

## TABLE DES MATIÈRES

<b>8.</b>	<b><i>ORGANISATION DES TRANSPORTS</i></b> .....	<b>8-1</b>
<b>8.1</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>8-1</b>
<b>8.2</b>	<b>CARACTÉRISTIQUES DE LA RÉALITÉ TERRITORIALE ET SOCIOÉCONOMIQUE DU MILIEU</b> .....	<b>8-3</b>
<b>8.3</b>	<b>INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES</b> .....	<b>8-4</b>
	8.3.1 Réseau sous la juridiction du MTQ.....	8-4
	8.3.2 Réseau local sous la juridiction des municipalités.....	8-7
	8.3.3 Réseau routier métropolitain, réseau artériel métropolitain et pôles logistiques .....	8-8
	8.3.4 Infrastructures de ravitaillement liées au transport.....	8-10
<b>8.4</b>	<b>EMPRISE FERROVIAIRE ET RÉSEAU SUR RAIL</b> .....	<b>8-10</b>
<b>8.5</b>	<b>TRAVERSIER OKA-HUDSON</b> .....	<b>8-12</b>
<b>8.6</b>	<b>RÉSEAU CYCLABLE</b> .....	<b>8-13</b>
	8.6.1 Réseau vélo métropolitain .....	8-14
<b>8.7</b>	<b>AUTRES CORRIDORS RÉCRÉATIFS</b> .....	<b>8-15</b>
<b>8.8</b>	<b>AÉROPORTS ET HÉLIPORTS</b> .....	<b>8-15</b>
<b>8.9</b>	<b>CORRIDORS SCOLAIRES</b> .....	<b>8-15</b>
<b>8.10</b>	<b>TRANSPORT DES PERSONNES</b> .....	<b>8-16</b>
	8.10.1 Caractéristiques de la demande de transport .....	8-16
	8.10.2 Caractéristiques du transport collectif et actif.....	8-23
<b>8.11</b>	<b>NAVIGATION DE PLAISANCE</b> .....	<b>8-32</b>
<b>8.12</b>	<b>CAMIONNAGE</b> .....	<b>8-33</b>
<b>8.13</b>	<b>ENJEUX RÉGIONAUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE TRANSPORT</b> .	<b>8-</b>
	<b>33</b>	
	8.13.1 Capacité des principaux axes de communication à répondre aux besoins de transport et aux aspirations de la collectivité locale et de la communauté des affaires.....	8-34
	8.13.2 Efficience et efficacité de la desserte en transport collectif et actif et l'adéquation des facilités d'accueil pour l'intermodalité.....	8-43
	8.13.3 Attractivité et sécurité des déplacements à l'intérieur des corridors cyclables et les interconnexions avec les réseaux des territoires avoisinants .....	8-46
<b>8.14</b>	<b>GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE TRANSPORT</b> .....	<b>8-48</b>

## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 8-1	RESPONSABILITÉS GÉNÉRALES DES PRINCIPALES INSTANCES DE TRANSPORT PRÉSENTES SUR LE TERRITOIRE .....	8-3
TABLEAU 8-2	CARACTÉRISTIQUES ET CONFIGURATION DES CORRIDORS CYCLABLES LOCAUX ET RÉGIONAUX .....	8-13
TABLEAU 8-3	QUELQUES INDICATEURS DU MARCHÉ DU TRAVAIL, 2011 .....	8-16
TABLEAU 8-4	ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION DANS LA MRC ENTRE 2008 ET 2013 ET PROJECTION 2036 .....	8-16
TABLEAU 8-5	ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE À LA POINTE DU MATIN, 2003, 2008 ET 2013 ET PROJECTION 2036 .....	8-17
TABLEAU 8-6	ÉVOLUTION DE LA PROVENANCE DES NAVETTEURS SUR 24 H POUR LE MOTIF DU TRAVAIL, 2008-2013 .....	8-21
TABLEAU 8-7	PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN PRODUIT SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC, 2008-2013 ET PROJECTION 2036 .....	8-23
TABLEAU 8-8	PART MODALE DU TRANSPORT ACTIF PRODUIT PAR LA MRC, 2008-2013 ET PROJECTION 2036 .....	8-25
TABLEAU 8-9	INDICATEURS DE DESSERTE EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN .....	8-27
TABLEAU 8-10	ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT ADAPTÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC ET PERSPECTIVE 2031 .....	8-28
TABLEAU 8-11	STATIONNEMENTS INCITATIFS AUX POINTS D'ACCÈS DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT MÉTROPOLITAIN .....	8-28
TABLEAU 8-12	STATIONNEMENTS INCITATIFS MUNICIPAUX SITUÉS À DIFFÉRENTS POINTS D'ACCÈS DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN LOCAL .....	8-29
TABLEAU 8-13	ÉLÈVES TRANSPORTÉS ET CONCENTRATION DES ÉLÈVES SUR LE TERRITOIRE ROUTIER .....	8-31
TABLEAU 8-14	INVENTAIRE DES PRINCIPAUX PROBLÈMES DE CIRCULATION OBSERVÉS À L'INTÉRIEUR DU CORRIDOR DE LA ROUTE 344 .....	8-35

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 8-1	RÉSEAU ROUTIER MÉTROPOLITAIN ET RÉSEAU ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN .....	8-9
FIGURE 8-2	TRACÉ DE L'ANTENNE MONTFORT .....	8-11
FIGURE 8-3	NOMBRE ET PROPORTION DES DÉPLACEMENTS PROVENANT DE LA MRC PAR MOTIF, SANS RETOUR, CONSIDÉRANT TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENTS SUR 24H, 2013 .....	8-18
FIGURE 8-4	NOMBRE ET PROPORTION DES DÉPLACEMENTS PROVENANT DE LA MRC À DESTINATION EXTERNE PAR MOTIF, CONSIDÉRANT TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT SUR 24 H, 2013 .....	8-19
FIGURE 8-5	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION DES DÉPLACEMENTS CONSIDÉRANT TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT SUR 24 H POUR LE MOTIF DU TRAVAIL, 2008-2013 .....	8-20

FIGURE 8-6	ÉVOLUTION DE L'ORIENTATION DES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DE LA MRC, CONSIDÉRANT TOUS LES MODES ET TOUS LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT SUR 24 H, 2008-2013 ET PROJECTION 2036 .....	8-21
FIGURE 8-7	NOMBRE ET PROPORTION DES DÉPLACEMENTS PROVENANT DE LA MRC À DESTINATION INTERNE PAR MOTIF, TOUS LES MODES SUR 24 H, 2013 .....	8-22

### **LISTE DES CARTES**

CARTE 8-1	RÉSEAU ROUTIER .....	8-56
CARTE 8-2	CORRIDORS RÉCRÉATIFS .....	8-57
CARTE 8-3	TRANSPORT COLLECTIF.....	8-58
CARTE 8-4	RÉSEAU DE CAMIONNAGE.....	8-59
CARTE 8-5	CORRIDORS SCOLAIRES .....	8-60

### **LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE 8-1	PLANIFICATION 2017-2027 TRAVAUX PLANIFIÉS PAR LE MTQ AYANT UN IMPACT SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC DE DEUX-MONTAGNES .....	8-61
------------	--	------

## 8. Organisation des transports

### 8.1 Introduction

En matière de transport et de mobilité durable, la MRC fait partie de la région administrative des Laurentides et la majorité de ses municipalités fait partie de la CMM à l'exception de Saint-Placide, elle est donc influencée par les plans de transport de ces deux territoires. Puisque la MRC a connu sa plus grande période de croissance dans la seconde moitié du siècle dernier, une des caractéristiques dominantes de son aménagement du territoire est la place qu'occupe l'automobile dans la vie quotidienne des gens. Ce mode de transport est prépondérant puisqu'une partie significative du développement s'est réalisée selon des paramètres rattachés à la faible densité et à la spécialisation des fonctions urbaines. L'aménagement de réseaux de transports collectifs et actifs capables de concurrencer la flexibilité de l'automobile est un défi sur le territoire de la MRC.

Conformément à l'obligation inscrite à l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1), la prochaine section propose un bilan de l'organisation des transports. Les principales infrastructures et les réseaux de transport des personnes et des marchandises seront examinés. Ce diagnostic conduira à présenter les principaux enjeux et orientations d'aménagement et de développement observés sur le territoire de la MRC. Ceux-ci s'inspirent des orientations gouvernementales et métropolitaines et recherchent une planification intégrée de l'aménagement et de la mobilité sur l'ensemble du territoire.

La première partie du chapitre est consacrée au portrait et à la caractérisation des différentes infrastructures de transport présentes dans la région. La section suivante présente les enjeux régionaux suivis de la section sur les orientations en matière de mobilité durable.

#### **Orientations gouvernementales**

- *Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement socioéconomique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport.*
- *Arrimer aux objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement la planification des infrastructures et des équipements à caractère public et assurer leur viabilité.*

### **Objectifs ou critères métropolitains**

- *Identifier le réseau de transport en commun métropolitain structurant.*
- *Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées.*
- *Favoriser une planification intégrée de l'aménagement et du transport pour consolider les pôles économiques et commerciaux du Grand Montréal.*
- *Contribuer à hausser à 30 % la part modale des déplacements en transport en commun effectués à l'heure de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031 dans la grande région métropolitaine en améliorant l'offre de transport collectif en quantité et en qualité.*
- *Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.*
- *Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine.*

De façon générale, les préoccupations de la MRC en matière de mobilité consistent à améliorer l'accessibilité de même que les conditions générales de circulation partout sur le territoire en composant ou en modulant avec les caractéristiques de l'aménagement du territoire. Il s'agit aussi de soutenir le développement de l'activité économique tout en offrant un milieu de vie de qualité, dynamique et répondant le plus possible aux aspirations et aux besoins de la population résidante. Pour y parvenir, la MRC juge indispensable de travailler à l'arrimage de ces enjeux :

- à la gestion de l'urbanisation;
- au développement économique et à la création de l'enrichissement collectif;
- à l'organisation efficace et efficiente du transport des personnes et des marchandises.

Conformément aux orientations gouvernementales et aux objectifs du PMAD de la CMM, la MRC entend proposer des mesures ou des actions permettant de participer activement, dans la mesure des moyens qu'elle a à sa disposition, à contribuer à l'atteinte de l'objectif métropolitain visant à hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin sur le territoire du Grand Montréal d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031.

Il est important de noter que la responsabilité en transport est partagée entre plusieurs instances. Le tableau suivant présente les différents acteurs ayant une responsabilité en transport sur le territoire de la MRC.

Tableau 8-1 Responsabilités générales des principales instances de transport présentes sur le territoire

Instance	Responsabilité
<b>MTQ</b>	Gestion, planification, conception et réalisation des travaux liés au réseau routier supérieur, soutien aux municipalités pour l'amélioration du réseau local, soutien aux systèmes de transport des personnes, soutien au transport des marchandises, développement de programmes de sécurité en transport.
<b>ARTM</b>	Planification, organisation et financement du transport collectif sur le territoire de la grande région métropolitaine de Montréal et intégration des services entre les différents modes de transport. Mise en place des mesures pour favoriser la fluidité de la circulation sur le réseau artériel métropolitain. Faire la promotion du transport collectif et actif. Identification du réseau artériel métropolitain.
<b>exo</b>	Réseau de transport métropolitain responsable de l'organisation et de l'exploitation des services de transport collectif réguliers sur le territoire de la CMM par autobus, train de banlieue incluant le transport adapté.
<b>CDPQ infra</b>	Planification, financement, réalisation et exploitation du réseau express métropolitain (REM).
<b>CMM</b>	Planification, coordination et financement stratégiques en transport et en aménagement du territoire métropolitain. Identification du réseau routier métropolitain, du réseau de transport en commun structurant et du réseau vélo métropolitain.
<b>MRC</b>	Planification régionale en transport, planification, financement et exploitation de l'Express d'Oka en collaboration et selon l'entente conclue avec l'ARTM.
<b>Municipalités</b>	Gestion, planification, financement, conception et réalisation des travaux, et des entretiens liés au réseau routier municipal.

Source : MAMH 2019, CMM 2019, MTQ 2019, exo 2019, ARTM 2019, CDPQ 2019.

## 8.2 Caractéristiques de la réalité territoriale et socioéconomique du milieu

Le territoire de la MRC se caractérise par la diversité des milieux que l'on y traverse. On y retrouve un milieu agricole occupant environ 65 % de la superficie totale du territoire de même qu'un périmètre urbain développé dans lequel se concentre l'activité résidentielle et économique. Le périmètre d'urbanisation de Saint-Eustache accueille d'ailleurs une concentration importante des activités économiques et des principaux générateurs de circulation.

À l'échelle régionale, la structure urbaine est composée d'un chapelet de noyaux villageois et urbains lesquels diffèrent sensiblement en termes de taille, de densité urbaine et d'occupation du sol. Par ailleurs, les distances à parcourir entre chacun des noyaux villageois ou urbains requièrent généralement l'utilisation de l'automobile.

En matière d'offre locale d'emploi et de formation postsecondaire, la MRC n'est pas complètement autonome faisant qu'une part significative de sa population s'expatrie quotidiennement pour ces motifs. Selon l'enquête Origine-Destination de 2013, près de 47 % des déplacements quotidiens des résidents sont faits vers l'extérieur de la région (AMT, 2015). Le Grand Montréal offre des emplois diversifiés, avec des salaires et des possibilités d'avancement concurrentiels, ainsi que de la formation postsecondaire

attractive et accessible via les réseaux actuels de transport. Sur le territoire de la MRC, le réseau de transport en commun actuel est conçu, de manière générale, pour favoriser les déplacements entre le centre de la métropole et la MRC. Depuis quelques années, on observe une modification ou une multiplication des patrons de déplacement vers de nouveaux pôles décentralisés, au-delà des limites du centre de la métropole, présentant des parcours de transport de durée plus brève. Dans ce contexte, le centre-ville de Montréal est une destination qui voit sa part relative des déplacements attirés perdre de l'importance au profit principalement d'autres secteurs de l'île de Montréal et de la couronne Nord. Parallèlement, les déplacements vers Montréal pour le motif du travail continuent d'augmenter entre 2008 et 2013, mais on observe une diversification et une répartition des pôles d'emplois.

La population de la MRC est encore relativement jeune ce qui affecte à la fois les niveaux de mobilité et de motorisation observés sur le territoire. La demande de transport est relativement élevée. De façon plus spécifique, en matière de transport collectif des personnes, la MRC doit composer avec deux réalités, soit un milieu urbain desservi par un service de transport collectif de même que des territoires plus ruraux confrontés à une desserte plus restreinte en transport collectif. Afin d'accroître la mobilité de sa population, la MRC a mis sur pied l'Express d'Oka, un service de transport collectif en milieu rural qui permet l'accès au REM et au terminus d'autobus de Saint-Eustache. Ce service dessert les municipalités de Saint-Placide, d'Oka et de Saint-Joseph-du-Lac. Ce service est complémentaire au réseau d'exo.

La spécialisation fonctionnelle des milieux, la localisation des pôles d'emplois et, dans certains cas, leur décentralisation par rapport aux divers réseaux de transport collectif, les investissements à réaliser pour optimiser l'armature des réseaux de transport, le développement accru des régions limitrophes engendrent des défis au niveau de la gestion du transport des personnes incluant du transport actif.

### 8.3 Infrastructures routières

La carte 8-1 illustre les différents réseaux routiers sur le territoire de la MRC.

#### 8.3.1 Réseau sous la juridiction du MTQ

Sous la responsabilité du ministère des Transports (MTQ), le réseau routier de niveau supérieur se déploie sur quelque 75,5 kilomètres sur le territoire de la MRC. Cela représente approximativement 11 % de l'ensemble du réseau routier supérieur de la région des Laurentides. Selon les différentes évaluations réalisées par le Ministère, le réseau routier de niveau supérieur est, de façon générale, peu affecté par des déficiences majeures en ce qui a trait la configuration géométrique et à la sécurité des personnes. Par contre, la qualité du niveau de service à l'heure de pointe sur les principaux échangeurs de la région s'est détériorée au cours des dernières années avec l'augmentation de la population de Mirabel et de la MRC de Deux-Montagnes jumelée à l'accroissement du nombre de résidents travaillant à l'extérieur de la région. La route 148 présente d'ailleurs des problèmes de congestion majeure à toute heure de la journée ce qui nuit grandement à l'accès au pôle d'emploi métropolitain identifié dans la Ville de Saint-Eustache et à l'accès aux infrastructures présentes dans ce secteur, dont l'hôpital de Saint-Eustache.

##### 8.3.1.1 Réseau autoroutier

Aménagée en deux phases, l'autoroute 640 assure une liaison rapide avec les principales régions avoisinantes, soit les régions des Laurentides, Laval, Lanaudière et Montréal. Les échangeurs des autoroutes 13 et 15 facilitent les mouvements pendulaires et le transport des marchandises vers les différents pôles de l'activité économique. Ces trois autoroutes font partie conjointement du réseau routier

métropolitain et sont des infrastructures stratégiques relativement au transport des marchandises et des personnes.

Trouvant son origine aux limites du parc national d'Oka, l'autoroute 640 d'une longueur totale de 56 kilomètres, dont 17 km circulant sur le territoire de la MRC, permet de contourner les principaux secteurs urbanisés de la couronne Nord. Son achalandage est en augmentation constante depuis son inauguration en 1976. À titre d'exemple, entre 1979 et 1996, la courbe moyenne d'augmentation était déjà de l'ordre de 10 % annuellement. Selon les comptages réalisés par le MTQ sur la section la plus achalandée de l'autoroute 640 entre le boulevard Arthur-Sauvé et la 25<sup>e</sup> avenue à Saint-Eustache, le débit journalier moyen estival (DJME) évalué est de 65 000 véhicules en 2000 et de 101 000 véhicules en 2016. Cela correspond à une augmentation de son utilisation de près de 55 % en 16 ans, soit une augmentation moyenne de 2 250 véhicules par an équivalent à une augmentation annuelle moyenne de 3 %.

Afin de répondre aux défis de mobilité de la population, des bretelles d'accès à l'autoroute en direction est ont été récemment aménagées sur le territoire de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et de Saint-Eustache. Ces aménagements ont comme objectif de faciliter l'accès à l'autoroute en réduisant une partie de la distance de transit sur le réseau local de certains résidents de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, de Deux-Montagnes et de Saint-Eustache et de soulager la circulation durant l'heure de pointe du matin des autres échangeurs.

Avec l'accroissement du nombre de véhicules, les conditions de circulation à l'approche de certains échangeurs deviennent de plus en plus sous pression. On observe quotidiennement des ralentissements aux heures de pointe et de la congestion au niveau de l'échangeur de l'autoroute 13 en direction sud. De plus, la congestion à l'heure de pointe dure plus longtemps. Sur cet échangeur, on observe un achalandage accru principalement entre 5 h 30 et 9 h 00 en direction sud ainsi qu'entre 14 h 00 et 18 h 00 en direction nord. La pointe matinale est caractérisée par un refoulement des véhicules en direction est jusqu'à l'échangeur n° 11 (boul. Arthur-Sauvé).

Depuis la mise en service de la station du train de banlieue Deux-Montagnes et avec l'augmentation significative de la population de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, l'échangeur à la hauteur du boulevard des Promenades connaît une hausse appréciable de son achalandage. Malgré l'aménagement d'une nouvelle entrée d'autoroute à Sainte-Marthe-sur-le-Lac, ce secteur subit périodiquement des volumes importants de circulation et de la congestion. Cet échangeur permet aussi d'accéder au parc industriel et d'affaires de Saint-Eustache dans lequel on retrouve quelques-uns des plus gros employeurs locaux.

En période estivale, il y a congestion majeure sur l'autoroute 640 entre l'échangeur n° 14 (25<sup>e</sup> Avenue) et l'autoroute 13. On observe le refoulement de circulation aux heures de pointe, mais aussi les fins de semaine dû à l'achalandage du marché aux puces et du cinéparc. En haute saison de cueillette des pommes, on observe des files d'attente à proximité des échangeurs n° 14 (marché aux puces) et n° 2 (vergers de Saint-Joseph-du-Lac). Pour faire face à cette hausse ponctuelle de l'achalandage durant la période de l'autocueillette, la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac s'est dotée d'un plan de déplacement. Ce dernier est mis en œuvre grâce à la collaboration du service d'incendie municipal et la Régie intermunicipale de police de Deux-Montagnes.

Depuis 2010, la mise en place du Chemin du Terroir des Laurentides a permis d'accroître la visibilité de l'agrotourisme (information, signalisation, balisage, etc.) dans la région. L'autoroute 640 est l'une des portes d'entrée au Chemin du Terroir.



### 8.3.1.2 Réseau national

Ce réseau a comme fonction de rassembler les grands axes interrégionaux ainsi que ceux qui relient les agglomérations principales. Sur le territoire de la MRC, le boulevard Arthur-Sauvé appartient à cette catégorie sous la dénomination de la route 148 qui assure la liaison avec les régions de l'Outaouais et de Laval. Le MTQ est responsable de l'entretien du tronçon de 7 km au nord de l'autoroute 640 alors que le tronçon au sud, entre l'autoroute 640 et le pont Arthur-Sauvé, est sous juridiction municipale.

La section sous la responsabilité du MTQ est confrontée en général à de fortes pressions de développement. En plus de la circulation de transit provenant en grande partie de Mirabel, elle doit supporter une circulation locale en nette croissance afin de desservir les commerces de grande surface de ce corridor, les entreprises de la zone industrielle et l'hôpital de Saint-Eustache (en processus d'agrandissement) produisant une grande quantité de déplacements. Ce secteur est voué à une densification de ses activités en général.

Tant que le prolongement de l'autoroute 13 ne sera pas complété, la route 148 assume également un lien important entre les autoroutes 50 et 640. En 2002, des travaux de l'ordre de 3,3 M\$ ont été réalisés par le MTQ en collaboration avec la municipalité de Saint-Eustache pour augmenter la capacité et la fonctionnalité de ce tronçon. Une partie du corridor a été élargie alors que des travaux ont permis d'améliorer la signalisation et le synchronisme des feux. En 2012, des travaux de réaménagement de l'intersection 148/640 ont également été complétés. Malgré ces investissements, la lourdeur demeure et la circulation continue de se détériorer à proximité de l'échangeur n° 11, l'affluence des navetteurs provenant de Mirabel est en croissance constante. Le partage de responsabilités dans la gestion des déplacements entre le MTQ (secteur nord) et la municipalité (secteur sud) complexifie l'arrimage de la synchronisation entre les deux tronçons.

La route 148 fait également partie du réseau artériel métropolitain et assure le lien entre l'autoroute 640 et les pôles d'emplois métropolitains répertoriés à Saint-Eustache et à Mirabel, faisant de cette route un axe prioritaire pour le développement économique régional autant pour le transport des marchandises que le transport des personnes.

Depuis 2012, la région profite de l'aménagement de l'autoroute 50 entre l'autoroute 15 et Gatineau. Cette infrastructure permet de soulager la route 148 d'une partie de la circulation de long parcours en direction de l'Outaouais.

### 8.3.1.3 Réseau régional

Selon la classification fonctionnelle du MTQ, la route 344 appartient au réseau des routes régionales. Sa principale fonction consiste à assurer une liaison entre les agglomérations secondaires et entre ces dernières et les agglomérations principales. Sur le territoire de la MRC, la section de la route 344 située à l'intérieur des limites des municipalités de Saint-Eustache et de Deux-Montagnes appartient à la voirie municipale alors que le reste est sous la responsabilité du MTQ.

Selon des comptages effectués par le MTQ, le taux annuel moyen d'augmentation du débit journalier sur le tronçon urbain de la route 344 avoisine les 6 % entre 2010 et 2016. Ceci témoigne de l'importance du développement urbain observé à proximité de ce corridor (particulièrement dans les municipalités de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et de Saint-Joseph-du-Lac). La densité de la circulation et la configuration de certains tronçons ajoutent à la complexité des conditions de déplacement et entraînent des problèmes de fonctionnalité du réseau.

#### 8.3.1.4 Réseau collecteur

Selon la définition du MTQ, le réseau collecteur a pour fonction principale de relier les plus petites agglomérations aux plus grandes, directement ou par l'intermédiaire d'une route d'un niveau supérieur. Sur le territoire de la MRC, seuls le chemin Principal entre l'autoroute 640 et le noyau villageois de Saint-Joseph-du-Lac et la montée de la Baie à Pointe-Calumet font partie de cette catégorie et correspondent à environ 1 % du réseau routier de la MRC.

En période de haute saison estivale, le fort achalandage véhiculaire provenant des installations de récréation avoisinantes (incluant notamment le secteur du parc aquatique de Pointe-Calumet et le parc national d'Oka) intensifie le flot véhiculaire et complexifie la circulation aux abords de l'intersection de la piste cyclable du Sentier cyclable et pédestre Oka et Mont-Saint-Hilaire et de la Montée de la Baie. Un feu de circulation y a été installé afin d'encadrer les déplacements. Des accotements pavés sont présents sur la majorité de la longueur de la collectrice permettant une circulation plus sécuritaire des piétons et des cyclistes. Par contre, aucun accotement ou espace piétonnier n'est aménagé sur la portion longeant le secteur du parc aquatique de Pointe-Calumet, soit entre la piste cyclable du Sentier cyclable et pédestre Oka et Mont-Saint-Hilaire et la rue André-Soucy. Cette portion accueille les piétons et les cyclistes de la zone résidentielle et du camping allant rejoindre la piste cyclable ou la route 344 ou allant au secteur du parc aquatique de Pointe-Calumet. L'aménagement de voies réservées au transport actif serait souhaitable sur cette portion afin de sécuriser les déplacements en haute saison touristique.

On observe aussi une forte intensité de l'utilisation du chemin Principal au moment de l'autocueillette. La topographie du secteur, la largeur du corridor et la présence de véhicules lourds peuvent être à la source de certains inconforts en période de fort achalandage. Le chemin Principal possède des accotements pavés dédiés au transport actif de l'autoroute 640 jusqu'à la rue du Parc. De la rue du Parc à la rue de la Montagne, l'accotement diminue graduellement et devient inexistant ne permettant pas de sécuriser le transport actif. Le chemin principal est très fréquenté par le cyclisme en période estivale. De la rue de la Montagne jusqu'au nord de la rue Brassard, il y a présence d'un trottoir du côté ouest du chemin Principal, parfois des deux côtés. Dans ce secteur, la chaussée pavée est de largeur minimale et les cyclistes et les automobilistes doivent partager la partie centrale. Il y a également présence de stationnements sur rue qui complexifie le partage de la chaussée entre les automobilistes et les cyclistes.

#### 8.3.2 Réseau local sous la juridiction des municipalités

Le réseau local comprend des artères, des routes collectrices municipales et des routes locales sous la responsabilité des municipalités. Il permet un accès en profondeur au territoire de la MRC et, de ce fait, contribue au développement économique local en assurant le transport des personnes et des biens. Ce réseau donne un accès direct aux terres agricoles, aux industries, aux commerces, aux services et aux habitations. Il totalise plus de 640 km pour l'ensemble de la MRC.

Le réseau local est en partie composé de rues résidentielles et commerciales concentrées dans les zones urbaines des municipalités. Les rues locales résidentielles sont caractérisées principalement par une faible circulation et servent surtout à accéder aux secteurs résidentiels. Leurs caractéristiques sont très variées en fonction de l'année de développement de ces secteurs et de la réglementation en place à cette époque.

