidences longent leur parcours. Des niveaux de circulation plus élevés et une circulation lourde, résultant de l'arrivée du parc industriel, ne seraient donc pas souhaitables sur ces routes. De plus, la mise en place de circuits d'autobus et cyclables efficaces s'avérerait difficile, cela étant dû à la longueur des trajets et de la configuration des collectrices rurales existantes. Pour des raisons de sécurité, de support limité des routes en place et d'impacts sur la quiétude du milieu, le statu quo ne serait pas souhaitable.
- B- L'établissement de liens routiers vers le sud qui se connecteront au chemin des Quarante-Arpens permettrait de réduire les distances d'accessibilité au site de la Sablière Thouin à partir du réseau routier supérieur, tout en évitant de perturber davantage la circulation sur les collectrices rurales autour. Le chemin des Quarante-Arpens permet déjà un accès rapide à l'autoroute 640, grâce aux échangeurs de la montée Dumais, à l'ouest, et de la montée des Pionniers, à l'est. Pour des mesures de sécurité et d'accessibilité en cas d'accident sur une voie d'accès, deux chemins distincts permettant la liaison vers le chemin des Quarante-Arpens seront nécessaires. Ces liaisons vers le sud rendront également possible l'établissement de réseaux cyclables et de transport par autobus vers les autres secteurs de la MRC, notamment le noyau central et la gare de train de banlieue de Terrebonne à proximité. D'ailleurs, la MRC a convenu avec la Ville de Terrebonne que le parc industriel sera desservi en transport en commun. À l'intérieur du plan de transport, différents scénarios sont à l'étude dont une desserte à partir des gares (Terrebonne et/ou Mascouche) ou le prolongement d'un circuit existant passant à proximité.

D'autre part, la mise en place, par Hydro-Québec, d'un accès routier au site de la Sablière Thouin, dans le cadre de la construction du poste de transformation Pierre-Le Gardeur, offre une opportunité de réutiliser ce nouvel aménagement aux fins d'accès routiers souhaités dans la présente orientation.

THÈME 2

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins est favorable à l'établissement de deux accès routiers vers le sud dès les premières phases de développement du parc industriel. Ces accès vers le chemin des Quarante-Arpents éviteraient des impacts néfastes sur les milieux agricoles et résidentiels à proximité, en plus de permettre un meilleur usage des modes de transport alternatifs à l'automobile privée pour les travailleurs de ce parc industriel.

D'ailleurs, la MRC Les Moulins souhaite que le chemin d'accès aménagé par Hydro-Québec pour la construction du poste Pierre-Le Gardeur puisse être éventuellement partagé et utilisé aux fins de voie d'accès publique au site du futur parc industriel.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 4-5 Assurer une meilleure accessibilité au parc industriel de Lachenaie tout en améliorant la fluidité et la sécurité à l'intersection de la montée Masson et de la Grande-Allée à Terrebonne

Options possibles

- A- Statu quo ;
- B- Aménager un accès routier vers l'est menant à l'échangeur du chemin Charles-Aubert et de l'autoroute 640.

Évaluation des options

- A- Le statu quo n'est pas une option souhaitable puisque les problèmes de congestion y sont majeurs et récurrents, autant en période de pointe AM que la période PM. La circulation sur la collectrice urbaine nord-sud (montée Masson) est gravement affectée par ce problème, alors même que son rôle est majeur à l'échelle de la MRC. L'accessibilité au parc industriel Lachenaie et aux quartiers résidentiels situés au sud et au nord de la Grande Allée est aussi affectée par cette congestion. De plus, la configuration de cette intersection, offrant peu d'espace lors des virages, causent d'importants problèmes aux véhicules routiers de grande envergure se dirigeant vers ou provenant du parc industriel.
- B- La création d'un lien routier vers l'est, afin de rejoindre l'échangeur du chemin Charles-Aubert et de l'autoroute 640, offre la possibilité de régler certains problèmes liés à l'intersection de la montée Masson et de la Grande Allée. Cette mesure offrirait une alternative plus adéquate aux camionneurs se dirigeant ou provenant du parc industriel de Lachenaie. Cet aménagement pourra ainsi diminuer l'intensité des épisodes de congestion à l'intersection problématique. Bien que cette voie nécessite un passage sur le territoire désigné parmi la zone agricole protégée, les impacts de cette nouvelle liaison routière sur le milieu agricole existant pourront être nuls en aménageant celle-ci dans l'emprise du Ministère des Transports en bordure sud de l'autoroute 640.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins est favorable à l'aménagement d'un axe routier vers l'est qui longerait, du côté sud, l'autoroute 640 entre le parc industriel de Lachenaie et l'échangeur du chemin Charles-Aubert à Terrebonne. La MRC Les Moulins préconise le passage de ce lien routier à l'intérieur du corridor d'emprise publique de l'autoroute 640 afin de minimiser les impacts sur le territoire agricole.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Commerces / institutionnel
Orientations 5-1, 5-2, 5-3 et 5-4

THÈME 2

Orientation particulière 5-1 Améliorer l'accessibilité au pôle institutionnel et commercial du secteur Lachenaie

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Construction d'un échangeur sur l'autoroute 640;
- C- Établissement d'un train de banlieue reliant le secteur central de la MRC Les Moulins à la partie est de la MRC.

Évaluation des options

- A- Le statu quo peut être maintenu tant que le centre ambulatoire ne sera pas ouvert.
- B- La construction d'un échangeur sur l'autoroute 640 doit être planifiée dès maintenant de façon à ce que le temps de déplacement entre le centre ambulatoire et la partie centrale de la MRC Les Moulins puisse être le plus court possible, ainsi que pour répondre à la circulation générée par le pôle commercial amorcé.
- C- L'établissement d'un train de banlieue reliant le secteur central de la MRC Les Moulins à la partie est de la MRC permettrait d'assurer une nouvelle offre en transport alternatif pour la population se déplaçant dans cet axe.

