

CHAPITRE 10 : LE TRANSPORT

CHAPITRE 10 : LE TRANSPORT

10.1 LE TRANSPORT ROUTIER

10.1.1 Hiérarchisation du réseau routier

Les déplacements sont assurés sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges par le réseau routier supérieur (autoroutes, routes nationale, régionale et collectrice) relevant du ministère des Transports du Québec et par le réseau routier municipal (artères, distributrices, voies locales).

Le réseau routier supérieur comprend les routes suivantes (voir plan 19) :

- trois autoroutes (A-20, A-40, A-30);
- un tronçon de route nationale (tronçon de la route 201 entre la route 338 et la limite sud de la MRC);
- des routes régionales (tronçon de la route 201 entre l'autoroute 20 et l'autoroute 40, la route 338 et un tronçon de la route 342 entre le chemin Daoust et la route 201);
- des routes collectrices (route 325, route 340, chemin des Outaouais à Pointe-Fortune, chemin du Haut-de-la-Chute à Rigaud, tronçon de la montée Lefebvre à Très-Saint-Rédempteur et à Sainte-Marthe, chemin Saint-Guillaume à Sainte-Marthe, chemin Sainte-Julie à Sainte-Marthe et Saint-Clet, chemin du 3^e Rang à Sainte-Justine-de-Newton, montée Sainte-Catherine à Les Coteaux et Saint-Polycarpe, tronçon du chemin Sauvé à Les Coteaux, tronçon de la route 201 et de la rue Principale à Coteau-du-Lac, tronçon sud du chemin Saint-Féréol à Les Cèdres, tronçon du chemin Sainte-Angélique à Saint-Lazare, tronçon de la rue Saint-Charles et de la rue des Rigolets à Vaudreuil-Dorion et à Vaudreuil-sur-le-Lac, boulevard Don-Quichotte à l'Île-Perrot et à Notre-Dame-de-l'île-Perrot).

Quant au réseau routier municipal, il comprend toutes les autres voies publiques relevant des municipalités.

Les autoroutes constituent l'ossature principale du réseau routier, supportant soit les déplacements de transit entre Montréal et l'Ontario ou entre Montréal et la MRC de Beauharnois-Salaberry, soit les déplacements entre le territoire de Vaudreuil-Soulanges et l'île de Montréal ou celui de Beauharnois-Salaberry, soit encore les déplacements internes sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. C'est sur ces autoroutes que viennent se raccorder les routes nationale, régionale et collectrice et certaines artères ou collectrices municipales.

Règl. 167-15-1, art. 65, en vigueur le 03.07.2015

Règl. 167-15-1, art. 65, en vigueur le 03.07.2015

Enfin, soulignons que le réseau autoroutier (A-20, A-30 et A-40) fait partie du réseau routier métropolitain tel qu'identifié au PMAD de la CMM. Par ailleurs, la CMM⁵⁰ a procédé à l'identification du réseau artériel métropolitain et identifié les voies de circulation suivantes comme étant des voies appartenant à la classe 2⁵¹:

- *Route 338 (Les Cèdres, Pointe-des-Cascades et Vaudreuil-Dorion);*
- *Côte Saint-Charles (Saint-Lazare), entre la route Harwood (342) et le chemin Saint-Louis;*
- *Route 201 (Saint-Lazare);*
- *Route 342 (Saint-Lazare et Vaudreuil-Dorion, jusqu'à la rue Henry-Ford);*
- *Rue Henry-Ford (Vaudreuil-Dorion, entre la bretelle d'accès A-30 direction nord et le boulevard de la Cité-des-Jeunes);*
- *Boulevard de la Cité-des-Jeunes (Vaudreuil-Dorion, entre la route 342 et la rue Henry-Ford);*
- *Chemin Daoust (Vaudreuil-Dorion, entre la route 342 et la rue Chartier).*

10.1.2 Le niveau de fonctionnalité du réseau routier

Le réseau routier supérieur de la MRC se révèle relativement fonctionnel et efficace. Toutefois on y décèle certains problèmes de discontinuité, de déficience des chaussées et de congestion qui nuisent au bon écoulement de la circulation.

10.1.2.1 Problèmes de discontinuité

Depuis le parachèvement de l'A-30 qui assure un lien entre le territoire régional et la Montérégie, un problème majeur de discontinuité du réseau supérieur subsiste toujours sur le territoire de la MRC, celui du parachèvement de la 1^{re} autoroute construite au Québec, soit le tronçon non terminé entre Montréal et l'Ontario de l'A-20, situé sur le territoire de l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion.

- Discontinuité de l'autoroute 20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion

Le problème de discontinuité est aussi notoire sur l'autoroute 20, à l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion où celle-ci présente sur environ 10 km des caractéristiques de boulevard urbain (intersections à niveau, feux de circulation), ce qui nuit à la fluidité de ce lien économique majeur. Il s'agit d'ailleurs du seul tronçon qui ne répond pas aux normes d'une

⁵⁰ *Le réseau artériel métropolitain a été proposé par le conseil de la CMM dans le cadre du Règlement numéro 2013-59 et la résolution CE13-121, résolution qui invite les MRC à identifier ce réseau au schéma d'aménagement. Le règlement définit le réseau artériel métropolitain comme étant « un ensemble de voies de circulation hiérarchisées, à l'exclusion des autoroutes et sans égard à l'autorité responsable de ces voies, dont l'utilisation est favorisée pour assurer le déplacement des personnes et des marchandises entre les municipalités du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. ».*

⁵¹ *Les voies de circulation sont hiérarchisées selon 3 classes. Les voies de classe 1 sont des voies de circulation désignées pour assurer le déplacement entre les municipalités du territoire de la Communauté et avec l'extérieur de ce territoire, en complément du réseau d'autoroutes. Les voies de classe 2 sont des voies de circulation de substitution à une voie de classe 1 et aux autoroutes lors d'entraves à la circulation routière. Finalement, les voies de classe 3 sont des voies de circulation qui relient le territoire d'une municipalité à une voie de circulation de la classe 1 ou à une autoroute sur le territoire de la Communauté.*

autoroute sur toute la longueur de cette voie de circulation entre Montréal et Toronto. Un projet de réaménagement de ce tronçon est actuellement à l'étude par le ministère des Transports.

En plus de nuire à l'ensemble autoroutier métropolitain, une réelle friche urbaine a été créée par les terrains laissés vacants qui ont été expropriés en 1964 pour la réalisation des travaux, laissant ainsi une cicatrice dans le paysage. De plus, cette discontinuité a des répercussions négatives sur la planification et le développement du territoire régional puisqu'en attente du réaménagement de cette portion autoroutière, la planification, la réalisation et la consolidation de projets restent en veilleuse. Sans projet concret et détaillé de la part du gouvernement, les municipalités touchées par cette portion ne peuvent planifier et réaliser à court terme certains projets.