L'autre partie du réseau local est composée de certaines routes codifiées routes locales de niveau 1 ou routes locales de niveau 2 par le MTQ. Selon la description du MTQ, « *les routes locales de niveau 1 permettent de relier entre eux les centres ruraux et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité à son centre rural* » et « *les routes locales de niveau 2 donnent accès à la propriété rurale* »

*habitée en permanence* ». La gestion des routes locales de niveau 1 à 3 a été confiée par le MTQ aux municipalités suite à l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1993 de la Loi sur la voirie (L.Q. 1992, c.54). Ainsi, un peu plus de 100 km de routes ont été transférés aux municipalités de la MRC. Depuis, les municipalités assument la responsabilité de plusieurs kilomètres de voirie locale dont l'état est fort variable d'une municipalité à l'autre. Elles ont à composer avec de nombreuses problématiques liées à la conception de la construction d'origine des routes et à leur utilisation actuelle. Notons entre autres, la capacité structurale insuffisante de la majorité de ces routes limitant les possibilités de circulation des véhicules lourds, les modifications significatives du gabarit de certains véhicules lourds engendrant un vieillissement prématuré du réseau, l'étroitesse des voies combinée aux usages variés pouvant engendrer des conflits d'usages ainsi que les difficultés de financement auxquelles font face les municipalités pour mettre à niveau les infrastructures routières.

Le réseau routier local de niveaux 1 et 2 est situé exclusivement sur le territoire des municipalités d'Oka, de Saint-Placide, de Saint-Joseph-du-Lac et de Saint-Eustache. De façon générale, les routes parallèles à la rivière des Mille Îles (axes nord-est et sud-ouest) assurent le lien entre les municipalités de la MRC, tandis que les routes perpendiculaires à la rivière (axe nord-ouest et sud-est) relient l'autoroute 640 et la route 344 avec le réseau routier de la ville de Mirabel, la route 148 et l'autoroute 50.

De manière générale, les routes faisant partie de cet inventaire peuvent être décrites comme étant bidirectionnelles et caractérisées par une chaussée souple revêtue en béton bitumineux sur une largeur variable de 8 à 10 m. Les accotements sont en majorité non revêtus et leur largeur est variable, mais généralement étroite ou inexistante. Elles sont principalement situées en milieu agricole (MRC de Deux-Montagnes, 2017).

Partout sur le territoire de la MRC, des investissements doivent être réalisés si l'on veut maintenir la fonctionnalité de ce patrimoine collectif. Pour avoir accès au financement disponible et pour aider à la caractérisation du réseau et des besoins, la MRC a élaboré un Plan d'intervention en infrastructure routière locale<sup>1</sup> (PIIRL) et un Plan d'intervention en sécurité routière en milieu municipal (PISRMM). Les routes ciblées se localisent principalement en milieu agricole et touchent les municipalités de Saint-Placide, d'Oka, de Saint-Joseph-du-Lac et de Saint-Eustache. Le réseau prioritaire du PIIRL couvre approximativement 25 kilomètres.

### 8.3.3 Réseau routier métropolitain, réseau artériel métropolitain et pôles logistiques

Afin de mieux soutenir les déplacements des personnes et des marchandises, une approche de hiérarchisation des axes de transport a été adoptée à l'échelle métropolitaine. L'identification des principaux axes a pour but d'optimiser le réseau routier à l'échelle métropolitaine et de mieux identifier les priorités d'intervention sur ces équipements et ces infrastructures.

Le réseau routier métropolitain a pour objectif d'assurer l'accessibilité routière pour l'ensemble des modes motorisés et de favoriser la mise en valeur intermodale des équipements et des infrastructures stratégiques de transport des marchandises. Un des critères de sélection des axes composant ce réseau routier métropolitain est que l'axe contribue au développement de grands corridors d'échanges avec les provinces voisines et les États-Unis<sup>2</sup>. Sur le territoire de la MRC, seule l'autoroute 640 fait partie de ce réseau.

---

<sup>1</sup> Le PIIRL concerne une partie du réseau local (anciennement codifié de niveau 1 et 2 par le ministère des Transports) permettant d'assurer la connectivité entre les municipalités et vers le réseau supérieur.

<sup>2</sup> Développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec

Le réseau routier métropolitain sert d'armature de connexion aux pôles logistiques métropolitains. Ces pôles ont pour objectif de favoriser la circulation des marchandises et le développement du commerce de la région métropolitaine avec le monde. Ils sont composés de la combinaison d'une connexion directe au réseau routier métropolitain et d'un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire ou aéroportuaire qui assure la mise en relation de toutes les échelles de la distribution et de l'approvisionnement ainsi que le passage de flux importants (CMM, 2012). L'identification de tels pôles est définie selon des critères bien précis tels qu'identifiés au document complémentaire du SAD. Les sites identifiés sont essentiellement liés à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises. Ils sont caractérisés comme étant des lieux voués au transbordement des marchandises. Bien que la MRC de Deux-Montagnes ne possède aucun de ces pôles logistiques sur son territoire, une partie de la production du territoire de la MRC et des acquisitions nécessaires aux industries locales transitent par ces lieux.

Le réseau artériel métropolitain (RAM) complète la structure du réseau routier métropolitain. Le RAM garantit la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la CMM. Il permet de canaliser une partie des déplacements de longue distance en intégrant des routes locales dont la géométrie et la gestion favorisent la fluidité et la sécurité des déplacements et en intégrant les ponts traversant la rivière des Mille Îles. Il sert également d'appui à la planification du transport collectif et canalise le déplacement des véhicules lourds vers des voies compatibles. Il vient appuyer le renforcement des différentes fonctionnalités du réseau.

La figure 8-1 illustre le réseau routier métropolitain et le réseau artériel métropolitain situé sur le territoire de la MRC.

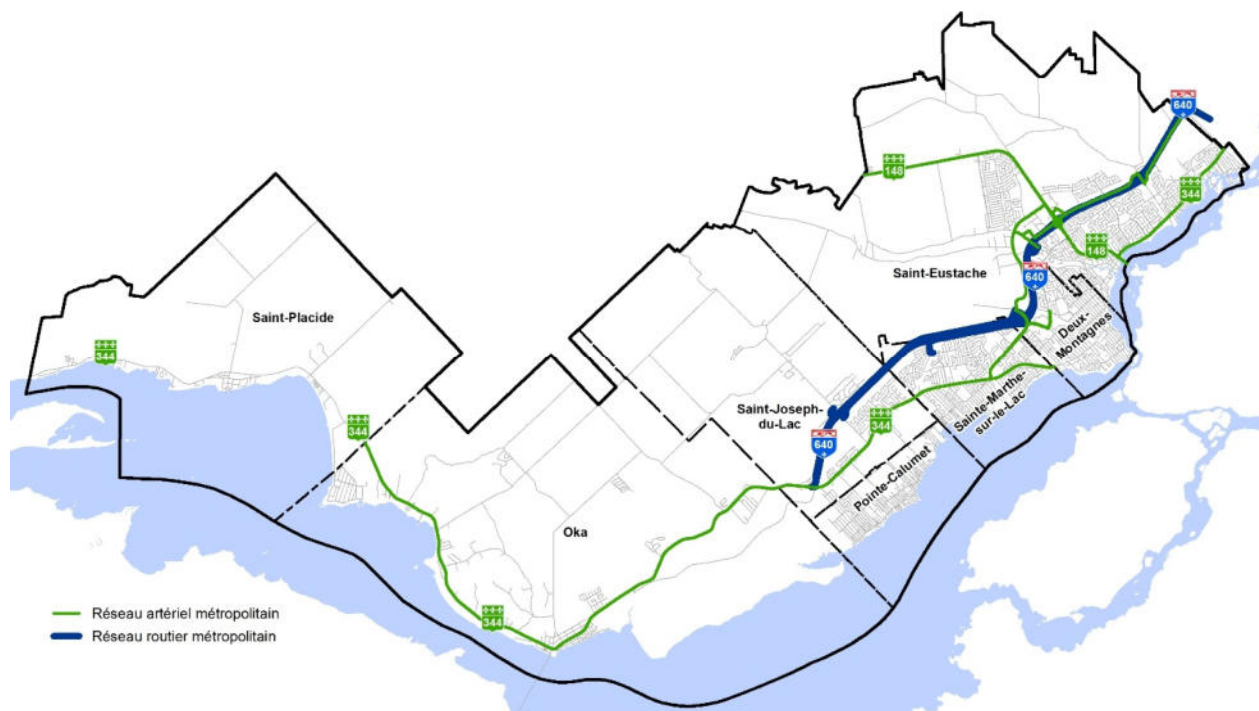


Figure 8-1 Réseau routier métropolitain et réseau artériel métropolitain

Source : CMM 2013, traitement MRC de Deux-Montagnes 2018.

### 8.3.4 Infrastructures de ravitaillement liées au transport

Parmi les autres infrastructures liées au transport par véhicule, on note les services de ravitaillement en carburant et en électricité. Ces infrastructures, bien que d'accès publics, sont en majorité sous gestion privée.

Le territoire de la MRC compte plus de 40 stations-service pour le ravitaillement en essence et en diesel des véhicules. Toutes les municipalités ont minimalement une station-service sur leur territoire respectif. Les stations-service sont généralement concentrées dans les zones urbaines.

La MRC compte actuellement quatorze bornes publiques de recharges pour les véhicules électriques sur son territoire incluant des bornes de recharge niveau 2 et des bornes de recharge rapide. La majorité des bornes sont situées dans le périmètre d'urbanisation de Saint-Eustache. On dénombre notamment deux bornes à la station de Deux-Montagnes, une à la plage du parc national d'Oka, une à la Mairie d'Oka et une à la caisse populaire Desjardins de Saint-Joseph-du-Lac. En 2019, Hydro-Québec faisait l'annonce de son objectif de mettre en service 1600 bornes de recharge rapides d'ici 10 ans au Québec. L'installation en 2019 de quatre bornes de recharge rapide sur le territoire de Saint-Eustache en est un exemple.

Selon le localisateur de stations de recharge et de stations de ravitaillement en carburants de remplacement du gouvernement du Canada<sup>3</sup>, une seule station de propane est présente sur le territoire de la MRC soit dans la ville de Saint-Eustache. Les fournisseurs d'autres sources de carburant alternatifs comme le biodiesel (B20 et supérieur), le gaz naturel comprimé, l'éthanol, l'hydrogène et le gaz naturel liquéfié sont absents du territoire.

## 8.4 Emprise ferroviaire et réseau sur rail

Le CN a longtemps exploité un réseau ferroviaire pour le transport des marchandises sur le territoire de la MRC soit la division Montfort, laquelle reliait Val-Royal (Saint-Laurent) à Saint-Jérôme. En 1999, le CN a complété les procédures d'abandon des activités sur la portion localisée entre Saint-Eustache et Mirabel et a transféré la propriété de l'emprise au MTQ. L'AMT s'est ensuite portée acquéreur des infrastructures du CN, des voies et autres matériels ferroviaires, des terrains, des droits dans le tunnel Mont-Royal ainsi que des droits aériens, sur le corridor complet de 33,5 km en 2014. L'espace ferroviaire acquis s'étend de Saint-Eustache jusqu'à l'entrée de la gare Centrale de Montréal. Sur le territoire de la MRC, la portion de l'emprise de chemin de fer, inactive, se localise principalement à l'intérieur du milieu agricole dynamique et passe à travers un secteur rural. La portion active du chemin de fer est utilisée par le réseau de train de banlieue dorénavant intégrée au réseau express métropolitain (REM). L'emprise de l'antenne Montfort est identifiée sur la figure 8-2.

---

<sup>3</sup> <https://www.rncan.gc.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-pour-les-transport-et-carburants-de-remplacement/localisateur-stations-recharge-stations-ravitaillement-carburants-remplacement>, consulté le 14 janvier 2020



Figure 8-2 Tracé de l'antenne Montfort

Avec la nouvelle gouvernance en transport collectif dans la région de Montréal mise en place au 1<sup>er</sup> juin 2017, l'ARTM et exo, remplaçant l'AMT, planifient et administrent maintenant le service de la ligne de train, renommée exo 6, qui deviendra en 2023 un système léger sur rail (SLR). La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ infra) planifie l'aménagement et la mise en exploitation du SLR, succédant à la ligne « Montréal-Deux-Montagnes », qui est en travaux sur le territoire de la MRC depuis 2020. Ce mode de transport collectif était et demeurera électrique, ce qui permet de continuer à contribuer à une diminution des émissions de GES.

Cette modification des infrastructures sur le territoire de la MRC s'inscrit dans le développement du réseau de transport collectif structurant métropolitain dont l'ensemble du projet du REM fait partie. Ce réseau vise la desserte des grands générateurs de déplacements (pôles variés) ainsi que la planification intégrée du transport en commun et de l'aménagement à l'échelle métropolitaine. Avec le niveau de service planifié, le REM pourrait contribuer à changer de façon significative les habitudes de transport dans la région métropolitaine. Il pourrait également contribuer à réduire les pertes économiques liées à la congestion routière. Les stations du REM sont également associées à l'aménagement des aires TOD (Transit Oriented Development) qui sont définies dans un rayon d'un kilomètre autour des stations Deux-Montagnes et Grand-Moulin. Les aires TOD sont des secteurs privilégiés de densification résidentielle et leur aménagement ou réaménagement doit faire l'objet d'une planification détaillée aménagement/transport. Les aires TOD sont davantage abordées dans le chapitre 6 portant sur la gestion de l'urbanisation du SAD. Le réseau de transport structurant du REM, ses stations et les aires TOD associées sont illustrés sur la carte 8-3 du présent chapitre.

## 8.5 Traversier Oka-Hudson

Le traversier Oka-Hudson est saisonnier et constitue une liaison interrégionale qui permet de relier la rive nord et le territoire de la MRC à la Montérégie et à l'ouest de l'île de Montréal. Il est la seule alternative de liaison entre ces deux rives à l'ouest de l'autoroute 13, située à près de 35 km, et à l'extrême ouest de l'agglomération de Montréal. Durant la saison hivernale, lorsque la température est propice, un pont de glace permet de relier les deux rives.

En 2008, des travaux de modernisation ont été réalisés sur les installations du traversier. Les barges tractées ont été remplacées par deux traversiers<sup>4</sup> autopropulsés amphidromes d'une capacité de 21 voitures chacun (18 véhicules automobiles équivalents). De plus, deux rampes de transbordement amovibles ont été ajoutées (aucune emprise permanente dans le littoral). Le traversier accepte les camions à condition que ceux-ci aient au maximum 2 essieux et un poids inférieur à 8 000 kg, les automobiles, les motocyclettes, les scooters, les remorques, les limousines, les vélos et les piétons. Les autobus ne sont pas acceptés. La distance de traversée est de deux kilomètres et d'une durée de 10 minutes. Le traversier effectue en moyenne 120 traversées par jour et opère de la fin-avril à la mi-novembre.

Durant la saison hivernale, un pont de glace est aménagé pour permettre la circulation entre Oka et Hudson. Son utilisation est plus variable que le traversier étant donné la période d'activité plus restreinte et la dépendance de l'installation aux conditions météorologiques et aux changements climatiques. L'achalandage du traversier est quant à lui en augmentation croissante. D'après les résultats de l'étude d'achalandage de 2018, le traversier effectue une moyenne de 200 000 passages par saison (LGP Stratégies immobilières, 2018). En 2016, les retombées économiques au niveau touristique générées par l'achalandage de la traversée sont évaluées à 14 591 458 \$ pour la saison (C. Desjardins, comm. pers., 2017).

Selon l'étude d'achalandage de 2018, 30 % des utilisateurs proviennent des Laurentides, 45 % de la Montérégie et 11 % de Montréal et Laval. Les principales raisons d'utiliser le traversier par rapport aux autres modes sont d'éviter la circulation à 35 %, de gagner du temps à 26 % et d'admirer le paysage ou de faire un tour à 29 %. Le principal motif d'utilisation du traversier en semaine est pour le travail ou les affaires, et le principal motif d'utilisation pendant les fins de semaine est pour le loisir. Le principal attrait visité est le parc national d'Oka. Les véhicules de promenades, VUS, camionnettes, motos et quads représentent 92 % des véhicules transitant par le traversier (LGP Stratégies immobilières, 2018).

Seul équipement maritime sur le territoire, ce traversier se localise au cœur du secteur institutionnel et patrimonial du noyau villageois de la municipalité d'Oka. Il est à la fois un atout à la vocation récréotouristique de la région et une source d'animation et de dynamisme du milieu, mais aussi, dans certains cas, un irritant pour la collectivité locale (bruit des manœuvres d'accostage, lourdeur de certains mouvements de circulation en période de pointe, etc.).

Signe de l'intérêt de ce mode de transport, ce dernier a connu une courbe de croissance ascendante au cours des dernières années. Par contre, le réseau routier de même que les environs du traversier n'ont fait l'objet d'aucun réaménagement significatif<sup>5</sup>. Au fil des années, un nombre grandissant de conflits sont perceptibles entre les mouvements de circulation locaux et ceux de transit et cela plus particulièrement

<sup>4</sup> Les traversiers ont une capacité de 168 véhicules automobiles par heure.

<sup>5</sup> Quelques aménagements mineurs ont été réalisés comme par exemple : ajout de bollards et chaussée peinte sur le rang l'Annonciation à la sortie du traversier sur environ 50m, ajout d'une dizaine de cases de stationnement entre la marina et l'hôtel de ville, ajout d'interdictions de stationnement sur la rue des Anges.

les fins de semaine de la période estivale. Par ailleurs, le traversier se localise au cœur d'un carrefour villageois important où les cyclistes, les piétons, les touristes, les excursionnistes, les automobilistes, les motocyclistes et les camionneurs s'y côtoient. La MRC compte suivre l'évolution de ce secteur en regard des principaux enjeux qui y sont associés.

La traverse Oka-Hudson est identifiée sur les cartes 8-1 à 8-4 du présent chapitre du SAD. Elle contribue à la fois au transport des véhicules, au transport collectif, au transport de marchandises et aux corridors récréatifs.

## 8.6 Réseau cyclable

L'ensemble du réseau cyclable local et régional de la MRC s'étend sur approximativement 157 kilomètres. Il est principalement composé de voies cyclables en milieu urbain et d'un corridor cyclable traversant d'est en ouest la MRC, appelé La Vagabonde. C'est l'un des premiers corridors cyclables québécois à avoir été aménagé à partir d'une emprise de chemin de fer désaffectée. Ce dernier a été cédé depuis aux municipalités riveraines.

Tableau 8-2 Caractéristiques et configuration des corridors cyclables locaux et régionaux

Municipalités	Longueur (km)	Géométrie des voies cyclables				
		Accotement asphalté <sup>4</sup>	Bande cyclable	Chaussée désignée	Piste cyclable	Vélo de montagne
Saint-Eustache	48,7	0,0	25,1	3,2	20,4	0,0
Deux-Montagnes	6,0	0,0	2,5	0,0	3,5	0,0
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	16,7	0,0	9,6	0,0	7,1	0,0
Pointe-Calumet <sup>1</sup>	3,9	0,0	0,1	0,0	3,8	0,0
Saint-Joseph-du-Lac <sup>1</sup>	5,6	0,0	4,9	0,0	0,7	0,0
Parc national d'Oka <sup>2</sup>	17,3	0,0	5,6	0,0	6,0	5,7
Oka <sup>3</sup>	47,4	7,8	0,1	1,5	1,0	37,0
Saint-Placide	12,0	9,5	0,0	2,5	0,0	0,0
<b>MRC de Deux-Montagnes</b>	<b>157,6</b>	<b>17,3</b>	<b>47,9</b>	<b>7,2</b>	<b>42,5</b>	<b>42,7</b>

Notes: 1. La longueur du tronçon exclut la portion qui se localise à l'intérieur des limites du parc national d'Oka.

2. Cela inclut le sentier de vélo de montagne.

3. Les sentiers de vélo de montagne situés sur la propriété de l'Abbaye d'Oka sont ceux d'été et d'hiver. Les sentiers non officiels situés au nord-ouest de la propriété de l'Abbaye d'Oka ne sont pas comptabilisés.

4. Seuls les accotements asphaltés identifiés comme voie cyclable ont été comptabilisés selon les données répertoriées par les municipalités locales. Il existe plusieurs accotements asphaltés n'étant pas spécifiquement répertoriés pour le cyclisme.

Source : Service à l'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes, octobre 2017.

Appelées La Vagabonde sur toute sa longueur, les différentes sections de ce corridor cyclable traversant la MRC d'est en ouest sont également associées à d'autres circuits supralocaux. Le tronçon se situant entre la station Deux-Montagnes et les limites de Saint-Placide fait partie intégrante de la Route Verte 1 qui se prolonge vers Saint-André-d'Argenteuil. Le tronçon allant de la station Deux-Montagnes au parc national d'Oka fait partie du Réseau vélo métropolitain sous le nom du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire qui permet de se déplacer du parc national d'Oka au parc national du Mont-Saint-



Hilaire situé dans la MRC de La Vallée-du-Richelieu en Montérégie. La portion de La Vagabonde commençant à la station Deux-Montagnes et traversant Saint-Eustache se prolonge sur le boulevard Pie XII, la rue Saint-Laurent et le chemin de la Grande-Côte en direction de Boisbriand. Cette portion est associée sur certaines sections à l'axe 31 (boul. Pie XII) et l'axe 24 (ch. de la Grande-Côte) du Réseau vélo métropolitain.

Réseau en antenne, ce corridor cyclable prend différentes configurations puisqu'il est composé de chaussées désignées, de bandes cyclables et de pistes cyclables en site propre. La topographie du corridor est généralement plane, à l'exception de la portion qui se localise à l'intérieur des limites du parc national d'Oka. Utilisé principalement à des fins récréatives tant par les excursionnistes que par la population résidante, ce corridor cyclable permet de relier les principaux attraits récréotouristiques d'importance sur le territoire de la MRC, comme le secteur du parc aquatique de Pointe-Calumet, le parc national d'Oka, certains noyaux villageois de même que le traversier Oka-Hudson. Une bretelle du corridor cyclable facilite également l'accès au parc industriel de Saint-Eustache. Malheureusement, les noyaux villageois de Saint-Joseph-du-Lac de même que le Vieux-Saint-Eustache ne sont pas reliés directement au corridor cyclable est-ouest.

Concernant la gestion du corridor cyclable, aucune corporation globale pour la gestion de cet équipement n'existe à l'heure actuelle. La responsabilité de l'entretien, de l'aménagement ou du réaménagement, de la sécurité, de l'installation des services et des facilités d'accueil est fragmentée entre chacune des municipalités et la SEPAQ (section du parc national d'Oka).

Le développement des pistes cyclables est en augmentation constante dans la région et l'on constate que la longueur totale des pistes cyclables a plus que doublé en presque 15 ans. L'ensemble des municipalités fait des efforts appréciables pour développer le transport actif. Le développement des pistes cyclables en milieu urbain, plus précisément près des écoles, est étroitement lié aux programmes de déplacement actifs et d'aménagement de corridors scolaires.

En dehors de corridors balisés, on retrouve aussi certains circuits empruntés par les adeptes du cyclotourisme. Ces circuits permettent généralement de découvrir les paysages agricoles, champêtres et villageois. De façon générale, ils empruntent des routes qui présentent des défis en matière de partage de la route, la majorité étant des routes en milieu agricole ne possédant pas, pour l'instant, d'aménagement particulier pour les vélos.

### 8.6.1 Réseau vélo métropolitain

Dans le but de développer un réseau de transport actif attractif à l'échelle métropolitaine et faisant suite à la définition du plan directeur du réseau vélo métropolitain, la MRC a identifié sur son territoire les principaux axes cyclables existants et projetés faisant partie du réseau vélo métropolitain :

- le tracé alternatif de l'axe 15 situé principalement sur le chemin Principal à Saint-Joseph-du-Lac;
- le tracé de l'axe 18 situé principalement sur le rang de l'Annonciation à Oka;
- le tracé de l'axe 31 situé principalement sur la rue Boileau, le boulevard Pie XII, la rue Saint-Eustache, le boulevard René-Lévesque, le boulevard Arthur-Sauvé, la montée du Domaine, la montée Godin et la 25<sup>e</sup> Avenue à Saint-Eustache;
- le tracé de l'axe 20 également identifié comme le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire traversant dans l'axe est-ouest les municipalités d'Oka, de Saint-Joseph-du-Lac, de Pointe-Calumet, de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et de Deux-Montagnes;

- le tracé de l’axe 24 suivant principalement le chemin de la Grande-Côte à travers la municipalité de Saint-Eustache et reliant Boisbriand.

Les réseaux cyclables existants et projetés sont identifiés sur la carte 8-2 du présent chapitre.

### 8.7 Autres corridors récréatifs

On retrouve sur le territoire de la MRC des sentiers pour la randonnée en motoneige. Certains sont régionaux alors que d’autres font partie du corridor Trans-Québec.

On retrouve aussi un sentier de véhicules tout terrain lequel est géré par le Club Quad Basses-Laurentides. Il est opéré durant la période hivernale seulement. La plupart de ces réseaux se localisent à l’intérieur du secteur dynamique de la zone agricole. Compte tenu des caractéristiques du milieu agricole de la MRC, ces réseaux se situent quelques fois à proximité de résidences ce qui occasionne parfois des difficultés de cohabitation. Compte tenu des exigences de la Loi sur les parcs (RLRQ, chapitre P-9), les tracés ont été modifiés de façon à éviter les limites du parc national d’Oka. Par contre, le nouveau tracé présente des irritants pour certains motoneigistes et complexifie les déplacements.

Les sentiers de motoneige et de véhicule tout terrain sont représentés sur la carte 8-2 du présent chapitre.

### 8.8 Aéroports et héliports

On ne retrouve aucun aéroport régional de même qu’aucun héliport commercial sur le territoire de la MRC. Par contre, les décideurs de la MRC sont très sensibles et très préoccupés par les impacts à moyen et long terme des décisions d’affaires prises par la corporation Aéroports de Montréal dans la gestion de ses aéroports. L’aéroport de Mirabel demeure une pierre angulaire pour le transport des marchandises par avion. Son impact régional se reflète par la présence et le développement de plusieurs entreprises à proximité de l’aéroport comme les entreprises liées à l’aéronautique et les services de fret.

### 8.9 Corridors scolaires

Avec l’augmentation de la population, la densification de la zone urbaine et la construction de nouvelles écoles, les déplacements scolaires sont au cœur des préoccupations citoyennes de la MRC.

L’exercice de concertation sur la sécurité routière dans le cadre de l’élaboration du PISRMM de la MRC a permis de faire ressortir certains diagnostics concernant la sécurité routière à proximité des écoles. Le risque d’accident dans les zones scolaires peut être accru par la présence d’une signalisation insuffisante. La congestion automobile à proximité des écoles aux heures de début et de fin de classes cause parfois un sentiment d’insécurité auprès des parents et des enfants. Selon les observations à proximité des écoles faites par le Centre de services scolaire des Mille-Îles, ce phénomène est en augmentation. Le nombre grandissant de parents reconduisant leur enfant en voiture à l’école augmente significativement le trafic et accroît le sentiment d’insécurité (Dagenais *et al.*, 2020). Pour réduire ce phénomène et améliorer la santé des jeunes, le transport actif vers les établissements scolaires est à privilégier lorsque possible.

Le PISRMM identifie également le manque d’aménagements spécifiques pour le transport en commun et actif ce qui contribue à accroître le sentiment d’insécurité et le risque d’accident. Ainsi la promotion du transport actif passe entre autres par la sécurisation des axes de déplacement permettant aux jeunes d’accéder facilement à l’école, à leur maison et aux installations de loisirs.