Propositions retenues

- La MRC est favorable à la planification immédiate d'un échangeur à l'autoroute 640 afin de répondre aux besoins anticipés qui seront générés par l'ouverture d'un centre ambulatoire et le développement d'un pôle commercial d'envergure régionale.
- La mise en place d'un train de banlieue reliant le secteur central de la MRC Les Moulins à la partie est de la MRC est également une solution à privilégier.

État de la situation en 2013

L'échangeur souhaité sur l'autoroute 640 dans le secteur est de Terrebonne a été réalisé en 2007-08. Celui-ci est accessible via la montée des Pionniers. En plus d'améliorer la circulation et l'accès au secteur du centre hospitalier, cet échangeur devrait s'avérer déterminant pour soutenir l'accessibilité à la future gare Terrebonne de train de banlieue à proximité. Ce viaduc permet également d'établir un lien avec le secteur au nord de l'autoroute en rejoignant le chemin des Quarante-Arpens. Ce dernier longe, du côté nord, l'autoroute 640 et permet l'accès, notamment, au site d'enfouissement technique de BFI.

THÈME 2

Orientation particulière 5-2 Améliorer l'accessibilité au pôle commercial de Mascouche

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Construction d'un échangeur autoroutier sur l'autoroute 25 ;
- C- Prolongement de la rue Blériot jusqu'à la montée Masson avec la construction d'un viaduc au-dessus de l'autoroute 25.

Évaluation des options

- A- Le statu quo peut être maintenu pour quelques années.
- D- La construction d'un échangeur sur l'autoroute 25 pose des problèmes techniques en raison de la proximité d'un carrefour autoroutier important.
- C- Le prolongement de la rue Blériot jusqu'à la montée Masson permettrait de faciliter l'accès de ce site avec l'autoroute 640, via l'échangeur existant de la rue Louis-Hébert.

Proposition retenue

- La MRC des Moulins propose le prolongement de la rue Blériot jusqu'à la montée Masson.

État de la situation en 2013

Le viaduc de l'avenue de l'Esplanade assure désormais la connexion entre les secteurs à l'ouest et à l'est de l'autoroute 25 de Mascouche, à proximité du carrefour autoroutier des autoroutes 640 et 25. L'avenue de l'Esplanade y est accessible via une sortie de l'autoroute 25 - direction nord. À l'inverse, une connexion permet de rejoindre l'autoroute 25 - direction sud à partir de l'avenue de l'Esplanade.

Cette nouvelle connexion s'avère aussi très importante pour assurer une accessibilité entre les quartiers résidentiels centraux de Mascouche, situés à l'ouest de l'autoroute 25, et la nouvelle gare de train de banlieue de Mascouche prévue en 2014.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 5-3 Favoriser une planification intégrée de l'aménagement et du transport dans le pôle commercial du Grand Montréal situé à la jonction des autoroutes 640 et 40.

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Améliorer l'offre de transport collectif dans ce secteur;
- C- Offrir des trajets piétonniers et cyclables favorisant l'accès vers le site et à l'intérieur du site;
- D- Développer les dernières phases de ce pôle commercial à une échelle plus humaine et plus dense.

Évaluation des options

- A- Le pôle commercial de la jonction des autoroutes 640 et 40 s'est développé de part et d'autre de l'autoroute 40 sous le format d'un mégacentre typique, constitué de magasins de grandes superficies. L'accessibilité des deux sites (celui à l'Ouest de l'autoroute 40 et celui à l'Est de l'autoroute 40) s'effectue largement au moyen de l'automobile, particulièrement pour le site Est où aucun service de transport collectif n'est offert par Urbis – Transport urbain Les Moulins en juin 2013

Les vastes étendues de stationnement entourant les commerces de grandes surfaces ne contribuent pas non plus à créer un climat favorable pour le transport actif. La chaleur due aux larges superficies asphaltées, les longues distances de marche et les faibles mesures de sécurité pour les piétons et les cyclistes ne contribuent pas à offrir des alternatives pour la clientèle fréquentant ce pôle commercial d'envergure.

Les aires de stationnement privé des commerces ne sont pas accessibles pour les autobus du transport collectif. La présence d'un arrêt à chacune des intersections avec la montée des Pionniers, ainsi que la localisation des magasins en bordure de cette rue plutôt que de l'autoroute permettent cependant de réduire les distances de marche à moins de 300 mètres dans le site Ouest de ce pôle commercial.

Toutefois, l'offre en transport collectif est beaucoup moins adéquate pour le site à l'Est de l'autoroute 40 du pôle commercial. Aucun service n'est offert en juin 2013 pour la clientèle de ces commerces par Urbis – Transport urbain Les Moulins.

Le statu quo n'offre que peu d'option à la clientèle de ce pôle commercial où l'automobile demeure le moyen de transport largement favorisé. Le statu quo ne vise donc pas la planification intégrée des transports et de l'aménagement pour ce pôle.