10.1.2.2 Problèmes de déficience de chaussée

Le piètre état de la chaussée sur certains tronçons de route se révèle une contrainte à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers. On peut souligner ici les tronçons suivants dont les déficiences ont été jugées mineures ou majeures, selon les cas, par le MTQ⁵²:

- un tronçon d'environ 3,2 km sur la route 342, dans les municipalités de Vaudreuil-Dorion, d'Hudson et de Saint-Lazare;
- un tronçon d'environ 4 km sur la route 325, dans la municipalité de Très-Saint-Rédempteur;
- un tronçon d'environ 3,5 km sur le chemin Saint-Guillaume, dans la municipalité de Sainte-Marthe;
- un tronçon d'environ 4,5 km sur le chemin Sainte-Julie, dans la municipalité de Sainte-Marthe;
- un tronçon d'environ 3 km sur le chemin du 3^e Rang, dans la municipalité de Sainte-Justine-de-Newton;
- un tronçon d'environ 2,5 km sur le chemin Sainte-Angélique, dans la municipalité de Saint-Lazare;
- *Le tronçon de la route 340, entre Saint-Télesphore et Saint-Polycarpe.*

10.1.2.3 Problèmes de congestion

Le fort volume de circulation que subit la route 201 à l'approche du pont Monseigneur-Langlois a réduit le niveau de service de ce tronçon à la cote « E », c'est-à-dire à la limite de

⁵² Ministère des Transports du Québec. *Vers un Plan de Transport de la Montérégie, Diagnostic et orientations, Annexe cartographique*, juillet 2001 et mise à jour par le MTQ, juin 2003.

sa capacité.⁵³ Aussi peut-on observer, à certaines périodes de pointe, des problèmes de congestion sur cette route. Cette situation est appelée à s'aggraver dans le futur avec l'augmentation prévue de la population dans les municipalités de Saint-Zotique, Les Coteaux et Coteau-du-Lac et l'augmentation du trafic de camions.

Quant au réseau routier municipal, il ne présente pas de problème particulier de fonctionnalité sauf dans le cas de certains tronçons artériels qui montrent des signes de saturation évidents tout particulièrement aux heures de pointe. Ces tronçons se retrouvent sur l'île Perrot, à Vaudreuil-Dorion et à Saint-Lazare :

- Boulevard Don-Quichotte (section comprise entre la rue Saint-Joseph et l'autoroute 20);
 - Boulevard Perrot (section comprise entre la 38^e avenue et l'autoroute 20);
 - Avenue Saint-Charles (section comprise entre le noyau villageois et l'autoroute 40).
- Notons aussi les cas du chemin Sainte-Angélique et de la rue Bédard à Saint-Lazare qui sont fortement achalandés aux heures de pointe et qui pourraient atteindre d'ici quelques années leur limite de capacité avec l'augmentation démographique prévue.

10.1.3 Les problèmes d'aménagement en bordure ou à proximité du réseau routier

Les problèmes d'aménagement en bordure ou à proximité du réseau routier peuvent se résumer en cinq points :

- la densité des accès routiers;
- le bruit;
- le transport des matières dangereuses;
- la circulation lourde;
- l'affichage.

10.1.3.1 La densité des accès routiers

Il est reconnu que la fluidité de la circulation est directement affectée par le nombre d'accès riverains (rues, accès à des stationnements, entrées privées). Au fur et à mesure que l'urbanisation prend de l'ampleur, le nombre d'accès sur le réseau routier adjacent s'accroît et contribue ainsi à réduire la vitesse moyenne des véhicules.

Sur le territoire de la MRC, certains tronçons de route du réseau supérieur et du réseau municipal sont intégrés à la trame urbaine et sont affectés par la densité des accès routiers. Bien que les problèmes à ce chapitre ne soient pas trop aigus sur le territoire de la MRC, on

⁵³ Ministère des Transports du Québec. *Vers un plan de transport de la Montérégie, Diagnostic et orientations*, juillet 2001.

doit souligner certains tronçons de route qui comprennent plusieurs accès routiers et qui contribuent à en réduire l'efficacité :

- le tronçon de l'autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion;
- un tronçon de la route 338 à Les Coteaux et à Saint-Zotique;
- les tronçons des routes 325 et 342 traversant l'agglomération de Rigaud;
- des tronçons de la route 340 longeant l'agglomération de Saint-Lazare ou traversant les villages de Saint-Clet, Saint-Polycarpe et Saint-Télesphore;
- des tronçons de la route 325 traversant les villages de Rivière-Beaudette et de Sainte-Justine-de-Newton.

10.1.3.2 Le bruit

Le bruit routier est considéré aujourd'hui comme l'une des contraintes majeures pour les citoyens habitant en bordure ou à proximité des grands axes routiers. Considérant que le territoire de la MRC compte près de 80 km d'autoroutes et que les débits journaliers sur celles-ci sont relativement importants (entre 1 500 et 56 000 véhicules par jour selon les endroits), il s'avère important que cette contrainte soit considérée sérieusement par les municipalités riveraines de ces axes routiers lors du processus de révision du plan et de la réglementation d'urbanisme. Dans ce contexte, le ministère des Transports a adopté la « Politique sur le bruit routier »⁵⁴, qui énonce la position du ministère à l'égard du bruit routier. La politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par l'utilisation des infrastructures de transport routier. Elle constitue un moyen de mise en œuvre de la « Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec » et s'inscrit dans une perspective de protection et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie.

Pour le ministère des Transports du Québec, le niveau critique du bruit à l'extérieur ne devrait pas dépasser 55 dBA Leq, 24 h⁵⁵, norme qui est généralement reconnue comme un niveau acceptable dans les zones sensibles, soit les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives.

À partir du Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière préparé par le MTQ, on peut établir la position des isophones (en mètres) et évaluer ainsi le climat sonore aux abords de ces voies de circulation.

⁵⁴ Ministère des Transports du Québec. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998.

⁵⁵ **Décibel A (dBA)** : unité utilisée pour exprimer le niveau sonore mesuré en utilisant un dispositif qui accentue les constituants de fréquence moyenne, imitant ainsi la réaction de l'oreille humaine.
Niveau équivalent (Leq, 24 h) : niveau de son constant transmettant la même énergie, dans un temps donné (24 heures), que le son en fluctuation.

Dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, une forte proportion des terrains situés aux abords des autoroutes (A-20, A-40 et A-30) se situent en zone agricole. Toutefois, certains secteurs compris à l'intérieur des périmètres d'urbanisation doivent faire l'objet de mesures spéciales pour éviter que les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives⁵⁶ ne soient perturbées par le bruit. Ces secteurs sont identifiés au tableau 14.