Les projets de sécurisation des corridors scolaires sont réalisés en partenariat avec plusieurs intervenants dont les municipalités, les écoles, le Centre de services scolaire des Mille-Îles, la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier et certains ministères.

Les corridors scolaires sont représentés sur la carte 8-5 du présent chapitre.

## 8.10 Transport des personnes

### 8.10.1 Caractéristiques de la demande de transport

La population résidante de la MRC se caractérise par sa forte mobilité. Le taux de participation de la main-d'œuvre au marché du travail ainsi que la jeunesse relative de la population sont des facteurs permettant d'expliquer les hauts niveaux de mobilité observés. De plus, les données produites par Statistique Canada démontrent que le taux d'activité de la population de 15 ans et plus pour la MRC est supérieur aux taux de la région métropolitaine de Montréal et de la région des Laurentides.

Tableau 8-3 Quelques indicateurs du marché du travail, 2011

Indicateurs	MRC de Deux-Montagnes	Communauté métropolitaine de Montréal	Région des Laurentides
Taux d'activité	69,3 %	65,9 %	67,7 %
Taux d'emploi	65,5 %	60,8 %	62,0 %

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011; Statistique Canada, Enquête sur la population active, adaptée en 2016 par l'Institut de la statistique du Québec.

La population de la MRC a connu, au cours des dernières décennies, une croissance démographique exceptionnelle. Une partie de cette croissance est le résultat des migrations infrarégionales et intra provinciales. La croissance anticipée pour les prochaines décennies de même que les caractéristiques socioéconomiques influenceront considérablement le nombre de déplacements qui seront produits par la population locale. Les perspectives démographiques de la MRC sont présentées au chapitre 1 du SAD portant sur le profil sociodémographique. Ces perspectives suggèrent que le nombre de ménages dans la MRC pourrait augmenter de 8 500 entre 2016 et 2036 pour atteindre 49 000. Une des sources importantes d'augmentation de la population de la MRC est la migration des ménages du centre de la CMM vers les couronnes Nord et Sud (CMM, 2020). Cela a un impact notable sur les patrons de déplacements des nouveaux ménages, car ces derniers continuent généralement d'entretenir certains liens avec leur ancien lieu d'attache : emplois, études, loisirs, etc. Il est connu que dans la région métropolitaine, de nombreux ménages quittent le centre et s'installent spécifiquement à proximité des stations de train de banlieue afin de bénéficier du prix médian des maisons significativement plus bas tout en conservant un accès privilégié avec le centre grâce aux infrastructures de train de passagers (CMM, 2020).

Tableau 8-4 Évolution du taux de motorisation dans la MRC entre 2008 et 2013 et projection 2036

Territoire	Motorisation des personnes				Motorisation des ménages			
	2008	2013	Δ 2008-2013	2036	2008	2013	Δ 2008-2013	2036
MRC	0,65	0,70	+7,7 %	1,43	1,67	1,76	+5,4 %	3,19
Territoire complet / enquête O-D	0,54	0,57	+5,5 %	0,78	1,28	1,36	+6,3 %	1,77

Note : Le territoire complet de l'enquête O-D regroupe les données de cinq régions d'analyse : toute l'île de Montréal, l'agglomération de Longueuil, la Ville de Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.

Source : AMT, Enquête Origine-Destination 2008 et 2013. MTQ, Matrices prévisionnelles 2036, 2018. Traitement MRC de Deux-Montagnes 2020.

Le taux de motorisation des personnes et des ménages est une autre variable permettant d'apprécier la demande en transport. On constate l'augmentation de ce taux de 0,65 véhicule/personne en 2008 à 0,70 véhicule/personne en 2013 et de 1,67 à 1,76 pour les ménages. Au cours des 30 dernières années, un des facteurs importants d'augmentation du taux de motorisation et du nombre de déplacements est attribuable au phénomène d'accession des femmes au marché du travail, soit essentiellement une diminution de la non-mobilité des femmes de 30 à 69 ans, sur l'ensemble du territoire de l'enquête Origine-Destination métropolitaine (MTMDET, 2018). La part des femmes sur le marché du travail tend à augmenter les besoins en transport liés à l'emploi et tend aussi à augmenter les revenus des ménages, permettant souvent l'accès à un second véhicule. De ce fait, le nombre de ménages auto-suffisants<sup>6</sup> grimpe par rapport au nombre de ménages auto-négociants<sup>7</sup>.

L'accroissement du taux de motorisation est en partie relié à la forme de développement observée sur le territoire et au polycentrisme des pôles d'emplois et de consommation. Quoique la densité augmente sur le territoire de la MRC, on constate que l'habitation unifamiliale est très présente ce qui fait que le territoire urbain se caractérise généralement par une faible densité et une ségrégation fonctionnelle de l'occupation du sol. Ces traits prédominants se traduisent par une demande de transport diffuse et une production de déplacements multidirectionnels. Ces caractéristiques ont un impact sur le niveau de dépendance à l'égard de l'automobile.

À l'instar de plusieurs régions, la MRC produit, en termes absolus, un peu plus de déplacements qu'elle en attire<sup>8</sup>. Le nombre de déplacements attirés tend à augmenter avec le développement des emplois, des écoles et des commerces de la région. Ceci démontre que la collectivité locale entretient des interrelations avec les régions avoisinantes, notamment pour les motifs du travail et des études de niveau postsecondaire. Le taux de mobilité de la population a légèrement augmenté au cours de la période 2008-2013 passant de 2,14 déplacements par personne à 2,25.

Tableau 8-5 Évolution des déplacements par mode à la pointe du matin, 2003, 2008 et 2013 et projection 2036

Déplacements tous motifs sans retour <sup>1</sup>	2003		2008		2013		2036	
	Produits %	Attirés %	Produits %	Attirés %	Produits %	Attirés %	Produits %	Attirés %
Motorisés	92,7	90,1	93,6	91,6	95,0	92,6	94,9	91,9
- automobile	69,5	60,7	70,2	64,0	75,4	73,6	74,3	90,4
- transport collectif public	7,4	0,5	10,7	1,8	14,8	1,6	13,7	1,4
- bimodal	4,1	0,0	5,5	0,2	7,0	0,1	6,9	0,0

<sup>6</sup> Auto-suffisant : Nombre d'autos dans le ménage plus grand ou égal au nombre de personnes possédant un permis de conduire dans le ménage.

<sup>7</sup> Auto-négociant : Nombre d'autos dans le ménage inférieur au nombre de personnes possédant un permis de conduire dans le ménage.

<sup>8</sup> Selon l'enquête Origine destination de 2013, pour une période de 24h tous modes de transport confondus et tous motifs sauf retour, la MRC attire 87 900 déplacements et en produit 111 300.

- autres motorisés	19,9	29,1	18,3	26,1	12,1	17,8	n.d.	n.d.
Non motorisés	7,3	9,8	6,2	8,1	5,1	7,1	5,1	8,1
Autres	0	0	0	0,1	0,3	0,2	n.d.	n.d.
<b>Nb total de déplacements</b>	<b>42 684</b>	<b>31 308</b>	<b>43 538</b>	<b>32 147</b>	<b>54 800</b>	<b>36 000</b>	<b>67 246</b>	<b>39 222</b>

- Note : 1. Une portion significative des déplacements attirés et produits représente les déplacements réalisés par la population locale à l'intérieur des limites territoriales de la MRC.
2. Les déplacements motorisés incluent l'automobile (conducteur ou passager incluant les motos), le transport collectif public (incluant l'autobus, le métro et le train), le déplacement bimodal (incluant tout déplacement effectué à la fois en automobile et en transport collectif public) et les autres déplacements motorisés (incluant les déplacements réalisés en taxi, en autobus scolaire et en transport adapté).
3. Les déplacements non motorisés incluent tous les déplacements effectués exclusivement avec l'un des deux modes suivants : vélo ou à pieds.

Source : AMT, Enquête Origine-Destination 2003, 2008 et 2013. MTQ, Matrices prévisionnelles 2036, 2018.

À l'égard des déplacements produits et attirés en pointe du matin, on remarque une augmentation de l'utilisation du transport collectif public entre 2003 et 2013. En 2036, les projections estiment une légère baisse de ce mode de transport. La proportion des déplacements en transport collectif public projeté total en pointe du matin, c'est-à-dire qui inclut les déplacements produits et attirés, sur le territoire de la MRC est de seulement 9,2 % et la proportion de transport actif, c'est-à-dire les déplacements non motorisés, atteint seulement 6,2 % pour l'ensemble des déplacements faits en partie ou totalement sur le territoire de la MRC.

La figure suivante illustre les motifs de déplacements, excluant le retour à la maison, des résidents du territoire de la MRC de Deux-Montagnes.

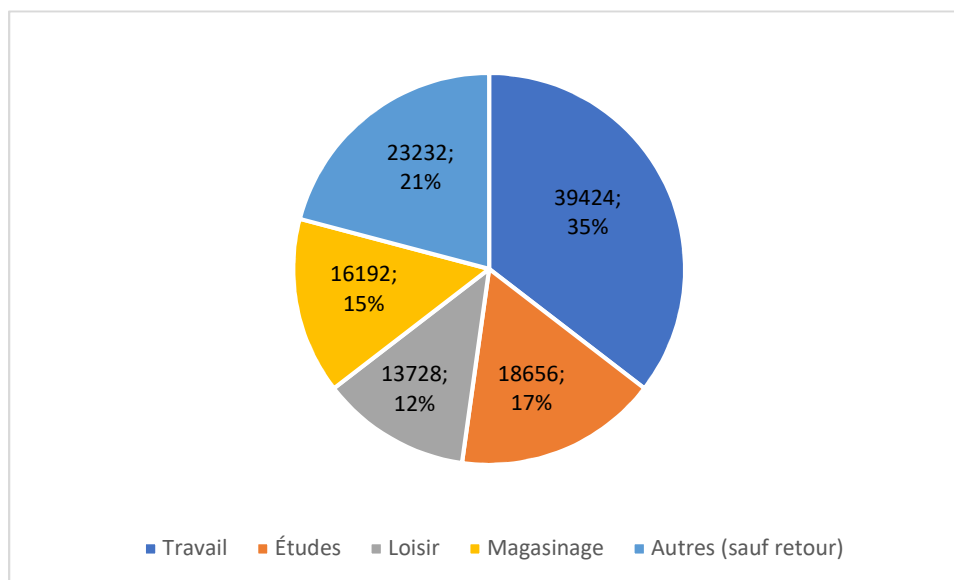


Figure 8-3 Nombre et proportion des déplacements provenant de la MRC par motif, sans retour, considérant tous les modes de déplacements sur 24h, 2013

Source : Enquête O-D 2013 de l'AMT.

On remarque que les principaux motifs spécifiques de déplacements des résidents de la région sont le travail, suivi des études et du magasinage à part semblable puis des loisirs. La catégorie « autres (sauf retour) » n'est pas considérée un motif spécifique puisqu'elle inclut tous les autres motifs de déplacements non inclus dans les autres catégories (par exemple : aller chercher quelqu'un, consulter un médecin, etc.). L'enquête Origine-Destination de 2013 révèle que le travail est le principal motif des déplacements provenant de la MRC et qu'il représente près de 22 % des déplacements quotidiens produits à la MRC et incluant le retour à la maison.

Selon l'enquête Origine-Destination de 2013, 47 % des déplacements quotidiens des résidents de la MRC sont faits vers l'extérieur de la région. Parmi ces déplacements, le principal motif est le travail qui atteint alors une proportion de 60 %.

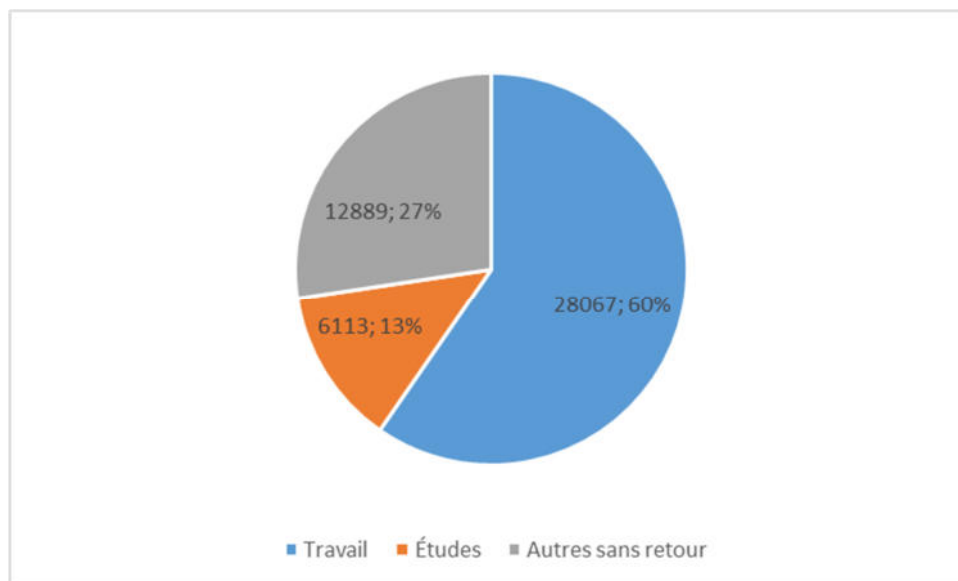


Figure 8-4 Nombre et proportion des déplacements provenant de la MRC à destination externe par motif, considérant tous les modes de déplacement sur 24 h, 2013

Source : Enquête O-D 2013 de l'AMT, traitement MRC de Deux-Montagnes.

Le motif du travail influence les transports sur une base quotidienne et régulière sur le territoire de la MRC. L'analyse qui suit détaille ce motif de déplacements aux heures de pointe afin d'identifier les principaux noyaux d'emplois des résidents de la MRC.

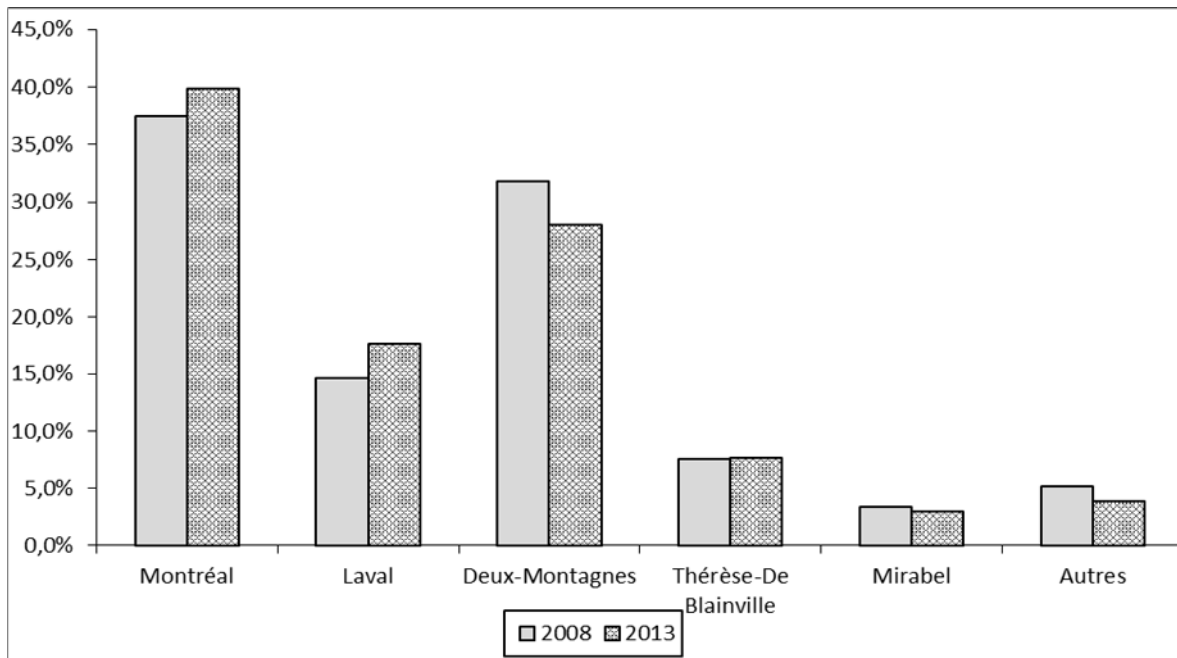


Figure 8-5 Évolution de l'orientation des déplacements considérant tous les modes de déplacement sur 24 h pour le motif du travail, 2008-2013

Source : Enquête O-D 2008 et 2013 de l'AMT, traitement MRC de Deux-Montagnes.

En comparant les enquêtes O-D de 2008 et de 2013, on constate que l'attrait pour le travail à destination de Montréal et de Laval a augmenté de 2,3 % et de 3,0 % respectivement. Malgré la diminution de la proportion de résidents se déplaçant localement pour le travail qui a reculé de 3,7 % en 5 ans, le nombre de déplacements régionaux a globalement augmenté. Les résidents travaillent principalement à Montréal et à même la MRC. Cela montre l'attrait d'habiter dans la région compte tenu de la présence d'un réseau de transport en commun structurant favorisant l'accès rapide au centre-ville de l'île de Montréal, du prix des logements relativement plus bas dans la MRC et d'une certaine autonomie d'emploi régionale. Durant les travaux du REM, le service de train sera interrompu temporairement entre 2020 et 2024. En réponse à ces changements, certaines entreprises font valoir leur intérêt à aménager des bureaux dans la région afin de se rapprocher de leurs employés. Considérant cette interruption temporaire de service et en réponse à la pénurie de main-d'œuvre observée chez certains employeurs de la région, une démarche de sensibilisation des usagers des transports en commun a été initiée par les organismes économiques de la région incluant la MRC, Innovation Développement Économique Saint-Eustache, la Chambre de commerce et d'industrie MRC de Deux-Montagnes (CCI2M) et Services Québec Laurentides. Cette initiative, intitulé Change ton train train, invite les travailleurs qui utilisent les transports en commun à découvrir les entreprises de la région et à connaître les opportunités d'emplois. Il sera intéressant de suivre l'évolution des déplacements sur le territoire afin de mesurer les impacts anticipés de ces travaux et de ces initiatives sur l'orientation des déplacements. Cette période pourrait avoir un impact, peut-être temporaire, sur la

diminution de la part relative de Montréal comme destination d'emploi au profit de la diversification des pôles d'emplois sur la couronne nord.

De manière générale, selon la comparaison des enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013 et la projection en 2036, illustrés sur la figure suivante, les trois principales destinations des citoyens de la MRC demeurent à proportion équivalentes la couronne Nord à près de 80 % suivi de Montréal et de Laval à environ 10 % chacun.

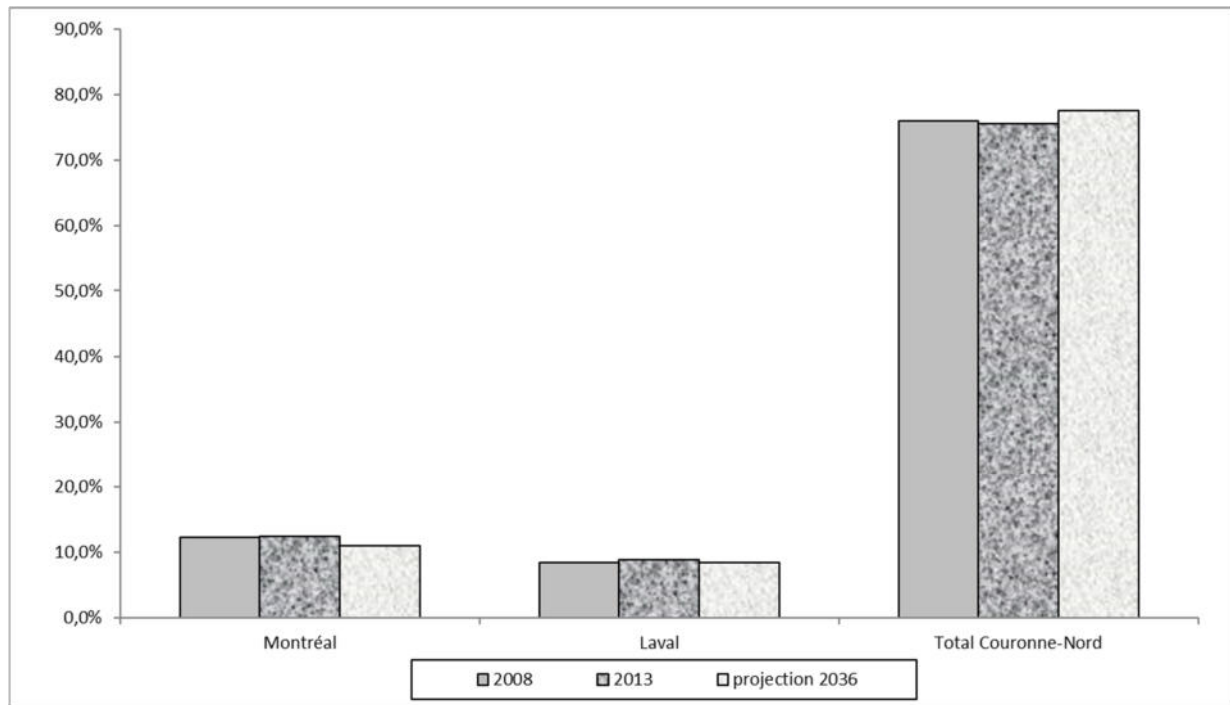


Figure 8-6 Évolution de l'orientation des déplacements des résidents de la MRC, considérant tous les modes et tous les motifs de déplacement sur 24 h, 2008-2013 et projection 2036

Source : Enquête O-D 2008 et 2013 de l'AMT, traitement MRC de Deux-Montagnes. MTQ, Matrices prévisionnelles 2036, 2017.

Tableau 8-6 Évolution de la provenance des navetteurs sur 24 h pour le motif du travail, 2008-2013

Direction	2008	2013	Variation
Mirabel	5 %	8 %	↑
MRC Thérèse-De Blainville	11 %	13 %	↑
MRC de La Rivière-du-Nord	4 %	4 %	-
Montréal	6 %	7 %	↑
Laval	9 %	8 %	↓

Source : Enquête O-D 2008 et 2013 de l'AMT, traitement MRC de Deux-Montagnes.

En termes de déplacements depuis 2008, on constate que la MRC attire de plus en plus de travailleurs provenant des MRC limitrophes. Les augmentations les plus significatives proviennent de Mirabel (3 %) et



la MRC Thérèse-De Blainville (2 %). La proportion de travailleurs provenant de la MRC de la Rivière-du-Nord, de Laval et de Montréal est relativement stable. Nous prévoyons que la période de construction du REM aura peu d'impact sur la provenance des navetteurs étant donné que les modes de transport motorisés individuels sont dominants à 91,4 % des déplacements attirés comparativement au transport en commun qui en représente à peine 1,6 %.

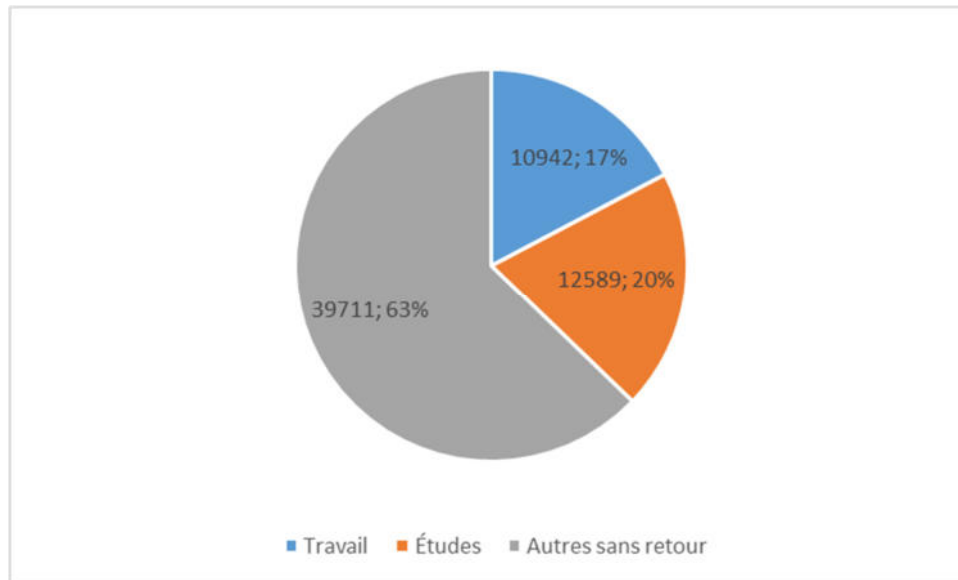


Figure 8-7 Nombre et proportion des déplacements provenant de la MRC à destination interne par motif, tous les modes sur 24 h, 2013

Source : Enquête O-D 2013 de l'AMT, traitement MRC de Deux-Montagnes.

Selon l'enquête Origine-Destination de 2013, 52,9 % des déplacements des résidents de la MRC sont faits à même la MRC. Parmi ces déplacements, le principal motif est « autres sans retour » avec une proportion de 60 %. Ce motif inclut notamment le magasinage, les loisirs, les visites et reconduire quelqu'un.

En considérant que l'enquête Origine-Destination n'inclut pas les informations de déplacements sur la population de 4 ans et moins, que selon le recensement de 2016 la population âgée de 5 à 14 ans inclusivement représente un peu plus de 12 % de la population, que l'école est obligatoire pour ce groupe d'âge et qu'il n'y a pas d'université ou de CÉGEP complet propre au territoire de la MRC, les 12 589 déplacements internes couvrant 20 % de tous les motifs sont liés essentiellement au transport scolaire de la population de 5 à 17 ans et à l'éducation primaire, secondaire et professionnelle. Les modes de transports associés à ces déplacements sont l'autobus scolaire, le covoiturage en mode passager ou le transport actif.

Selon une étude interne réalisée par le MTQ, basée sur l'enquête Origine-Destination de 2013 et portant sur les déplacements internes dans la MRC, aucun pôle d'activités attirant une grande densité de déplacements n'est répertorié sur le territoire. Le centre-ville de Sainte-Thérèse est le pôle d'activités engendrant une grande densité de déplacement le plus proche de la MRC. Toutefois, on retrouve sur le territoire de la MRC, des zones d'activités étalées. Ces dernières sont réparties principalement à Saint-Eustache, à Deux-Montagnes et à Sainte-Marthe-sur-le-Lac et correspondent essentiellement aux pôles

multifonctionnels identifiés au chapitre 5 du SAD portant sur les grandes affectations du territoire (MTMDET, 2017a).

L'étude interne réalisée par le MTQ permet également de découvrir qu'une zone d'activités étalées dans la Ville de Saint-Eustache et située dans un secteur d'environ un kilomètre de part et d'autre de la route 148 et de la 25<sup>e</sup> avenue prévoit entraîner 33 % de tous les déplacements attirés de la MRC en 2036 considérant tous les modes sur 24 h. Ces zones se démarquent des autres zones d'activités étalées de la MRC par les principaux motifs de déplacement, soit pour le travail et pour le loisir ou le magasinage. En 2013, 44 % des déplacements attirés par cette zone d'activités provenaient d'un rayon de moins de 3 km (distance à vol d'oiseau). Ce constat présage que cette zone offre un bon potentiel pour des déplacements actifs. Les analyses montrent toutefois que seulement 11 % de ces déplacements ont été réalisés en marchant et 1 % en vélo. Dans certains secteurs de la région métropolitaine aussi caractérisés comme zone d'activités étalées, on observe que la part de déplacements actifs de la même portée de déplacement (moins de 3 km) s'élève à 37 % pour la marche et 5 % pour le vélo pour la même année d'observation (MTMDET, 2017a).