- B- La situation de l'offre en transport collectif devrait être largement améliorée par l'arrivée de circuits d'autobus et d'arrêts sur la rue des Migrateurs et dans les rues du quartier résidentiel Domaine du Parc, situés à l'Est de l'autoroute 40. Ceux-ci seront offerts dès l'automne 2013 par Urbis – Transport urbain Les Moulins.
L'arrivée de la gare de train de banlieue de Terrebonne, en combinaison avec des circuits d'autobus et des parcours cyclistes sur la montée des Pionniers, devraient permettre à une clientèle provenant d'ailleurs dans le Grand Montréal, de fréquenter les magasins et commerces du pôle commercial en utilisant un moyen autre que l'automobile.
- C- La mise en place de pistes cyclables sur la montée des Pionniers et sur la rue des Migrateurs est un moyen efficace qui pourra améliorer davantage l'accessibilité aux sites commerciaux par des moyens autres que l'automobile, et ce principalement pour la clientèle vivant ou travaillant à proximité. Déjà en 2012, la présence d'une voie cyclable sur le viaduc du chemin Saint-Charles

THÈME 2

permet une connectivité entre les deux bordures commerciales de part et d'autre de l'autoroute. L'aménagement de parcours piétonniers et/ou cyclables à l'intérieur des sites de stationnement des commerces constitue également une amélioration fortement souhaitée afin de favoriser le transport actif dans ce pôle.

- D- Les prochaines phases de développement de ce pôle commercial devrait être localisées en bordure Sud de l'autoroute 640, sur les terrains vacants situés dans le quadrant sud-ouest de la jonction A-640 / A-40. Située en bonne partie dans le rayon d'un kilomètre de la future gare de train de banlieue de Terrebonne, la MRC Les Moulins demande à ce que ce site soit développé selon les critères souscrits au PMAD de la CMM dans les secteurs de planification TOD. Ces secteurs de planification misent notamment sur l'émergence d'une vie de quartier dynamique à travers la densification et la mixité des usages, tout en favorisant le transport actif et collectif au cœur du secteur en développement. Ainsi, les activités commerciales de ces dernières phases devront adopter des principes d'aménagement différents de ceux soutenus dans les parties existantes de ce pôle commercial.

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins est favorable aux options B, C et D.
- L'amélioration de l'offre de transport collectif et l'aménagement de sites appropriés pour le transport actif sont nécessaires pour desservir les secteurs existants de ce pôle commercial.
- Les nouvelles phases de développement du pôle commercial, en plus de miser sur une offre adéquate de transport collectif et actif, devront souscrire aux principes de planification des aires TOD.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 5-4 Aménager les infrastructures routières afin d'améliorer la circulation sur les grandes artères commerciales

Options possibles

- A- Statu quo ;
- B- Baliser l'implantation et l'aménagement des accès aux stationnements des commerces et autres activités générant un volume de circulation notable ;
- C- Aménager des infrastructures sécuritaires et efficaces permettant l'utilisation de mode de transport alternatifs (marche, vélo, transport en commun, etc.) ;
- D- Gérer les intersections (nombre, aménagement, etc.) du réseau local avec les artères commerciales ;
- E- Revoir la configuration du réseau routier afin d'en optimiser la circulation des véhicules automobiles (fluidité, sécurité, etc.) ;

Évaluation des options

- A- Le statu quo n'est pas souhaité.

B à E- Plusieurs efforts de revitalisation des artères commerciales de la MRC ont déjà été amorcés et sont en cours en 2013. À titre d'exemple, la Ville de Terrebonne a effectué, en date de juillet 2005, un plan directeur de circulation pour les artères commerciales de la Ville (Boul. des Seigneurs, montée Masson et chemin Gascon/Moody). Elle a procédé, par la suite, à une « analyse de l'offre et de la demande en stationnement sur le boulevard des Seigneurs et à une reconfiguration des échangeurs A-25/ Moody/ des Seigneurs.

Dans le cas de Mascouche, la principale artère commerciale est la montée Masson; le développement de celle-ci a principalement été réalisé lors de la décennie 2002-2012, donc les aménagements s'avèrent plus récents comparativement aux trois grandes artères de Terrebonne qui, dans leur cas, font l'objet d'un vaste projet de revitalisation depuis le milieu des années 2000.

Proposition retenue

- La MRC est favorable aux options B à E. En plus de l'exercice entamé en 2005 par la Ville de Terrebonne, la MRC souhaite que les 2 villes portent une attention particulière aux aménagements des voies de circulation et des accès aux stationnements pour tous les types de bâtiments et/ou activités générant des flux significatifs de déplacement. Une étude de circulation permettrait de bien analyser les impacts et, par la suite, de favoriser les aménagements requis.

(rg. 97-33R– 2013-10-10)

THÈME 2

Transport actif et alternatif

Orientations 6-1, 6-2 et 6-3

THÈME 2

Orientation particulière 6-1 Favoriser les aménagements pour encourager et augmenter le nombre de déplacements effectués en modes de transport alternatif aux véhicules motorisés privés

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Identification et aménagement d'itinéraires, de pistes et/ou de voies cyclables et autres installations pour les cyclistes, ainsi que pour les utilisateurs de patins à roues alignées à des fins utilitaires
- C- Mettre sur pied un service Vélo-Bus permettant aux cyclistes d'effectuer un parcours plus long
- D- Favoriser les déplacements piétonniers;
- E- Aménagement de voies réservées pour autobus et véhicules ayant 3 passagers et plus.

