

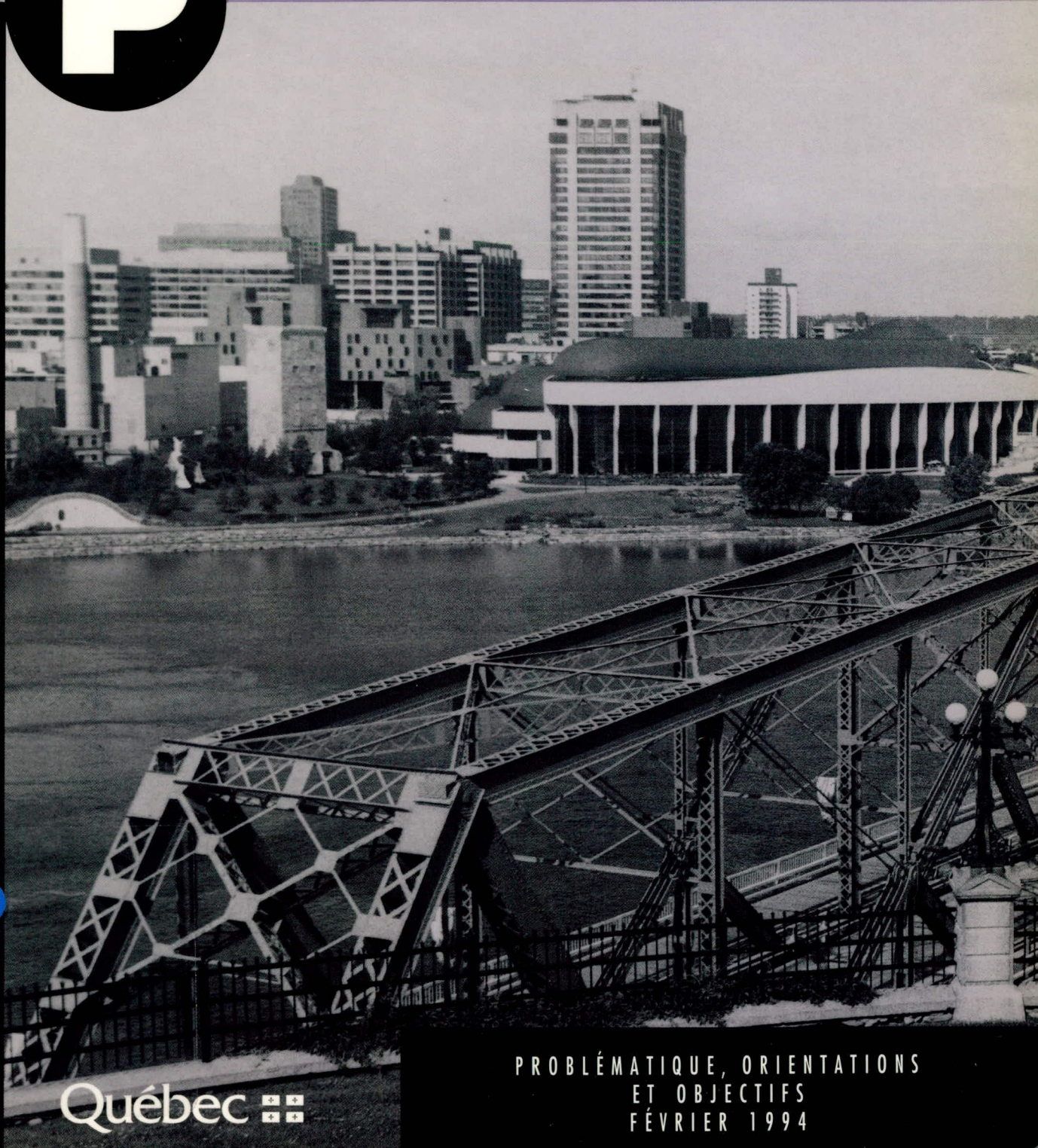


L A N D E T R A N S P O R T

RECU
CENTRE DE DOCUMENTATION

AVR 27 1994

TRANSPORTS QUÉBEC



CANQ
TR
223

Québec 

PROBLÉMATIQUE, ORIENTATIONS
ET OBJECTIFS
FÉVRIER 1994

326331

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7^e
QUÉBEC, (QUÉBEC)
G1K 5Z1

