TRANSPORT ET CIRCULATION

Comme bien des municipalités de banlieue de faible densité, l'automobile est le mode de transport prédominant sur le territoire hilairemontais. Le réseau routier permet un accès direct vers Montréal, ce qui occasionne un achalandage considérable de véhicules en période de pointe.

Des alternatives à l'automobile sont disponibles, soit l'autobus et le train de banlieue. Toutefois, le taux d'utilisation du transport en commun demeure marginal, notamment parce que les horaires et la fréquence de passage de ces alternatives ne conviennent pas à tous. De plus, l'accessibilité à la gare constitue un enjeu significatif. Bien que l'accès depuis le chemin des Patriotes et du Village de la Gare soit aisé, il est plus difficile d'y accéder depuis la route 116 puisque les points de traverse de la voie ferrée sont peu nombreux. Le réseau de transport actif, quant à lui, est incomplet et discontinu, ce qui rend parfois les déplacements à vélo ou à pied difficiles.

Plus la ville se développe, plus les effets de l'augmentation de la population et de la forte utilisation de la voiture se font ressentir. Le développement des réseaux de transport étant directement lié au développement du territoire, un contexte urbain peu dense, tel qu'à Mont-Saint-Hilaire, contribue généralement à l'utilisation de la voiture. Afin de favoriser une mobilité durable, il faut prévoir les infrastructures qui permettront aux résidents d'avoir accès à des modes alternatifs de transport, notamment des transports actifs comme la marche et le vélo.

La présence d'une voie ferrée sur laquelle circulent des marchandises engendre de nouvelles considérations au niveau des nuisances causées par le transport (bruit, vibrations, transport de matières dangereuses, etc.) et des risques pour la sécurité des personnes, particulièrement dans un contexte où une densification des secteurs à proximité des corridors de transport est préconisée par la MRC.

Le développement résidentiel vers lequel Mont-Saint-Hilaire se dirige au cours des 20 prochaines années doit tenir compte de nombreuses contraintes et prévoir les infrastructures pour pallier les faiblesses actuelles d'assurer la fluidité de tous les modes de transport. Le plan 5 présente différents réseaux de transport à Mont-Saint-Hilaire.

Transport routier

Deux principaux corridors de transport traversent le territoire hiliairemontais, soit l'autoroute 20 (Jean-Lesage) et la route 116 (boulevard Sir-Wilfrid-Laurier). Ces derniers, fortement utilisés à des fins de transit, permettent une liaison rapide est-ouest. La route 116 constitue le pôle commercial le plus important au sein de la municipalité.

Par ailleurs, la route 133 (chemin des Patriotes) permet des déplacements nord-sud sur le territoire de la MRC. Cette route longe la rivière Richelieu et offre un magnifique panorama naturel, rappelant l'omniprésence de la nature à Mont-Saint-Hilaire. Cette route, de même que la rue Fortier, constituent des accès importants à la Ville d'Otterburn Park, ce qui occasionne un achalandage supplémentaire sur le réseau routier et soulève des enjeux de fluidité.

Un réseau de rues locales permet, quant à lui, de desservir les secteurs de la ville. La présence de contraintes physiques, tant naturelles qu'anthropiques, rend toutefois difficile le déploiement d'une trame de rue régulière et continue.

Dans le cadre de la planification de l'aire TOD du secteur de la gare, le prolongement du boulevard de la Gare vers la route 116 est envisagé afin de faciliter l'accès à ce secteur qui connaîtra un important développement dans les années à venir. La planification détaillée de ce secteur est présentée dans un programme particulier d'urbanisme, inclus au PUD.

RÉSEAU ROUTIER

Autoroute

- Jean-Lesage (A-20)

Routes nationales

- Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-116)
- Chemin des Patriotes (R-133)

Routes collectrices

- La Grande Allée
- Rue Brunet (entre l'accès à l'A-20 et la R-133)
- Chemin Benoît (R-229)
- Rue Fortier / chemin Ozias-Leduc
- Boulevard de la Gare

Transport ferroviaire

Une voie ferrée, appartenant au Canadien National (« CN »), traverse le territoire de Mont-Saint-Hilaire. Bien que l'Agence métropolitaine de transport (« AMT ») emprunte ces voies pour opérer son service de train de banlieue, la majorité des convois y circulant transportent des marchandises, notamment des matières dangereuses. La CMM a identifié cette ligne comme une ligne principale[9], c'est-à-dire une ligne ayant plus de 5 trains par jour et circulant généralement à plus de 80 km/h.