Évaluation des options

- A- Le statu quo n'est pas recommandé puisqu'il est primordial d'offrir diverses alternatives pour de courts déplacements qui peuvent facilement être effectués autrement qu'en voiture, permettant ainsi de réduire le nombre de véhicules sur le réseau routier (exemples : pour se rendre à l'école, pour faire des courses, pour se rendre au travail, pour accéder aux centres d'activités publiques, etc.);
- B- L'identification et l'aménagement d'itinéraires, de pistes et/ou de voies cyclables, ainsi que d'installations appropriées (supports à vélos près des lieux d'intérêt public, des commerces de détail et de services, des lieux de travail majeurs, etc.) pour les cyclistes, ainsi que pour les utilisateurs de patins à roues alignées à des fins utilitaires permet d'augmenter l'offre en transport pour les courts déplacements.
- C- Un cycliste désirant parcourir une plus grande distance pourrait faire une partie du trajet en autobus. À cet effet, un support à vélo installé à l'avant de l'autobus permet de transporter également le vélo⁶. Rendu à destination, le cycliste peut poursuivre sa route en vélo. En collaboration avec l'AMT et le CIT des Moulins, un projet pilote Vélo-Bus permettra de tester cette option sur 2 circuits.
- D- L'aménagement d'un cadre bâti adéquat pour les piétons permettrait une augmentation de ce type de déplacement tant à des fins utilitaires que d'agrément (voir orientation particulière 6-2)
- E- L'aménagement de voies réservées pour autobus et véhicules ayant 3 passagers et plus pourrait permettre de réduire le volume de circulation sur les grands axes aux heures de pointe en encourageant le covoiturage et l'utilisation du transport en commun. Cette option pourrait être examinée dans le cas d'un projet de réaménagement de grands axes routiers de la MRC tels le chemin Gascon et la montée Masson ;

Propositions retenues

- La MRC des Moulins retient les options B et D, et recommande donc aux municipalités de son territoire de favoriser l'aménagement d'infrastructures encourageant l'utilisation de modes de transport alternatifs aux véhicules motorisés privés ;
- La MRC retient également l'option C qui se concrétise par la mise sur pied du projet pilote Vélo-Bus en juin 2002.

⁶ De tels services ont été implantés entre autres à Vancouver, Victoria et Ottawa sur certains trajets d'autobus.

THÈME 2

Orientation particulière 6-2 Favoriser les aménagements pour encourager et augmenter le niveau de sécurité des déplacements piétonniers
--

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Aménagement de trottoirs au minimum le long des routes collectrices
- C- Aménagement de liens piétonniers donnant accès aux pôles de commerces et services, et aux entités publiques;
- D- Aménagement de passages piétonniers dans les quartiers résidentiels.

Évaluation des options

- A- Le statu quo n'est pas recommandé puisqu'il est primordial d'offrir une infrastructure sécuritaire et efficace pour les piétons, particulièrement pour les écoliers et pour accéder aux centres d'activités commerciales et/ou publiques;
- B- L'aménagement de trottoirs au minimum le long des routes collectrices permettrait d'offrir un réseau de base pour les piétons. L'aménagement de trottoirs augmentant ainsi la sécurité pour les piétons, ceux-ci sont alors plus enclins à effectuer de courts déplacements à pied ou à utiliser le transport en commun jumelé aux déplacements pédestres, réduisant par le fait même les déplacements en véhicule motorisés privés (donc réduit la congestion routière et l'émission de gaz à effets de serre).
- C- L'aménagement de liens piétonniers donnant accès aux pôles de commerces et services, et aux aires publiques bonifie le réseau piétonnier de base en prolongeant l'accessibilité vers les lieux d'intérêt (centres commerciaux / mégacentre, bibliothèque, piscine, etc.).
- D- L'aménagement de passages piétonniers dans les quartiers résidentiels permet d'offrir des trajets plus court aux piétons. Ce type d'aménagement peut s'avérer significatif par exemple dans le cas où il permettrait de réduire la distance et le temps de déplacement d'un piéton qui désirerait se rendre de sa résidence localisée sur une rue locale à un arrêt d'autobus situé sur une route collectrice. Il est prouvé que l'aménagement d'un environnement facilitant les modes de transport alternatif aux véhicules motorisés privés engendre une réduction du nombre de déplacements effectués par ces derniers.

Proposition retenue

- La MRC des Moulins retient les options B, C et D, et recommande donc aux municipalités de son territoire de favoriser l'aménagement de trottoirs, surtout en bordure des collectrices, ainsi que de liens piétonniers donnant accès aux pôles de commerces et services, sans oublier les entités publiques. Des passages piétonniers sont également fortement encouragés dans les quartiers résidentiels, le tout afin d'offrir des trajets plus courts aux piétons.

THÈME 2

Orientation particulière 6-3 Favoriser les déplacements en modes de transport actif et renforcer les liens intermodaux avec le transport en commun sur le territoire de la MRC Les Moulins

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Identifier et aménager des itinéraires dans les secteurs en voie de développement pour favoriser l'utilisation de modes de transport actif (déplacements à pied, en vélo, en patin à roues alignées, etc.) à des fins utilitaires;
- C- Identifier, aménager et/ou réaménager des itinéraires dans les secteurs déjà construits de la MRC pour favoriser l'utilisation de modes de transport actif (déplacements à pied, en vélo, en patin à roues alignées, etc.) à des fins utilitaires;
- D- Prévoir des installations physiques (supports, cases ou stations vélos) pour accueillir les équipements aux lieux de correspondance (terminus, stationnements incitatifs, points d'intérêts, etc.);
- E- Rendre disponible le service *Vélobus* sur tous les circuits de transport en commun à l'interne;
- F- Planifier la mise en place d'un service de vélos en libre-service sur tout le territoire de la MRC Les moulins.

