



Dossier de presse

Le déséquilibre
« **freine** notre
développement »

Le **transport**...est au ralenti



Réclamons l'équité pour notre MRC
mrctheresedeblainville.qc.ca

**PROJET SUR LE DÉSÉQUILIBRE DES RESSOURCES GOUVERNEMENTALES
DANS LA MRC DE THÉRÈSE-DE BLAINVILLE**

**TRANSPORT ET
INFRASTRUCTURES**

Recherche et rédaction : Perrine Lapierre, B. Sc.

Supervision : Jean Goulet, Ph. D. Conseiller aux dossiers régionaux et métropolitains, MRC de Thérèse-De Blainville

Novembre 2007

ÉTAT DE LA SITUATION

FAITS SAILLANTS SUR LA POPULATION

- » . La population de la MRC de Thérèse-De Blainville a doublé depuis 1981 pour atteindre plus de 145 000 personnes en 2006. Celle-ci représente 28% du bassin démographique régional et près de 2% de la population de la province, ce qui en fait la 2^e MRC la plus peuplée du Québec.
- . La région des Laurentides présentait en 2003 le niveau de motorisation de la population le plus élevé de la région métropolitaine de Montréal avec 550 voitures par 1 000 habitants.
- . Selon l'enquête Origine-Destination 2003 menée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la MRC de Thérèse-De Blainville enregistre 286 329 déplacements journaliers dont 156 833 sont des déplacements internes, soit une proportion de 55%.

ÉTAT DES DÉPLACEMENTS ET DES INFRASTRUCTURES DANS LA COURONNE NORD ET LA MRC DE THÉRÈSE-DE BLAINVILLE

La couronne nord est le secteur qui enregistrait la plus forte croissance démographique de la Communauté métropolitaine de Montréal entre 1981 et 2001 avec un taux de 71,7%¹. Entre 1991 et 2001, la région des Laurentides présentait le solde migratoire interrégional le plus important du Québec avec plus de 46 000 personnes², contribuant ainsi à la croissance démographique exceptionnelle de la MRC de Thérèse-De Blainville. Ce contexte se traduit par une hausse importante des déplacements et une utilisation intensive des services et des infrastructures dans le domaine des transports. Cette situation s'amplifiera compte tenu que l'Institut de la statistique du Québec prévoit une croissance démographique de 28,3% pour les Basses-Laurentides comparativement à 9,3% pour l'ensemble du Québec entre 2001 et 2026³. Cette augmentation représente près de 70 000 personnes, soit 51% de la croissance totale de la région des Laurentides et 10,1% de la province pour cette période.

Par ailleurs, la région des Laurentides se classait parmi les trois régions les plus visitées après la Capitale-Nationale et Montréal, avec près de trois millions de touristes en 2004⁴, soit une augmentation de 66% depuis 1998. Bien que cette réalité génère d'importantes retombées économiques, la présence accrue de touristes et de villégiateurs implique à son tour une pression considérable sur les infrastructures de transport qui traversent la MRC de Thérèse-De Blainville et la région des Laurentides. Depuis longtemps, la congestion sur l'autoroute 15 se prolonge même durant la fin de semaine. Compte tenu de l'importante croissance démographique, combinée à la grande mobilité des personnes, l'augmentation des déplacements dans la couronne nord s'impose plus que jamais comme un enjeu économique et environnemental.

¹ Communauté métropolitaine de Montréal (2005).

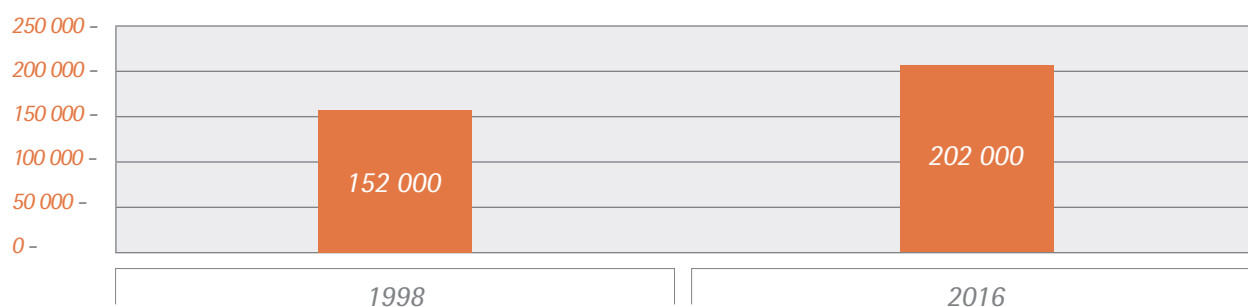
² Institut de la statistique du Québec. En ligne. <http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/migrt_poplt_imigr/migr_interregion_synthese.htm>. Consulté le 15 août 2007.