Sur le territoire de la MRC, il existe également des concentrations d'activités isolées situées essentiellement autour des écoles ou des supermarchés, sur le territoire d'Oka, de Pointe-Calumet, de Saint-Joseph-du-Lac et de Sainte-Marthe-sur-le-Lac (MTMDET, 2017a).

#### 8.10.2 Caractéristiques du transport collectif et actif

Le territoire de la MRC bénéficie de plusieurs équipements, infrastructures et services de transport collectif des personnes. Selon les données de Statistique Canada, en 2016, la population active occupée de 15 ans et plus utilisant le transport en commun pour se déplacer du domicile au travail représente une proportion de 11,2 % pour la MRC. Ce même taux se chiffre à 7,2 % pour la MRC Thérèse-De Blainville (qui possède aussi un train de banlieue), 2,8 % pour la Ville de Mirabel et 0,7 % pour la MRC d'Argenteuil.

Tableau 8-7 Part modale du transport en commun produit sur le territoire de la MRC, 2008-2013 et projection 2036

Part modale du transport en commun (T.C.)	2008	2013	Variation	Projection 2036
Proportion en période de pointe	10,7 %	14,8 %	↑	13,7 %
Proportion pour une journée type de 24 h	7,3 %	8,7 %	↑	5,6 %
Nombre de déplacements par jour en T.C. (24 h)	6 779	9 700	↑	12 278
Part du T.C. par mode :				
Train	73,6 %	69,3 %	↓	5,6 %
Autobus	25,8 %	32,6 %	↑	
Métro	22,5 %	23,0 %	↑	
Bimodal	47,6 %	44,0 %	↓	2,4 %

Source : AMT, Enquête O-D 2008 et 2013. MTQ, Matrices prévisionnelles 2036, 2018.

Le tableau précédent montre que la part modale du transport en commun augmente de façon générale. En effet, on enregistre une augmentation des déplacements en transport en commun de 4,1 % en période de pointe et de 1,4 % pour une journée type (24 heures) (AMT, 2010, 2015). Malgré cela, la part modale

du transport en commun demeure faible quoiqu'en croissance, puisque la majorité des déplacements sont faits à partir des véhicules privés.

Les perspectives de déplacements en transport en commun produits par les résidents de la MRC en 2036 à l'heure de pointe atteignent 13,7 %. Afin de contribuer à l'atteinte de l'objectif métropolitain de hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031, des efforts importants devront être investis pour améliorer la desserte et les infrastructures de transport en commun, mais aussi au niveau des choix d'aménagements du territoire afin de favoriser la densification nécessaire à l'utilisation du transport en commun. La venue du REM aura certainement un impact notable sur l'utilisation du transport en commun, essentiellement sur la portion des déplacements des résidents en direction de Montréal à l'heure de pointe qui représente environ 40 % des déplacements en PPAM (figure 8-5). Cependant, l'amélioration du réseau local est également très importante. En effet, près de 80 % des déplacements des résidents de la MRC se réalisent dans la couronne Nord (incluant la MRC) alors que la part de Laval et de Montréal représente ensemble seulement approximativement 20 % de tous les déplacements tel que présenté sur la figure 8-6. Cela montre que pour augmenter de façon significative la part du transport en commun et viser l'atteinte de l'objectif métropolitain, des efforts devront être consentis pour développer de façon significative le réseau de transport local. Ces efforts impliquent notamment des investissements en infrastructures autant sur le réseau municipal que sur le réseau routier supérieur (voies réservées sur le réseau supérieur, les artères et les boulevards, autobus express, etc.)

L'augmentation de l'achalandage en transport en commun est principalement attribuable à l'utilisation des autobus. En effet, celle-ci est en croissance et représente une augmentation de part modale de 6,8 % entre 2008 et 2013. Cette variation modale s'explique en partie par l'augmentation de la desserte par autobus dans la région<sup>9</sup> qui compte maintenant 70 lignes d'autobus par rapport à 37 en 2004 et une augmentation d'achalandage de son réseau régulier de 71,1 % pour la période comprise entre 2006 et 2016 (CITL, 2016). L'atteinte de la capacité maximale de la ligne de train Deux-Montagnes du REM, autant par le nombre de trains quotidiens pouvant parcourir le circuit que par la saturation des espaces de stationnement incitatif<sup>10</sup>, contribue également à la plus grande utilisation des autobus sur le territoire de la MRC. La réalité territoriale de la MRC fait que la bimodalité est très présente et surtout nécessaire pour accéder aux pôles d'emplois du Grand Montréal. Une grande part de l'augmentation de l'utilisation des autobus est liée à cette bimodalité, qui permet l'accès en autobus aux stations du REM à Deux-Montagnes, mais aussi à la station de métro Montmorency à Laval et à la gare Sainte-Thérèse.

Il existe diverses escapades à caractère récréotouristique, agrotouristique et culturel sur le territoire de la MRC. Ces dernières s'adressent tant à la clientèle touristique qu'aux résidents de l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal ou des environs. Ces escapades, organisées avec la collaboration de divers intervenants locaux, ont notamment permis de découvrir ou de faire redécouvrir le caractère champêtre et agrotouristique de la région, son histoire et son patrimoine, ses principaux attraits récréatifs incluant le parc national d'Oka et ses festivals. Ces activités permettent l'émergence de nouvelles expériences de découverte du territoire au moyen d'une combinaison de modes de transport y incluant le transport par autobus et par train.

---

<sup>9</sup> Le RTM Laurentides offre un service d'autobus allant de la gare de Deux-Montagnes au métro Montmorency à Laval en moins de 30 minutes permettant d'accéder au réseau de la Société de transport de Montréal (STM) ainsi qu'au réseau de la Société de transport de Laval (STL).

<sup>10</sup> Les stationnements incitatifs, possédant 1256 espaces de stationnement à la station Deux-Montagnes et 304 espaces à la station Grand-Moulin, sont occupés à pleine capacité dès le matin par les utilisateurs se déplaçant de façon bimodale automobile-train.

Tableau 8-8 Part modale du transport actif produit par la MRC, 2008-2013 et projection 2036

Part modale du transport non motorisé	2008	2013	Variation	Projection 2036
Proportion en période de pointe	6,2 %	5,1 %	↓	5,1 %
Nombre de déplacements en PPAM	2 699	2 795	↓	3 410
Proportion pour une journée type de 24h	6,4 %	5,1 %	↓	5,7 %
Nombre de déplacements par jour (24h)	5 948	5 700	↓	12 604

Source : AMT, Enquête O-D 2008 et 2013. MTQ, Matrices prévisionnelles 2036, 2018.

Selon des études scientifiques, trois composantes de l'environnement bâti sont déterminantes sur les habitudes de vie et la pratique de l'activité physique : la forme urbaine, la présence d'infrastructures dédiées au transport actif et l'accès aux infrastructures récréatives (INSPQ, 2010).

L'indice piétonnier calculé par l'INSPQ estime que 41 % de la population de la MRC vit dans un milieu dont le potentiel piétonnier correspond au niveau de moyen-fort à fort, contre 51 % à l'échelle du Québec (INSPQ, 2010). Malgré cela, la part de transport actif demeure relativement faible et le taux de motorisation élevé avec un taux de 1,76 véhicule par ménage en 2013. La majorité des quartiers résidentiels ne disposent pas d'aménagement spécifique au transport actif (absence de trottoirs, bandes piétonnes ou cyclables) à l'exception de certaines artères ou des boulevards. De plus, les différents usages répartis sur le territoire sont parfois accessibles par transport actif, mais leur organisation diffuse et souvent monofonctionnelle peut complexifier la possibilité de concilier plusieurs destinations sur un même trajet en un temps acceptable.

Les habitudes de déplacements et les tendances générationnelles influencent l'utilisation du transport en commun et actif. De nombreux experts s'accordent sur le fait que la population ayant l'habitude de prendre les transports en commun dans leur jeunesse est plus encline à poursuivre cette utilisation à l'âge adulte pour aller au travail si les conditions sont favorables. Un exemple de cette tendance est la tranche d'âge des 22 à 44 ans de la région de Montréal qui représentent près de 52 % des utilisateurs de transport en commun alors qu'ils représentent seulement 35 % de la population de la région métropolitaine (CBC News, 2020).

#### 8.10.2.1 Réseaux de transport sur rail

Le territoire de la MRC est desservi par la ligne de train exo 6, identifiée comme infrastructure du réseau structurant de transport en commun métropolitain. Les infrastructures actuelles prennent la forme d'un train de banlieue reliant Montréal à Deux-Montagnes qui sera complètement substitué par le système léger sur rail du REM. Ce système électrique sur rail offre une liaison rapide à la gare Centrale du centre-ville de Montréal en empruntant un tronçon de l'antenne Montfort, ancien corridor ferroviaire du CN. La ligne de train exo 6 est la plus achalandée du réseau de train de banlieue de la CMM, démontrant que ce moyen de transport est une alternative intéressante au transport privé pour la réalisation de déplacements pendulaires. Son achalandage quotidien est évalué à 30 700 (RTM, 2016) personnes par jour, pour un total de 7 758 700 annuel en 2017 (RTM, 2017). Selon certaines études sur le REM, la nouvelle capacité projetée du REM, bien que non chiffrée précisément, prévoit améliorer de manière significative la desserte comparativement au service ferroviaire existant, notamment, en augmentant la

fréquence de passage et la capacité du service, ainsi qu'en réduisant les temps de parcours. (CDPQ, 2016, Steer Davies Gleave, 2017)

En regard à la bimodalité nécessaire dans la région, la station Deux-Montagnes accueille les utilisateurs du réseau d'autobus et les automobilistes des municipalités voisines ce qui renforce sa position stratégique et sa fonction de transport en commun structurant sur le territoire de la MRC. Son stationnement incitatif compte 1379 places tous types confondus. La station Grand-Moulin quant à elle dessert un achalandage plutôt local comparativement à la station Deux-Montagnes. Cela s'explique par sa faible desserte par autobus et par le stationnement incitatif de faible capacité, comptant 341 places, par rapport à celui de la station Deux-Montagnes.

Au niveau des équipements et des infrastructures associées au REM à Deux-Montagnes, il est important de noter que malgré les 1 720 places de stationnements incitatifs dédiés au transfert modal, ces derniers sont surutilisés depuis plus de 20 ans, ce qui représente un enjeu notamment au niveau de l'accessibilité des stations et de l'augmentation de leur achalandage.

La gestion et l'exploitation du REM est essentiellement la responsabilité de CDPQ-Infra en collaboration avec exo et l'ARTM. Ces trois instances jouent un rôle de premier plan dans la planification et l'offre de service de la ligne de train. Le projet de construction du REM prévoit augmenter la fréquence de la desserte de cette ligne en plus de la reconstruction des stations de train et des stationnements incitatifs. Les choix d'aménagements qui détermineront la capacité d'accueil des nouvelles infrastructures pour les autobus, les automobiles et les modes de transport actifs seront significatifs sur la capacité du transfert modal et sur l'intérêt et l'utilisation de ce mode de transport. La mise en service des installations du REM est prévue à l'horizon de 2024, selon la planification des travaux de CDPQ Infra.

Une période de quatre ans sans service de train prendra place de 2020 à 2024. Cette période de transition influencera significativement les habitudes de transport de la région. Pendant cette période, des services d'autobus spéciaux sont prévus par exo pour compenser l'arrêt des activités de la ligne de train. Une hausse des automobilistes et des usagers d'autobus est à prévoir pour compenser l'achalandage du train de 30 700 personnes par jour.

Le tracé et les stations du REM sont illustrés sur la carte 8-3.

#### 8.10.2.2 Réseaux de transport par autobus et par taxi collectif

Du 8 septembre 2004 au 1<sup>er</sup> juin 2017, le CIT Laurentides<sup>11</sup> fut le principal organisme de transport collectif par autobus et par taxi collectif sur le territoire de la MRC. De plus, depuis avril 2004, l'Express d'Oka offre un service de transport collectif à caractère rural desservant les municipalités de Saint-Placide, d'Oka et de Saint-Joseph-du-Lac. Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2017, le réseau de transport métropolitain des Laurentides (exo), constitué de la fusion des Conseils intermunicipaux de transport de la région, fournit les services de transport collectif sur le territoire de la MRC. Afin d'assurer la gestion, l'administration et la fourniture des services de l'Express d'Oka, une entente a été conclue entre la MRC, l'ARTM et exo. Cette fusion de la gestion des services d'autobus et de train renforce la responsabilité de l'ARTM et d'exo sur la qualité et

---

<sup>11</sup> CIT Laurentides est née de la fusion de 4 services de transport collectifs le Conseil intermunicipal de transport Deux-Montagnes (CIT Deux-Montagnes), l'Organisme municipal et intermunicipal de transport Saint-Eustache (OMIT de Saint-Eustache), l'Organisme municipal et intermunicipal de transport Saint-Jérôme (OMIT de Saint-Jérôme) et le Conseil intermunicipal de transport des Basses-Laurentides (CIT des Basses-Laurentides).

l'efficacité du transport en commun de la MRC qui est dorénavant géré globalement dans la grande agglomération métropolitaine plutôt que régionalement.

Le terminus d'autobus de Saint-Eustache occupe une fonction locale structurante sur le réseau de transport collectif. Ce site, situé à l'intérieur d'un pôle multifonctionnel, identifié dans la grande affectation urbaine du SAD et adjacent au noyau villageois et historique de Saint-Eustache, offre un accès direct à plusieurs commerces, services et attraits récréotouristiques. Ce site de transfert offre une connexion entre les circuits d'autobus locaux et permet également le transfert avec un circuit d'autobus donnant accès au métro Montmorency à Laval. De plus, le secteur du terminus dispose d'espaces de stationnement incitatifs disponibles à proximité permettant le transfert modal et l'accès direct au réseau artériel métropolitain par le boulevard Arthur-Sauvé. Les derniers travaux de réaménagement de ce terminus d'autobus ont amélioré l'accessibilité et la sécurité des mouvements des autobus puisque l'accès à ce dernier est fait directement à partir du boulevard Arthur-Sauvé. L'optimisation des potentiels de développement de ce terminus structurant passe par une gestion stratégique des secteurs limitrophes notamment au niveau de l'utilisation du sol.

Tableau 8-9 Indicateurs de desserte en matière de transport en commun

Organisme de transport	CIT Laurentides		Évolution en %
	2006	2016	Δ 06-16
Superficie (km <sup>2</sup> )	n.d.	968 km <sup>2</sup>	n.d.
Nb heures de services	154 903	342 331	121,0 %
Population desservie	323 243	376 171	16,4 %
Nb de déplacements réalisés en transport régulier	3 639 484	6 227 157	71,1%
Nb de déplacements par personne <sup>1</sup>	11,26	16,55	47,0 %
Nb de déplacements réalisés en taxi collectifs	44 641	110 263	247,0 %

Note: 1. Cet indicateur est calculé en divisant le nombre de déplacements réalisés durant une année par la population totale des municipalités desservies.

Sources : CIT Laurentides Bilan d'activités 2016, projections MRC service de l'aménagement.

L'achalandage général des différents réseaux de transport collectif a augmenté durant les 20 dernières années. Il en est ainsi du ratio des déplacements effectués par la population résidante.

L'ensemble du territoire de la MRC est desservi par un service de transport adapté. Ce dernier est aussi sous la responsabilité d'exo<sup>12</sup>. Le service offert permet aux usagers de se déplacer par taxis et taxis adaptés à l'intérieur de l'ensemble du territoire de la MRC.

Entre 2006 et 2016, la demande en services de transport adapté pour desservir la clientèle de personnes à mobilité réduite ne cesse de croître d'année en année. Ce secteur connaît une hausse de 46 % du nombre de déplacements depuis dix ans. En 2016, le CIT Laurentides compte 4010 usagers de transport adapté, qui effectue plus de 211 000 déplacements (CITL, 2016). Les principaux facteurs de cette hausse sont :

- les politiques sociales de désinstitutionnalisation et de maintien à domicile;
- le vieillissement de la population;

<sup>12</sup> Dans le cas du transport adapté, le territoire de desserte d'exo inclut les municipalités d'Oka et de Saint-Placide.

- la forte croissance démographique observée sur le territoire de la MRC;
- l’ouverture de nouveaux services communautaires ou de loisirs spécifiques aux clientèles desservies par le transport adapté.

**Tableau 8-10 Évolution de la demande en transport adapté sur le territoire de la MRC et perspective 2031**

CIT Laurentides	Année			Évolution en %	Évolution en %
	2004	2006	2016	Δ 04-16	Δ 06-16
Clientèle admise (dossiers actifs)	571	n.d.	4010	604 %	n.d.
Nombre de déplacements réalisés	n.d.	144 520	211 000	n.d.	46 %

Source : Transport adapté du CIT Laurentides, Bilan d’activités 2016.

Cette croissance de la demande de transport devrait se poursuivre au cours des prochaines années. Le renforcement de la politique de maintien à domicile, le vieillissement des personnes, l’intégration des personnes handicapées au marché du travail ou à la vie communautaire sont quelques-uns des facteurs susceptibles de contribuer à l’augmentation de la popularité d’un tel service. Ce service a un effet bénéfique sur la qualité de vie des utilisateurs à mobilité réduite. Certains organismes œuvrant dans le secteur de la santé et des services sociaux tels les CHSLD dispensent à leur clientèle des services de transport notamment pour des raisons médicales. Ces services complémentaires à l’offre de transport des personnes contribuent à améliorer la qualité de vie sur le territoire de la MRC.

Les tracés des réseaux d’autobus et le terminus de Saint-Eustache sont présentés sur la carte 8-3.

### 8.10.2.3 Stationnements incitatifs

La MRC compte deux secteurs de stationnements incitatifs de grande envergure. Ces stationnements sont ceux associés aux points d’accès du réseau de transport en commun structurant métropolitain, soit aux stations du REM Deux-Montagnes et Grand-Moulin. Ces stationnements incitatifs ont comme principal objectif un transfert modal automobile-train, mais peuvent également servir au transfert automobile-autobus étant donné le passage de certains circuits d’autobus à ces lieux de transfert intermodal.

**Tableau 8-11 Stationnements incitatifs aux points d’accès du réseau de transport en commun structurant métropolitain**

Lieu	Nombre de places			
	Régulières gratuites	Régulières payantes	Réservées au covoiturage	Réservées aux personnes handicapées
Station Deux-Montagnes, Deux-Montagnes	1007	249	123	11
Station Grand-Moulin, Deux-Montagnes	304	0	33	4

Source : <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/voiture/stationnements-icitatifs/>, consulté le 7 janvier 2020, MRC de Deux-Montagnes janvier 2020.

Les stationnements incitatifs métropolitains actuels sont déjà surutilisés. La capacité des stationnements du nouvel aménagement des stations du REM sera dévoilée lors du parachèvement des travaux aux environs de 2024. Selon les prévisions de CDPQ Infra, la stratégie adoptée au niveau du REM est la réduction du nombre de stationnements afin de rabattre davantage de personnes en transport collectif plutôt qu'en automobile solo.

D'autres stationnements incitatifs sont présents sur le territoire de la MRC. La majorité de ces derniers sont situés essentiellement dans chacune des municipalités desservies par le parcours de l'Express d'Oka (Saint-Placide, Oka, Saint-Joseph-du-Lac). À Saint-Eustache, les stationnements sont principalement ceux desservant le terminus d'autobus et celui donnant accès au circuit d'autobus menant au métro Montmorency (chemin de la Grande-Côte). Ces stationnements incitatifs ont comme principal objectif un transfert modal automobile-autobus.

Tableau 8-12 Stationnements incitatifs municipaux situés à différents points d'accès du réseau de transport en commun local

Lieu	Nombre de places			
	Régulières gratuites	Régulières payantes	Réservées au covoiturage	Réservées aux personnes handicapées
Terminus d'autobus de Saint-Eustache	20	n.d.	2	n.d.
Rue Dorion, derrière l'aréna Florian-Guindon, Saint-Eustache (près du terminus d'autobus)	90	n.d.	n.d.	n.d.
340-358 Grande-côte, Saint-Eustache	10	n.d.	n.d.	n.d.
Parc Paul-Yvon Lauzon, Saint-Joseph-du-Lac	50	n.d.	n.d.	n.d.
Intersection des rues Notre-Dame et Saint-Jean-Baptiste (en face du parc Philippe Lavallée), Oka	41	0	0	0
À l'arrière du Marché de la Place (2135 route 344), Saint-Placide	??	n.d.	n.d.	n.d.

Source : Les personnes-ressources des services municipaux, 2019.

#### 8.10.2.4 Transport par autocar et transport nolisé

La MRC est desservie par un service interurbain en autocar. Ce circuit permet d'établir une liaison entre « Ottawa – Hawksbury – Lachute - Montréal » pour la population en général. Ce tracé est illustré sur la carte 8-3 du présent chapitre.

Il existe également du transport nolisé par autobus sur le territoire de la MRC. Le transport nolisé est généralement de nature privée et vise une destination spécifique sur le territoire de la MRC ou vers l'extérieur. Les principaux motifs connus de transport nolisé sont les travailleurs agricoles, les sorties scolaires agrotouristiques ou les classes nature, le transport de groupes de personnes âgées localement ou à l'extérieur de la région. Il est difficile de documenter la quantité exacte de ce type de transport, car il



est généralement commandé à la pièce par des organismes différents sur une base relativement irrégulière. Selon la Commission des transports du Québec, six transporteurs différents ont comme point de départ la MRC de Deux-Montagnes<sup>13</sup>. Cependant, la majorité du transport nolisé présent sur le territoire est en lien avec les attraits agro et récréotouristiques de la MRC, sa provenance et son organisation sont généralement extérieures à la région et d'origines diverses.

Un des transports nolisés des plus important et régulier est celui du transport des travailleurs saisonniers vers les exploitations agricoles nécessitant une quantité importante de main-d'œuvre pendant la saison estivale. La coordination d'un service d'autobus du métro Henri-Bourassa à Montréal jusqu'aux différents producteurs est faite, entre autres, par le réseau AgriJob en collaboration avec les centres d'emplois d'avril à octobre. Ce service, essentiel à la production agricole régionale, existe depuis une trentaine d'années et est financé en partie par les travailleurs qui l'utilisent et par le MAPAQ. Selon les données de l'UPA, ce service représente annuellement 16 000 jours-personnes travaillés<sup>14</sup>.

Le transport nolisé des personnes âgées n'est pas quantifié et est actuellement en pleine évolution avec le vieillissement de la population. Au cours des dernières années, principalement sur le territoire de Saint-Eustache et de Deux-Montagnes, plusieurs grands complexes d'appartements et de résidences pour personnes âgées ont été construits. Cette concentration est propice à l'organisation ciblée de transport nolisée vers des lieux d'intérêt utilitaires (épicerie, commerces, services de santé, etc.) ou de divertissements (musée, casino, voyage de groupe, etc.). L'évolution de ce type d'organisation est étroitement liée avec l'intérêt pour la mobilité et la capacité économique des retraités de la région. Des initiatives locales ont été mises en place dans certaines municipalités. À titre d'exemple, dans la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac un transport nolisé offre un service de transport à l'intérieur de son territoire un après-midi par semaine et de Saint-Joseph-du-Lac à la place Saint-Eustache une fois par mois. Ce service est utilisé principalement par les résidents de l'Office régional d'habitation du lac des Deux Montagnes.

#### 8.10.2.5 Covoiturage

Depuis quelques années différentes plateformes de covoiturage ont vu le jour. La plupart de ces plateformes fonctionnent via des applications pour téléphones intelligents permettant de mettre en contact transporteur et transporté.

Certaines de ces plateformes offres du covoiturage autant pour les déplacements quotidiens courte distance, essentiellement liée au travail, que les déplacements longue distance. Leur facilité d'utilisation et le grand nombre d'utilisateurs contribuent à la popularité de ces plateformes de covoiturage.

Étant donné le contexte d'urbanisation de la région métropolitaine et la concentration de population relativement basse dans la MRC par rapport au centre métropolitain, la plupart des trajets longue distance ont comme lieu de départ Montréal ou Laval, obligeant le covoituré potentiel à utiliser une autre option de transport pour aller à son lieu de rencontre de covoiturage.

Par ailleurs, étant donné le grand nombre de personnes de la MRC commutant quotidiennement à destination des mêmes pôles d'emplois métropolitains, le covoiturage de courte distance est une

---

<sup>13</sup> Commission des transports du Québec, Consultation des permis d'autobus de transport nolisé, <https://www.ctq.gouv.qc.ca/autobus/permis.html> consulté le 13 février 2020

<sup>14</sup> Entrevue téléphonique avec Manon Vial de l'UPA Laurentides, mai 2019.

alternative peu coûteuse permettant un aller-retour plus direct de la maison au travail. Le covoiturage permet également une plus grande variété de lieux de rendez-vous de départ et d'arrivée.

#### 8.10.2.6 Transport bénévole

Le Centre d'action bénévole Les Artisans de l'aide est un OBNL desservant l'ensemble du territoire de la MRC. Cet organisme offre de l'accompagnement aux personnes âgées et aux personnes en situation de vulnérabilité afin de les soutenir dans les déplacements à effectuer notamment afin d'obtenir des soins de santé. Grâce à ses bénévoles, cet organisme offre des services de transport bénévoles de porte-à-porte. Cet organisme demeure très actif sur le territoire de la MRC.

#### 8.10.2.7 Taxi et autres services

Sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes, on retrouve deux compagnies de taxi : Deluxe Taxi Saint-Eustache Inc. qui dessert la clientèle des municipalités de Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Joseph-du-Lac et Pointe-Calumet et Taxi Oka qui dessert principalement Oka.

Il est également possible d'utiliser un taxi sous forme d'un conducteur privé via la plateforme Uber qui développe et exploite des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs réalisant des services de transport.

#### 8.10.2.8 Transport scolaire

Plusieurs milliers d'enfants et d'adolescents sont voyagés quotidiennement pour le motif de l'éducation. Les écoles sont des générateurs de déplacements majeurs à l'échelle des municipalités, concentrant chacune des centaines de déplacements dans des périodes de la journée où les réseaux de transport sont déjà fort sollicités. C'est le Centre de services scolaire des Mille-Îles et la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier qui sont responsables d'assurer le transport des élèves de toutes les écoles présentes sur le territoire de la MRC. Une partie du transport scolaire se fait également via le réseau d'exo. Évidemment, avec la croissance démographique observée, le déplacement et la modification des différentes clientèles augmentent la pression sur l'efficacité du réseau de transport scolaire.

Tableau 8-13 Élèves transportés et concentration des élèves sur le territoire routier

Indicateur de gestion du transport scolaire	CSSMI	CSSWL	Ensemble des centres de services scolaires et des commissions scolaires du Québec
Proportion des élèves transportés sur les effectifs scolaires (%)	66,0	90,9	61,7
Concentration des élèves sur le territoire routier (effectifs scolaires par kilomètre linéaire)	15,9	0,6	6,1

Source : Ministère de l'Éducation du Loisir et du Sport, « Indicateurs de gestion 2012-2013 - Transport scolaire », 2014.

Selon les données régionales, la proportion des élèves transportés par autobus du centre de services et de la commission scolaire présente sur le territoire est plus élevée que la moyenne provinciale. Cela s'explique

notamment par la densité de la population relativement basse par rapport à d'autres agglomérations. Cependant, on remarque que la concentration des élèves sur le territoire routier est beaucoup plus élevée pour la CSSMI.