Évaluation des options

- A- En date de septembre 2012, les supports à vélos situés au terminus de Terrebonne, ainsi que le service VéloBus offert sur les circuits l'externe sont très appréciés par les usagers. Toutefois la demande grandissante ne se satisfait plus de ces éléments. Le statu quo n'est donc pas privilégié.
- B- La planification et l'aménagement de passages piétonniers, de trottoirs et de voies cyclables utilitaires permettent d'offrir des trajets plus courts et plus sécuritaires aux utilisateurs. Il s'avère d'ailleurs plus efficace et économique de prévoir de tels aménagements alors que des secteurs voués au développement urbain ne sont pas encore construits. On retient également que l'arrimage entre les modes de transport actifs et collectifs permet d'augmenter le nombre de déplacements globaux au sein du transport en commun.
- C- La planification et l'aménagement de passages piétonniers, de trottoirs et de voies cyclables utilitaires permettent d'offrir des trajets plus courts et plus sécuritaires aux utilisateurs. La planification et l'implantation de tels aménagements à l'intérieur de secteurs déjà construits peuvent s'avérer plus complexes et plus impliquer des frais plus importants ; cependant, les bénéfices peuvent être fort appréciables. On retient également que l'arrimage entre les modes de transport actifs et collectifs permet d'augmenter le nombre de déplacements globaux au sein du transport en commun.
- D- En 2012, seul le terminus d'autobus de Terrebonne est équipé de supports à vélos. Dans le cadre d'une refonte du réseau prévue par l'intermédiaire du plan transport qui devrait être réalisé par la MRC en 2013, des points de correspondances décentralisés pourraient être identifiés. Des installations devront donc être prévues pour s'assurer que le changement modal se réalise sans heurt. D'autre part, la MRC Les Moulins est actuellement en attente de l'AMT pour l'implantation d'une station vélo au terminus d'autobus de Terrebonne. L'implantation d'une telle station permettrait d'accueillir, et ce en toute sécurité, différents équipements, dont les vélos, pour les propriétaires légitimes.

THÈME 2

- E- En 2012, le *Vélobus* est accessible seulement à l'externe afin de favoriser de long déplacement sans arrêt et de diminuer les manipulations pouvant occasionner des retards. On dénote donc 6 circuits qui offrent ce service. L'implantation du service sur l'ensemble des lignes internes, avec autorisation d'embarquement/débarquement à tous les arrêts, offrirait un accroissement dans les opportunités de déplacement en mode de transport actif et permettrait de répondre plus adéquatement aux besoins de certains usagers.
- F- À l'été 2012, un service de vélo-partage a été mis sur pied sur le territoire de la Ville de Mascouche ; il s'agit du projet *Bécike jaune*⁷. Près de 200 vélos ont été mis à la disposition des citoyens à une trentaine de points de service répartis dans les parcs écoles, parcs municipaux ainsi qu'à certains points d'attrait et commerces. L'utilisation d'un vélo est gratuite et ce service est offert en période estivale (juin à septembre) seulement. La MRC pourrait favoriser l'étendue de ce service à tout son territoire en identifiant des sites pour les points de service des vélos et en finançant une partie de l'opération.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins appuie l'ensemble des propositions qui devront toutefois faire l'objet d'une étude plus approfondie dans le cadre du plan transport qui sera élaboré au début de 2013.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

⁷ *Bécik Jaune* est un projet qui se développe dans Lanaudière depuis 2009, et vise à intégrer le vélo gratuit comme mode de transport urbain. Lancé à Joliette, le projet a d'abord mis 25 vélos en circulation en 2009. Avec les 200 bicyclettes de Mascouche et désormais 400 à Joliette, on compte, en 2012, 730 vélos en libre-service répartis dans cinq villes de la région de Lanaudière.

THÈME 2

Transport collectif
Transport collectif interne
Orientations 7-1 et 7-2

THÈME 2

Orientation particulière 7-1 Améliorer les conditions de circulation en transport en commun à l'intérieur du territoire de la MRC Les Moulins
--

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Élargissement de la route 337 entre Rodrigue et Sainte-Claire;
- C- Aménagement d'une voie de service le long de la 640 entre le parc industriel 640 Est et le parc industriel 640 Ouest;
- D- Aménagement d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 640, juste à l'ouest de la station d'épuration des eaux, afin d'offrir un accès supplémentaire à la partie ouest de la MRC
- E- Aménagement d'une voie réservée sur la route 337 (particulièrement pour les tronçons problématiques);
- F- Aménagement d'une voie réservée le long de Côte de Terrebonne (route 344);
- G- Aménagement d'une voie réservée sur montée Masson, particulièrement pour le tronçon situé entre le boulevard des Seigneurs à Terrebonne et l'avenue Esplanade à Mascouche.

Évaluation des options

E, F et G – Considérant que ces axes sont des axes majeurs pour la desserte en transport en commun à l'intérieur du territoire, des voies réservées accessibles en heures de pointe du matin et de l'après-midi permettraient de gagner en régularité et en temps de parcours, augmentant ainsi l'intérêt pour le transport en commun.

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins appuie les propositions B, C et G.
- Une analyse plus approfondie devra évaluer les pour et les contre des propositions E, F et G qui a priori semblent très intéressantes pour la MRC.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 7-2 Améliorer la desserte interne en transport en commun