³ Institut de la statistique du Québec, projections démographiques selon le scénario A (édition 2003), 2001-2026. En ligne. <http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/profil15/societe/demographie/pers_demo/pers_demo15_mrc.htm>. Consulté le 15 juillet 2007.

⁴ Ministère du Tourisme (2006).

En effet, le MTQ prévoit une hausse des déplacements dans le sud de la région des Laurentides durant la période du matin passant de 152 000 en 1998 à 202 000 en 2016, soit une progression de 33%. De cette augmentation de 50 000, 22 000 déplacements se feront en direction de Montréal et Laval, pour un total de 65 000 déplacements en 2016. La mobilité croissante vers ces deux pôles d'emplois continuera d'accroître la pression sur les axes autoroutiers 13, 15 et 640 et les ponts attenants, ainsi que sur les axes secondaires (route 117 et autoroute 19). Selon le MTQ, si rien n'est fait, la durée moyenne de déplacement vers Laval et Montréal pourrait doubler entre 1993 et 2016 passant de 42 à 87 minutes⁵, augmentant ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

» Graphique 1. Projection de la croissance du nombre de déplacements dans le sud de la région des Laurentides durant la période du matin, 1998 à 2016.



Source : Ministère des Transports, Direction régionale Laurentides-Lanaudière (2001a, p.12).

De manière générale, la croissance du nombre de déplacements, pour le travail et les autres motifs, repose presque exclusivement sur l'automobile. Entre 1998 et 2003, la motorisation de la population affichait une croissance de 6,5% pour l'ensemble du Québec, soit 478 véhicules par 1 000 habitants. À l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, c'est la région des Laurentides qui présentait le ratio le plus élevé en 2003, avec 550 voitures par 1 000 habitants, et l'une des croissances les plus importantes (7%), tout de suite après la Montérégie (7,1%) (tableau 1). Ce phénomène est certes le corollaire de la forte croissance démographique dans la région des Basses-Laurentides. Il suggère néanmoins une desserte insuffisante en termes de services en transport collectif dans la région des Laurentides, accentuant ainsi la congestion sur le réseau routier déjà surchargé.

» Tableau 1. Motorisation de la population dans la région métropolitaine de Montréal et au Québec, 1998-2003 (total de véhicules/1 000 habitants).

	1998	2003	Variation 1998-2003 n	Variation 1998-2003 (%)
Île de Montréal	331	346	15	4,5 %
Laval	474	500	26	5,5 %
Lanaudière	504	539	35	6,9 %
Laurentides	514	550	36	7,0 %
Montérégie	493	528	35	7,1 %
Québec	459	478	19	6,5 %

Source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004).

⁵ Ministère des Transports, Direction régionale Laurentides-Lanaudière (2001a, p.12).

Les infrastructures routières dans la région des Laurentides ont été construites au cours des années 1950 et 1970 et n'ont pas été conçues pour répondre à la demande actuelle en matière de transport. Compte tenu du développement rapide dans les Basses-Laurentides, le MTQ constatait déjà la multiplication par trois, voire par quatre, des débits de circulation à plusieurs endroits sur le réseau autoroutier au sud de la région entre 1972 et 1996⁵. Par conséquent, les services offerts aux usagers se sont détériorés au fil des ans. Dix ans plus tard, ce constat est encore plus pertinent pour les axes routiers structurants de la MRC de Thérèse-De Blainville dont la capacité de réserve est très faible ou inexistante. L'amélioration du réseau routier est un enjeu important car il s'intègre dans la stratégie économique de la MRC et de la Communauté métropolitaine de Montréal. Déjà en 1998, une étude réalisée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) évaluait les pertes économiques liées à la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal à 778,7 M\$⁷. Sur la base de l'augmentation des déplacements entre 1998 et 2003, l'estimation de ces coûts pour 2003 représentait plus d'1 milliard de dollars par année⁸. Compte tenu du développement rapide qui prévaut dans la MRC de Thérèse-De Blainville, et vu la réponse tardive du gouvernement dans le domaine du transport et des infrastructures sur le territoire des Basses-Laurentides, il y a fort à parier que ce montant est en progression.