Il est à noter que la proportion d'élèves utilisant le transport scolaire est beaucoup plus élevée au secondaire qu'au primaire. Par exemple, à la CSSMI, la part des élèves utilisant le transport scolaire au primaire est de 51,7 % comparativement à 82,4 % au secondaire. Cela s'explique majoritairement par le fonctionnement du système scolaire québécois avec de plus petites écoles primaires de proximité et des écoles secondaires concentrant un plus grand nombre d'élèves et desservant de ce fait une superficie territoriale beaucoup plus grande.

On remarque également que la proportion des élèves transportés pour la CSSWL est très élevée (90,9 %). Cela s'explique notamment par le petit nombre d'écoles anglophones et par le fait que ces écoles desservent une superficie territoriale plus vaste. De plus, la majorité des élèves habitent suffisamment loin de leur établissement d'enseignement pour avoir accès au transport scolaire.

À l'échelle du Québec, tout comme à celle de la région métropolitaine, on observe une tendance lourde au cours des dernières décennies vers une augmentation des déplacements automobiles pour le motif études, ce qui tend à hausser la pression sur les axes de transport desservant les établissements scolaires et à diminuer la sécurité routière dans les secteurs touchés. L'enquête Origine-Destination indique que dans les couronnes Nord et Sud de Montréal, près de 50 % des déplacements pour le motif étude des 5 à 17 ans se font via le transport scolaire, une part en diminution au profit de l'automobile. L'enquête Origine-Destination démontre également une légère régression des déplacements en transport actif. Ce dernier constat est préoccupant considérant que le transport actif offre des bénéfices associés à la pratique de l'activité physique (MTMDET, 2017). Plus précisément, l'enquête Origine-Destination montre que la part du transport actif (non motorisée) produit sur le territoire de la MRC passe de 7 à 5 % entre 2003 et 2013.

### 8.11 Navigation de plaisance

Le nautisme et la navigation de plaisance sont des activités importantes pour le territoire de la MRC. Compte tenu de ses caractéristiques bathymétriques et hydrographiques, le bassin du lac des Deux Montagnes offre des défis et des expériences intéressantes aux amateurs de voile, de planche à voile et d'embarcation à moteur.

L'intégration du lac des Deux Montagnes au grand réseau de la navigation de plaisance du continent nord-est américain n'influence que marginalement les habitudes de déplacement des plaisanciers puisque ces derniers naviguent généralement par bassin.

Aucune municipalité de la MRC de Deux-Montagnes ne s'est prévalu de la possibilité d'imposer des restrictions particulières<sup>15</sup> concernant la conduite des embarcations à moteur sur l'un ou l'autre des

---

<sup>15</sup> En vertu de la Loi sur la Marine marchande et du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, sept restrictions peuvent être imposées, soit :

- l'interdiction de tous les bateaux;
- l'interdiction de bateaux à propulsion mécanique;
- l'interdiction de bateaux à propulsion mécanique sauf les bateaux propulsés par un moteur électrique alimenté par une batterie;
- la limitation de la vitesse;
- l'interdiction du ski nautique ou remorquage semblable (sauf aux heures prévues);
- l'interdiction d'une régate, d'un défilé ou d'une course de bateaux;
- l'interdiction d'excursions fluviales ou commerciales en radeau pneumatique (sauf si l'exploitant détient un permis autorisant ce genre d'opération).

bassins hydrographiques. Par contre, il est certain que la multiplicité des activités pratiquées sur le lac des Deux Montagnes, notamment à la hauteur du parc national d'Oka, complexifie la navigation en haute saison touristique. La présence du traversier ajoute un défi supplémentaire pour ceux qui pratiquent le nautisme de plaisance.

Seul le quai d'Oka est aménagé de façon à recevoir des bateaux à fort tirant d'eau. D'ailleurs, un certain nombre de bateaux de croisière s'y arrêtent. Le quai de Saint-Placide ne dispose pas des mêmes facilités et la profondeur du lac à cette hauteur ne permet pas ce type de circulation. On retrouve quelques rampes de mise à l'eau à caractère public sur le territoire de la MRC. Par contre, la plupart d'entre elles se localisent à l'intérieur du tissu résidentiel et elles ne disposent pas nécessairement de toutes les facilités d'accueil indispensables pour soutenir adéquatement tant la clientèle locale que celle des excursionnistes.

## 8.12 Camionnage

L'intégration accrue de l'économie continentale et l'utilisation grandissante de la méthode d'approvisionnement « juste à temps » stimulent, dans plusieurs secteurs de l'activité manufacturière, le développement du transport des marchandises. Depuis la désaffectation de l'antenne Montfort du CN, il n'y a plus aucun transport de marchandises par train sur le territoire de la MRC.

Pour certaines entreprises, l'autoroute 640 est importante puisqu'elle permet de rejoindre leur marché tout en évitant les problèmes de congestion caractéristiques des principaux axes autoroutiers de l'île de Montréal. Par contre, cette voie de contournement est incomplète puisqu'aucune boucle ne permet de rejoindre l'autoroute 40 ou l'autoroute 20 dans l'ouest de l'île de Montréal.

Le camionnage est un facteur important du dynamisme du milieu agricole. Puisque la MRC est localisée à la porte des marchés urbains, les conditions de transport des productions agricoles fraîches vers les grands centres sont cruciales pour le milieu agricole. Le camionnage représente une proportion variant de 5 à 15 % du nombre de véhicules sur les routes locales d'importance reliant les municipalités et donnant accès au réseau routier supérieur. Ce pourcentage peut même atteindre de 20 à 25 % sur certains tronçons à l'heure de pointe du transport de marchandises.<sup>16</sup> Certaines routes locales sont d'ailleurs particulièrement sollicitées étant donné les industries présentes, entre autres, la rue Saint-Charles et la 25<sup>e</sup> avenue accueillent les transporteurs de la carrière Mirabel (MRC de Deux-Montagnes, 2017) et le rang Sainte-Sophie ceux du site de dépôt de matériaux secs de Kanesatake. L'identification du réseau de camionnage du MTQ sur le territoire de la MRC est présentée à la carte 8-4.

## 8.13 Enjeux régionaux d'aménagement et de développement du territoire en matière de transport

Le transport est essentiel à la santé et au dynamisme des différentes fonctions qui existent sur le territoire de la MRC. La croissance démographique, les nouvelles exigences au niveau de la compétitivité des entreprises, les modifications de la structure de travail, la transformation des habitudes de vie de la collectivité influencent la demande de transport de même que le fonctionnement des différents réseaux de transport des personnes et des marchandises œuvrant sur le territoire de la MRC. L'organisation du transport est aussi tributaire des choix d'aménagement et de développement du territoire. Dans le cadre de la modification du schéma d'aménagement, la MRC retient les trois principaux enjeux suivants :

---

<sup>16</sup> MRC de Deux-Montagnes, Comptage de véhicules 2016.

- ***La capacité des principaux axes de communication à répondre aux besoins et aux aspirations de la collectivité locale et de la communauté des affaires.***
- ***L'efficience et l'efficacité de la desserte en transport collectif et actif et l'adéquation des facilités d'accueil pour l'intermodalité.***
- ***L'attractivité et la sécurité des déplacements à l'intérieur des corridors cyclables et les interconnexions avec les réseaux des territoires avoisinants.***

### 8.13.1 Capacité des principaux axes de communication à répondre aux besoins de transport et aux aspirations de la collectivité locale et de la communauté des affaires

#### 8.13.1.1 Fonctionnalité du corridor de la route 148

Sous l'autorité du MTQ, la partie du corridor de la route 148 localisée au nord de l'autoroute 640 assume, à titre de route nationale, une fonction d'axe de transit. Plus particulièrement, la partie de la route 148 localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation doit, en plus d'avoir une fonction d'axe de transit, supporter de gros générateurs de circulation<sup>17</sup> et assurer une desserte locale efficace. En 2016, cette portion de la route 148 affiche un DJMA de près de 42 000 véhicules entre l'autoroute 640 et le boulevard Binette, ainsi qu'un DJMA de 24 300 véhicules du boulevard Binette à la montée du Domaine. Comme la route 148 est la seule route de niveau supérieur à l'ouest de l'autoroute 15 et au sud de l'autoroute 50, l'achalandage lié à sa fonction d'axe de transit est intimement rattaché aux travaux routiers et aux événements réalisés sur ces deux sections d'autoroutes. Son achalandage élevé est lié en bonne partie au trafic pendulaire provenant du développement rapide de Mirabel. Selon les analyses du MTQ des comptages sur les différentes intersections du territoire de la MRC, les deux tiers des déplacements entre 6 h et 19 h proviennent ou transitent par Mirabel<sup>18</sup>.

La majorité des immeubles bénéficie d'une vitrine sur le boulevard Arthur-Sauvé ce qui se traduit par une multiplicité et une diversité de mouvements de circulation relativement rapprochés les uns des autres, le tout en l'absence d'une bande médiane continue. De plus, les intersections sont aussi très rapprochées les unes des autres et certaines sont empruntées par un volume significatif de véhicules lourds. Par ailleurs, la synchronisation des feux de circulation et les feux de piétons protégés ne permettent pas au trafic en transit de franchir rapidement le premier kilomètre au nord de l'autoroute 640 de la route 148.

Le secteur, localisé en zone principalement commerciale, souffre de congestion majeure aux heures de pointe et de congestion générale à toute heure de la journée. La circulation y demeure très lourde. D'un point de vue de la sécurité, la congestion importante et le grand nombre d'entrées d'accès pour les commerces entraînent de nombreuses manœuvres imprudentes de la part des automobilistes pour les virages à gauche et les dépassements. Un peu plus au nord, toujours dans le périmètre d'urbanisation, la route 148 ne comporte pas systématiquement de voies séparées ou d'accotements suffisants aux intersections pour les voitures effectuant un virage malgré le débit journalier élevé. Les interruptions de

<sup>17</sup> L'hôpital de Saint-Eustache, les institutions d'enseignement, les commerces de grandes surfaces et de détail, les commerces de services, l'accès au parc industriel, etc.

<sup>18</sup> Analyse du MTQ réalisée en juin 2019, comparaison des comptages aux carrefours de la route 148 en direction sud entre 6 h et 19 h en 2011 et 2013. Prise en compte des intersections avec le boulevard René-Lévesque, la montée du Domaine, le boulevard Léveillé et l'entrée commerciale du Bureau en gros.

circulation provoquées par les aménagements insuffisants occasionnent des situations nuisant à la sécurité des usagers de la route et à l'efficacité du transport.

La partie résiduelle du tronçon, soit celle se localisant à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, traverse une zone agricole majoritairement dynamique. De façon saisonnière ou ponctuelle, cette partie du corridor est confrontée à de gros générateurs de circulation, incluant les cabanes à sucre à caractère commercial, ainsi qu'au passage de machinerie agricole roulant à des vitesses inférieures aux limites permises. Des déficiences dans la définition du corridor peuvent être observées le long de cette portion<sup>19</sup> ce qui ajoute un certain niveau de confusion et d'inconfort dans les déplacements. Aux alentours de ce corridor, on observe une quasi-absence de hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier local. L'intensité et la rapidité du développement urbain dans ce secteur tendent à augmenter la difficulté à mettre en place une gestion des déplacements permettant de maintenir la fonctionnalité du réseau. Actuellement, le boulevard Arthur-Sauvé est l'une des seules artères de rabattement des déplacements en direction de l'autoroute 640. *Un des défis de la MRC est de favoriser la réalisation d'aménagements sécuritaires sur la route 148, dont l'aménagement de triangles de visibilité, pour lesquels, les municipalités et le MTQ ont une responsabilité partagée. Par ailleurs, un autre défi de la MRC concerne la hiérarchisation du réseau routier, l'amélioration de la fonctionnalité et la mise en place d'alternatives au rabattement sur le boulevard Arthur-Sauvé.* Il semble persister une contradiction entre la fonction de transit de la route 148 et son aménagement local.

Des travaux ont été réalisés pour améliorer la fonctionnalité du réseau à l'intérieur de la partie plus urbaine du corridor. Malgré ces investissements, la circulation demeure encore lourde, notamment celle qui emprunte ce corridor entre l'échangeur de l'autoroute 640 et le boulevard Industriel. *Un des défis de la MRC, concernant la vocation de la route 148, est d'une part la détérioration des conditions de circulation observée tant pour les activités locales que celles qui sont associées au transit et d'autre part l'action du MTQ et le rôle actif qu'il doit jouer pour assurer le fonctionnement du réseau supérieur dans ce secteur.*

#### 8.13.1.2 Fonctionnalité du corridor de la route 344 entre Saint-Eustache et Saint-Placide

Sur le territoire de la MRC, la route 344 se voit attribuer une double fonction puisque le tronçon localisé entre Saint-Eustache et Saint-Joseph-du-Lac agit principalement comme axe pour la circulation locale alors que l'autre tronçon a une fonction beaucoup plus importante au niveau de la circulation de transit. Au fil des années, certains choix d'aménagement et de développement ont accentué les problèmes reliés notamment à la fonctionnalité du réseau et à la géométrie des différentes composantes du corridor.

Tableau 8-14 Inventaire des principaux problèmes de circulation observés à l'intérieur du corridor de la route 344

Secteurs ou tronçons concernés	Définition du problème
Tronçon entre le boulevard Arthur-Sauvé et la rue Féré à Saint-Eustache	<ul style="list-style-type: none"> <li>Congestion récurrente sur le tronçon causée par la grande quantité de véhicules désirant emprunter le pont Arthur-Sauvé menant à Laval le matin (congestion en direction est) et inversement en fin de journée (congestion en direction ouest).</li> </ul>

<sup>19</sup> On y retrouve des accès véhiculaires sur la pleine largeur des immeubles, des accès non conformes, une occupation illégale de l'emprise au moyen notamment de structure d'affichage, etc.

Secteurs ou tronçons concernés	Définition du problème
Tout le tronçon à l'intérieur des limites de Sainte-Marthe-sur-le-Lac	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les fonctions pour le transit et la circulation locale se confrontent. Le gabarit du corridor ne lui permet pas toujours de supporter adéquatement les débits de circulation observés notamment aux heures de pointe.</li> <li>• Intersections très rapprochées les unes des autres. Leur définition de même que celle des accès véhiculaires est parfois déficiente, particulièrement pour les immeubles situés à proximité.</li> <li>• Le manque de définition de l'emprise au niveau de son aménagement formel et paysagé ajoute un niveau supplémentaire de dangerosité au niveau de la circulation véhiculaire et accroît les vitesses observées.</li> <li>• Absence de voie médiane pour faciliter les virages. Ce problème est particulièrement important durant la période de pointe en après-midi.</li> </ul>
Intersection avec la rue de l'Érablière à Sainte-Marthe-sur-le-Lac	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un nouveau développement résidentiel est prévu sur le lot 2 128 472 à Saint-Joseph-du-Lac, dont le point d'entrée principal est la rue de l'Érablière. Le projet de développement est conditionnel au réaménagement de l'intersection et à l'installation de feux de circulation.</li> </ul>
Intersection avec la rue Émile-Brunet à Saint-Joseph-du-Lac	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'ouverture de l'école du Grand-Pommier sur la rue Yvon, l'aménagement du corridor scolaire sur les rues Réjean et Caron et la construction d'un nouveau corridor cyclable en site propre dans l'emprise du pipeline à partir de la rue Émile-Brunet a accru l'achalandage de cette intersection. De nouveaux projets de développement pourraient également avoir pour effet d'accroître davantage la circulation.</li> </ul>
Intersection avec le chemin Principal à Saint-Joseph-du-Lac	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de voie médiane pour les virages à l'intérieur de ce carrefour stratégique notamment pour l'activité économique locale. Cela occasionne des ralentissements dans l'écoulement de la circulation. Les caractéristiques font de cette intersection un site propice aux accidents. De plus, depuis 2006, plusieurs secteurs ont été développés au sud-est de l'autoroute 640 ce qui a fait augmenter considérablement le nombre de véhicules à cette intersection.</li> </ul>
Intersection avec la montée de la Baie à Saint-Joseph-du-Lac	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de voie médiane pour les virages. Cela occasionne des ralentissements dans l'écoulement de la circulation. De plus, le fort achalandage d'excursionnistes durant la saison estivale a des impacts non négligeables sur les conditions de circulation (motorisée et non motorisée). Les caractéristiques font de cette intersection un site propice aux accidents.</li> </ul>
Intersection avec la 48 <sup>e</sup> Avenue à Saint-Joseph-du-Lac	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Surlargeur des voies de circulation. Cela crée un incitatif à l'utilisation de cette emprise pour la circulation lourde.</li> </ul>
Intersection avec le rang l'Annonciation dans la municipalité d'Oka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• À l'intersection du rang l'Annonciation et de la route 344, il manque d'information pour indiquer l'autoroute 640 ce qui fait que beaucoup de camionneurs s'engagent inutilement sur le rang l'Annonciation.</li> </ul>
Intersection avec le rang Sainte-Sophie dans la municipalité d'Oka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La limite de vitesse entre l'Abbaye d'Oka et l'école secondaire d'Oka est de 80 km/h. Or, il y a beaucoup de piétons (jeunes de l'école) qui transitent sur cette portion sur l'heure du midi alors que l'accotement est limité et sans trottoir.</li> <li>• Absence de surlargeur pour faciliter les virages. Ce tronçon est important pour le camionnage notamment à cause de la présence d'Agropur et du rang Sainte-Sophie, lequel est fortement utilisé pour le transport des productions agricoles.</li> <li>• La géométrie d'une partie de ce tronçon de même que les vitesses de circulation observées sont des éléments qui augmentent les risques d'incidents.</li> <li>• L'accès à l'Abbaye d'Oka présente également des problèmes au niveau de la circulation.</li> </ul>

Secteurs ou tronçons concernés	Définition du problème
Intersection avec le rang Saint-Isidore dans la municipalité d'Oka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de surlargeur pour faciliter les virages. Ce tronçon est important pour le camionnage notamment à cause de la présence d'Agropur et du rang Sainte-Sophie, lequel est fortement utilisé pour le transport des productions agricoles.</li> <li>• La géométrie d'une partie de ce tronçon de même que les vitesses de circulation observées sont autant d'éléments qui augmentent les risques d'incident.</li> </ul>
Le tronçon de la 344 de Saint-Joseph-du-Lac jusqu'au village d'Oka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence d'un accotement asphalté suffisamment large pour les cyclistes.</li> </ul>
Intersection avec la montée Saint-Vincent à Saint-Placide	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La vitesse de circulation sur la route 344 crée un obstacle à la circulation locale à l'intérieur du noyau villageois puisque ce dernier est localisé de part et d'autre du corridor. Cette situation crée une utilisation conflictuelle (local/transit) de l'intersection menant à de nombreux accidents, dont un accident mortel en 2016.</li> <li>• L'accès aux équipements communautaires (école, parc, hôtel de ville, centre communautaire, bibliothèque, etc.) est compliqué par l'absence de mécanismes pour faciliter la circulation notamment des piétons et des cyclistes entre les deux parties du noyau villageois.</li> </ul>

Source : Les personnes-ressources des services municipaux, 2017.

L'organisation de la grille de rue locale dans certains secteurs oblige le corridor de la route 344 à supporter un achalandage véhiculaire important. Cette situation est à la source de conflits entre la circulation locale et celle de transit.

La portion urbaine ou en voie d'urbanisation de ce corridor se caractérise par l'absence d'homogénéité dans la largeur de l'emprise et dans la définition des caractéristiques du corridor. On retrouve à maints endroits des accès véhiculaires sur la pleine largeur des immeubles, des intersections mal définies, une occupation parfois illicite de l'emprise, une faible délimitation du corridor notamment à cause de la quasi-absence de foresterie urbaine, une trame urbaine marquée par la discontinuité au niveau de l'implantation et des gabarits des constructions, de l'affichage parfois excessif ou inapproprié ainsi que des aménagements pour le transport actif de qualité et de sécurité variables. Tous ces problèmes sont autant d'éléments qui affectent la fonctionnalité du réseau et la qualité des déplacements à l'intérieur du corridor de la route 344.

Le corridor de la route 344 est un axe important de circulation tant pour la population locale que celle qui est en transit. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que le corridor de la route 344 soutient adéquatement les différents volets de l'activité économique locale et que des mesures soient prises pour éviter toute détérioration supplémentaire de la fonctionnalité du réseau.* La MRC attache une grande importance aux caractéristiques paysagères et anthropiques de ce corridor notamment dans les secteurs commerciaux et de services. *Un des défis de la MRC consiste à favoriser la mobilité active et la vitalité du corridor de la route 344 par l'amélioration de la qualité du paysage et par la sécurité des aménagements qui y sont réalisés.*

### 8.13.1.3 Autoroute 13 et amélioration de la connectivité avec le réseau métropolitain incluant le secteur de l'aéroport de Mirabel

L'augmentation de la circulation sur les routes locales perpendiculairement à la rivière des Mille Îles est de plus en plus forte. Outre la route 148, aucune autre route du réseau supérieur à l'ouest de l'autoroute 15 n'assure de desserte dans cet axe. Les routes locales donnant accès à l'autoroute 640 affichent des



débits de circulation journaliers (DJMA) souvent bien au-delà des débits généralement attendus pour des routes locales<sup>20</sup>.

La majeure partie de cette intensité de circulation est due aux déplacements pendulaires qui ne cessent d'augmenter avec le développement des Basses-Laurentides, particulièrement de Mirabel qui se classe comme la première ville de compétence MRC en regard à l'augmentation de la population au Québec de 2011 à 2036 (ISQ, 2014). Le prolongement de l'autoroute 13 et de voies réservées pour le transport en commun permettrait de rapprocher l'accès au réseau supérieur de ce pôle générateur de déplacements et ainsi rediriger une portion de la circulation pendulaire et commerciale circulant sur le réseau routier local de la MRC directement vers l'autoroute 640. Le prolongement de l'autoroute 13 jusqu'à l'aéroport de Mirabel, soit un des neuf grands pôles économiques sur le territoire de la CMM, fait partie des principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain.

*Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que les décisions d'aménagement, de développement ou de gestion, prises par les différents partenaires concernés par le prolongement potentiel de l'autoroute 13 et de ses voies réservées au transport en commun, ne compromettent pas à long terme la capacité de ce corridor potentiel à assumer une fonction de transport rapide des personnes et des marchandises entre les différents pôles ou centres d'activités.*

La MRC se joint aux autres défenseurs des intérêts de la population et du commerce des Laurentides pour sensibiliser les principaux décideurs à l'importance d'améliorer les liens existants ou potentiels entre la région métropolitaine de Montréal et les Basses-Laurentides. Une de ces liaisons potentielles s'appuie sur le prolongement de l'autoroute 13 en direction de l'aéroport de Mirabel. En conséquence, la MRC espère que toute modification aux conditions de développement du secteur de l'aéroport de Mirabel se fera dans le respect des exigences associées au renforcement du réseau routier et favorisera le développement de transport en commun concurrentiel.

La MRC souhaite qu'un signal clair soit lancé et que les travaux de prolongement de l'autoroute 13 et de ses voies réservées soient planifiés dans les meilleurs délais. Le statu quo occasionne des impacts négatifs sur les conditions de circulation de la MRC. En effet, les routes locales sont utilisées au-delà de leur capacité par le trafic de transit voulant atteindre les autoroutes 640, 13 et 15. Cette surutilisation provoque une usure prématurée des chaussées, de la congestion sur le réseau local, de la perte de sécurité pour les usagers due aux vitesses excessives de navetteurs et à la pression excessive sur des routes conçues pour des débits de circulation bien inférieurs à ceux déjà présents. Elle provoque également un accroissement de la congestion chronique de la route 148 et une diminution de la facilité d'accès aux équipements et infrastructures à caractère structurant présents dans ce secteur. Selon les prévisions et les simulations effectuées pour les horizons d'analyse 2016 et 2026 d'une étude d'opportunité réalisée par Transports Québec en 2015, les réseaux autoroutiers et locaux sont déjà saturés au-delà de leur capacité (Transports Québec, 2015). Selon les simulations de circulation de cette étude, la construction du prolongement de l'autoroute 13, même partiel, aura un effet de nette amélioration des conditions de circulations sur la route 148 en retranchant une bonne partie des navetteurs et du camionnage provenant de Mirabel.

---

<sup>20</sup> Pour une route locale, les débits journaliers attendus sont généralement aux environs de 2 000 véhicules par jour ou moins. Selon les campagnes de mesures effectuées en 2016 par la MRC, plusieurs routes, particulièrement à Saint-Eustache, affichent des débits journaliers variant de 5 000 à 15 000 véhicules par jour. On note en particulier la 25<sup>e</sup> Avenue qui affiche un DJMA d'environ 11 600 véhicules par jour et le chemin Fresnière et la montée Laurin qui affiche un DJMA avoisinant les 5 000 véhicules par jour.

#### 8.13.1.4 Accessibilité au territoire et capacité des réseaux et des infrastructures à supporter efficacement le commerce, l'industrie et le transport des personnes

À partir de l'autoroute 640, quatre échangeurs<sup>21</sup> permettent d'accéder au territoire de la MRC. Le développement soutenu et continu de l'activité économique locale et régionale accroît les exigences relatives à l'efficacité de la gestion de la circulation. Les correctifs apportés au cours des dernières années à certaines bretelles d'accès ont permis une certaine amélioration; par contre, de nombreux problèmes affectent encore négativement les conditions de circulation et nuisent considérablement au développement économique notamment à l'intérieur des territoires urbanisés de la MRC.

Le volume et les gabarits du trafic lourd de même que la configuration des accès à proximité du secteur 1 du parc industriel, illustré sur la carte 2-1 du chapitre 2, sont une source possible de détérioration des conditions de circulation sur le boulevard Arthur-Sauvé. De plus, malgré les investissements réalisés pour améliorer la fonctionnalité de ce corridor, la transformation de l'offre commerciale vers les grandes surfaces a accru les flux de circulation, et par conséquent, cela influence les conditions de déplacement à l'intérieur du corridor de la route 148. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que les nouvelles interventions réalisées à l'intérieur du réseau routier supérieur ne compromettent pas :*

- *sa capacité à soutenir adéquatement le développement de l'activité économique, et*
- *sa capacité à permettre un écoulement adéquat de la circulation résultant du développement de la fonction résidentielle et commerciale au nord de l'autoroute 640.*

À ce niveau, la situation du boulevard Arthur-Sauvé demeure préoccupante, et cela malgré les investissements réalisés.

Compte tenu de sa localisation stratégique, la vitrine localisée sur la rue Dubois entre l'autoroute 640 et le chemin de la Côte Cachée présente un potentiel très intéressant pour le développement de l'activité industrielle et commerciale. Par contre, à l'analyse de l'organisation du réseau routier dans ce secteur, on constate que l'accès actuel à partir de l'échangeur n° 14, localisé à l'intersection de l'autoroute 640 et de la 25<sup>e</sup> Avenue, requiert des réaménagements puisque sa géométrie et sa configuration restreignent sa capacité à soutenir adéquatement et efficacement les mouvements de circulation associés notamment aux véhicules lourds. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que les espaces présentant un potentiel pour le développement des activités industrielles et commerciales à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Saint-Eustache disposent d'un lien efficace et sécuritaire à l'autoroute 640.* Le réaménagement des infrastructures existantes de même que l'aménagement de nouvelles infrastructures pour soutenir les activités industrielles et commerciales sont essentiels au dynamisme du territoire de la MRC. Afin de répondre au défi soulevé, le SAD prévoit des mesures, dans le chapitre 5 portant sur les grandes affectations du sol et dans le document complémentaire du SAD, afin de contribuer au dynamisme de la région métropolitaine et de favoriser la localisation des entreprises génératrices de déplacement et occasionnant du camionnage près des réseaux de transport routiers métropolitains et à proximité des réseaux de transport en commun.