Un relevé sur le terrain fait ressortir que peu de zones résidentielles, institutionnelles ou récréatives sont construites à l'intérieur des distances apparaissant à ce tableau. La plupart des municipalités ont prévu ici des affectations commerciales ou industrielles et elles devront continuer dans ce sens. Seules les municipalités de Rigaud, de Saint-Lazare, d'Hudson, de Vaudreuil-Dorion, de Coteau-du-Lac et de Saint-Zotique ont prévu des affectations résidentielles à certains endroits le long des corridors autoroutiers A-20 et A-40. Une approche de planification intégrée doit ici être priorisée, comme il est proposé plus loin dans les stratégies relatives au transport et au document complémentaire.

10.1.3.3 Le transport de matières dangereuses

Les autoroutes qui traversent le territoire de la MRC sont utilisées pour le transport de matières dangereuses. Bien qu'aucune statistique ne soit disponible concernant le nombre de camions transportant de telles matières et la quantité de matières dangereuses transitées, on sait qu'entre 4 500 et 8 000 camions⁵⁷ circulent quotidiennement sur le réseau autoroutier de la MRC. Une telle situation constitue une contrainte pour les résidents et les travailleurs installés ou oeuvrant aux abords de ces autoroutes. Aussi un schéma de sécurité civile et un schéma de couverture de risques (incendie) seront préparés par la MRC en prenant en considération cette problématique.

10.1.3.4 La circulation lourde

Depuis 1996, un réseau affecté au camionnage a été défini par le ministère des Transports, suite à une vaste opération d'information et de consultation des intervenants en transport y compris les municipalités.

⁵⁶ Comprend les parcs d'embellissement et d'agrément et les terrains de jeux pour tout-petits.

⁵⁷ Ministère des Transports du Québec.op. cit. page 216.

Le réseau de camionnage a été établi selon trois types de routes (voir plan 22) :

- Les routes de transit dont l'accès est autorisé aux camions. Ce sont les routes les mieux adaptées à la circulation de véhicules lourds;
- Les routes restreintes où l'accès est autorisé aux camions malgré la présence de certaines contraintes, telles que des ponts à capacité réduite et des aménagements géométriques peu appropriés;
- Les routes interdites aux camions sauf si ces derniers effectuent des livraisons locales.

Sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges, les autoroutes 20, 40 et 540, la route 201 et la route 340 (entre la route 201 et l'autoroute 540) appartiennent au premier type. La plupart des autres routes du réseau supérieur et des routes principales du réseau municipal appartiennent au deuxième type (routes restreintes). Seuls quelques tronçons de route sont interdits au camionnage.

La mise en place de ce réseau de camionnage a amélioré de façon générale les conditions de sécurité et le climat sonore sur le réseau routier de la MRC. Toutefois, il sera opportun que la Société de l'assurance automobile du Québec exerce un contrôle plus serré sur le camionnage sur la section de la route 340 située à l'Ouest de la route 201, compte tenu que ce segment pourrait devenir une voie de contournement des balances installées sur l'autoroute 20.

10.1.3.5 L'affichage

L'affichage le long des routes constitue une préoccupation de premier plan pour les autorités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, soucieuses de préserver l'intégrité des paysages ruraux et urbains. Le long des routes du réseau supérieur, la juridiction dans ce domaine incombe en grande partie au ministère des Transports au moyen des trois lois suivantes :

- La Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation qui s'applique aux municipalités régies par la Loi des cités et villes;
- La Loi sur la publicité le long des routes qui s'applique aux municipalités régies par le Code municipal;
- La Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation qui s'applique aux municipalités régies par la Loi sur les cités et villes et à celles comprises à l'intérieur d'une communauté urbaine.

Il est important de souligner que ces lois ne s'appliquent pas au-delà d'une certaine distance de la route ni aux voies de circulation relevant des municipalités. Des dispositions supplémentaires doivent donc être prévues dans la réglementation d'urbanisme des

municipalités tout particulièrement au niveau de la localisation des enseignes, de leur nombre, de leurs dimensions, de leur hauteur et des matériaux autorisés dans la construction de celles-ci.

10.2 LE TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau de transport collectif a évolué au cours des dernières années, notamment au niveau de l'offre de services par autobus qui s'est largement développée depuis le début des années 2000.

Dans un premier temps, une partie du territoire de la MRC est desservie par le train de banlieue Montréal/Vaudreuil-Hudson. D'ailleurs, de par la présence de gares sur le territoire faisant partie d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant, des aires TOD ont été définies au présent schéma d'aménagement et à partir desquelles une planification particulière devra être proposée. Actuellement, on retrouve cinq (5) gares de train ainsi qu'une gare intermodale planifiée sur l'île Perrot. Voici un résumé des informations disponibles relativement aux gares existantes (source : AMT, 2013):

Règl. 167-15-1, art. 69, en vigueur le 03.07.2015

	Gare Hudson	Gare Vaudreuil	Gare Dorion	Gare Pincourt/ Terrasse- Vaudreuil	Gare Île-Perrot
Achalandage 2012 :	24 300 passagers	432 500 passagers	174 700 passagers	221 200 passagers	240 100 passagers
Variation 2011-2012 :	- 5,8 %	5 5 %	1,1 %	- 1,0 %	- 1,8 %
Fréquence :	Départ am : 1 Retour pm : 1	Départs am : 8 Départs de jour : environ 4 Retour pm : 8			
Nbre de stationnement auto :					
Auto :	47 cases	831 cases	140 cases	184 cases	290 cases
Vélo :	7 places	25 places	54 places	13 places	37 places
Covoiturage :	2 cases	2 cases	2 cases	2 cases	2 cases

La planification détaillée des aires TOD permettra aux municipalités de faire état, notamment, des problématiques particulières en termes d'accès, de stationnement et de mobilité active. Essentiellement, certaines gares ont un besoin criant d'espaces de stationnement tandis que d'autres nécessitent une réorganisation des espaces et des accès. À cet effet, l'aménagement de la gare régionale de Vaudreuil construite au printemps 2003, et dont le service régulier a débuté en août 2003, n'est toujours pas complété par l'AMT.

Soulignons également que le projet de relocalisation de la gare de L'Île-Perrot afin de créer une gare intermodale, en collaboration avec l'Agence métropolitaine des Transports (AMT), est en attente. En 2001, l'AMT a réalisé une étude impliquant la MRC, les municipalités de L'Île-Perrot et le MTQ dans le but de consolider les deux gares présentes sur l'île afin d'assurer la sécurité des usagers et de rendre plus efficient le service sur le territoire de L'Île-Perrot en y implantant une gare intermodale. En 2004, la MRC de Vaudreuil-Soulanges identifiait, par le biais de son schéma d'aménagement révisé, la localisation de la gare intermodale sur L'Île-Perrot, tel qu'identifié à l'étude de l'AMT. Cependant, l'AMT n'a pas réalisé, à ce jour, l'implantation de la gare.