D'autre part, l'évolution rapide de l'occupation du territoire dans les Basses-Laurentides engendre des variations continues de la situation du transport. À ce chapitre, le nombre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées à l'intérieur même de la MRC de Thérèse-De Blainville a connu une croissance de 17,5% entre 1996 et 2001 (tableau 1) et confirme le dynamisme de la MRC. En 2001, c'est plus du tiers de ces personnes qui travaillaient dans leur MRC de résidence, soit Thérèse-De Blainville, et plus de 45% de leurs déplacements qui s'effectuaient à l'intérieur même de la couronne nord ayant pour motif le travail (graphique 2). L'autre moitié des déplacements effectués par plus de 31 000 personnes occupées, se divise entre Montréal (33,5%) et Laval (17,1%) compte tenu de leur important bassin d'emplois. Bien que Montréal et Laval maintiennent un fort pouvoir d'attraction, les MRC de la couronne nord ont enregistré une forte croissance des déplacements en provenance de la MRC de Thérèse-De Blainville. Cette croissance est tout particulièrement significative en direction des MRC de Deux-Montagnes (62,5%), des Moulins (45,1%) et de Mirabel (38%) (tableau 2).

Si la majorité des déplacements accusent une trajectoire nord-sud, la croissance des déplacements est-ouest impose une réflexion plus large sur l'évolution des habitudes de transport des personnes. Ces considérations méritent d'être mieux intégrées dans la planification à l'échelle métropolitaine et dans le financement gouvernemental dans le domaine du transport. Déjà en 2000, le MTQ reconnaissait que la plus forte augmentation des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal s'effectuerait à l'intérieur même des couronnes⁹, témoignant du phénomène d'autonomisation qui s'opère dans les banlieues. Selon l'enquête Origine-Destination de l'AMT, 55% de tous les déplacements journaliers effectués par les résidents de la MRC de Thérèse-De Blainville étaient internes à la MRC en 2003.

⁵ Ministère des Transports (2000a, p.9).

⁷ Gourvil et Joubert (2004).

⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004).

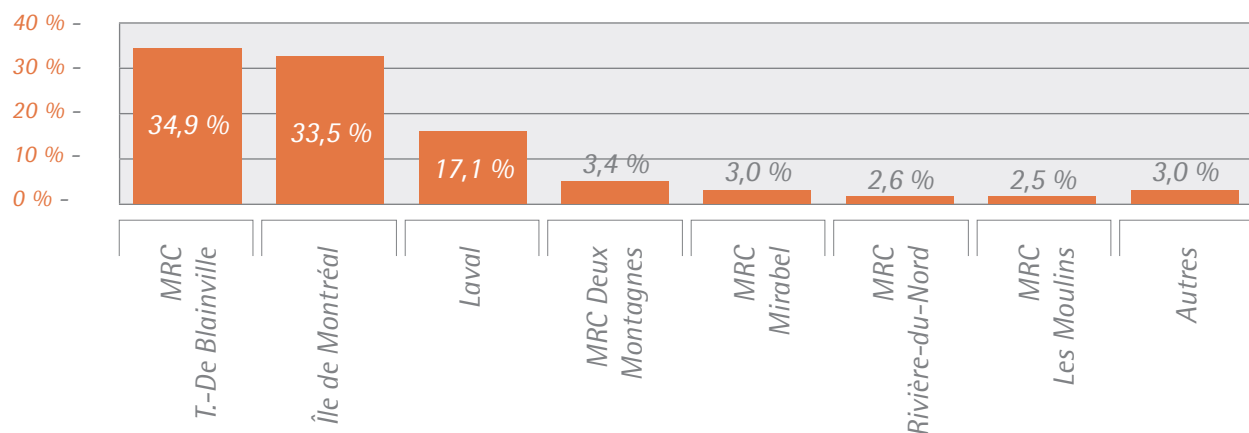
⁹ Ministère des Transports (2000a).