L'amélioration de l'aménagement au niveau de l'échangeur n°14 et des voies de la 25<sup>e</sup> Avenue est essentielle afin d'améliorer la fluidité de la circulation et de permettre l'utilisation croissante de cet échangeur. La 25<sup>e</sup> Avenue et l'échangeur n°14 accueillent déjà un grand nombre de véhicules lourds liés à

---

<sup>21</sup> Échangeurs : N° 2 (Saint-Joseph-du-Lac), N° 8 (Deux-Montagnes), N° 11 (Saint-Eustache à la hauteur du boulevard Arthur-Sauvé) et N° 14 (Saint-Eustache à la hauteur de la 25<sup>e</sup> Avenue).

la carrière Mirabel au nord et à la carrière Mathers au sud, en plus de recevoir la circulation liée au Marché aux puces, en été, ainsi que la croissance du trafic pendulaire arrivant de Mirabel. Cet échangeur présente de la congestion fréquente. De plus, la 25<sup>e</sup> Avenue est peu ou mal aménagée pour le transport actif, nuisant à la sécurité des déplacements. On dénote des défauts de configuration comme l'interruption du corridor piéton à proximité de l'autoroute par exemple.

D'autre part, selon l'étude des besoins du prolongement de l'autoroute 13 (Transports Québec, 2010), il est démontré que l'amélioration du service de transport collectif, même bien au-delà des projets déjà planifiés par les organismes de transport en commun, incluant le REM, ne suffira pas à répondre à la demande anticipée. Même en doublant la capacité des services de trains et d'autobus, l'augmentation de l'offre ne suffirait qu'à combler 25 % de l'accroissement de la demande prévue. L'augmentation marquée et continue de la population des Laurentides au cours des 25 dernières années a mis une pression énorme sur les infrastructures de transport qui, selon les études, et ce malgré les projections de prolongement de l'autoroute 13 et de l'augmentation de la fréquence annoncée par le REM, ont déjà une capacité projetée insuffisante par rapport à la demande actuelle. Parallèlement à cela, la densification locale prévue notamment dans les aires TOD vise à augmenter et optimiser l'utilisation des équipements et des infrastructures de transport existantes sur l'axe structurant que représente le REM tel que détaillé au chapitre 6 du SAD portant sur la gestion de l'urbanisation. Face à l'incidence de ces constats, des inquiétudes sont soulevées relativement à la capacité de l'offre de transport collectif à répondre aux besoins actuels et projetés de la région, et ce en tenant compte des considérations suivantes : le REM à titre d'axe de transport structurant vise à avoir une capacité suffisante pour concurrencer les déplacements métropolitains en automobile, l'augmentation de la population de la région tant à augmenter la demande en transport de personnes chaque année et la construction ou le réaménagement routiers requièrent temps et investissements d'envergure. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que la planification et les investissements réalisés en transport collectif à l'échelle régionale améliorent la desserte et répondent aux besoins actuels et à venir considérant l'augmentation des demandes en transport des personnes anticipées.*

*Un des défis de la MRC consiste à ce que, dans le cadre de l'étude de fonctionnalité de l'autoroute 640, entre l'autoroute 13 et le boulevard des Promenades, sous la responsabilité du MTQ, divers scénarios soient examinés et que ceux-ci tiennent compte de l'arrimage entre les services de transports collectifs actuels ainsi que ceux en planification de développement et que des travaux soient entrepris à très court terme.*

#### 8.13.1.5 Transport des marchandises et accessibilité au territoire agricole et urbain de la MRC

Le transport des marchandises est en hausse dans la région des Basses-Laurentides. L'expansion que connaît l'activité économique locale explique en partie la croissance observée. La flexibilité, la régularité, la fiabilité et la rapidité des déplacements en matière de transport de marchandises sont des enjeux de première importance pour les entreprises de la MRC puisque, pour une majorité d'entre elles, leur espace de transaction couvre et déborde même du territoire de la région métropolitaine de Montréal. Les échangeurs n<sup>o</sup> 8 et 11 de l'autoroute 640 sont particulièrement sollicités puisqu'ils permettent d'accéder facilement au parc industriel de Saint-Eustache. Il en est de même de l'échangeur n<sup>o</sup> 14 qui facilite l'accès aux carrières Mathers et Mirabel. De plus, l'échangeur n<sup>o</sup> 2 et le carrefour giratoire à Saint-Joseph-du-Lac assurent l'accès au réseau supérieur d'une bonne proportion des producteurs bioalimentaires de la MRC de Deux-Montagnes et de Mirabel.

Trois principales problématiques affectent la MRC en matière de transport des marchandises. La première concerne l'accessibilité aux pôles d'activités économiques et aux pôles logistiques métropolitains ainsi que

la fluidité de la circulation sur le réseau routier des Basses-Laurentides. En raison du développement soutenu observé à l'intérieur de la région des Basses-Laurentides, on note une certaine détérioration de la fluidité des déplacements sur ou en direction des autoroutes 13 et 15 lors des périodes de pointe. Les entreprises de la région entretiennent des liens avec les autres régions limitrophes et avec les pôles logistiques métropolitains pour la distribution de leur production et l'accès aux fournisseurs. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que des solutions permanentes et durables soient mises en œuvre pour améliorer les conditions de la circulation notamment sur le réseau routier supérieur puisque ce réseau contribue d'une façon importante au dynamisme de l'activité économique locale.* À cet égard, la MRC sollicite la collaboration du MTQ pour la mise en œuvre de ces solutions à titre d'autorité compétente en la matière. *Un des défis de la MRC vise à améliorer les conditions de circulation sur le réseau artériel métropolitain (RAM) par l'identification de mesures permettant d'optimiser la fonctionnalité de ce réseau ainsi que par la mise en œuvre de mesures visant à rendre plus compétitive la desserte en transport collectif afin de réduire la pression du trafic pendulaire sur le transport des marchandises.* À cet égard, la MRC sollicite la collaboration des partenaires concernés, incluant l'ARTM et exo. La MRC espère que des propositions concrètes seront mises en œuvre par les autorités compétentes afin de faciliter ou d'encourager les échanges économiques infrarégionaux et interrégionaux.

La seconde problématique concerne les conséquences pouvant être occasionnées par certaines mesures mises en place par les entreprises pour augmenter leur productivité sur les intersections et les accès véhiculaires incluant notamment l'augmentation du gabarit des véhicules de transport des marchandises. Plusieurs accès et intersections ne sont pas adaptés pour répondre aux nouvelles dimensions des véhicules. Ce problème est particulièrement important à l'intérieur de la zone agricole. Le surdimensionnement des véhicules et par conséquent des charges transportées entraînent une détérioration plus rapide des infrastructures et des conditions de circulation sur le territoire (fluidité, sécurité, etc.) puisque cette portion du réseau routier n'a pas été conçue pour répondre aux caractéristiques des véhicules lourds. *Un des défis de la MRC est de s'assurer, dans la mesure du possible, que les nouveaux accès véhiculaires aménagés facilitent le mouvement des véhicules lourds.*

Par ailleurs, le réseau routier local, notamment la portion située à l'intérieur de la zone agricole, requiert des investissements substantiels pour que ce patrimoine soit conservé et maintenu en bon état. À cet effet, en 2017, la MRC s'est engagée dans l'élaboration d'un plan quinquennal d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL). L'objectif de ce plan est d'identifier 20 à 25 % du réseau routier local codifié de niveaux 1 et 2 par le MTQ comme tronçons prioritaires au niveau socioéconomique. La mise en œuvre du plan, en collaboration avec le MTQ, permettra d'appuyer les efforts d'investissements dans le réseau routier local réalisés ou planifiés par les municipalités de Saint-Eustache, de Saint-Joseph-du-Lac, d'Oka et de Saint-Placide.

La troisième problématique concerne les conflits d'usage de la route. Puisque plus de 65 % du territoire de la MRC est réservé à la fonction agricole, la consolidation des exploitations agricoles a des répercussions sur les mouvements de la machinerie agricole. Pour accéder aux terres en culture, les agriculteurs doivent parfois emprunter le réseau routier sur des distances plus ou moins longues. Ce réseau est emprunté par une variété d'usagers de la route. Certains conflits sont observés entre les utilisateurs, compromettant parfois la sécurité de ces derniers. Ce problème est accentué sur les corridors à vocation récréotouristique et agrotouristique. Malgré l'importance du volet agricole, on constate que peu de signalisation particulière informe les conducteurs de la présence potentielle de véhicules agricoles pouvant ralentir la circulation sur le réseau routier. De plus, les aménagements spécifiques pour faciliter la cohabitation des usagers sont rares. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que différentes mesures sont mises en œuvre pour faciliter, à l'intérieur des corridors de niveaux supérieurs, la cohabitation entre les activités agricoles,*

*agrotouristiques et récréotouristiques.* À cet égard, la MRC sollicite la collaboration du MTQ pour la mise en place de mesures de signalisation permettant d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des différents utilisateurs du réseau ainsi que pour la création d'aménagements spécifiques facilitant la cohabitation des usagers.

#### 8.13.1.6 Traversier Oka-Hudson, une alternative récréotouristique en demande

Le traversier permet de rejoindre la partie ouest de l'île de Montréal et le territoire ontarien. Pour certains types de circulation et pour la clientèle davantage locale, soit celle résidant ou œuvrant dans les secteurs limitrophes à Oka-Hudson, il est une alternative permettant d'éviter aux usagers de circuler sur une partie du réseau autoroutier métropolitain souvent congestionnée. La capacité d'accueil du traversier, sa saison d'opération et les caractéristiques du réseau hydrographique sur lequel il circule limitent considérablement les possibilités d'expansion de cette alternative. Cet équipement de transport est également perçu comme un attrait récréotouristique.

La traverse d'Oka permet annuellement la réalisation de plus de 210 000 mouvements de circulation. *Dans le contexte des stress et de la congestion observée sur le réseau routier et autoroutier, un des défis de la MRC, concernant le traversier Oka-Hudson, consiste à s'assurer que toutes les alternatives permettant de réduire le problème de congestion et d'améliorer les conditions de circulation de la population résidente soient mises en œuvre d'une façon durable et sécuritaire.* L'amélioration de l'efficacité de ce mode de transport doit être respectueuse et sensible aux caractéristiques du territoire d'insertion. Le développement de ce mode de transport tant à travers son volet utilitaire que récréotouristique ou culturel ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie de ce secteur. Notons que certaines parties du bassin nautique sont affectées par des processus actifs d'ensablement et requièrent, à des intervalles réguliers, des interventions de nettoyage.

#### 8.13.1.7 Intégrité et possibilités de réutilisation de l'antenne Montfort notamment pour le transport des personnes

Les coûts économiques, environnementaux et sociaux associés à la congestion routière exigent la mise en place d'alternatives valables et compétitives à l'auto-solo pour le transport des personnes. Cette préoccupation ressort nettement à l'intérieur des orientations gouvernementales. *Un des défis de la MRC concernant la mise en place d'alternative à l'auto-solo consiste à sensibiliser l'ensemble des décideurs à l'importance de préserver les liens existants ou potentiels avec l'aéroport de Mirabel, une de ces liaisons étant l'emprise de l'antenne Montfort.*

En effet, la MRC demeure préoccupée par le devenir de l'emprise de l'antenne Montfort. La MRC considère que cette emprise doit être conservée et demeurer une propriété publique. Elle ne doit d'aucune façon être rétrocédée aux propriétaires riverains. Il est important que les décisions d'aménagement, de développement ou de gestion de ce corridor ne compromettent pas à long terme la capacité de cette emprise à assumer une fonction de transport des personnes.

*Dans la période précédant la réutilisation de la portion inactive du corridor de l'antenne Montfort à des fins de transport des personnes, un des défis de la MRC consiste à s'assurer que la gestion, notamment à l'intérieur de la zone agricole, ne soit pas ou ne devient pas une contrainte supplémentaire au développement des activités agricoles ou une source d'irritation pour les immeubles avoisinants.* Il est important de rappeler qu'une partie de ce corridor se localise à l'intérieur d'une zone agricole dynamique et qu'il passe à proximité d'un noyau villageois à caractère rural.

*Un des défis de la MRC est que la réutilisation de la portion inactive du corridor de l'antenne Montfort pour le transport en commun ou actif se réalise à court ou à moyen terme. L'antenne Montfort représente l'opportunité de développer une plus grande bimodalité des transports en réduisant le trafic pendulaire en provenance de Mirabel et en soulageant en partie les stationnements incitatifs de la région qui débordent.*

Le tracé de l'antenne Montfort est présenté à la figure 8-2 du présent chapitre.

#### 8.13.1.8 Qualité esthétique des principales portes d'entrée et des axes de circulation sur le territoire de la MRC

Sur le territoire de la MRC, la fonction de porte d'entrée de même que la qualité esthétique et paysagère de certains axes routiers laissent parfois à désirer. L'affichage commercial de même que l'entreposage extérieur et la faible qualité architecturale de certains bâtiments font partie des principaux problèmes rencontrés en bordure du réseau supérieur. La Loi sur la publicité le long des routes (RLRQ, chapitre P-44) ne trouve pas application dans les municipalités régies par la Loi sur les cités et villes (RLRQ, chapitre C-19) créant ainsi deux encadrements réglementaires selon que la municipalité est régie par cette loi ou par le Code municipal du Québec (RLRQ, chapitre C-27.1). Cette dichotomie dans l'application des règles sur l'affichage commercial affecte la qualité des unités paysagères caractérisant les abords des corridors routiers. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que des outils réglementaires adéquats permettent d'encadrer et de gérer harmonieusement le développement de ces territoires afin qu'ils soient attrayants et accueillants.*

Par ailleurs, le corridor de la route 344 présente un certain intérêt au niveau récréotouristique puisqu'il assure la liaison avec les principaux attraits. *Un des défis de la MRC le long du corridor de la route 344 est de prévoir différents mécanismes, en collaboration avec les municipalités, pour accroître l'importance de la foresterie urbaine notamment à l'intérieur des tronçons présentant un caractère plus urbain.* Dans certains cas, la plantation de végétaux pourrait permettre d'améliorer ou de rendre plus attrayantes ou accueillantes les ambiances traversées.

#### 8.13.2 Efficience et efficacité de la desserte en transport collectif et actif et l'adéquation des facilités d'accueil pour l'intermodalité

##### 8.13.2.1 Amélioration de l'intermodalité

À l'heure actuelle, la forte demande en déplacements, notamment à l'extérieur des heures de pointe dans les municipalités plus rurales, ne peut être desservie efficacement par le transport collectif et la durée des trajets en transport collectif pendulaire est généralement peu concurrentielle à l'auto-solo. Toutefois, soulignons que l'intermodalité continue de faire des gains même si l'automobile demeure le principal mode de transport sur le territoire.

L'ARTM, exo, CDPQInfra et ses partenaires locaux poursuivent leurs efforts pour améliorer la qualité et l'efficacité des transports collectifs. Notamment divers aménagements ont permis d'accroître la capacité des stationnements incitatifs aux stations du REM. Cependant, malgré les travaux réalisés, les facilités d'accueil ne semblent pas suffisantes pour répondre à la croissance anticipée de la demande. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que de nouvelles facilités d'accueil et d'interconnexion soient aménagées, dans les plus brefs délais, afin d'encourager ou de faciliter l'utilisation des transports collectifs par le biais notamment du transfert modal.* À cet égard, la MRC sollicite la collaboration des partenaires concernés, incluant l'ARTM et exo, pour réaliser ces aménagements. Différentes solutions doivent être envisagées,

par exemple, des stationnements souterrains ou étagés pour augmenter la capacité d'accueil notamment aux stations du REM, la planification détaillée des aires TOD tel que traité au chapitre 6 du SAD portant sur la gestion de l'urbanisation, le réaménagement des stations pour optimiser l'accès du service d'autobus et du transport actif, l'ajout de circuits d'autobus express aux heures de pointe notamment sur le réseau routier supérieur, et l'augmentation de la desserte en transport collectif et actif sur l'ensemble du territoire. Des efforts sont aussi faits par les différents gestionnaires des réseaux de transport collectif pour améliorer l'efficacité du transport collectif, notamment par une réduction des temps de parcours. L'ARTM et exo jouent un rôle de premier plan dans la planification et l'augmentation de la bimodalité sur le territoire. La planification des trajets et l'aménagement des stations sont des éléments clés pour faciliter la bimodalité puisqu'on observe une augmentation nette de l'achalandage du transport collectif suite aux améliorations d'infrastructures et de services dans la région.

Le transport collectif par autobus est un moyen versatile et adaptable à différentes réalités territoriales. Il permet, entre autres, de desservir de vastes territoires ne possédant pas d'infrastructures particulières pour le transport en commun. La congestion quotidienne majeure des autoroutes freine le développement de circuits d'autobus express permettant de concurrencer les déplacements individuels. De plus, il y a peu ou pas de circuits de transport en commun traversant l'axe est-ouest et liant les pôles d'emplois avec les régions voisines. La réduction du temps de transport par autobus et la diversification des pôles de destination augmenteraient de façon significative l'attractivité de ce moyen de transport. *Un des défis de la MRC concerne le développement efficace du transport en commun à long terme et le développement de circuits express, notamment dans l'axe est-ouest du territoire, afin d'assurer un accès rapide au cœur du territoire par l'amélioration entre autres de la configuration et de la capacité du réseau supérieur pour accueillir ce type de transport.* À cet égard, la MRC sollicite la collaboration des autorités compétentes, incluant le MTQ et l'ARTM, afin de contribuer à la mise en place de mesures permettant l'accueil du transport collectif sur le réseau supérieur et le développement du transport en commun sur l'ensemble du territoire.

Le tarif, le temps de parcours ainsi que les transferts modaux influencent le choix d'un mode de transport plutôt qu'un autre. L'auto-solo demeure actuellement le principal mode de déplacement utilisé sur le territoire de la MRC. *Un des défis de la MRC consiste à améliorer la desserte, la rapidité et l'efficacité du transport collectif sur le territoire tout en réduisant son coût d'utilisation afin que ce choix soit une option de transport plus accessible et concurrentielle.*

La dualité agricole et urbaine du territoire impose des contraintes importantes au développement d'une offre de transport collectif accessible partout à l'échelle régionale. Les contraintes de coût et de durée des trajets font en sorte qu'à l'extérieur des milieux davantage urbanisés, l'offre de transport collectif est peu développée sauf pour répondre aux besoins de la clientèle scolaire et du transport adapté. La MRC est consciente de cette iniquité. Les efforts doivent se poursuivre pour améliorer la qualité et l'efficacité de la desserte, notamment par la mise en commun des ressources et la réorganisation des circuits compte tenu des caractéristiques particulières du territoire au niveau de sa faible densité d'occupation. *Un des défis de la MRC, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés par l'offre de transport collectif, consiste à poursuivre la réflexion en cours et à évaluer différentes alternatives reliées au transport collectif à l'intérieur des milieux à caractère plus rural et à soutenir la mise en place de mesures ou d'actions permettant de développer ou d'accroître la part du transport collectif et de la bimodalité (taxi collectif, autopartage, etc.).*

### 8.13.2.2 Aménagement favorisant le transport collectif et actif

Pour être efficace et viable, toute intervention directe sur l'organisation des transports collectifs requiert la mise en place de mesures d'aménagement et de développement du territoire permettant de soutenir le développement de la demande. *Un des défis de la MRC consiste à s'assurer que des efforts en matière de planification de l'aménagement et du développement du territoire sont faits pour améliorer la desserte et l'accessibilité aux différents circuits de transport collectif et actif notamment dans les nouveaux secteurs de développement, dans les pôles et les axes structurants ainsi que dans les secteurs d'activités économiques.* La densification et le compactage des usages sur le territoire, la création de milieux de vie à échelle humaine ainsi que la planification et l'aménagement d'espaces dédiés au développement du transport collectif ou actif font partie des efforts pouvant être mis en place afin de contribuer à la vitalité du transport collectif et actif. Certaines de ces questions sont plus amplement abordées dans le chapitre 6 du SAD portant sur la gestion de l'urbanisation.

L'harmonisation du transport en commun et du transport actif est également importante pour améliorer la bimodalité. *Un des défis de la MRC concerne le développement de corridors de mobilité active utilitaire et sécuritaire, favorisant le transport actif pour les déplacements de proximité ainsi que l'arrimage des réseaux de transport en commun avec ces différents types de mobilité active.* Le développement de corridors de déplacements sécuritaires et l'amélioration de l'offre en équipement permettant la bimodalité peuvent être réalisés notamment par l'aménagement de stationnement à vélo à proximité des lieux publics, des arrêts d'autobus et des terminus de train et d'autobus ainsi que par la mise en place d'espaces pour le transport des vélos dans l'autobus et dans le train. Pour augmenter la part du transport actif, la planification territoriale nécessite des choix qui favorisent et permettent des déplacements de proximité sécuritaires et intéressants en mode actif. Différents types d'aménagements peuvent contribuer à cette valorisation, par exemple, la présence de zones tampons, l'implantation de verdure, les choix d'aménagements favorisant la sécurité et la définition des espaces ainsi que l'encadrement des marges de recul des bâtiments.

Bien que le covoiturage est possible pour aller à différentes destinations, il existe peu de stationnements spécifiquement dédiés à être des lieux de transfert pour ce mode de transport. Des lieux d'embarquement à proximité des sorties et des entrées d'autoroute permettraient davantage de transfert automobile, mais aussi réduiraient le nombre de véhicules sur le réseau local. *Un des défis de la MRC consiste à mettre en place des mesures contribuant au développement de manière intégrée de différents modes de transport collectif, incluant le covoiturage, sur le territoire.*

Les routes locales de Saint-Eustache sont actuellement surutilisées par les navetteurs, principalement en provenance de Mirabel, notamment pour accéder aux autoroutes ou aux trains de banlieue. De plus, les différents pôles d'activités existants sont peu ou pas desservis par un transport collectif adapté aux besoins des utilisateurs. La MRC est préoccupée par le manque de projets de transport collectif compétitifs sur le territoire. *Un des défis de la MRC concerne la planification et la réalisation de grands projets de transport collectif compétitifs à court terme sur le territoire, permettant de desservir de meilleure façon la zone nord de la MRC, d'augmenter l'attractivité du transport en commun, de contribuer à hausser la part modale de ce dernier, et surtout, de réduire le trafic pendulaire de transit sur les routes locales ainsi que d'assurer la liaison entre les différents pôles d'activités sur le territoire.* À cet effet, la MRC sollicite la collaboration des différentes autorités compétentes, incluant notamment l'ARTM, pour la concrétisation de projets d'envergure, rassembleur, compétitif à l'automobile et contribuant à améliorer la qualité de vie du milieu.



### 8.13.2.3 REM

La venue du projet de système léger sur rail (SLR) sous le nom de Réseau express métropolitain (REM) prévoit augmenter l'offre en transport collectif sur le territoire par une plus grande fréquence de desserte, en plus du réaménagement des stations existantes et des stationnements incitatifs. L'augmentation de service sur ce circuit permettra principalement de mieux desservir la clientèle de proximité prévue s'accroître selon les projections démographiques et les efforts de densifications résidentielles planifiées. Ce mode de transport permettra la circulation dans les deux directions simultanément.

Par ailleurs, l'augmentation de l'utilisation du service par les utilisateurs régionaux passe principalement par l'amélioration des interconnexions et du transfert modal. Ces améliorations peuvent être réalisées notamment par une desserte plus grande et plus régulière du territoire par le service d'autobus ou par tout autre transport collectif, par l'aménagement de stationnements incitatifs supplémentaires, par le réaménagement des pôles et axes structurants, incluant des stations du REM, pour améliorer l'accès, la perméabilité et la connectivité de ces pôles et axes structurants avec le milieu environnant ainsi que la sécurité de tous les modes de transport. L'utilisation à pleine capacité du REM passera donc par son accessibilité et par la compétitivité de son temps de transport. *Un des défis de la MRC concerne l'harmonisation de l'aménagement du REM avec le milieu environnant et l'augmentation significative de la capacité d'accueil, de l'accessibilité et de la sécurité des stations à l'échelle de la MRC.*

Le projet du REM planifie l'interruption des services par train pendant quatre ans. Durant cette période, des alternatives de déplacement par d'autres modes de transport en commun sont prévues. *Un des défis de la MRC, dans la période d'interruption des services du REM, concerne la mise en place de mesures afin de pallier aux conséquences anticipées par l'augmentation du nombre d'autobus pour compenser temporairement l'offre de service sur des infrastructures routières actuellement saturées et afin de promouvoir les entreprises et les possibilités d'emplois dans la région contribuant à accroître les déplacements intrarégionaux.*

### 8.13.3 Attractivité et sécurité des déplacements à l'intérieur des corridors cyclables et les interconnexions avec les réseaux des territoires avoisinants

#### 8.13.3.1 La Vagabonde, corridor cyclable d'est en ouest

Le corridor cyclable de La Vagabonde, traversant l'ensemble de la MRC d'est en ouest, est un corridor récréatif très populaire puisqu'il permet de rejoindre des équipements ou des activités possédant un potentiel de structuration et d'organisation de l'activité récréotouristique sur le territoire de la MRC incluant le principal pôle récréotouristique de la MRC lequel s'ouvre notamment sur le parc national d'Oka, l'Abbaye d'Oka et le parc aquatique de Pointe-Calumet. Son circuit partage une partie de son parcours avec la Route verte 1 et le Réseau vélo métropolitain. Plus précisément la portion du Réseau vélo métropolitain partageant le parcours de La Vagabonde se compose de l'axe 20, du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire et des axes 24 et 31 à Saint-Eustache.

Malgré son caractère régional, la responsabilité du développement de ce corridor récréatif est partagée entre différentes autorités. Chaque municipalité est responsable de la gestion de son tronçon notamment en matière de réfection, d'entretien et de signalisation. Cette fragmentation de la gestion et de la propriété du corridor de La Vagabonde fragilise la pérennité de cet équipement de même que sa vocation d'équipement récréatif régional.

Au cours des dernières années, des efforts ont été faits en matière d'affichage puisqu'un plan directeur pour l'identification des produits, des services et des équipements récréotouristiques est appliqué partout à l'intérieur du corridor. Sous la responsabilité conjointe de la MRC et des municipalités concernées, ainsi qu'en collaboration avec les acteurs locaux et régionaux, ce plan encadre l'affichage des produits et des services récréotouristiques. Cette harmonisation des caractéristiques des structures d'affichage est fondamentale au renforcement du concept de corridor. Par contre, des efforts supplémentaires devront être déployés puisque certains tronçons sont affectés par une certaine pollution au niveau de l'affichage commercial hors site.

L'amélioration constante de notre produit cyclable est une des conditions pour être compétitif et se positionner avantageusement dans le réseau métropolitain. *Un des défis de la MRC consiste au maintien ou à l'amélioration de la capacité attractive des corridors cyclables auprès des résidents et des excursionnistes.* À cette fin, la MRC compte entreprendre une réflexion pour identifier des solutions permettant de faciliter l'entretien, la modernisation, la gestion et la mise en marché de La Vagabonde. En l'absence d'une véritable vision d'ensemble et de mécanismes formels de concertation, la fragmentation juridictionnelle est une contrainte importante au maintien de l'intégrité voire l'amélioration continue de notre produit cyclable et de son positionnement régional.