La MRC identifie comme aire TOD la partie sud de l'espace autour de la gare intermodale planifiée au schéma d'aménagement révisé sur le territoire de L'Île-Perrot. Par conséquent, les espaces situés au sud des deux gares existantes sont inclus à l'intérieur de l'aire TOD de la gare planifiée afin de structurer les aménagements de façon cohérente et dans une perspective d'ensemble. La partie nord des trois gares n'a pas été incluse dans l'aire TOD pour les raisons suivantes :

- *la présence de la réserve naturelle Molson reconnue au schéma d'aménagement révisé comme une aire de conservation (type 2);*
- *la présence de nombreux milieux humides;*
- *la présence de zones inondables; et*
- *l'absence de terrains vacants et à redévelopper à l'intérieur de la municipalité de Terrasse-Vaudreuil.*

Au niveau du transport par autobus, on retrouve actuellement un axe de rabattement métropolitain, soit un service de transport reliant la gare de Vaudreuil à la station de métro Côte-Vertu (Montréal), via l'A-40. Soulignons l'axe de rabattement projeté entre la gare de Vaudreuil et la station de métro Lionel-Groulx (Montréal) via l'A-20. Malgré le réseau de transport en commun interrégional en direction de Montréal, il appert que le réseau actuel présente des lacunes quant à la desserte des principaux points d'achalandage de l'île de Montréal et des fréquences actuelles.

Au niveau régional et local, le Conseil intermunicipal de transport (CIT) La Presqu'île assure le transport en commun par autobus, depuis 2005, des municipalités situées sur l'île Perrot, des municipalités de Vaudreuil-Dorion, de Saint-Lazare, d'Hudson et de Rigaud. Au total, la CIT offre 24 circuits reliant les pôles de services du territoire et les principaux secteurs de développement, 22 minibus, 3 autocars ainsi que 2 autobus urbains munis de support à vélo. Dans le cadre du Rapport de consultation des MRC et des CIT des Couronnes Nord et Sud (février 2010) par la CMM, plusieurs projets d'amélioration et de développement du réseau ont été identifiés.

Selon l'Enquête Origine-Destination (1998 et 2008), l'utilisation de l'automobile demeure le choix de la majorité des résidents et les déplacements véhiculaires ont augmenté de l'ordre de 27 % entre 1998 et 2008. Seulement 3,7 % des déplacements produits (déplacements qui ont le territoire régional comme origine) sont effectués par transport en commun et 0,5 % des déplacements attirés (déplacements qui ont le territoire régional comme destination). Toutefois, la part modale en transport en commun a connu une hausse de 168 % par rapport à 2003. Considérant l'absence de desserte en transport par autobus de certaines municipalités, l'utilisation du transport en commun varie d'un secteur à l'autre de la MRC. Selon l'Enquête de 2008, on constate que le transport en commun est essentiellement utilisé pour le travail (près de 25 % des trajets produits et 10 % des trajets attirés) et les études (13 % des trajets produits et 10 % des trajets attirés).

10.3 LE RÉSEAU FERROVIAIRE

En plus d'être desservi par le train de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud, le territoire de la MRC est traversé par deux lignes importantes de train et par une ligne de moindre envergure (voir plan 19).

La première, soit celle du CP, relie Montréal à Vancouver via Toronto. Cette ligne achemine un important volume de marchandises et compte une douzaine de trains circulant quotidiennement dans chacune des directions.

La deuxième, fait partie de l'axe transcontinental du CN s'étendant de Halifax à Vancouver tout en reliant également Montréal à Chicago. Comme la précédente, cette ligne achemine un important volume de marchandises et compte une vingtaine de trains circulant quotidiennement dans chaque direction. Cette ligne est aussi utilisée par les trains de passagers de VIA rail entre Montréal et Toronto. Un tronçon de cette ligne est aussi utilisé par VIA rail entre Montréal et Les Coteaux pour sa liaison avec Ottawa.

La troisième ligne, celle de VIA rail, permet d'atteindre Ottawa à partir de la ligne du CN à Les Coteaux.

Les nombreux convois de marchandises qui transitent sur ces lignes transportent des matières dangereuses qui représentent des risques pour les populations habitant ou travaillant à proximité et pour l'environnement dans le cas où il y aurait déraillement. Comme dans le cas du camionnage, le schéma de sécurité civile et le schéma de couverture de risques (incendie) seront préparés en tenant compte de cette problématique.

10.4 LE TRANSPORT MARITIME

Le territoire de la MRC est traversé à deux endroits (au lac Saint-Louis et au lac Saint-François) par la Voie maritime du Saint-Laurent. En 1999, plus de 2 100 navires transitaient par la section Montréal-lac Ontario, transportant plus de 23,5 millions de tonnes de marchandises, dont les deux tiers étaient composés de céréales et de minerai de fer⁵⁸.

⁵⁸ Ministère des Transports du Québec. op. cit. page 229.

Compte tenu de l'importance que représentent pour la MRC ces deux plans d'eau et de la proximité de nombreuses habitations construites sur leurs rives, il s'avère essentiel que toutes les normes de sécurité et de protection de l'environnement relatives à la navigation fluviale soient scrupuleusement respectées.

10.5 LE RÉSEAU DE TRAVERSIER

Le territoire de la MRC est relié à ceux de la MRC de Deux-Montagnes et de la MRC d'Argenteuil par deux traversiers opérant sur une base saisonnière d'avril à novembre. Il s'agit du traversier Hudson/Oka et du traversier Pointe-Fortune/Carillon. Ceux-ci constituent des compléments au réseau routier permettant d'éviter des détours par le pont d'Hawkesbury ou par le pont de l'autoroute 13. Ils sont utilisés par une clientèle relativement importante composée de résidents habitant des deux côtés de l'Outaouais et d'excursionnistes effectuant des circuits en automobile ou à vélo. Soulignons qu'un projet de traversier de plus forte capacité entre Hudson et Oka est actuellement à l'étude.

10.6 PONT DE GLACE

Un pont de glace reliant Hudson à Oka est aménagé durant la période hivernale en remplacement du service de traversier.

Règl. 179,
art. 5, en
vigueur le
12.12.2005

10.7 RÉSEAU DE TRANSPORT HORS ROUTE

Le territoire de la MRC est sillonné par un important réseau de sentiers de motoneige qui le traverse d'est en ouest et du nord au sud. La longueur totale du sentier Trans-Québec (33) et des sentiers régionaux (301, 306, 312 et 317) est d'environ 200 km. Gérés par le club « Harfang des Neiges », ces sentiers sont illustrés au plan 27.

On compte aussi sur le territoire un réseau pour véhicules tout-terrain (VTT) géré par le club « Quad des Trois-Lacs ». Ce réseau est moins élaboré que celui de la motoneige, mais pourrait se prolonger d'ici quelques années.