PLAN DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS (07)
PROBLÉMATIQUE, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS



Don - Gen - (non)

CAWD

TR

223

FÉVRIER 1994

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	X
LISTE DES CARTES	XXVIII
LISTE DES TABLEAUX	XXX
LISTE DES FIGURES	XXXII
ÉQUIPE DE RÉALISATION	XXXIII
LISTE DES SIGLES	XXXV
INTRODUCTION	1
CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS	4
ORIENTATIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	6
PARTIE A-TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS	10
1.0 - PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS	10
1.1 - CONTEXTE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS	10
1.1.1 - Un contexte frontalier et d'interdépendance économique	10
1.1.2 - Une tradition de planification et de partenariat	10
1.1.3 - Un cadre de développement du réseau routier : l'entente CCN-Québec	13
1.1.4 - Des préoccupations du milieu à concilier	13
1.2 - FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE EN TRANSPORT	15
1.2.1 - Contextes démographique et socio-économique	15
1.2.1.1 - Une population qui s'est fortement accrue	15
1.2.1.2 - Une augmentation du nombre de ménages encore plus marquée	16
1.2.1.3 - Une croissance importante de population dans presque toutes les villes	16

1.2.1.4 - Une population jeune	17
1.2.1.5 - Une population qui continuera de croître	18
1.2.1.6 - Une hausse de la population en âge de travailler	19
1.2.1.7 - Un taux d'activité plus élevé que dans l'ensemble du Québec	20
1.2.1.8 - Une forte dépendance envers l'Ontario à l'égard de l'emploi	21
1.2.2 - Développement économique régional	23
1.2.2.1 - Une prépondérance de la fonction publique fédérale	23
1.2.2.2 - Une stagnation des secteurs moteurs de l'économie régionale	23
1.2.2.3 - Les orientations du milieu : diversifier l'économie et parachever le réseau routier	26
1.2.3 - Aménagement du territoire	27
1.2.3.1 - Un schéma d'aménagement qui vise à consolider le développement urbain et le réseau de transport	27
1.2.3.2 - Une faible densité de l'habitation et de l'emploi	29
1.2.3.3 - Un potentiel élevé de développement	30
1.2.3.4 - Une déconcentration de l'emploi	30
1.2.3.5 - Un réseau de promenades à consolider	32
1.2.4 - Tendances et demande future en transport	33
1.2.4.1 - Une croissance prévisible de la demande en transport	33
1.2.4.2 - Un potentiel de maintien de la clientèle du transport collectif	36
1.2.4.3 - Des liens vers Hull et vers la MROC davantage sollicités	37
1.2.4.4 - Une certaine déconcentration de l'emploi prévue dans la CUO et la MROC	37

1.3 -	PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	39
1.3.1 -	Des infrastructures routières qui affectent la qualité de vie	39
1.3.2 -	Une urbanisation qui a des impacts sur la qualité de l'air et la consommation d'énergie	41
1.3.3 -	Des zones sensibles à l'implantation d'infrastructures routières	42
1.4 -	LES RÉSEAUX DE TRANSPORT	43
1.4.1 -	Transport des personnes	43
1.4.1.1 -	Des déplacements interprovinciaux importants	43
1.4.1.2 -	Des liens routiers fortement sollicités	47
	• Une absence de lien rapide est-ouest	47
	• Des débits de circulation élevés vers les centres-villes de Hull et d'Ottawa	49
	• Des lignes-écrans à capacité	52
	• Des chaussées et des ponts en bon état	56
	• Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité	59
	• Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents	62
1.4.1.3 -	Un réseau étendu de transport en commun dans un territoire à faible densité de population	63
	• Un réseau convergent vers les pôles centraux de Hull et d'Ottawa	64
	• Une concentration d'emplois prévue le long du Transitway	64
	• Un niveau de service adapté au contexte particulier de la CUO	66
	• Des voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux taxis	66
	• La clientèle de la STO surtout féminine et jeune .	67