L'intégration d'une partie de La Vagabonde à la Route Verte et au Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire offre des opportunités intéressantes, notamment au niveau de la mise en marché du produit et de sa mise à niveau. La MRC juge donc important que tous les nouveaux tronçons cyclables soient aménagés en tenant compte des standards reconnus en cette matière. Compte tenu de la liaison maintenant établie entre Oka et Mont-Saint-Hilaire via le réseau lavallois et montréalais, la MRC considère que la mise à niveau du reste du corridor cyclable traversant la MRC et l'entretien de tout le corridor devrait être une priorité au cours des prochaines années.

D'autre part, le PISMMM de la MRC précise que les accidents en vélo sont plus graves et plus fréquents sur le territoire de la MRC que dans les groupes comparables soient le Québec, la MRC des Laurentides et la MRC de l'Assomption. *Un des défis de la MRC concerne la mise en place de mesures contribuant à sécuriser les déplacements en vélo sur le territoire.*

Le réseau cyclable existant sur le barrage du Grand-Moulin permet la liaison des corridors cyclables de la MRC et de Laval. Le REM permet aussi une liaison avec le réseau cyclable de Laval et celui de l'île de Montréal. Ceci facilite d'une certaine façon l'intermodalité entre les rives. Par contre, cette intermodalité à partir du REM n'est accessible qu'à une fraction des utilisateurs de la ligne puisque seulement quelques stations permettent l'embarquement des bicyclettes et seulement hors heures de pointe. À moyen terme, la MRC espère que l'intermodalité et l'accessibilité sécuritaire aux différents corridors cyclables de la région métropolitaine, par le biais des transports collectifs, feront partie des préoccupations des différents gestionnaires de corridors ou de réseaux.

On constate aussi l'absence de liens formels entre La Vagabonde et le Vieux-Saint-Eustache et le noyau villageois de Saint-Joseph-du-Lac. Ceci est, d'une certaine façon, une limite à l'exploitation du plein potentiel récréotouristique de ces secteurs. Le lien avec le noyau villageois de Saint-Joseph-du-Lac fait partie des axes projetés par le Réseau vélo métropolitain (axe 15). Par contre, afin d'éviter des conflits entre les utilisateurs, certaines difficultés doivent être aplanies. *Un des défis de la MRC consiste à travailler avec les autorités concernées aux fins d'identifier les différentes options possibles permettant de renforcer les liens cyclables sécuritaires avec le potentiel récréatif et récréotouristique du Vieux-Saint-Eustache de même que celui du noyau villageois de Saint-Joseph-du-Lac.*

### 8.13.3.2 Interconnectivité des réseaux, développement du réseau local et sécurité des usagers

Malgré que le transport actif soit plus populaire en été, il n'en demeure pas moins qu'il est facilement praticable sur de courtes distances à longueur d'année. C'est pourquoi le développement d'un réseau local de transport actif est aussi important que le développement d'un réseau plus global.

Le transport actif se divise en deux catégories principales, le transport actif utilitaire qui englobe principalement des déplacements de proximité, souvent réguliers, à des fins de travail, d'étude, de loisirs et de services, et le transport actif récréatif, comme le cyclotourisme et la marche de plaisance.

Le transport actif utilitaire oriente principalement le développement d'un réseau local attractif vers les pôles locaux d'études, de commerces, d'emplois et de loisirs. *Un des défis de la MRC consiste à développer et à améliorer le réseau actif utilitaire selon les meilleures pratiques dans l'ensemble des pôles et des axes structurants du territoire, incluant les secteurs centraux, les noyaux villageois, les pôles multifonctionnels de même que les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain.* Une part importante de ces déplacements est étroitement liée à une population assez jeune. *Un des défis de la MRC est de développer des corridors scolaires sécuritaires et attractifs afin de favoriser la mobilité active quotidienne auprès des jeunes vers leurs différents lieux d'intérêt.*

Le cyclotourisme et l'agrotourisme sont des moteurs économiques importants pour la région. *Afin de continuer à faire croître la popularité du cyclotourisme dans la région et de favoriser l'ensemble des déplacements actifs sur l'ensemble de son territoire, un des défis de la MRC est le développement d'axes utilitaires, sécuritaires et conviviaux pour la mobilité active sur l'ensemble de son territoire et la mise en place de mesures favorisant l'interconnectivité de ces déplacements actifs avec les régions voisines via le Réseau vélo métropolitain.* L'axe cyclable est-ouest de la MRC étant relativement développé, la MRC souhaite mettre l'emphase, à moyen terme, sur le développement d'axes nord-sud pour améliorer la connectivité aux régions avoisinantes et améliorer la couverture du réseau cyclable à toute la région. Les principaux corridors d'intérêt nord-sud à développer sont ceux identifiés par le Réseau vélo métropolitain, l'antenne Monfort pourrait également être regardée comme un axe intéressant à développer.

### 8.14 Grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire en matière de transport

Le transport est très important au dynamisme du territoire de la MRC. Il permet de concrétiser ou de raffermir les interrelations entre les différents pôles d'activité et les fonctions urbaines. C'est pourquoi la MRC retient les grandes orientations d'aménagement et de développement suivantes.

#### ***Orientation n° 1***

***Maintenir ou même améliorer la capacité des réseaux routiers pour leur permettre d'assumer efficacement et d'une façon sécuritaire leurs différentes fonctions.***

L'autoroute 640 et les différentes voies d'accès qui permettent d'accéder au reste du territoire sont vitales au dynamisme de la MRC. Cependant, certaines composantes de ce réseau souffrent d'encombrement et de dysfonctionnement. De nouveaux investissements sont nécessaires pour faciliter l'ensemble des mouvements de circulation. La MRC suggère au MTQ d'entreprendre rapidement une réévaluation de certains éléments du réseau sous sa juridiction. La configuration du carrefour de l'échangeur n° 14 est prioritaire compte tenu des potentiels de développement industriels du secteur ainsi que la portion de la route 148 connectée à l'échangeur n° 11.

L'activité industrielle est un moteur de développement de la MRC. La poursuite du développement de la vitrine localisée sur l'autoroute 640 aux limites est de la municipalité de Saint-Eustache à des fins notamment industrielles est importante. Par contre, la géométrie, tout comme la configuration de la rue Dubois à cette hauteur, ne facilite pas les mouvements des véhicules lourds. Un élargissement de la rue Dubois dans certains secteurs et une amélioration de la géométrie aux intersections seraient nécessaires afin d'améliorer la circulation des véhicules lourds qui y circuleront de plus en plus. De plus, avec le projet de prolongement de l'autoroute 13 à l'étude, l'ajout d'une bretelle d'accès avec la rue Dubois serait nécessaire pour canaliser directement sur le réseau supérieur une partie du trafic commercial et industriel.

Les routes régionales et nationales présentent sur le territoire de la MRC, soient les routes 344 et 148, revêtent une grande importance pour le développement régional.

La MRC reconnaît le corridor de la route 344 comme principale route régionale. Elle est l'unique voie de circulation routière reliant toutes les municipalités dans l'axe est-ouest. Une des fonctions de cet axe est d'effectuer un lien entre les pôles et les équipements à caractère récréotouristique existants dans la région. La fonctionnalité et la sécurité des déplacements à l'intérieur de ce corridor sont des éléments importants tant pour la population locale que pour les excursionnistes.

La MRC reconnaît aussi l'importance du corridor de la route 148 sur le plan de l'activité commerciale et industrielle régionale ainsi qu'au niveau de l'accès aux infrastructures d'intérêt public telles que l'hôpital de Saint-Eustache. De plus, la portion nationale de la route 148 (au nord de l'autoroute 640) permet la connectivité avec l'Outaouais alors que la portion régionale (au sud de l'autoroute 640) permet la connectivité directe avec la Ville de Laval.

C'est pourquoi la MRC demande à toutes les municipalités concernées d'intégrer à l'intérieur de leur boîte à outils des mesures permettant une gestion plus efficace et efficiente de ces corridors. Une des mesures prioritaires à mettre en œuvre consiste à éviter d'augmenter indûment le nombre d'accès directs aux routes régionales et nationales, notamment dans les grandes affectations agricole, agricole-industrielle, urbaine, semi-urbaine ou rurale. Dans ce dessein, la MRC demande que le développement résidentiel s'effectue prioritairement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation comme il est précisé dans le chapitre 6 portant sur la gestion de l'urbanisation. Elle demande aussi que, dans le cas de nouveaux développements résidentiels projetés, des mesures soient prises pour favoriser le rabattement de la circulation interne sur une collectrice laquelle débouchera éventuellement sur le réseau de niveau supérieur. Cette mesure devra s'appliquer à l'ensemble des corridors routiers de niveaux supérieurs.

La portion du corridor de la route 344 se localisant entre Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Joseph-du-Lac est généralement confrontée à une configuration inappropriée et à un nombre important d'accès. La MRC demande aux municipalités concernées, soit les municipalités de Saint-Joseph-du-Lac et de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, de prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, des mesures visant à améliorer les conditions de circulation en interdisant par exemple les accès sur la pleine largeur des lots ayant front sur la route 344. Elle demande aussi au MTQ de prioriser la redéfinition de la configuration de ce tronçon lors de la réalisation de travaux d'amélioration ou de modernisation de la chaussée.

De plus, l'intersection de la route 344 et du chemin Principal revêt un caractère stratégique en regard des activités résidentielles et commerciales qui sont susceptibles de s'y dérouler au cours des prochaines années. En ce sens, la MRC juge important que le MTQ accorde une attention prioritaire au réaménagement de ce carrefour de façon à y permettre une plus grande fluidité de la circulation et un meilleur aménagement pour les cyclistes et les piétons.

Malgré qu'une portion significative du réseau routier supérieur (routes 148 et 344) traverse un milieu agricole dynamique, peu de signalisation particulière n'informe les automobilistes de la présence possible de véhicules agricoles pouvant ralentir la circulation sur le réseau routier de niveau supérieur. Cette situation est particulièrement problématique dans les secteurs où l'activité agricole côtoie l'activité urbaine et récréative. Compte tenu du volume d'excursionnistes circulant sur la route 344 lors de la saison récréo et agrotouristique et dans le but de minimiser les risques d'incidents et d'accidents, la MRC désire travailler avec le MTQ à identifier des mesures pour la sécurité des routes sous sa compétence et demande au MTQ de poursuivre sa campagne de sensibilisation pour un meilleur partage de la route débutée en 2018 (Transports Québec, 2020) dont un des volets est la mise en place d'une signalisation particulière pour informer et sensibiliser les automobilistes à l'importance du partage de la route. Quant à la route 148, qui affiche un débit journalier moyen de 10 200 véhicules par jour et un débit estival moyen de 11 000 véhicules par jour en zone agricole, elle nécessite des réaménagements à certaines intersections. L'élargissement de la route à quatre voies aux intersections rendrait plus sécuritaires les mouvements aux heures de pointe. Également, l'ajout de voies pour les véhicules plus lents ou l'élargissement des accotements afin de permettre aux véhicules de fermes de circuler de façon sécuritaire et de laisser passer le trafic réduirait le nombre de dépassements en sens inverse en période de pointe.

Le réseau routier local et intermunicipal est très important pour le développement économique de l'ensemble du territoire de la MRC. La MRC demande que la réglementation d'urbanisme des municipalités prévoie des mesures visant à s'assurer de la connectivité des différents réseaux projetés avec les territoires adjacents. De plus, la MRC souhaite que les recommandations du plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) soient mises en œuvre par les différentes autorités concernées afin d'améliorer la sécurité routière locale et de sécuriser le transport actif sur l'ensemble du territoire.

Le réseau local est aussi une composante essentielle pour accéder à l'intérieur du territoire et soutenir le développement du milieu. Certaines de ces routes supportent un débit de circulation qui excède largement la circulation projetée au moment de leur construction et accueillent une variété d'utilisateurs. La MRC demande aux partenaires concernés de prendre les mesures nécessaires pour planifier leur réaménagement ou leur réfection en tenant compte des débits et des caractéristiques des utilisateurs.

Une des volontés de la MRC est d'appuyer ses municipalités qui désirent améliorer la sécurité routière des écoliers par l'amélioration ou le réaménagement des secteurs où de nombreux écoliers transitent, ainsi qu'en instaurant de nouveaux corridors scolaires officiels.

La hiérarchisation du réseau routier notamment dans les nouveaux secteurs de développement doit être une priorité et un critère fondamental d'évaluation de tout projet d'aménagement ou de redéveloppement urbain. Jusqu'à maintenant, peu d'efforts ont été consentis au niveau de la hiérarchisation, la MRC demande que la réglementation d'urbanisme des municipalités identifie la hiérarchisation du réseau routier et prévoie des mesures afin de tenir compte de cette hiérarchisation notamment dans les nouveaux secteurs de développement et dans les projets d'aménagement ou de redéveloppement.

La MRC souhaite que l'aéroport de Mirabel soit considéré comme étant un bien appartenant au patrimoine collectif. Elle juge important que l'ensemble des intervenants impliqués travaille à maintenir la fonctionnalité de cette infrastructure. Pour que cette dernière conserve tout son potentiel de développement, il est important que le tracé projeté du prolongement de l'autoroute 13 à l'étude soit conservé et protégé de toute utilisation et occupation du sol inapproprié. La MRC souhaite que des engagements clairs soient pris à ce niveau par les autorités concernées. Pour les mêmes motifs, la MRC

demande au MTQ et à l'ARTM de prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger l'intégrité du corridor de l'emprise Montfort.

Les corridors routiers de niveaux supérieurs sont des portes d'entrée de première importance sur le territoire de la MRC. C'est ainsi que plus de 76 000 véhicules transitent quotidiennement par l'autoroute 640 aux limites Est de Saint-Eustache selon les derniers comptages réalisés par le MTQ. La MRC juge important de mettre en place une série de mesures pour éviter la dégradation visuelle de ces corridors routiers. Le document complémentaire précise des dispositions applicables aux stationnements et aux aires d'entreposage à l'intérieur des corridors routiers de niveau supérieur. Ces dernières doivent être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des municipalités concernées. L'objectif associé à de telles mesures consiste à faciliter l'harmonisation de l'esthétique paysagère partout à l'intérieur du corridor.

### ***Orientation n° 2***

***Soutenir le développement de l'offre de transport collectif et actif au moyen d'un aménagement approprié du territoire encourageant une amélioration de l'efficacité et de la qualité de la desserte.***

Dans un contexte de ressources limitées, il est indispensable que la réflexion se poursuive pour rationaliser l'offre en transport collectif tout en améliorant l'efficacité de la desserte.

La dichotomie régionale entre le milieu agricole ou rural et le milieu urbain ou villageois de l'aménagement du territoire est le lieu d'une certaine iniquité en matière d'offre de transport collectif. La MRC souhaite que les municipalités concernées, le MTQ, l'ARTM, exo et tous les autres partenaires concernés maintiennent leur implication dans le soutien de l'opérationnalisation d'un réseau de transport collectif rural. Elle souhaite également que les partenaires concernées soutiennent le déploiement de mesures complémentaires telles que le covoiturage et les navettes afin d'assurer la viabilité et la pérennité de ce service. De plus, il est important de soutenir le transfert modal. Dans tous les cas, ces alternatives ne doivent pas mettre en péril les différentes offres de transport déjà organisées et fonctionnelles.

À ce jour, l'aménagement des secteurs résidentiels et des pôles d'activités s'est réalisé sans une réelle préoccupation de l'efficacité ou de l'efficience de la desserte en transport en commun. Le document complémentaire du SAD prévoit des dispositions visant à contribuer à optimiser la desserte en transport collectif ainsi que des dispositions relatives à la planification détaillée aménagement/transport dans les aires TOD. Ces dispositions doivent être intégrées dans la réglementation d'urbanisme de l'ensemble des municipalités.

Dans une perspective de développement durable, la MRC, reconnaissant l'importance d'offrir une alternative à l'utilisation de l'automobile, demande aux municipalités d'intégrer les préoccupations suivantes à l'intérieur de leur plan et de leurs règlements d'urbanisme :

- favoriser la mixité des usages compatibles le long des principaux trajets de transport collectif;
- prévoir des mesures d'organisation des corridors routiers favorables aux piétons et au transport en commun. Ces mesures peuvent toucher notamment l'aménagement paysager, la polyvalence des infrastructures (entre autres en matière de corridors récréatifs), la localisation et le partage des stationnements, les caractéristiques du mobilier urbain ou la planification d'infrastructures liées au transport collectif;
- encourager la localisation des équipements collectifs en bordure d'axes desservis par les transports collectifs (parcs, écoles, centres communautaires, etc.). L'encadrement relatif à la

localisation des équipements collectifs est davantage abordé dans le chapitre 10 portant sur les équipements et les infrastructures du SAD.

- faciliter la desserte des pôles industriels en travaillant notamment à accroître la densité du nombre d'emplois à l'hectare. Selon certaines études, au moins 25 emplois à l'hectare sont nécessaires pour rentabiliser, dans la mesure du possible, une desserte de transport collectif aux heures de pointe. Il est évident que l'atteinte de cette cible requiert une priorisation des usages ou des secteurs d'activités permis à l'intérieur de la grande affectation industrielle.

La MRC juge important que, dans la mesure du possible, la densification et la compacité des usages urbains soient favorisées dans les pôles et les axes structurants. Ce souhait vise notamment à augmenter la part modale réservée au transport collectif. De plus, dans les aires TOD, les municipalités doivent réaliser une planification détaillée aménagement/transport comme plus amplement abordée au chapitre 6 du SAD portant sur la gestion de l'urbanisation. Par ailleurs, la MRC souhaite que les municipalités prévoient l'espace fonctionnel nécessaire à l'aménagement de mesures facilitant l'accès et le développement de transport collectif et actif sécuritaires dans les nouveaux projets de développement afin que de nouveaux circuits de desserte puissent être planifiés dans ces secteurs émergents par les autorités compétentes incluant l'ARTM et exo.

Malgré les coûts associés aux énergies non renouvelables, l'organisation spatiale du territoire de la MRC ne permet pas d'anticiper un transfert modal important au profit des réseaux d'autobus actuels même si l'intermodalité est une réalité en hausse sur le territoire de la MRC. La durée des déplacements vers les pôles d'emplois et d'études largement fréquentés par la population de la MRC, mais situés à l'extérieur de la MRC, majoritairement à Montréal et à Laval, demeure relativement longue et ces déplacements nécessitent souvent différents transferts modaux. L'identification des axes prioritaires locaux de transport par autobus, l'augmentation de la fréquence des autobus sur ces axes, l'ajout d'autobus express vers les pôles les plus fréquentés sont différentes mesures qui pourraient être mises de l'avant pour réduire le temps de parcours sur le territoire de la MRC et augmenter l'attrait du transport en commun afin de contribuer davantage à l'objectif métropolitain de hausser à 30 % la part modale de transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031. La réduction du tarif d'un déplacement local et la transférabilité du titre entre les réseaux d'autobus et le train augmenteraient nécessairement l'utilisation locale des transports en commun. Il est également important pour la MRC que la capacité d'accueil des espaces de stationnement incitatifs accompagnés par la mise en place de voies réservées au transport en commun sur le réseau supérieur favorisent et accompagnent l'intermodalité, c'est une condition indispensable pour améliorer la circulation notamment sur les infrastructures autoroutières de la région métropolitaine. La réduction du temps de parcours à l'échelle du territoire et l'application d'une tarification concurrentielle permettraient d'augmenter l'attrait du transport en commun et favoriseraient l'augmentation des déplacements locaux dans ce mode de transport. L'accroissement de la part modale en transport en commun contribue à la vitalité et au dynamisme de la région en offrant une alternative plus viable à l'automobile et en favorisant l'autonomie de la population non conductrice, entre autres les jeunes et les personnes âgées.

La MRC demande à exo, à CDPQ Infra et à l'ARTM d'être proactifs et de mettre en place toutes les mesures nécessaires pour développer davantage l'intermodalité et la bimodalité. Compte tenu des courbes d'évolution de l'achalandage, la MRC juge important qu'ils évaluent la possibilité de devancer certains investissements, notamment par l'aménagement d'un nombre suffisant de cases de stationnement pour répondre et accompagner positivement le transfert modal et par l'augmentation de la desserte et de la fréquence de certains circuits d'autobus. Actuellement, les stationnements du train sont déjà surutilisés, sans compter que le REM, selon les prédictions, devrait avoir une capacité supérieure à la ligne actuelle

de Deux-Montagnes. Cette situation occasionne différents problèmes pour les utilisateurs du train et les résidents des environs de cet équipement. La rapidité et la tarification étant des éléments clés influençant l'utilisation des transports en commun, suite à l'unification des réseaux de transport en commun de la région avec l'ensemble de la communauté métropolitaine, la MRC demande également à l'ARTM et à exo qu'une réforme significative du mode de tarification du transport en commun soit faite. Dans le contexte d'intermodalité nécessaire, le modèle de tarification doit être adapté afin que les déplacements locaux soient abordables et intéressants par rapport à l'automobile.

La MRC souhaite que l'efficacité, la fréquence et la desserte en transport collectif s'améliorent, autant sur les axes de transport locaux que sur les axes structurants métropolitains, afin d'offrir une alternative viable à l'automobile. Afin de mieux orchestrer l'organisation du transport actif, du transport collectif et de la bimodalité, la MRC croit également qu'il serait intéressant de faire un plan de mobilité régionale à moyen terme afin de préciser les besoins régionaux et d'améliorer les transferts entre les différents modes de transport.

De façon à faciliter la mise en œuvre de mesures adéquates de soutien à l'offre et à la demande de transport collectif, la MRC demande aux municipalités concernées d'inclure à leur plan d'urbanisme une cartographie des différents circuits et équipements de transport collectif desservant leur territoire. Le SAD prévoit des mesures afin notamment de renforcer les pôles et les axes structurants, incluant les secteurs centraux, les noyaux villageois, de même que les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain. Parmi celles-ci, notons que les usages commerciaux et de services, les équipements et les installations ayant un effet structurant sur l'activité économique doivent préférablement et prioritairement se localiser sur les axes facilement accessibles et desservis par les réseaux de transport collectif. La MRC souhaite que les partenaires concernés par l'aménagement du transport collectif, incluant l'ARTM et exo, assurent une desserte prioritaire et adéquate en transport collectif autour des différents pôles d'activités incluant les pôles et les axes structurants sur le territoire de la MRC.

Parallèlement, afin notamment d'améliorer la perméabilité et la connectivité des pôles et des axes structurants au milieu environnant et d'encourager la mobilité active sur le territoire, la MRC demande que des mesures soient mises en place par les municipalités notamment par le développement d'aménagements favorisant le transport actif et collectif. Le document complémentaire du SAD précise des mesures afin d'encourager la mobilité active dans les nouveaux secteurs d'urbanisation et dans les secteurs en redéveloppement. Une analyse détaillée des réseaux piétons et cyclables, la création d'un répertoire sur la qualité des infrastructures, l'étude de la connectivité et de la sécurité des réseaux est souhaitable à moyen terme. Une étude de mobilité durable détaillée à l'échelle de la MRC permettrait d'orienter concrètement les actions permettant d'améliorer le transport collectif et actif.

### ***Orientation n° 3***

***Poursuivre le développement des corridors récréatifs attractifs et sécuritaires en privilégiant les interrelations avec les principaux pôles récréotouristiques locaux et infrarégionaux et les milieux de vie.***

Le corridor cyclable parcourant la MRC d'est en ouest formé de la Route Verte 1, du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire (Réseau vélo métropolitain) et de La Vagabonde est un chemin récréatif important. Les interventions relatives à la gestion, l'entretien, la surveillance et la réfection du



corridor sont sous la responsabilité de chacune des municipalités traversées. Résultat de cette fragmentation juridictionnelle, on constate que la qualité du corridor est inégale. La MRC souhaite donc s’impliquer et travailler avec les partenaires concernés à la correction des lacunes du corridor.

Pour améliorer la qualité du réseau et assurer, de façon générale, son intégrité, la MRC entend travailler, dans le cadre de la mise en œuvre du SAD, à l’identification d’avenues en matière de coordination et de financement permettant de faciliter la mise à niveau du corridor existant aux fins de répondre aux besoins des utilisateurs et d’améliorer leur sécurité. Dans le cadre du Fonds d’appui au rayonnement des régionaux, un projet de valorisation, d’harmonisation et de mise en valeur de La Vagabonde est présentement en cours de réalisation. Ce projet prévoit notamment de revoir l’image et la signalisation de La Vagabonde ainsi que le développement d’outils contribuant à la promotion de ce corridor.

La MRC entend aussi privilégier la consolidation des liens entre les municipalités de même qu’avec les régions avoisinantes. Entre autres, la MRC désire prioriser le rattachement du corridor cyclable est-ouest avec des lieux d’intérêt plus au nord, comme le Vieux-Saint-Eustache et le noyau villageois de Saint-Joseph-du-Lac. Ces axes pourront être harmonisés avec les axes 15, 18, 31 et 24 du Réseau vélo métropolitain à développer.

La Route Verte et le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire sont des véhicules extraordinaires pour faire découvrir ou redécouvrir le territoire de la MRC à une échelle supralocale. C’est pourquoi la MRC demande aux municipalités d’accorder une attention toute particulière à toute intervention d’aménagement ou de réaménagement des différents tronçons du corridor cyclable. Elle suggère fortement que les standards généralement acceptés par les autorités compétentes en cette matière, notamment Vélo-Québec et le MTQ, soient respectés.

La MRC désire également développer des corridors cyclables plus sécuritaires et attractifs en direction nord-sud afin d’améliorer la connectivité avec les régions voisines par le rattachement du circuit de la Route verte avec la zone agricole plus au nord. Dans cette démarche, elle compte obtenir la participation financière des principaux partenaires du Réseau vélo métropolitain pour le développement des axes 15 (Saint-Joseph-du-Lac), 18 (Oka), 24 et 31 (Saint-Eustache) afin d’épauler les municipalités dans l’amélioration des aménagements cyclables et piétonniers.