Selon la Loi sur les véhicules hors route, ces sentiers hors route doivent se situer à un minimum de 30 m de toute habitation.

10.8 LE TRANSPORT AÉRIEN

Le territoire de la MRC est doté de deux aéroports dont l'un est situé aux Cèdres (au carrefour de l'autoroute 20 et du chemin Saint-Féréol) et l'autre à Saint-Lazare (en marge du chemin Sainte-Angélique). On compte aussi un hélicoptère situé à côté de l'aéroport des Cèdres.

Ces infrastructures ont les caractéristiques suivantes⁵⁹ :

- Aéroport Les Cèdres : - opéré par Laurentide Aviation
- piste pavée de 3 000 pi x 75 pi, avec services.
- Aéroport de Saint-Lazare : - piste en gravier et gazon de 2 825 pi x 50 pi, sans services.
- Hélicoptère de Les Cèdres : - opéré par Canadian Helicopters Ltd.
- comprend deux aires d'arrivée et de départ avec services et un centre d'entretien d'hélicoptères.

Ces trois aéroports et hélicoptère se situent dans l'aire d'influence de Dorval et Mirabel et sont donc assujettis à des limites d'altitude (2 000 pi) dans un certain rayon de sécurité.

10.9 LES ORIENTATIONS RETENUES

Les orientations retenues par la MRC au chapitre du transport découlent des problématiques identifiées en matière de transport. Celles en lien avec le transport routier s'alignent avec les orientations du ministère des Transports, alors que celles en lien avec le réseau ferroviaire répondent à un critère inscrit au PMAD. Les orientations en matière de transport sont:

- 1) **Développer un réseau routier fonctionnel tant au niveau du réseau supérieur qu'au niveau municipal.**
- 2) **Améliorer la qualité de vie, la sécurité des citoyens et la qualité de l'environnement le long du réseau routier supérieur.**
- 3) **Favoriser le développement du transport en commun sur le territoire de la MRC et entre celui-ci et l'île de Montréal tout en contribuant à l'objectif métropolitain de hausser de 30 % la part modale en période de pointe du matin d'ici 2021.**
- 4) **S'assurer de l'intégration des infrastructures municipales au réseau de train de banlieue tout en favorisant la mobilité active.**
- 5) **S'assurer d'une cohabitation harmonieuse des usages le long du réseau ferroviaire.**

10.10 LES STRATÉGIES ET LES ACTIONS RETENUES

Pour répondre à la première orientation, les stratégies et actions suivantes sont retenues :

1) Corridor de l'autoroute 20

Que l'Agence métropolitaine des transports finalise dans les meilleurs délais la consolidation de la gare de train de banlieue de L'Île-Perrot par l'implantation d'une gare

⁵⁹ Selon le « Canadian Flight Supplement ».

intermodale et qu'elle complète les travaux d'aménagement de la gare régionale à Vaudreuil-Dorion.

Que le réaménagement de l'autoroute 20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion soit réalisé en ayant comme préoccupation un aménagement soigné des abords, l'intégration sécuritaire des accès au réseau de transport (train et autobus) et des réseaux piétons et cyclables et l'exclusion des fonctions résidentielle, institutionnelle et récréative (sauf les liens piétons et cyclables) le long de ce corridor autoroutier.

Dans cette optique, les municipalités doivent modifier leur réglementation d'urbanisme afin d'assujettir les espaces riverains de cette autoroute aux exigences suivantes :

- paysager les terrains du côté de l'autoroute 20 au moyen d'arbres, d'arbustes et de gazon;
- traiter les murs faisant face à l'autoroute 20 comme des murs de façade;
- ne pas entreposer de matériaux ou de produits dans les cours avant et latérales;
- ériger une seule enseigne sur poteau ou socle dont la hauteur ne dépassera pas neuf mètres le niveau moyen de la rue et dont la superficie ne dépassera pas 15 mètres carrés.

Les municipalités doivent prévoir dans leur plan d'urbanisme et leur règlement de zonage (plan de zonage) des affectations autres que résidentielle, institutionnelle et récréative sur les terrains longeant l'autoroute 20. Toutefois, si les municipalités décident d'affecter un ou des terrains à ces fonctions, *notamment à l'intérieur des aires TOD*, elles doivent exiger dans leur règlement de zonage que le promoteur fasse la preuve que les constructions résidentielles, institutionnelles ou récréatives de même que les espaces récréatifs prévus se situeront dans un climat sonore de 55 dBA et moins grâce à une série de mesures de mitigation qu'il aura prévues.

2) *abrogé*

3) Pont Monseigneur-Langlois

Que le MTQ réaménage le pont Monseigneur-Langlois et ses approches en ayant comme préoccupation l'intégration harmonieuse du Parc régional du canal de Soulanges (et notamment la réouverture du canal à la navigation de plaisance).

Les paramètres suivants devront être respectés :

- a) un dégagement vertical de neuf mètres à partir du niveau maximal du lac Saint-François;
- b) un pont mobile adapté au site, à quatre voies de type approprié;
- c) selon une entente à intervenir entre le ministère des Transports, la MRC et la RICS au moment du développement de Port Soulanges et de la mise en place du pont mobile, prévoir une voie désignée pour les piétons et les cyclistes.

4) Réparation de chaussées

Que le MTQ effectue les réparations nécessaires sur les chaussées du réseau supérieur présentant des déficiences (voir les tronçons concernés au point 10.1.2.2).

5) Identification et évaluation du réseau artériel municipal

Que les municipalités identifient dans leur plan d'urbanisme les voies artérielles, les collectrices et les voies inter-municipales qui sont sous leur juridiction et qu'elles évaluent l'adéquation de celles-ci en regard des flux actuels et futurs (horizon de 15 ans).

L'identification de ces voies de circulation se fera en fonction des définitions suivantes⁶⁰ :

- Artère

Les artères distribuent la circulation et conduisent les transports publics à l'intérieur de la structure urbaine. Elles donnent un accès à toutes les fonctions urbaines. La vitesse y est généralement de 50 à 70 km/h; les traverses piétonnières y sont protégées.

- Collectrice

Les collectrices permettent de relier les centres ruraux (agglomérations de moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure.

Les collectrices canalisent vers les artères la circulation provenant des rues locales. La vitesse moyenne y est de 50 km/h et l'accès piétonnier y est, au besoin, protégé. Ces voies donnent également un accès direct aux activités riveraines : résidences, commerces et institutions de tailles réduites.

- Inter-municipale

Les routes inter-municipales permettent les échanges entre deux ou plusieurs municipalités.

Le réseau routier artériel métropolitain est défini à la section 10.1.1.

6) Moyens pour réduire les accès routiers

Que les municipalités identifient dans leur plan d'urbanisme les moyens qu'elles entendent prendre pour réduire les accès sur les artères et les collectrices existantes et projetées.