• Une demande qui chute	67
• La capacité d'un système de transport par autobus pouvant combler la demande prévisible	68
• Une croissance de l'achalandage possible sur les liens interprovinciaux	69
• Des problèmes d'accès au centre-ville de Hull et une offre élevée de stationnement	71
1.4.1.4 - Un réseau de transport adapté aussi très étendu	71
1.4.1.5 - Le transport interurbain par autobus et par train : un service limité dans l'Outaouais	72
1.4.1.6 - Un réseau cyclable à vocation plus récréative qu'utilitaire	74
1.4.1.7 - Sous-utilisation de l'aéroport de Gatineau	76
1.4.1.8 - Le traversier de Masson-Cumberland : la traverse fluviale la plus achalandée de la région	77
1.4.2 - Transport des marchandises	78
1.4.2.1 - Une utilisation prédominante du camion	78
• Le camion : principal mode de transport des marchandises	78
• Des déplacements de camions surtout internes à la RCN	80
• De faibles pourcentages de camions sur les routes	81
• Une absence de lien rapide vers l'Autoroute 417	84
• Un réseau de camionnage proposé par le MTQ	86
1.4.2.2 - Un réseau ferroviaire de plus en plus limité	88
• Plusieurs abandons de lignes ou embranchements ferroviaires depuis dix ans	88
• Le train, peu utilisé, mais essentiel pour certaines entreprises et pour la sécurité publique	91

1.5 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES ET CADRE FINANCIER	93
1.6 - PROJETS EN TRANSPORT	95
1.6.1 - Projets routiers	95
1.6.1.1 - Des projets à l'étude d'une valeur de 100 millions de dollars.	95
1.6.1.2 - L'autoroute 50 constitue une priorité régionale.	98
1.6.2 - Projets de transport collectif	99
1.6.3 - Projet de train à haute vitesse	99
1.6.4 - Projet de train léger	99
1.7 - BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE	101
2.0 - ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	108

PARTIE B - TERRITOIRE DES MRC DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU, DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS, DE PAPINEAU ET DE PONTIAC . . .	113
1.0 - PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS	113
1.1 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU MILIEU	113
1.2 - FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE EN TRANSPORT	115
1.2.1 - Contextes démographique et socio-économique	115
1.2.1.1 - Une croissance inégale de population	115
1.2.1.2 - Une population qui croîtra dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais et qui se maintiendra dans les autres MRC	116
1.2.1.3 - Une population jeune dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais et vieillissante dans les autres MRC	117
1.2.2 - Développement économique régional	119
1.2.2.1 - Une économie rurale en crise	119
1.2.2.2 - Importance de la villégiature en Outaouais	120
1.2.3 - Aménagement du territoire	121
1.2.4 - Tendances et demande future en transport	123
1.3 - PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	125
1.3.1 - Des zones sensibles à l'implantation d'infrastructures routières	125
1.3.2 - Une circulation lourde qui affecte la qualité de vie	125
1.4 - RÉSEAUX DE TRANSPORT	126
1.4.1 - Transport des personnes	126
1.4.1.1 - Des déplacements internes à la région	126
1.4.1.2 - Un réseau routier peu achalandé	127
• Une absence de lien autoroutier vers le reste du Québec	127