#### ***Orientation n° 4***

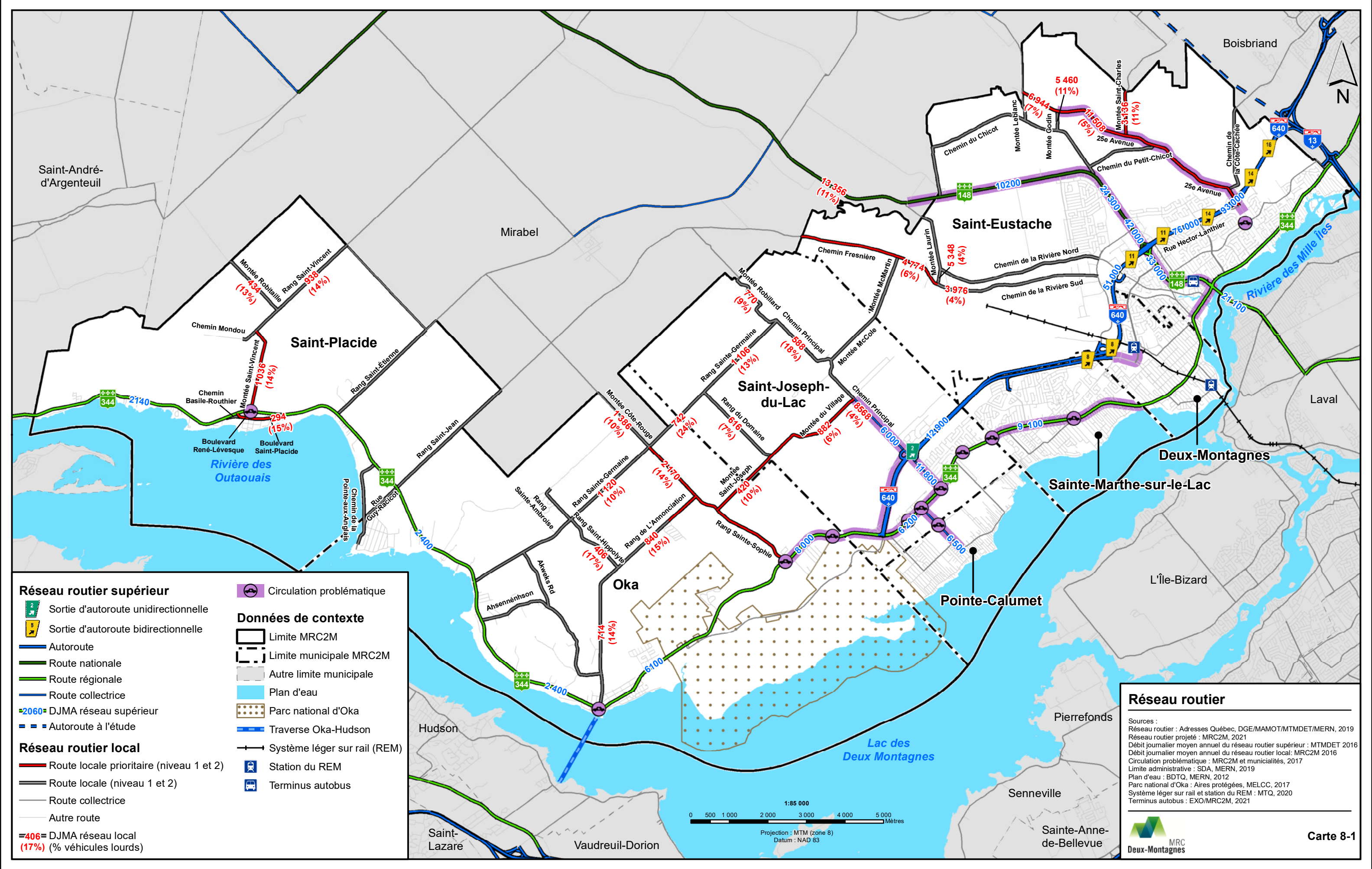
***Structurer et renforcer la fonction de porte d’entrée du carrefour 344/640 à des fins agrotouristiques et récréotouristiques et optimiser la sécurité des déplacements à l’intérieur de cette boucle terminale.***

L’intersection de la route 344 et de l’autoroute 640 est un carrefour important à maints égards pour la dynamique régionale et les activités récréo et agrotouristiques puisqu’elle :

- marque une transition entre les milieux urbains, agricoles et récréotouristiques caractérisant le territoire de la MRC;
- est, pour les excursionnistes et les randonneurs, l’une des voies d’accès au parc national d’Oka (chemin des Collines).

Quoique les activités récréo et agrotouristiques génèrent plus d'un million de déplacements annuellement, aucune mesure particulière n'a été mise en place jusqu'à présent pour développer, à proximité de cette intersection, la fonction d'accueil et de vitrine ouverte sur les particularités régionales. Pour l'instant, un carrefour giratoire sous la responsabilité du MTQ facilite les différents mouvements de circulation automobile, mais cette infrastructure transitoire ne présente aucun aménagement particulier pour la sécurité des cyclistes et des piétons qui empruntent cette intersection. La circulation automobile y est souvent rapide et présente certains enjeux pour le transport actif. Le chemin des collines est l'une des portes d'accès importantes au parc national d'Oka et l'aménagement de cette portion du corridor ne témoigne pas de toute l'envergure et de toute l'importance du parc national d'Oka dans la région métropolitaine.

Une des priorités de la MRC consiste à mettre en valeur, à développer ou à consolider l'activité agricole ainsi que les activités récréo et agrotouristiques cela dans le respect des différentes collectivités d'accueil. À cette fin, la MRC juge important d'entreprendre une réflexion approfondie sur l'accueil récréotouristique à proximité de cette intersection et d'évaluer différents scénarios avec les partenaires intéressés. Elle pense que la mise en valeur de cette intersection incluant le carrefour giratoire est un moyen pour solidifier l'appartenance et la fierté régionale. Cette intersection pourrait devenir un lieu important d'appropriation ou de réappropriation des caractéristiques et des particularités régionales. Cette intersection pourrait aussi devenir un lieu d'expression des particularités culturelles régionales et locales. Dans le cadre de la mise en œuvre du SAD, la MRC compte solliciter la collaboration de différents partenaires (le MTQ, le parc national d'Oka, les municipalités et les autres partenaires impliqués dans le récréotourisme) afin de travailler à l'identification d'options d'aménagement de ce carrefour stratégique. La MRC demande que ce carrefour devienne un trait d'union attractif entre le milieu urbain et celui plus champêtre ou villageois. Son aménagement et son entretien doivent refléter la fierté locale.



**Réseau routier supérieur**

- Sortie d'autoroute unidirectionnelle
- Sortie d'autoroute bidirectionnelle
- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- DJMA réseau supérieur
- Autoroute à l'étude

**Réseau routier local**

- Route locale prioritaire (niveau 1 et 2)
- Route locale (niveau 1 et 2)
- Route collectrice
- Autre route
- DJMA réseau local
- (17%) (% véhicules lourds)

**Données de contexte**

- Limite MRC2M
- Limite municipale MRC2M
- Autre limite municipale
- Plan d'eau
- Parc national d'Oka
- Traverse Oka-Hudson
- Système léger sur rail (REM)
- Station du REM
- Terminus autobus
- Circulation problématique

**Réseau routier**

Sources :

- Réseau routier : Adresses Québec, DGE/MAMOT/MTMDET/MERN, 2019
- Réseau routier projeté : MRC2M, 2021
- Débit journalier moyen annuel du réseau routier supérieur : MTMDET 2016
- Débit journalier moyen annuel du réseau routier local : MRC2M 2016
- Circulation problématique : MRC2M et municipalités, 2017
- Limite administrative : SDA, MERN, 2019
- Plan d'eau : BDTQ, MERN, 2012
- Parc national d'Oka : Aires protégées, MELCC, 2017
- Système léger sur rail et station du REM : MTQ, 2020
- Terminus autobus : EXO/MRC2M, 2021

1:85 000

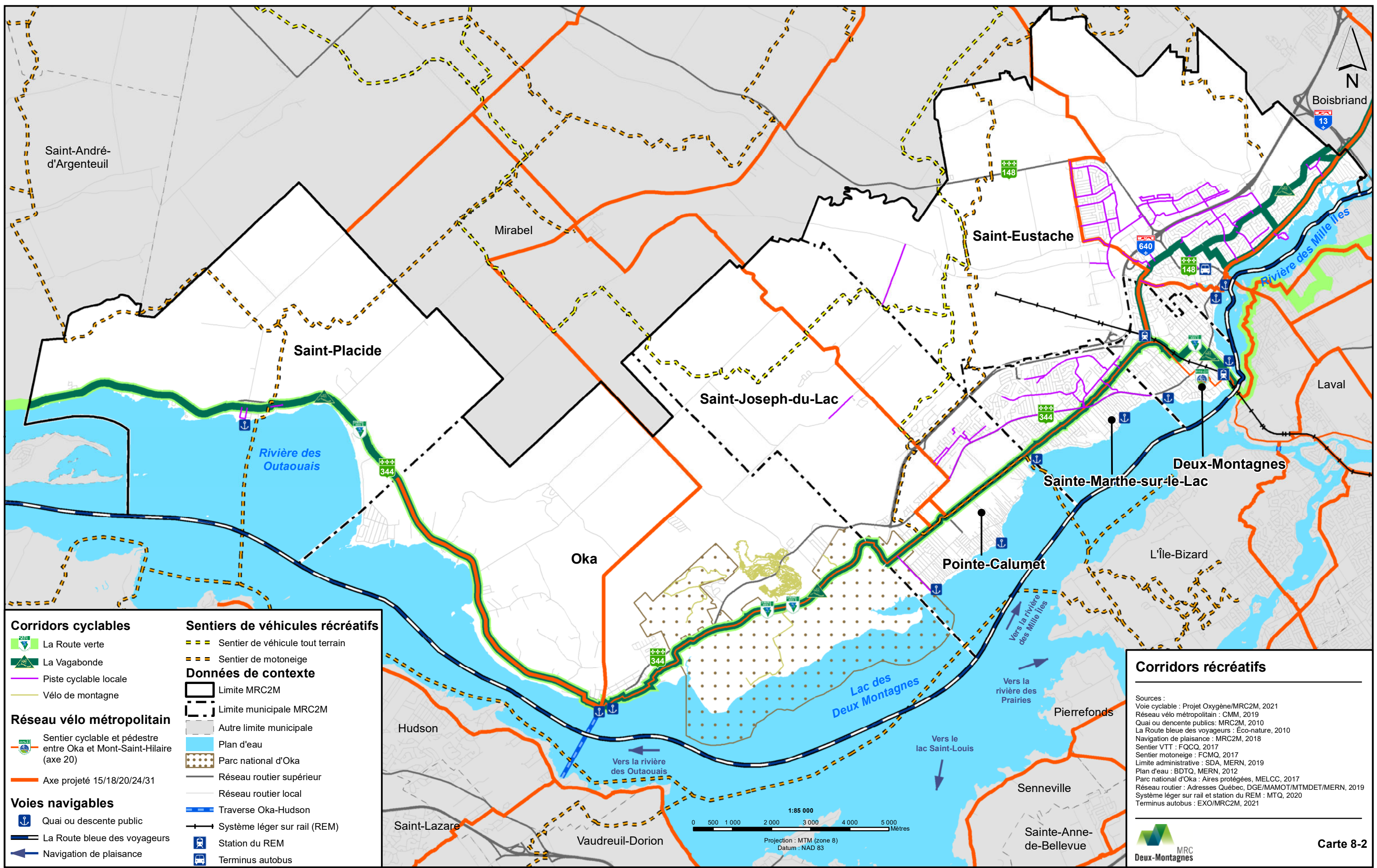
0 500 1 000 2 000 3 000 4 000 5 000 Mètres

Projection : MTM (zone 8)  
Datum : NAD 83

MRC  
Deux-Montagnes

Carte 8-1





**Corridors cyclables**

- La Route verte
- La Vagabonde
- Piste cyclable locale
- Vélo de montagne

**Réseau vélo métropolitain**

- Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire (axe 20)
- Axe projeté 15/18/20/24/31

**Voies navigables**

- Quai ou descente public
- La Route bleue des voyageurs
- Navigation de plaisance

**Sentiers de véhicules récréatifs**

- Sentier de véhicule tout terrain
- Sentier de motoneige

**Données de contexte**

- Limite MRC2M
- Limite municipale MRC2M
- Autre limite municipale
- Plan d'eau
- Parc national d'Oka
- Réseau routier supérieur
- Réseau routier local
- Traverse Oka-Hudson
- Système léger sur rail (REM)

Station du REM

Terminus autobus

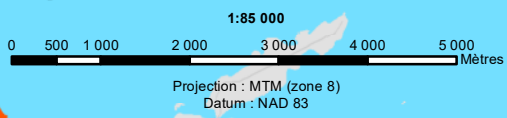
**Corridors récréatifs**

Sources :

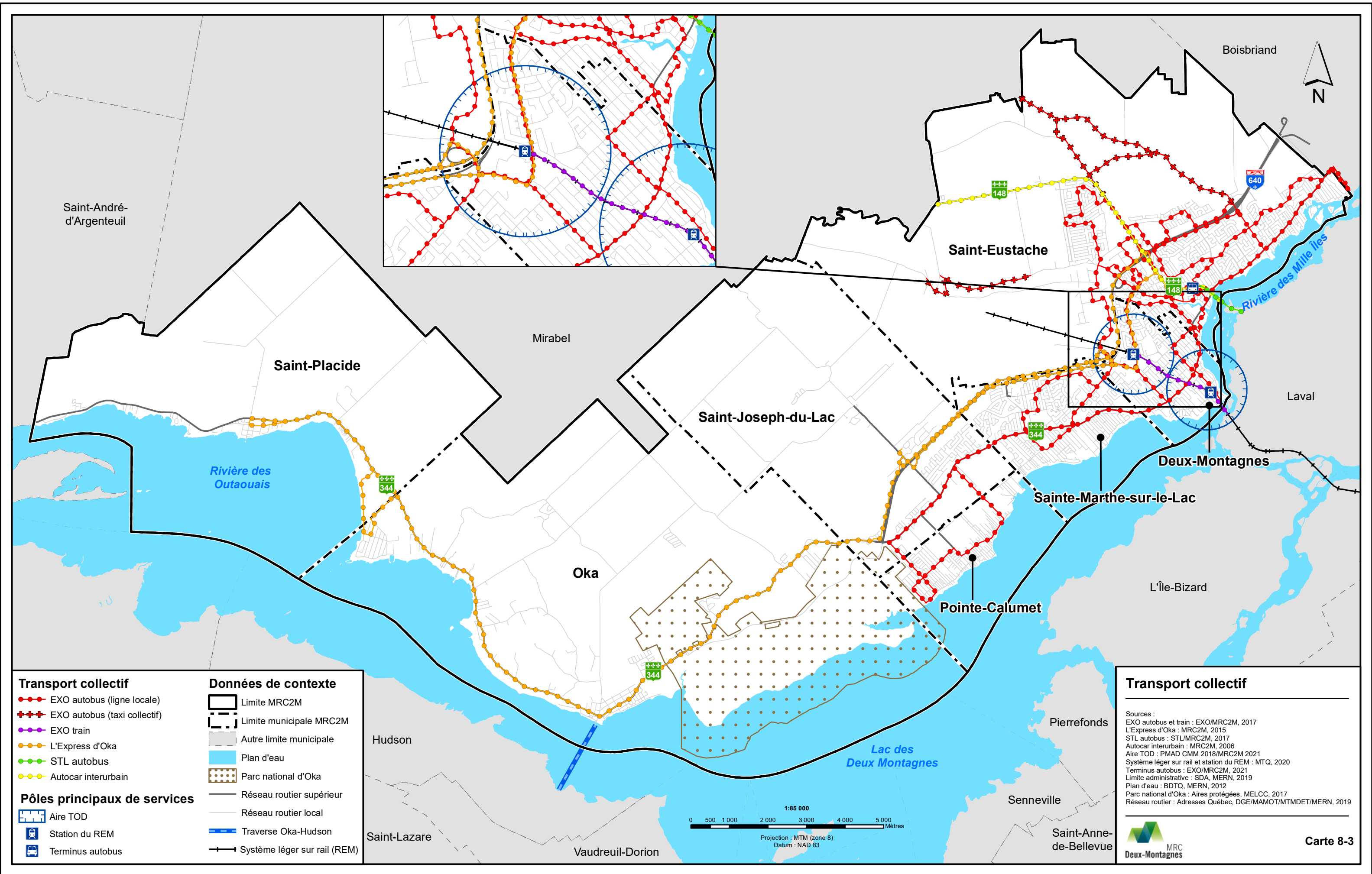
- Voie cyclable : Projet Oxygène/MRC2M, 2021
- Réseau vélo métropolitain : CMM, 2019
- Quai ou descente publics : MRC2M, 2010
- La Route bleue des voyageurs : Éco-nature, 2010
- Navigation de plaisance : MRC2M, 2018
- Sentier VTT : FQCQ, 2017
- Sentier motoneige : FCMQ, 2017
- Limite administrative : SDA, MERN, 2019
- Plan d'eau : BDTQ, MERN, 2012
- Parc national d'Oka : Aires protégées, MELCC, 2017
- Réseau routier : Adresses Québec, DGE/MAMOT/MTMDET/MERN, 2019
- Système léger sur rail et station du REM : MTQ, 2020
- Terminus autobus : EXO/MRC2M, 2021

MRC Deux-Montagnes

**Carte 8-2**







**Transport collectif**

- EXO autobus (ligne locale)
- +—+ EXO autobus (taxi collectif)
- EXO train
- L'Express d'Oka
- STL autobus
- Autocar interurbain

**Pôles principaux de services**

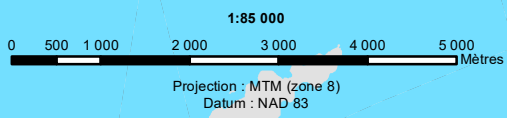
- Aire TOD
- Station du REM
- Terminus autobus

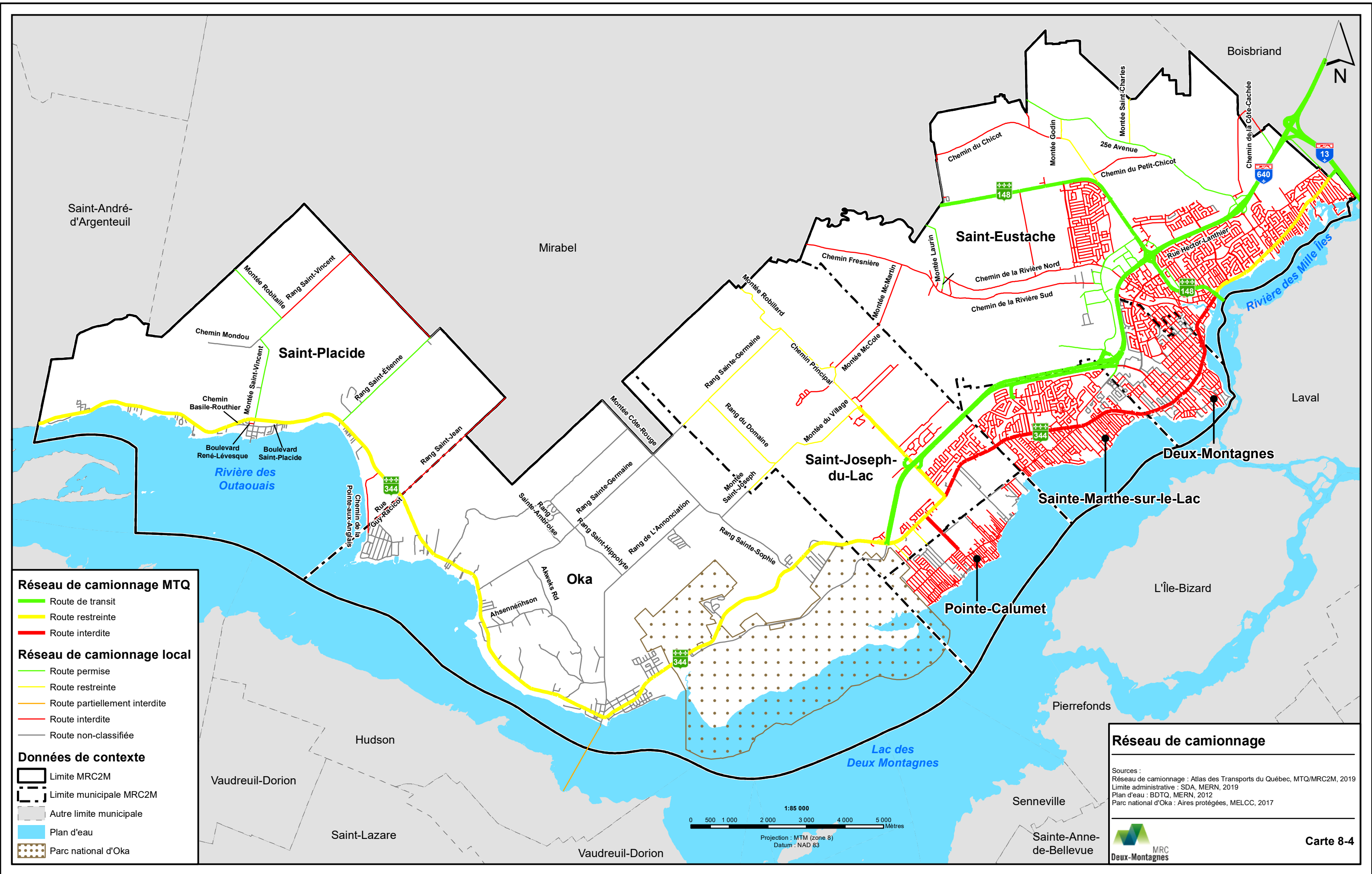
**Données de contexte**

- Limite MRC2M
- Limite municipale MRC2M
- Autre limite municipale
- Plan d'eau
- Parc national d'Oka
- Réseau routier supérieur
- Réseau routier local
- Traverse Oka-Hudson
- Système léger sur rail (REM)

**Transport collectif**

Sources :  
 EXO autobus et train : EXO/MRC2M, 2017  
 L'Express d'Oka : MRC2M, 2015  
 STL autobus : STL/MRC2M, 2017  
 Autocar interurbain : MRC2M, 2006  
 Aire TOD : PMAD CMM 2018/MRC2M 2021  
 Système léger sur rail et station du REM : MTQ, 2020  
 Terminus autobus : EXO/MRC2M, 2021  
 Limite administrative : SDA, MERN, 2019  
 Plan d'eau : BDTQ, MERN, 2012  
 Parc national d'Oka : Aires protégées, MELCC, 2017  
 Réseau routier : Adresses Québec, DGE/MAMOT/MTMDET/MERN, 2019





**Réseau de camionnage MTQ**

- Route de transit
- Route restreinte
- Route interdite

**Réseau de camionnage local**

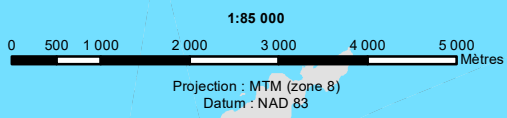
- Route permise
- Route restreinte
- Route partiellement interdite
- Route interdite
- Route non-classifiée

**Données de contexte**

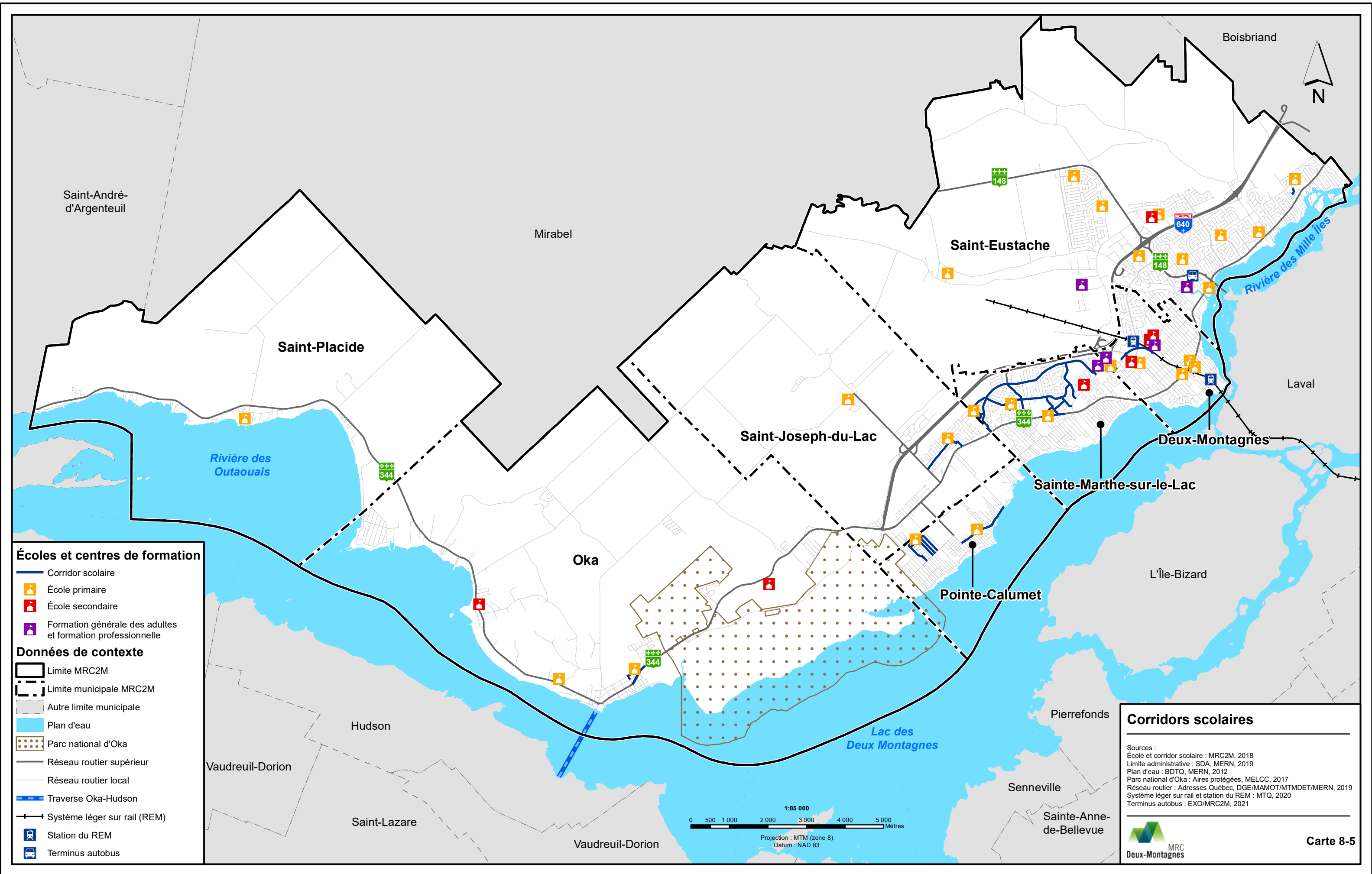
- Limite MRC2M
- Limite municipale MRC2M
- Autre limite municipale
- Plan d'eau
- Parc national d'Oka

**Réseau de camionnage**

Sources :  
 Réseau de camionnage : Atlas des Transports du Québec, MTQ/MRC2M, 2019  
 Limite administrative : SDA, MERN, 2019  
 Plan d'eau : BDTQ, MERN, 2012  
 Parc national d'Oka : Aires protégées, MELCC, 2017







**Écoles et centres de formation**

- Corridor scolaire
- École primaire
- École secondaire
- Formation générale des adultes et formation professionnelle

**Données de contexte**

- Limite MRC2M
- Limite municipale MRC2M
- Autre limite municipale
- Plan d'eau
- Parc national d'Oka
- Réseau routier supérieur
- Réseau routier local
- Traverse Oka-Hudson
- Système léger sur rail (REM)
- Station du REM
- Terminus autobus

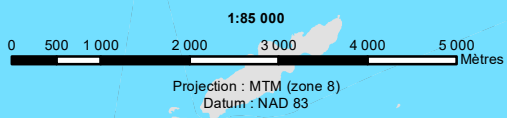
**Corridors scolaires**

Sources :

- École et corridor scolaire : MRC2M, 2018
- Limite administrative : SDA, MERN, 2019
- Plan d'eau : BDTQ, MERN, 2012
- Parc national d'Oka : Aires protégées, MELCC, 2017
- Réseau routier : Adresses Québec, DGE/MAMOT/MTMDET/MERN, 2019
- Système léger sur rail et station du REM : MTQ, 2020
- Terminus autobus : EXO/MRC2M, 2021

MRC  
Deux-Montagnes

**Carte 8-5**



Annexe 8- 1 Planification 2017-2027 Travaux planifiés par le MTQ ayant un impact sur le territoire de la MRC de Deux-Montagnes

---

Localisation des infrastructures	Municipalité	Intervention	Longueur(Km)	Coûts (000\$)
A-13 Entre Laval et Boisbriand	Boisbriand	Réfection du pont Vachon	1,0	N/D

---

Source : MTQ, Programmation des travaux routiers 2017-2019 de 500 000\$ et plus.

Plan québécois des infrastructures 2017-2027, Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2017-2018.