» Tableau 2. Taux de croissance des déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées dans la MRC de Thérèse-De Blainville, 1996-2001.

Lieu de travail	1996	2001	Variation 1996-2001 n	Variation 1996-2001 (%)
Dans la MRC de T.-De Blainville	18 550	21 795	3 245	17,5 %
Île de Montréal	18 180	20 910	2 730	15,0 %
Laval	9 965	10 690	725	7,3 %
MRC de Deux Montagnes	1 305	2 120	815	62,5 %
MRC de Mirabel	1 355	1 870	515	38,0 %
MRC des Moulins	1 075	1 560	485	45,1 %
MRC de la Rivière-du-Nord	1 610	1 645	35	2,2 %
Autres	2 125	1 910	-215	-10,1 %
Personnes occupées	54 165	62 500	8 335	15,4 %

Sources : (1) Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (données tirées de Statistique Canada, 2000). (2) Institut de la statistique du Québec. En ligne. <http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/pdf/ddt_15.pdf>. Consulté le 2 juillet 2007.

» Graphique 2. Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées dans la MRC de Thérèse-De Blainville, 2001.



Source : Institut de la statistique du Québec. En ligne. <http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/pdf/ddt_15.pdf>. Consulté le 2 juillet 2007.

ÉTAT DES INVESTISSEMENTS ET RÉALISATION DES PROJETS

Devant l'ensemble de ces considérations, le MTQ prévoyait par l'entremise du Plan de transport des Laurentides et son plan d'action pour la période 2001-2006, de nombreux investissements dans la région. Néanmoins, force est de constater que les travaux prévus durant cette période dans les Basses-Laurentides et dans la MRC de Thérèse-De Blainville ont pour la plupart été amorcés tardivement, soit en 2006, voire en 2007. Cette situation vaut tout particulièrement pour l'amélioration de l'échangeur des autoroutes 15 et 640 à la hauteur de Sainte-Thérèse et le réaménagement au km 28 (pont Notre-Dame) sur l'autoroute 15. Compte tenu de la constante augmentation de la population dans la région où 70% réside dans sa partie sud, ces délais portent non seulement préjudice aux personnes, mais ils diminuent également l'efficacité dans le transport des marchandises. De plus, la MRC de Thérèse-De Blainville est aux prises avec un réseau routier inachevé, tel qu'en témoigne les autoroutes 13 et 19. Pourtant, le parachèvement de ces axes permettrait de soulager les corridors de l'autoroute 15 et de la route 117, mais un engagement concret du gouvernement se fait toujours attendre.

Cependant, le gouvernement a récemment dévoilé son Plan de redressement du réseau routier québécois soutenant des investissements de l'ordre de 2,7 milliards de dollars pour la période 2008-2009. La région des Laurentides devrait obtenir 8,2% de ces investissements, soit un montant de 221,6 M\$. La MRC de Thérèse-De Blainville applaudit cette effort colossal et espère un rattrapage adéquat quant au maintien et à l'amélioration de son réseau routier.

Par ailleurs, dans un contexte de métropolisation de l'économie, les régions métropolitaines jouent dorénavant un rôle dominant en matière de développement économique. La compétitivité et le pouvoir d'attraction de ces régions reposent sur plusieurs facteurs, dont la présence d'infrastructures qui privilégient le transport en commun, clé indispensable de cette performance. L'intégration de la MRC de Thérèse-De Blainville à la Communauté métropolitaine de Montréal en 2001 confirme l'importance de ses relations avec l'ensemble métropolitain. Dans le Plan de transport des Laurentides, l'amélioration de la mobilité vers Laval et l'île de Montréal dans un contexte de demande croissante fait figure de priorité. Bien que gouvernement insiste sur le développement du transport collectif dans la région afin de diminuer les problèmes de congestion sur le réseau routier, les investissements à cet égard demeurent largement insuffisants.