7) Proposition intermunicipale pour l'aménagement du corridor du boulevard de la Cité-des-Jeunes, tronçon Vaudreuil-Dorion/Saint-Lazare

⁶⁰ Sources : MTQ, *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement* et Guay, Pierre-Yves, *Introduction à l'urbanisme : approches théoriques, instruments et critères*.

Considérant la croissance du niveau de circulation et de l'augmentation de la densité d'occupation le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes et considérant l'objectif visant l'amélioration de la sécurité et de l'écoulement de la circulation sur les artères régionales, le présent schéma révisé retient comme moyen de mise en œuvre un plan d'aménagement du corridor du boulevard de la Cité-des-Jeunes pour le tronçon Vaudreuil-Dorion/Saint-Lazare (voir plan 23). Une étude visant à sécuriser la circulation sur cette voie intermunicipale est aussi prévue au plan d'action.

Ce plan d'aménagement implique que les municipalités de Vaudreuil-Dorion et de Saint-Lazare devront inclure dans leur réglementation d'urbanisme des dispositions prévoyant un frontage de grande dimension pour les terrains qui ont des accès directs sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes ainsi que des normes strictes afin de limiter le nombre et la dimension des allées d'accès.

Pour répondre à la deuxième orientation prévue (améliorer la qualité de vie, la sécurité des citoyens et la qualité de l'environnement le long du réseau routier supérieur), les stratégies et actions suivantes sont retenues:

- 1) **Les municipalités doivent prévoir dans leur plan d'urbanisme et leur règlement de zonage (plan de zonage) des affectations autres que résidentielle, institutionnelle et récréative⁶¹ sur les terrains longeant toute autoroute à moins que des mesures d'atténuation soient mises en place de façon à assurer un climat sonore acceptable (55 dBA et moins).**
- 2) ***Les municipalités doivent prévoir dans leur réglementation d'urbanisme des mesures visant à restreindre au maximum l'installation d'enseignes et de panneaux-réclames le long des autoroutes.***
- 3) **Les municipalités doivent insérer dans leur plan d'urbanisme qu'aucune dérogation mineure ne peut être accordée en vue de réduire les normes de localisation, d'implantation et de dimensions des enseignes le long des autoroutes.**

Pour répondre à la troisième orientation prévue (favoriser le développement du transport en commun sur le territoire de la MRC et entre celui-ci et l'île de Montréal tout en contribuant à l'objectif métropolitain de hausser de 30 % la part modale en période de pointe du matin d'ici 2021), les stratégies suivantes sont retenues :

1. *Travailler en collaboration avec le CIT La Presqu'Île pour le développement du réseau de transport en commun local et la desserte des pôles de services et de commerces, des*

⁶¹ Comprend les parcs d'embellissement et d'agrément et les terrains de jeux pour tout-petits.

lieux d'emplois, ainsi que l'accessibilité aux gares de train de banlieue dans une optique d'intermodalité.

- 2. Assurer un soutien à la mise en œuvre des planifications détaillées des aires TOD par les municipalités, notamment au regard de l'accessibilité aux gares, de l'intermodalité et de la mobilité active.*
- 3. Travailler en collaboration avec l'AMT pour l'amélioration de l'accessibilité aux gares (stationnements, etc.), notamment par l'aménagement d'une gare intermodale sur le territoire de l'île Perrot, et pour finaliser la gare régionale à Vaudreuil-Dorion.*
- 4. Sensibiliser les intervenants et les gens d'affaires à mettre en place des mesures de gestion de la demande de transport en commun (covoiturage, horaire de travail variable, etc.).*

Pour répondre à la quatrième orientation prévue (s'assurer de l'intégration des infrastructures municipales au réseau de train de banlieue), les stratégies suivantes sont retenues:

- 1. Les municipalités doivent planifier leur réseau routier de façon à assurer la fluidité de la circulation jusqu'aux gares du train de banlieue.*
- 2. Les municipalités doivent planifier leurs infrastructures liées à la mobilité active (marche, vélo) de façon à assurer l'accessibilité aux gares de train de banlieue.*

Pour répondre à la cinquième orientation prévue (s'assurer d'une cohabitation harmonieuse des usages le long du réseau ferroviaire), la stratégie suivante est retenue:

Les municipalités incluses sur le territoire de la CMM et dont leur périmètre urbain, une aire para-urbaine ou un îlot déstructuré est traversé par une voie ferrée opérationnelle, doivent prévoir dans leur réglementation d'urbanisme des marges de recul minimales par rapport à l'emprise de la voie ferrée afin d'assurer une cohabitation harmonieuse pour les affectations résidentielles, institutionnelles et récréatives⁶² ainsi que des distances minimales d'implantation pour tout bâtiment principal.

⁶² Comprend les parcs d'embellissement et d'agrément et les terrains de jeux pour tout-petits.

Plan 19 : Les infrastructures de transport

Note au lecteur :













La route 540 est maintenant désignée comme étant l'autoroute 30 (A-30) et se prolonge sur le territoire de la municipalité des Cèdres. L'A-30 rejoint le territoire de la Couronne Sud de Montréal via le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry (pont Serge-Marcil). La mise à jour du plan sera réalisée lors de la révision du schéma d'aménagement.

Règl. 167-15-
1, art. 72, en
vigueur le
03.07.2015

**Les infrastructures de transport
existantes et projetées**

Plan 19

Légende

-  Limite municipale
-  Autoroute
-  Autoroute projetée
-  Route nationale et régionale
-  Route collectrice et locale
-  Chemin de fer
-  Train de banlieue (AMT)
-  Traversier 
-  Pont de glace
-  Aire d'aménagement projetée
-  Gare existante

MISE À JOUR		
DATE	AMENDEMENT	PAR
06-03-08	règlement 167-6 annexe C	C.M.