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Offrir une desserte au 30 minutes pour l'ensemble des trajets sur le territoire;
- C- Créer de nouveaux trajets pour venir compléter l'offre disponible en juin 2013
- D- Créer de nouveaux trajets en lien avec les nouveaux développements.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté en raison de la demande croissante.
- B- L'augmentation de l'offre de service au 30 minutes pour l'ensemble des lignes d'autobus n'apparaît pas à la MRC Les Moulins comme une alternative viable, et ce particulièrement pour la période 2012-2022, considérant l'éloignement et la faible densité de certains secteurs, et l'augmentation des coûts associés qui est supérieure à la capacité de payer des citoyens de la MRC.
- C- L'ajout de trajet superposé à l'offre actuelle n'apparaît pas comme une alternative viable considérant que chacun des trajets ne sera pas ainsi optimisé. La nécessité d'un plan transport qui considérerait l'ensemble des dessertes disponibles en 2012 et à venir apparaît comme essentiel.
- D- La MRC Les Moulins est une MRC en plein développement. Plusieurs projets verront le jour sur le territoire dans l'horizon 2012-2022. Les projets majoritairement résidentiels tel que *Angora* et *Urbanova* à Terrebonne, l'implantation de nouveaux pôles d'emplois tels celui au sud de l'autoroute 640 (à l'ouest de la sortie 35 – boulevard des Plateaux) et la réhabilitation à des fins industrielles de l'ancienne sablière Thouin, sans oublier les projets structurants majeurs tel que les gares de Terrebonne et de Mascouche, nécessiteront des dessertes appropriées et adaptées à leur clientèle.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins appuie les propositions C et D, dont la forme et l'optimisation devront être définies dans le cadre du plan transport qui devrait être élaboré par la MRC en 2013.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Transport collectif
Transport collectif externe
Orientations 8-1 et 8-2

THÈME 2

Orientation particulière 8-1 Améliorer les conditions de circulation en transport en commun à l'extérieur du territoire de la MRC Les Moulins
--

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 19 (et son prolongement sur la 335)
- C- Prolongement de la voie réservée de l'autoroute 25 dans les 2 directions;
- D- Aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 40 pour le tronçon situé au sud de l'intersection des autoroutes 40 et 640;
- E- Encourager l'utilisation du système de covoiturage mis en place par l'AMT via la définition et l'implantation d'infrastructures facilitantes;
- F- Mettre en place un système de covoiturage avec voitures électriques;
- G- Organiser un système de «carpooling»⁸ à partir des stationnements incitatifs sur le territoire de la MRC;
- H- Aménager des stationnements incitatifs avec desserte en transport en commun et ce à différents endroits sur le territoire de la MRC;
- I- Implantation d'un train de banlieue vers Montréal en passant par la MRC l'Assomption.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté en raison des problèmes de congestion présents en 2013.
- B- Cette option fait l'objet de pourparlers avec l'AMT et le ministère des Transports. Dans le cadre de cette orientation, la MRC visait une voie réservée entre l'A-440 et l'A-640. Ce territoire est celui compris dans le projet de parachèvement de l'A-19 du MTQ, tel que mentionné dans le document « Parachèvement de l'A19 entre l'A440 et l'A640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et Bois-des-Fillion ». En date de juin 2013, aucun autre prolongement n'est souhaité dans cet axe.
- C- Cette option fait l'objet de pourparlers avec l'AMT et le ministère des Transports. Il existe, en date de 2012, des tronçons qui sont desservis par une voie réservée, à savoir :
 - a. En direction Nord : Entre Montée Masson (à Laval) et boulevard des Seigneurs (à Terrebonne), ainsi qu'entre le Viaduc Pie IX et Montée Masson (à Laval) ;
 - b. En direction sud : Entre le boulevard des Seigneurs (à Terrebonne) et environ le quartier Saint-François (à Laval).Il s'agirait donc d'implanter une voie réservée dans les deux directions pour le tronçon situé entre la gare de Mascouche et le boulevard des Seigneurs.
- D- L'autoroute 40 dispose déjà de 3 voies dans les deux directions ; une voie pourrait ainsi être consacrée au transport en commun. Plusieurs contraintes techniques demandent cependant des investissements majeurs. D'autre part, au printemps 2013, la MRC est en discussion avec l'AMT

⁸ Le terme «carpooling» utilisé dans le présent document s'avère quelque peu différent du terme «covoiturage» puisqu'il représente un système où des automobilistes convergent vers un stationnement commun pour ensuite se regrouper dans un même véhicule afin d'effectuer la suite de leur déplacement. À partir du moment où les gens sont regroupés dans un même véhicule, on peut alors considérer qu'ils font du covoiturage.

THÈME 2

relativement aux études d'opportunité ainsi que pour l'aménagement d'une voie réservée sur l'A-40 au sud de l'A-640, ainsi que pour le prolongement des voies réservées sur l'A-25. D'ailleurs, la MRC espère que le prolongement en direction nord (au sud de l'actuelle voie réservée) soit opérationnel dès l'été 2013.

- E- En 2012, quatre (4) places sont disponibles au terminus Terrebonne et quatre (4) équipages sont inscrits. L'AMT travaille à revitaliser son programme. La MRC devra étudier les nouvelles orientations du programme.
- F- La Société de transport de Laval (STL) a déployé en 2011 un système de covoitureurs multiples (3 et plus) en collaboration avec l'AMT. Le programme est utilisé. Des coûts importants associés à l'entretien des véhicules est associé à ce programme. Le programme permet de desservir des secteurs du territoire qui s'avèrent moins bien desservis.
- G- Les stationnements incitatifs existants en 2012 ne suffisent pas au besoin des utilisateurs du transport en commun comme tel. La MRC pourra étudier l'opportunité d'avoir des stationnements pour les fins de «*carpooling*» lorsque l'offre en stationnement répondra avant tout à la demande par les utilisateurs directs du transport en commun.
- H- La MRC, en collaboration avec différents partenaires, évaluera la pertinence et la possibilité d'implanter des stationnements incitatifs à différents endroits du territoire de la MRC.
- I- L'implantation du train de banlieue de l'AMT (Train de l'Est) devrait être en fonction pour la fin 2013.