[9] Communauté métropolitaine de Montréal. 2015. Transport des marchandises. Consulté le 15 juin 2016. http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/carte/carte_classificationReseauFerroviaire.pdf

ON RETIENT

- **Amélioration de l'offre de modes de transport alternatifs**
- **Augmentation de la population**
- **Aménagements orientés vers les piétons**
- **Mobilier urbain approprié**
- **Meilleure fluidité de différents moyens de transport**
- **Accessibilité universelle**

Transport collectif

Deux services de transport collectif desservent la municipalité, soit un service par autobus ainsi qu'un service de train de banlieue.

Le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu (« CITVR ») opère différents circuits régionaux et locaux permettant de relier Mont-Saint-Hilaire aux villes avoisinantes telles que Saint-Hyacinthe, Beloeil, Sainte-Julie et Longueuil. Des services de trains-bus permettent également aux usagers du train de banlieue de se rendre à la gare selon les heures de départ des trains. Le service de train de banlieue assure une liaison entre Mont-Saint-Hilaire et le centre-ville de Montréal. Ce service, offert en semaine seulement, est opéré par l'AMT.

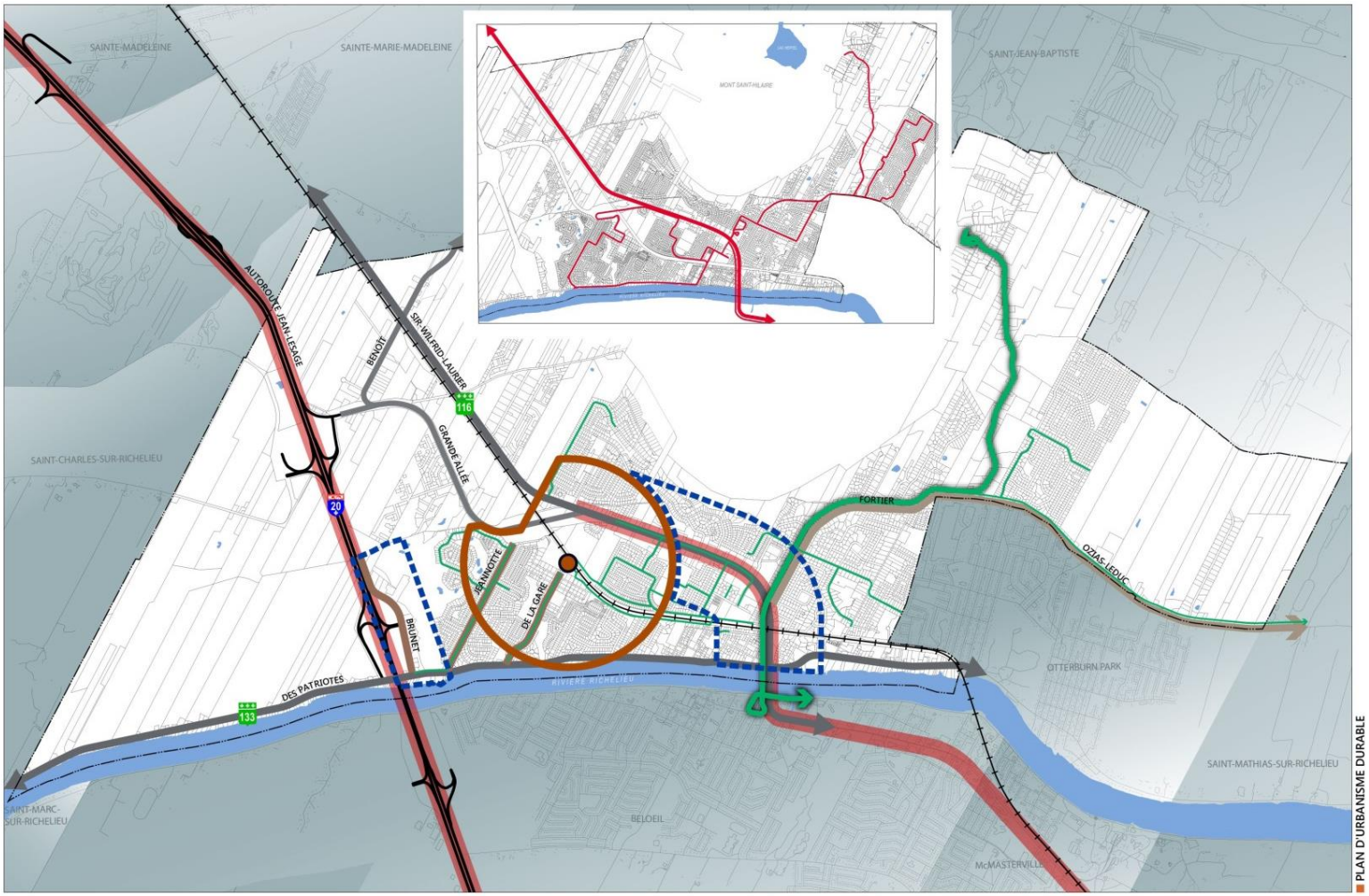
Il est important de souligner qu'un projet de réorganisation régional des agences et des conseils interrégionaux de transport en commun a été initié par le gouvernement du Québec.