En effet, malgré la forte croissance démographique dans le sud de la région des Laurentides et l'augmentation des coûts de fonctionnement et de développement du transport en commun, le gouvernement maintenait à un même niveau son aide financière au CIT Basses-Laurentides entre 1996 et 2004, soit 3,47 M\$ par année. Cette situation a entraîné une baisse des revenus totaux de l'organisme et un retard dans le développement des services en transport en commun. Ce n'est qu'en 2006 que le gouvernement répondait à la demande du CIT Laurentides par l'octroi d'une subvention rétroactive (au 8 septembre 2004), qui doit néanmoins être dépensée d'ici le 31 décembre 2007. L'incertitude entourant le financement des transports collectifs dans la région limite le développement structurant sur l'ensemble du territoire dans un contexte de demande croissante. Depuis sa création, le CIT Laurentides¹⁰ (incluant la période du CIT Basses-Laurentides) est dans un processus constant de développement compte tenu que le territoire desservi ne cesse de se développer et continue d'accueillir une population toujours plus nombreuse. À l'inverse, certaines sociétés de transports procèdent plutôt au maintien et à la consolidation de leurs services dans la mesure où leur territoire est développé en quasi totalité. Ces considérations semblent néanmoins absentes dans la distribution du financement aux organismes de transport, diminuant ainsi l'accessibilité aux services en transport en commun pour la population de la MRC de Thérèse-De Blainville et des Basses-Laurentides. Or, la MRC de Thérèse-De Blainville possède une densité de population de 700 personnes au km², soit une masse critique pouvant générer une offre substantielle de services en transport en commun.

Le manque de financement dans le domaine des transports collectifs diminue les opportunités de créer des outils visant l'augmentation de l'achalandage. Contrairement à la couronne sud, le sud de la région des Laurentides ne dispose pas de voie réservée. Bien que l'AMT souhaite améliorer l'offre de transport collectif et de covoiturage dans de nouveaux corridors par l'aménagement de voies réservées, notamment sur les autoroutes 15, 13 et 19¹¹, aucun projet n'a vu le jour jusqu'à présent et ce, malgré l'augmentation des problèmes de congestion sur le réseau routier des Basses-Laurentides.

¹⁰ Le CIT Laurentides a été créé suite à la fusion des quatre sociétés de transport de la région en 2004, faisant de celui-ci le 4^e organisme de transport en importance de la région métropolitaine montréalaise.

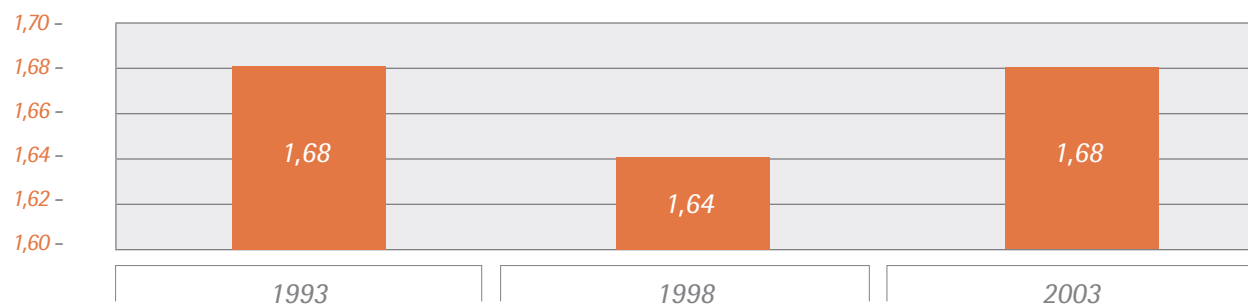
¹¹ Agence métropolitaine de transport (PTI 2006-2008).

Dans le contexte de la Communauté métropolitaine de Montréal, la MRC de Thérèse-De Blainville devrait pouvoir profiter pleinement des équipements métropolitains, dont le métro avec l'ouverture des stations à Laval. Or, l'accessibilité à ces stations est limitée pour les résidents de la MRC. L'absence de voies réservées sur les autoroutes 15 et 19, ainsi qu'une fréquence peu élevée du nombre d'autobus qui desservent ces équipements à Laval font du métro un mode de transport peu concurrentiel pour la population de la MRC.

Par ailleurs, depuis la mise en fonction de la ligne de train Montréal/Blainville en 1997 à titre de projet pilote et de manière permanente en 2000, celle-ci atteignait un achalandage de 9 000 déplacements par jour, soit 2 millions de déplacements par année ce qui en faisait la 3^e ligne la plus achalandée en 2004. Toutefois, cette croissance rapide est aussi liée à des investissements insuffisants et limite l'accessibilité de ce service à l'ensemble de la population de la MRC de Thérèse-De Blainville. À titre d'exemple, sur les cinq stationnements incitatifs desservant cette ligne, les trois stationnements situés dans la MRC (Blainville, Sainte-Thérèse, Rosemère) avaient atteint leur pleine capacité en 2004, témoignant de la progression des déplacements bimodaux. Or, le manque d'espace dans ces stationnements diminue l'accessibilité de ce mode de transport au détriment de la population de la MRC.