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins appuie les propositions B, C, D, H et I.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 8-2 Améliorer la desserte externe en transport en commun

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Amélioration de la desserte en transport en commun vers les stations de métro existantes (Radisson, Henri-Bourassa, Cartier et Montmorency)
- C- Mise en place d'un lien en transport en commun dans l'axe est-ouest de la MRC (Exemples : autoroute 640 ou route 344)
- D- Développer un service Express dans l'axe de l'autoroute 19 qui sera prolongée jusqu'à l'autoroute 640;
- E- Développer un service Express dans l'axe du système rapide par autobus (SRB) Pie IX en développement en 2012;
- F- Développer un service Express pour desservir les nouvelles stations de métro à venir dans l'est de Laval.

Évaluation des options

- A- Le statu quo est rejeté en raison de la demande croissante causée par la volonté des citoyens d'utiliser des modes de transport économiques et plus environnementaux. De plus, la MRC Les Moulins, connaît une forte croissance démographique depuis le début des années 2000, croissance qui, selon les prédictions de l'ISQ, va toujours continuer à un rythme assez important pour tout au moins la période 2012-2022. À cela s'ajoute le développement de divers pôles d'emplois, ce qui va permettre à une plus grande portion de résidents de trouver un emploi sur le territoire même de la MRC. Un autre facteur non négligeable s'avère la volonté de la MRC d'augmenter la densité sur son territoire. Tous ces éléments constituent de bonnes raisons pour ne pas favoriser le statu quo en ce qui concerne la desserte en transport en commun sur le territoire de la MRC Les Moulins.
- B- La capacité des terminus d'accueil est limitée. En septembre 2012, ils sont d'ailleurs saturés. Des discussions devront se réaliser dans les prochains mois afin d'identifier des opportunités d'accueil.
- C- Depuis quelques années, la demande est grandissante pour circuler selon l'axe est-ouest. Pour améliorer la circulation dans cet axe, une première initiative serait de développer un service efficace en TC. Les MRC l'Assomption et Thérèse-de Blainville sont également intéressées à cette desserte.
- D- Il est prévu que l'autoroute 19 sera prolongée entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640. L'ajout d'une voie spécifiquement dédiée au transport en commun permettra l'implantation d'une voie réservée. Ladite voie réservée s'avère nécessaire et préalable à la mise en place d'un quelconque service empruntant cette autoroute.
- E- Projet en cours de développement par l'AMT. En septembre 2012, on estime que la mise en opération est prévue pour 2016.
- F- La MRC Les Moulins participe aux discussions relatives à la mise en place de stations de métro supplémentaires. Le service de transport en commun devra être revu à la lumière des ajouts et selon l'échéancier de ces ajouts.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins appuie les propositions B, C, D et F (suite à la validation dans le plan transport, lequel plan sera élaboré par la MRC Les Moulins en 2013 et finalisé à l'automne 2013).

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Transport collectif

**Transport collectif infrastructure et
équipement**

Orientations 9-1, 9-2 et 9-3

THÈME 2

Orientation particulière 9-1 Améliorer la disponibilité de stationnements incitatifs pour les usagers du service de transport en commun
--

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Aménager un nouveau stationnement incitatif afin de répondre au manque d'espace pour les usagers du terminus d'autobus de Terrebonne;
- C- Aménager un nouveau stationnement incitatif de 650 cases dans la boucle nord-est des autoroutes 19 et 640;
- D- Aménager un nouveau stationnement incitatif de 300 cases adjacent au nouvel échangeur qui sera construit sur l'autoroute 640 (à l'ouest de la station d'épuration des eaux de Terrebonne) afin de desservir la partie ouest de la MRC Les Moulins;
- E- Aménager un stationnement incitatif adjacent à la future gare Mascouche;
- F- Aménager un stationnement incitatif adjacent à la future gare de Terrebonne;
- G- Aménager un stationnement incitatif sur le territoire de l'ancienne Ville de La Plaine;
- H- Aménager un stationnement incitatif sur le territoire de l'ancienne Ville de Lachenaie;
- I- Favoriser la mise en place d'espaces de stationnement étagés dans les stationnements incitatifs (toute installation confondue).

Évaluation des options

- A- Dans son souci d'augmenter les déplacements en transport en commun, la MRC considère que le statu quo de la situation de 2013 n'est pas à privilégier car la disponibilité d'espaces de stationnement constitue un élément encourageant l'utilisation du service de transport en commun pour certains types d'usagers. Les 853 cases de stationnement disponibles en 2012 au terminus d'autobus de Terrebonne ne suffisent plus à répondre à la demande.
- B- Un stationnement incitatif, comptant 406 places en 2012, a été aménagé dans le stationnement des cinémas Guzzo à Terrebonne (à l'intersection du chemin du Coteau et de la sortie 23 de l'autoroute 25). Ce site est maintenant disponible pour les usagers de certaines lignes d'*Urbis* (le service de transport en commun de la MRC Les Moulins).
- C et D- Les options C et D sont à l'étude en 2012 par le MTQ. L'option C, soit l'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif de 650 cases dans la boucle nord-est des autoroutes 19 et 640, n'est pas localisée sur le territoire de la MRC Les Moulins ; cependant, un tel stationnement incitatif s'avérerait très utile pour la population et les travailleurs du secteur de Terrebonne Ouest, ainsi que du projet *Urbanova*. La MRC ne souhaite pas aménager un nouveau stationnement incitatif dans la boucle nord-est de l'A-19 et de l'A-640, (ce n'est pas la MRC Les Moulins qui peut aménager ce stationnement car ce n'est pas sur son territoire) elle souhaitait seulement souligner l'intérêt de cette mesure sous l'initiative du MTQ dans la perspective du développement du quartier *Urbanova*. En ce qui a trait au stationnement de 300 cases adjacent au nouvel échangeur, reliant l'avenue *Urbanova* à l'A-640, la MRC tenait à reprendre la proposition du Ministère et la bonifier pour travailler avec la Ville de Terrebonne. En effet, dans le cadre des discussions en cours au printemps 2013, il est convenu que ces terrains serviront non seulement de stationnement incitatif, mais également de centre d'échange entre les services en transport en commun internes à *Urbanova* et les services externes (à destination de Cartier, Montmorency ou Radisson). Le site

THÈME 2

sera également aménagé pour les vélos. Le plan de transport étudiera plus en profondeur ces questions.