• Des débits de circulation généralement peu élevés	129
• Des problèmes de circulation le long des routes 148, 105, 307, 309	132
• La majorité des chaussées et des ponts en bon état	133
• Des déficiences géométriques	137
• Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité	140
• Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accident	141
1.4.1.3 - Un service de transport adapté dans les MRC de Papineau et de la Vallée-de-la-Gatineau	144
1.4.1.4 - Un service de transport interurbain limité	144
1.4.1.5 - L'aéroport de Maniwaki : une des principales bases pour la protection des forêts du Québec	145
1.4.1.6 - Des traversiers saisonniers et peu achalandés	146
1.4.2 - Transport des marchandises	146
1.4.2.1 - Une utilisation prédominante et croissante du camion	146
• De forts pourcentages de camions sur certaines routes mais des débits généralement faibles	149
• Des déplacements surtout internes à la région de l'Outaouais	151
• De faibles débits de camions vers le reste du Québec	153
• Un réseau de camionnage proposé par le MTQ	153
1.5 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ ET CADRE FINANCIER	156

1.6 - PROJETS EN TRANSPORT	157
1.6.1 - Projets routiers	157
1.6.1.1 - Des projets à l'étude d'une valeur de 275 millions de dollars	157
1.6.1.2 - L'autoroute 50 constitue une priorité régionale	159
1.6.2 - Projet de train à haute vitesse	159
1.7 - BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE	160
2.0 - ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	164
ANNEXES	167
ANNEXE 1 - Taux d'occupation des véhicules aux lignes-écrans	167
ANNEXE 2 - Débits de circulation aux lignes-écrans	169
ANNEXE 3 - Débits de camions	174
ANNEXE 4 - Caractéristiques techniques des routes	183
ANNEXE 5 - Entente CCN-Québec	187
ANNEXE 6 - Autoroute 50 - État d'avancement	197
BIBLIOGRAPHIE	205

SOMMAIRE

Le ministère des Transports du Québec a entrepris, en 1992, un plan de transport pour la région administrative de l'Outaouais (07). Depuis l'amorce du plan, plusieurs étapes de travail ont été franchies. Les résultats se sont d'abord traduits par la production, en août 1993, d'une version préliminaire de la problématique des transports, des orientations et des objectifs. Celle-ci a fait l'objet d'une consultation, le 7 octobre suivant, auprès de spécialistes en transport, aménagement du territoire et en développement économique de la région de l'Outaouais. Les commentaires recueillis lors de cette consultation ont été consignés dans un document intitulé « Rapport sur la consultation des spécialistes du 7 octobre 1993 ». Enfin, la présente version de la problématique, des orientations et des objectifs a été réalisée en y intégrant les commentaires formulés par les spécialistes.

BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE - Territoire de la CUO

Un contexte de planification particulier par rapport au reste du Québec

La Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) fait partie de la région de la Capitale nationale (RCN) qui regroupe des municipalités situées au Québec et en Ontario. L'interdépendance économique entre ces zones est forte et se reflète par un nombre important de déplacements entre les deux rives de la rivière des Outaouais.

Dans un tel contexte, la recherche de solutions aux problèmes de transport nécessite, pour tous les organismes qui s'en préoccupent, le développement d'une vision commune de la problématique des transports à l'échelle d'un territoire dont les limites dépassent en fait celles du territoire de chaque organisme. Compte tenu de cette situation, le partenariat entre les organismes de planification des transports situés de part et d'autre de la rivière des Outaouais s'est donc beaucoup développé. Le ministère des Transports du Québec participe d'ailleurs à de nombreuses études réalisées en partenariat. Enfin, autre particularité de la région, le développement et le financement du réseau routier dans l'Outaouais sont encadrés par une entente conclue en 1972 entre la Commission de la Capitale nationale et le gouvernement du Québec.