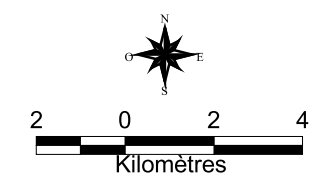
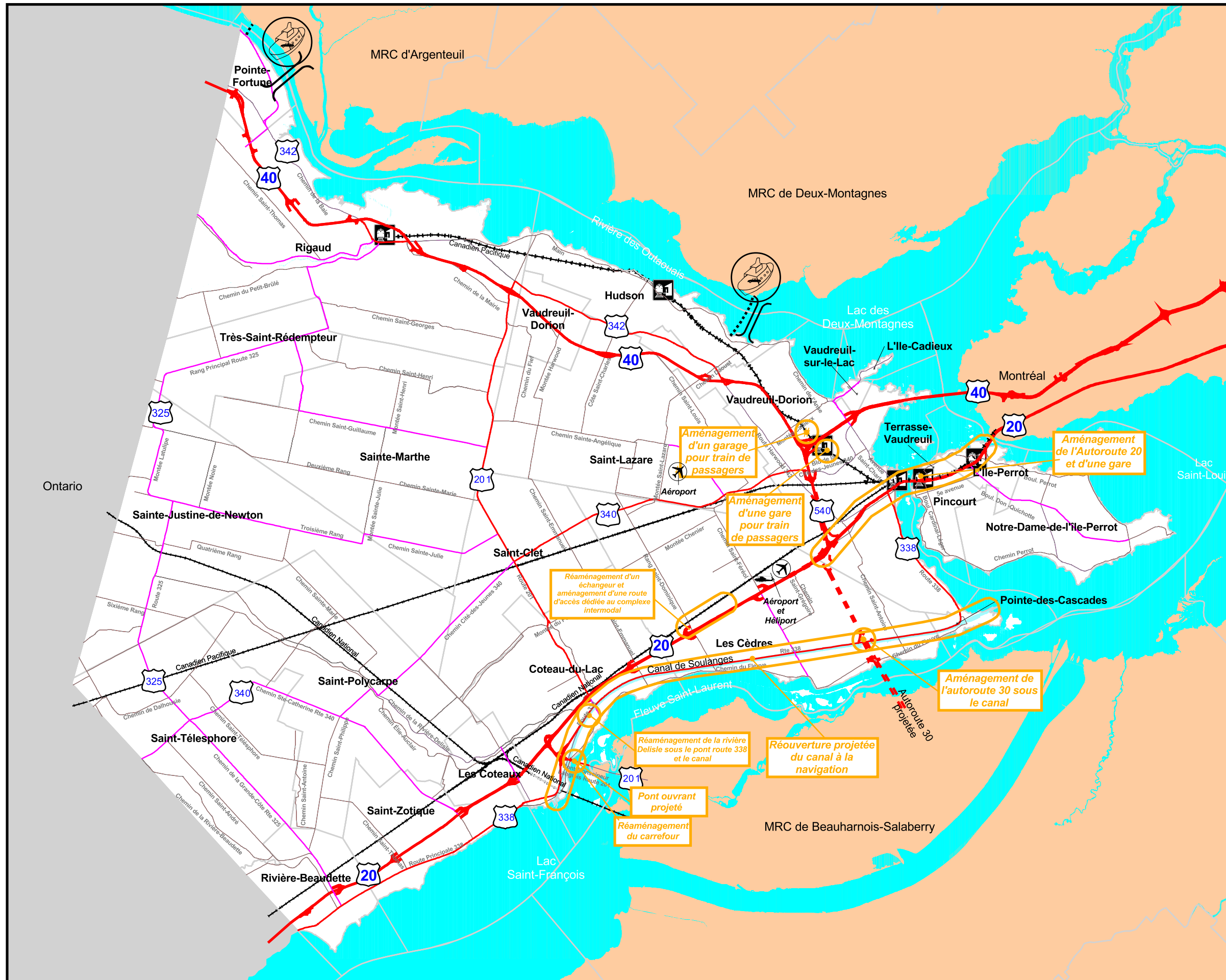


SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ
Entrée en vigueur le 25 octobre 2004



Plan 20 : Le corridor de l'autoroute 20

Note au lecteur :

La route 540 est maintenant désignée comme étant l'autoroute 30 (A-30) et se prolonge sur le territoire de la municipalité des Cèdres. L'A-30 rejoint le territoire de la Couronne Sud de Montréal via le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry (pont Serge-Marcil). La mise à jour du plan sera réalisée lors de la révision du schéma d'aménagement.

Règl. 167-15-
1, art. 74, en
vigueur le
03.07.2015

**Le corridor de l'autoroute 20
sur l'île Perrot**

Plan 20

Légende

-  Voie de service projetée
 -  Corridor vert projeté
 -  Piste cyclable projetée
 -  Piste cyclable actuelle
 -  Réaménagement du carrefour
 -  Étagement
- Réseau routier**
-  Autoroute
 -  Artère
 -  Distributrice
 -  Inter-municipale

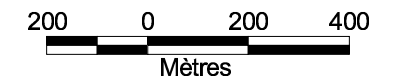
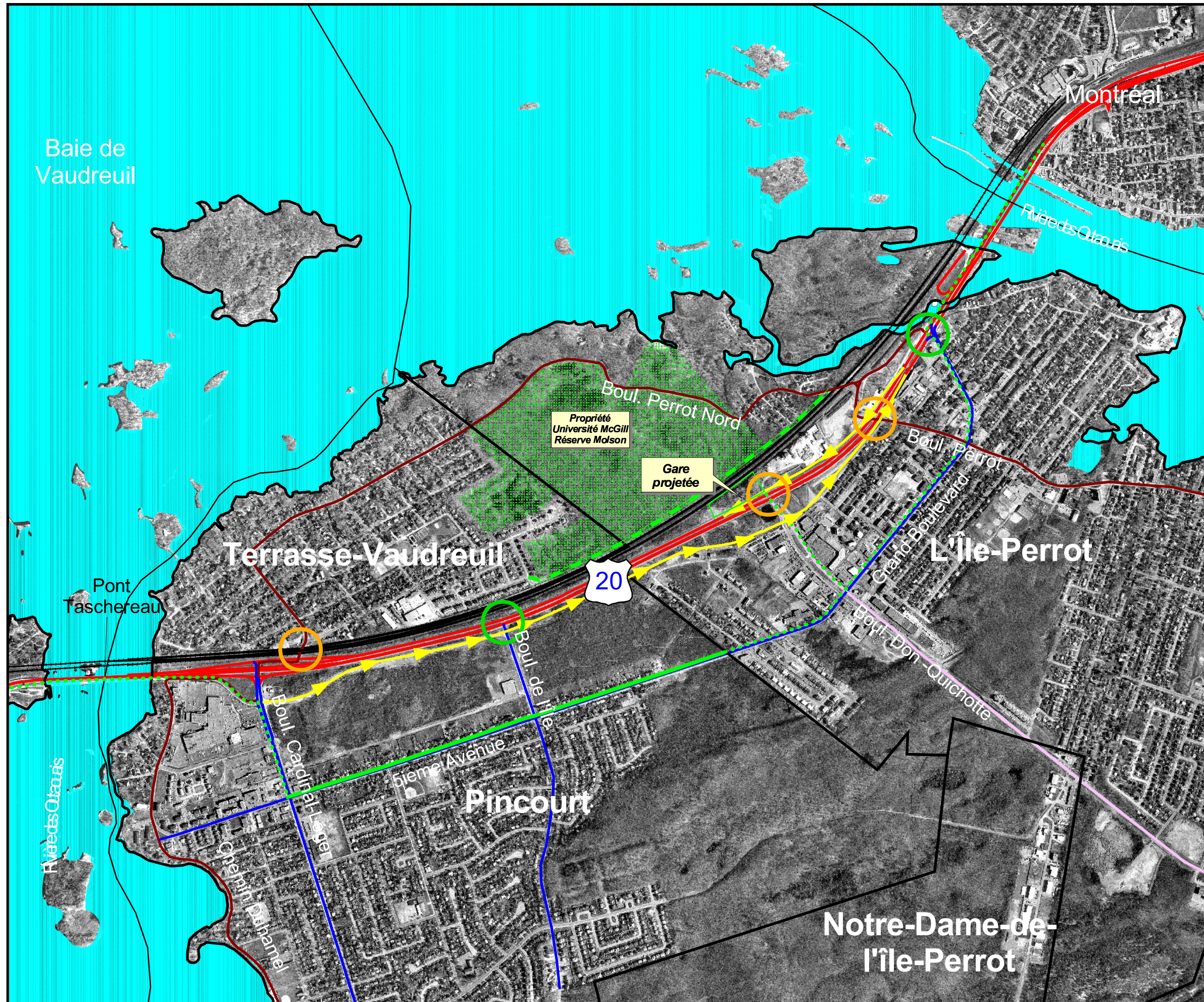


SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ
Entrée en vigueur le 25 octobre 2004



Plan 21 : Les débits journaliers

Règl. 167-15-
1, art. 76, en
vigueur le
03.07.2015

Note au lecteur :

La route 540 est maintenant désignée comme étant l'autoroute 30 (A-30) et se prolonge sur le territoire de la municipalité des Cèdres. L'A-30 rejoint le territoire de la Couronne Sud de Montréal via le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry (pont Serge-Marcil). La mise à jour du plan sera réalisée lors de la révision du schéma d'aménagement.

Plan 22 : Le transport lourd

Note au lecteur :

La route 540 est maintenant désignée comme étant l'autoroute 30 (A-30) et se prolonge sur le territoire de la municipalité des Cèdres. L'A-30 rejoint le territoire de la Couronne Sud de Montréal via le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry (pont Serge-Marcil). La mise à jour du plan sera réalisée lors de la révision du schéma d'aménagement.

Règl. 167-15-
1, art. 77, en
vigueur le
03.07.2015

Le transport lourd

Plan 22

Légende

Classification du réseau de camionnage (MTQ)






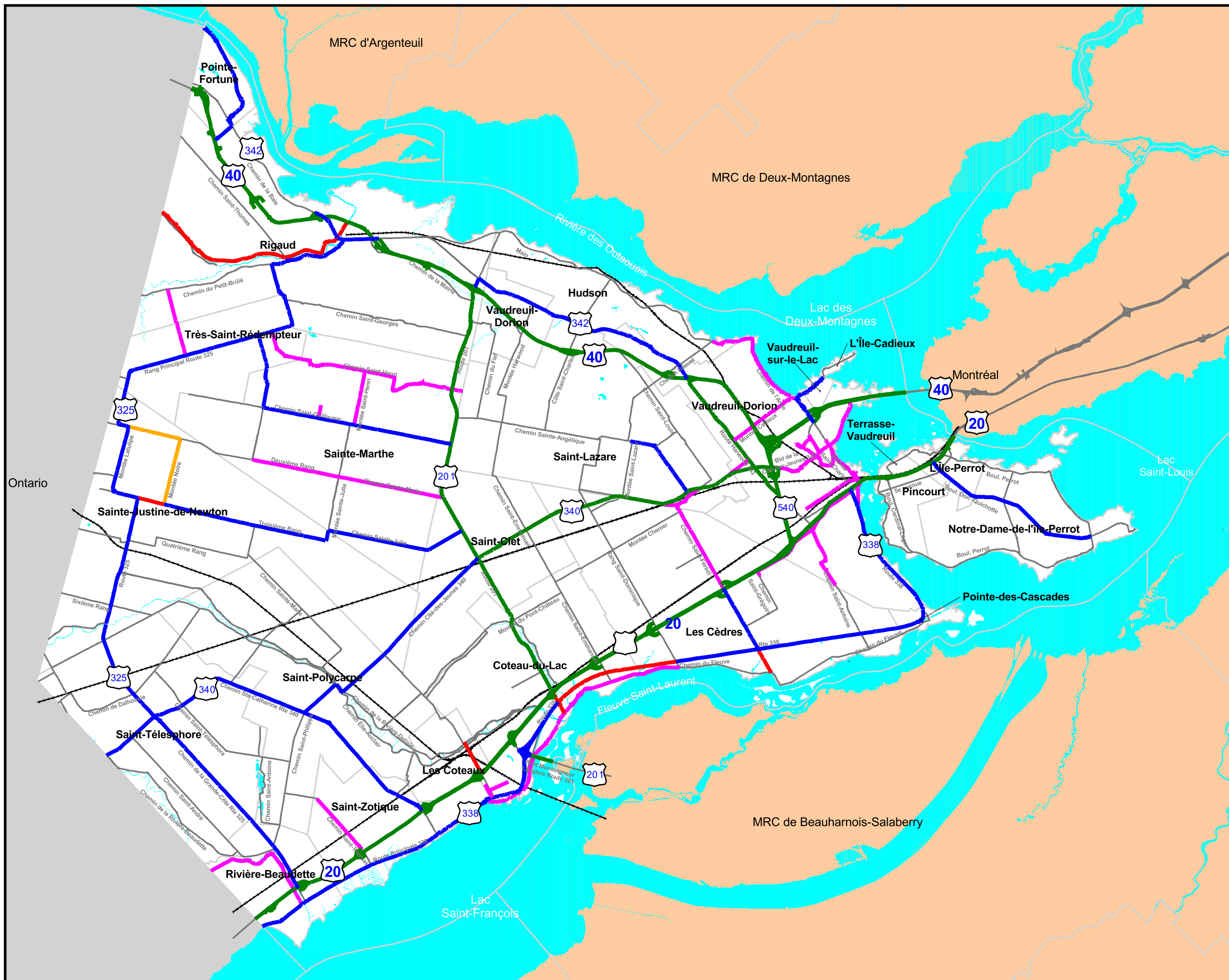
-  Route de transit
-  Route restreinte
-  Route interdite
-  Route locale restreinte
-  Route locale interdite



SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ
Entrée en vigueur le 25 octobre 2004



Plan 23 : Proposition intermunicipale d'aménagement du corridor Cité-des-Jeunes

Note au lecteur :

La route 540 est maintenant désignée comme étant l'autoroute 30 (A-30) et se prolonge sur le territoire de la municipalité des Cèdres. L'A-30 rejoint le territoire de la Couronne Sud de Montréal via le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry (pont Serge-Marcil). La mise à jour du plan sera réalisée lors de la révision du schéma d'aménagement.

Règl. 167-15-
1, art. 78, en
vigueur le
03.07.2015