- E et F– L'AMT devrait annoncer, en 2012, la construction de ces stationnements puisque la mise en opération du *Train de l'Est* est prévue pour juin 2014.
- G et H- Les options devront être évaluées au niveau du coût et opportunité à la lumière du plan transport qui sera élaboré par la MRC Les Moulins en 2013.
- I- En date de 2012, l'AMT n'est pas favorable au projet d'étagement des stationnements incitatifs, et ce autant pour les sites existants (terminus d'autobus de Terrebonne) que pour les sites à venir (gares de Terrebonne et de Mascouche, ainsi que tout autre stationnement incitatif).

Propositions retenues

- La MRC Les Moulins appuie les propositions C et D.
- Dans l'esprit de favoriser le développement durable de son territoire en optimisant, entre autres, l'utilisation de l'espace à l'intérieur de ses périmètres d'urbanisation, et également afin de respecter, à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun, les principes d'aménagement d'un *TOD*, dont la densité s'avère un des éléments clé, la MRC souhaite ardemment que l'AMT modifie ses orientations et qu'elle travaille davantage avec le concept des stationnements incitatifs étagés (proposition I).

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 9-2 Optimiser l'utilisation du terminus d'autobus de Terrebonne

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Agrandir le terminus Terrebonne afin de permettre l'ajout de lignes internes supplémentaires;
- C- Décentraliser le réseau pour favoriser de multiples centres de correspondance sur le territoire;
- D- Développer des services Express internes sur les grands axes de la MRC.

Évaluation des options

- A- En date de septembre 2012, le statu quo est envisagé en raison de la saturation des quais du terminus.
- B- Le site du terminus d'autobus de Terrebonne est un équipement métropolitain appartenant à l'AMT. Ces 20 quais font de lui un des plus gros terminus de la région métropolitaine, et ce même si l'achalandage n'est pas proportionnel au nombre de quais. L'agrandissement du terminus serait une mesure temporaire car le service augmentera toujours et tout sera alors à recommencer si le service n'est pas entièrement réorganisé.
- C- En 2012, la MRC Les Moulins ne favorise pas les correspondances multiples sur son territoire. Pour qu'une expérience client soit favorable, le déplacement doit être constitué d'un maximum de 2 transferts dont l'un se réalise à une station de métro (Radisson, Henri-Bourassa ou Montmorency). Pour qu'une décentralisation fonctionne, il faut rapprocher les lieux de départ des services externes Express des lieux de résidence. Une réorganisation du réseau s'avère donc nécessaire.
- D- La notion d'Express à l'interne n'existe pas en date de septembre 2012. La mise en place d'un tel système demande de réorganiser le service.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins croit en une réorganisation du service interne qui considérerait les options C et D.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 2

Orientation particulière 9-3 Améliorer l'accessibilité universelle du réseau de transport en commun
--

Options possibles

- A- Statu quo;
- B- Inciter les villes de la MRC à aménager des trottoirs le long des routes collectrices;
- C- Aménager des liens piétonniers/cyclables pour favoriser l'accès aux collectrices
- D- Inciter le transporteur à acheter des véhicules pour le transport en commun favorisant l'accès universel sans pénaliser les usagers réguliers;
- E- Travailler avec les villes pour l'aménagement de bateaux pavés à proximité des arrêts de transport en commun;
- F- Travailler à améliorer l'accessibilité pour circuler sur chacun des sites de correspondances reconnus de la MRC.

Évaluation des options

- A- Le statu quo de la situation de 2012 est rejeté en raison des orientations prises par la MRC Les Moulins dans le cadre du plan de développement de l'accessibilité universelle qu'elle a élaboré en 2011.
- B- L'aménagement de trottoirs augmente la sécurité des piétons qu'ils soient ou non, utilisateurs du transport en commun. Ce sentiment augmente la proportion des déplacements se faisant autrement que par véhicule individuel motorisé.
- C- L'aménagement de tels liens diminue la distance et, par conséquent, le temps de parcours des piétons pour se rendre à différents pôles d'intérêt dont les arrêts d'autobus. De tels aménagements facilitent les déplacements alternatifs aux véhicules motorisés individuels.
- D- Urbis utilise actuellement quelques modèles à plancher bas (*Low Floor Système* - LFS) avec rampe. Les rampes ne sont toutefois pas utilisées à l'heure actuelle. D'autre part, Urbis utilise également des autobus «nolisés» (*Coach*) avec rampe élévatrice sur des circuits externes. Ces circuits sont actuellement utilisés par des personnes en chaise roulante en dehors des heures de pointe.
- E- Urbis travaille étroitement avec l'AMT afin d'identifier les problématiques d'accessibilité et afin d'apporter les correctifs sur les sites. Le terminus d'autobus de Terrebonne est, en 2012, le seul bâtiment associé au réseau de transport en commun et il appartient à la MRC Les Moulins. Le bâtiment est accessible. D'autres sites sont appelés à être identifiés dans le cadre du plan transport qui sera élaboré par la MRC en 2013.

Proposition retenue

- La MRC Les Moulins appuie les propositions B, C et D.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)