Bref, le manque de ressources gouvernementales en matière de transport collectif à l'échelle de la MRC de Thérèse-De Blainville et de la région des Basses-Laurentides entraîne un désintérêt de la population à l'égard des modes de transport qui s'y rattachent. L'évolution du taux de motorisation¹² dans la MRC de Thérèse-De Blainville entre 1993 et 2003 illustre cette tendance. Celui-ci avait diminué entre 1993 et 1998, passant de 1,68 à 1,64. Or, en 2003, le taux de motorisation de la MRC avait rejoint le seuil de 1993 à 1,68, témoignant des faibles investissements gouvernementaux dans les services de transport collectif à l'échelle de la région des Basses-Laurentides.

» Graphique 3. Évolution du taux de motorisation dans la MRC de Thérèse-De Blainville, 1993-2003.



Source : Agence métropolitaine de Montréal (Enquêtes Origine-Destination 1993, 1998 et 2003).

Les sections précédentes de ce document démontrent également que le manque de services et d'équipement publics au sein de la MRC de Thérèse-De Blainville (économie, santé, éducation, culture, sport) génère de nombreux déplacements à l'extérieur même de la MRC, compte tenu de sa croissance et de son poids démographiques. Or, en privilégiant une stratégie qui entraîne la mobilité des individus, le gouvernement contribue à augmenter la pression sur le réseau routier déjà surchargé, accélérant ainsi sa détérioration. Les investissements tardifs dans l'amélioration du réseau de transport, ainsi qu'un manque de ressources gouvernementales dans le développement du transport collectif, vont à l'encontre même des préceptes du développement durable auquel le gouvernement semble attacher de l'importance, tel qu'indiqué dans le Plan de transport des Laurentides et plus récemment, par l'adoption de la Loi sur le développement durable. Rappelons que le transport est la source la plus importante des émissions de gaz à effet de serre au Québec, dans une proportion de 37% en 1996¹³.

¹² Le taux de motorisation est le rapport du nombre d'automobiles sur le nombre de résidences.

¹³ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. En ligne. <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/agir_ensemble/agir.htm>. Consulté le 22 octobre 2007.

Bien que le transport constitue un élément fondateur de la région par la concentration de la population le long des axes principaux (ferroviaires et routiers), les services et les infrastructures de transport disponibles dans la MRC de Thérèse-De Blainville peinent à répondre à la demande croissante.

En effet, le sud de la région des Laurentides et plus particulièrement la MRC de Thérèse-De Blainville ont connu une croissance démographique exceptionnelle depuis 1980, générant une augmentation considérable des déplacements en direction de Montréal et Laval, mais également à l'intérieur même de la couronne nord. Par ailleurs, la région des Laurentides est une destination privilégiée pour le tourisme, avec 3 millions de visiteurs en 2004, ainsi que pour les villégiateurs, contexte qui contribue également à l'augmentation de la pression sur un réseau déjà largement surchargé. Devant la hausse anticipée des déplacements par le MTQ dans la couronne nord et dans la MRC de Thérèse-De Blainville, la question du transport constitue un enjeu économique et environnemental de premier ordre.

La croissance du nombre de déplacements en général est orientée presque exclusivement vers l'automobile. À cet effet, la région des Laurentides présentait le ratio de motorisation de la population le plus élevé de la région métropolitaine en 2003, soit 550 véhicules par 1 000 habitants. Cette situation suggère une desserte insuffisante en transport collectif. Par ailleurs, la construction des infrastructures, il y a plus de 30 ans, ne répond plus aux besoins actuels. Ce contexte se traduit par un réseau fréquemment congestionné, générant des pertes économiques considérables pour la région métropolitaine.