Transport actif

Le transport actif étant de plus en plus préconisé par ses résidents, la Ville tente de prévoir les infrastructures appropriées. À cet effet, un réseau cyclable de plus de 23 km dessert diverses sections de la ville. Les principaux segments de pistes cyclables se trouvent le long des rues Fortier et Ozias-Leduc, le long des boulevards Sir-Wilfrid-Laurier et de la Gare ainsi que le long de la voie ferrée. En plus de ces pistes en site propre, il existe de nombreux segments en voie partagée. Toutefois, l'ensemble du réseau demeure discontinu à plusieurs endroits, ce qui complique les déplacements, notamment de part et d'autre du boulevard Laurier et de la voie ferrée, ainsi que vers les villes voisines.

La Ville de Mont-Saint-Hilaire a développé un Plan de mobilité active afin d'avoir une vision d'ensemble des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes.

Transport et circulation



Cette carte n'est pas exhaustive et est sujette à changement.

AUTOROUTE
ROUTE NATIONALE
ARTÈRE MÉTROPOLITAINE
COLLECTRICE DE TRANSIT
ARTÈRE SECONDAIRE
VOIE FERRÉE
GARE
AIRE T.O.D. - RAYON DE 1 km
CORRIDOR DE TRANSPORT
CIRCUIT D'AUTOBUS 200/30
CIRCUIT D'AUTOBUS 11
RÉSEAU CYCLABLE
RÉSEAU CYCLABLE, SEGMENT OKA - MONT-SAINT-HILAIRE

Ville de Mont-Saint-Hilaire

TRANSPORT ET CIRCULATION

V. Poirier
V. Ross
P-16-058 1 TranCirc06
Décembre 2016

BRODEUR FRENETTE

PLAN D'URBANISME DURABLE

TRANSPORT ET CIRCULATION

ORIENTATION 5 : CRÉER UN RÉSEAU COMPLET ET EFFICACE POUR TOUS LES TYPES DE TRANSPORT

Maintenir la fluidité de la circulation sur les principales artères routières

Actions

- Identifier les secteurs du réseau routier où la circulation est moins fluide en période de pointe
- Réaménager les secteurs du réseau routier où la circulation est moins facile en période de pointe pour améliorer la fluidité. Les interventions incluent :
  - La synchronisation des feux de circulation
  - L'aménagement de carrefours giratoires
  - L'interdiction de virages à gauche
  - La possibilité d'effectuer des virages à deux voies
- Favoriser la construction de carrefours giratoires en remplacement de feux de circulation à certaines intersections spécifiques
- Prévoir des normes au règlement de zonage favorisant les entrées charretières communes le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier de façon à minimiser le nombre d'entrées charretières et favoriser le partage des aires de stationnement

Augmenter la part modale des transports en commun

Actions

- Engager des discussions avec les agences régionales de transport en commun afin d'augmenter le service
- Faciliter l'accès au transport en commun à un maximum de résidents possible
- Mettre en place un système local de covoiturage et d'autopartage
- Évaluer et revoir le modèle du service de transport en commun local

Améliorer les réseaux de transport actif

Actions

- Identifier les intersections devant être réaménagées pour faciliter les déplacements actifs
- Compléter le réseau cyclable pour couvrir l'ensemble de la municipalité et les intégrer aux réseaux régionaux existants et prévus
- Réaménager le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier pour faire davantage de place aux piétons
- Aménager des trottoirs sur les rues de secteurs de forte densité
- Prévoir les aménagements et les équipements adéquats afin de faciliter les déplacements actifs lors d'interventions majeures sur les voies de circulation
- Saisir les opportunités de subventions pour des projets de pistes cyclables
- Compléter le réseau cyclable pour couvrir l'ensemble de la municipalité et intégrer des infrastructures touristiques en lien avec le transport actif
- Mettre en place des mesures afin de réduire les problèmes de congestion sur le chemin de la Montagne en forte saison

➢ *Proposition de réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid Laurier*
Crédit : Brodeur Frenette

Favoriser la quiétude pour les résidents situés à proximité des installations ferroviaires

Actions

- Appliquer les distances de sécurité prévues au tableau 11.3 du Schéma
- Considérer les niveaux de vibration et de bruit lorsqu'un projet est situé près d'une voie ferrée
- Prévoir, pour les usages identifiés au tableau 11.3 du Schéma, des mesures de mitigation afin d'atténuer les nuisances causées par la proximité à la voie ferrée, telles que :
  - Des aménagements paysagers (ex. : talus)
  - Des zones tampons
  - L'utilisation de matériaux spécialisés pour les constructions à proximité d'une voie ferrée