Une demande de transport en croissance

La population de la CUO est passée de 146 000 à 201 000 personnes entre 1971 et 1991. Il s'agit là d'un accroissement de 37 %, qui est de beaucoup supérieur à la croissance de la population de 14 % enregistrée au Québec au cours de cette même période. Cela est notamment attribuable à la croissance considérable de l'emploi au sein de la fonction publique fédérale au cours des années 1970. Selon les prévisions effectuées par le Bureau de la Statistique du Québec, la population de la CUO devrait continuer à augmenter au cours des prochaines années, mais à un rythme plus faible que par le passé, pour atteindre près de 250 000 personnes en l'an 2011. Ces prévisions sont basées sur les tendances de l'évolution démographique récente mais ne reflètent pas nécessairement l'influence de l'éventuelle diminution des effectifs dans la fonction publique fédérale, ni les effets des initiatives de diversification de l'économie entreprises par la région.

De plus, la population de la CUO est plus jeune que la population du reste du Québec. Son taux d'activité y est aussi plus élevé et le taux de chômage, plus faible. Le nombre de personnes en âge de travailler devrait aussi s'accroître au cours des prochaines années. Dans un tel contexte, la demande en transport devrait augmenter encore dans les 20 prochaines années si la croissance de population s'effectue comme prévu.

Des déplacements importants vers Hull et l'Ontario

Selon l'enquête origine-destination réalisée en 1986 dans le territoire de la région de la Capitale nationale, le nombre de déplacements sur le territoire de la CUO à l'heure de pointe du matin est de 41 500. La grande majorité d'entre eux s'effectuent vers Hull (16 200, soit 39 % du total) et vers l'Ontario (13 800, soit 33 % du total) car c'est là qu'on y trouve les principaux centres d'emplois.

En ce qui concerne le transport collectif, son utilisation est en général deux fois plus élevée sur le territoire de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) que sur celui de la CUO. À l'heure de pointe du matin, le transport collectif est utilisé pour 31 % des déplacements générés en Ontario et pour seulement 17 % au Québec. Les centres-villes de Hull et d'Ottawa constituent les destinations où la part modale est la plus élevée avec des pourcentages de l'ordre de 20 % à 25 %. Ailleurs, l'utilisation du transport collectif s'avère très faible.

Les orientations du milieu : diversifier l'économie et parachever le réseau routier

Les principales orientations du milieu visent la diversification de l'économie et le parachèvement du réseau routier est-ouest. La réalisation des axes est-ouest a d'ailleurs constitué une des priorités du schéma d'aménagement de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) en 1988. Ces axes sont aussi identifiés comme prioritaires dans les plans d'urbanisme des villes de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO). Ils sont aussi de première importance dans le cadre de l'exercice de planification stratégique qu'effectue présentement le Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO).

Le prolongement de l'autoroute 50 vers Montréal : une priorité régionale

Le projet de prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute constitue une priorité pour la population de l'Outaouais. Un lien autoroutier vers la région de Montréal apparaît, pour plusieurs intervenants de l'Outaouais, comme une condition essentielle à la diversification économique régionale. En plus d'être réclamé par l'ensemble des instances municipales régionales, ce projet est considéré comme une priorité notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et de la MRC de Papineau ainsi que dans l'exercice de planification stratégique en cours du CRDO.

Transport routier

Des chaussées et des structures en bon état

La majorité des chaussées et des structures appartenant au Ministère dans le territoire de la CUO sont, dans l'ensemble, en bon état. L'accroissement des investissements du Ministère au cours des dernières années dans la région de l'Outaouais (07) au chapitre de la réfection des surfaces (de 3 M \$ en 1990 à 6 M \$ en 1993-1994) a fait en sorte que l'état des chaussées et des structures est actuellement à un niveau généralement acceptable.

Des infrastructures qui affectent la qualité de l'environnement

Le développement depuis les années 1970 d'un important réseau routier dans la CUO ne s'est pas fait sans causer des impacts sur la qualité de l'environnement, tel les pertes de terres agricoles et d'habitats fauniques. Le bruit causé par la circulation routière risque aussi de

s'amplifier, car l'important développement résidentiel qui s'effectue dans la CUO générera un nombre plus grand de véhicules sur le réseau routier.