Bien que de nombreux investissements soient énoncés dans le Plan de transport des Laurentides pour la période 2001-2006, force est de constater que les travaux prévus dans les Basses-Laurentides ont été amorcés tardivement. La récente annonce d'importants investissements gouvernementaux dans la région des Laurentides dès 2008-2009, par l'entremise du Plan de redressement du réseau routier québécois, laisse espérer un rattrapage en matière de réfection des infrastructures routières et de développement du réseau dans la MRC de Thérèse-De Blainville. Par ailleurs, la popularité de la ligne de train Montréal/Blainville ne trouve pas un écho satisfaisant auprès du gouvernement, limitant son accessibilité pour la population de la MRC de Thérèse-De Blainville. À son tour, le financement octroyé au CIT Laurentides freine son développement sur le territoire desservi et ce, malgré la forte concentration de la population dans le sud de la région.

Finalement, le manque d'investissements gouvernementaux dans l'ensemble des services et équipements publics au sein de la MRC de Thérèse-De Blainville contribue à l'augmentation des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal et va à l'encontre du discours du gouvernement sur le développement durable. La MRC s'affiche dorénavant comme un milieu de vie et constitue un moteur de développement qui profite à l'ensemble du Québec. Les relations entre Montréal et ses banlieues, bien que complémentaires, se sont transformées et impose l'adoption d'une vision différente dans l'affectation des ressources gouvernementales. Dans cette optique, le développement de l'autonomie de la MRC de Thérèse-De Blainville à l'égard de l'agglomération montréalaise, tant pour les services que pour l'emploi, et la consolidation régionale des déplacements par l'amélioration des liens est-ouest, atténueraient considérablement la congestion actuelle sur le réseau routier et autoroutier tout en permettant une réduction des distances et des temps de déplacement.



RÉFÉRENCES

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURES

Agence métropolitaine de transport. 2005.

Programme triennal d'immobilisation 2006-2008.

Montréal : AMT, 179 p.

Agence métropolitaine de transport. 2003.

Enquête Origine-Destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. 171 p.

En ligne. <<http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/2003/Resultats/EnqOD03-Mobilite.pdf>>.

Consulté le 18 juillet 2007.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain. 2004.

Transport en commun: un puissant moteur de développement économique de la région métropolitaine de Montréal. 35 p.

En ligne. <http://www.cmm.qc.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf>.

Consulté le 18 juillet 2007.

Communauté métropolitaine de Montréal. 2005.

Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement.

Montréal : CMM, 22 p.

Gourvil, Louis et Fannie Joubert. 2004.

Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal.

Québec : ministère des Transports du Québec, 123 p.

Municipalité régionale de comté de Thérèse-De Blainville. 2005.

Schéma d'aménagement et de développement.

Québec, ministère des Affaires municipales et de la Métropole. 2000.

Déplacements domicile-travail. Au sein des agglomérations de recensement et des régions métropolitaines de recensement du Québec.

Québec : MAMM, 85 p.

Québec, ministère des Transports, Direction régionale Laurentides-Lanaudière. 2001a.

Plan de transport des Laurentides.

Saint-Jérôme : MTQ, 95 p.

Québec, ministère des Transports, Direction régionale Laurentides-Lanaudière. 2001b.

Plan de transport des Laurentides. Plan d'action 2001-2006.

Saint-Jérôme : MTQ, 31 p.

RÉFÉRENCES *(suite...)*

Québec, ministère des Transports. 2000a.

Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal.
Pour une décongestion durable. Québec : MTQ, 82 p.

Québec, ministère des Transports. 2000a.

Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal.
Stratégie d'intervention prioritaire. Québec : MTQ, 36 p.

Québec, ministère du Tourisme. 2006.

Le tourisme en chiffres.

En ligne. <http://www.bonjourquebec.com/mto/publications/pdf/etudes/Tourisme_chiffres2006.pdf>

Consulté le 10 septembre 2007.

SITES CONSULTÉS

Institut de la statistique du Québec. 2007.

En ligne. <<http://www.stat.gouv.qc.ca/>>.

Consulté le 18 juillet 2007.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

En ligne. <<http://www.mddep.gouv.qc.ca/index.asp>>.

Consulté le 22 octobre 2007.

LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

Nicole Houle, *directrice générale, CIT Laurentides*



MRC de Thérèse-De Blainville, 479, boul. Adolphe-Chapleau, Bois-des-Filion QC J6Z 1J9 Tél.: (450) 621.5546 Téléc.: (450) 621.2628



Imprimé sur papier 100 % postconsommation