De plus, l'utilisation massive de l'automobile influe sur la qualité de l'air par ses émissions polluantes et engendre une grande consommation d'énergie.

Des problèmes de circulation vers Hull et vers l'Ontario qui risquent de s'amplifier

Le nombre de véhicules circulant sur le réseau routier a augmenté au cours des dernières années, aggravant les problèmes de circulation aux heures de pointe sur les liens menant vers Hull et vers l'Ontario, soit sur tous les ponts des rivières des Outaouais et de la Gatineau ainsi que sur la route 148 entre Aylmer et Hull. Certaines portions du réseau routier sont donc utilisées à pleine capacité. Des files d'attente se forment à maints endroits.

En raison de la croissance prévisible de la demande en transport, ces problèmes ne pourront que s'amplifier au cours des prochaines années si l'utilisation de l'automobile continue de progresser.

Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité

La prolifération des points d'accès au réseau routier entraîne une diminution de la fluidité de la circulation, une augmentation des problèmes liés à la sécurité et même un changement de sa vocation initiale.

Une démarche a été entreprise par le Ministère, en collaboration avec les intervenants des MRC et de la CUO afin de trouver des solutions à ce problème.

Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents

Bien que diverses analyses de sécurité aient été effectuées et que des corrections aient déjà été apportées à certains «points noirs» (lieux de concentration d'accidents), l'actuel système de repérage spatial des accidents ne permet pas au Ministère d'effectuer, dans les délais de réalisation du plan de transport, un diagnostic précis en matière de sécurité routière.

Transport collectif

Un achalandage à la baisse

Entre 1984 et 1991, la fréquentation du transport collectif a diminué en moyenne de 1,4 % par an, alors que la circulation automobile progressait pendant cette même période.

Une faible densité de la population et de l'emploi et une offre élevée de stationnement au centre-ville de Hull

Les densités de population et d'emploi sont, sauf exception, faibles dans le territoire de la CUO. Elles sont en général plus faibles que les seuils minimaux nécessaires pour que la desserte par le transport collectif soit efficace et viable.

Les développements résidentiels ont été réalisés, au cours des dernières années à des densités relativement basses, car le schéma d'aménagement de la CUO permet la faible densité sur une grande partie de son territoire.

De plus, l'offre de stationnement au centre-ville de Hull s'est considérablement accrue au cours des cinq dernières années, passant de 8 500 à 10 000 espaces de stationnement. La ville de Hull a cependant obtenu récemment plusieurs jugements de la cour supérieure pour faire cesser le stationnement commercial sur des terrains pour lesquels cet usage n'est pas autorisé en vertu du règlement de zonage. Enfin, les accès aux centres-villes de Hull et d'Ottawa sont congestionnés, ce qui cause des retards aux autobus circulant sur ces axes. L'ensemble de ces facteurs n'est pas de nature à favoriser l'utilisation du transport collectif.

Une demande qui se disperse dans l'espace

Les schémas d'aménagement de la CUO et de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton identifient de nombreux pôles d'emploi qui accueilleront le développement futur. Ces pôles sont dispersés sur le territoire, rendant difficile leur accès par transport en commun. Cette dispersion géographique des pôles d'emplois pourra donc favoriser une utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport en commun. Par ailleurs, la MROC prévoit, dans son schéma, une concentration des nouveaux centres d'emplois le long du Transitway, d'où l'importance d'assurer un accès facile et rapide à ce système de transport. Actuellement, la

correspondance entre le réseau de la STO et le Transitway est mal coordonnée et pourrait expliquer en partie la faible utilisation du transport collectif (8 %) pour les déplacements vers le secteur sud de la MROC.

Un réseau cyclable à vocation plus récréative qu'utilitaire

Bien que la RCN possède déjà un réseau très étendu de pistes cyclables, celui-ci a surtout été conçu à des fins récréatives, procurant peu d'itinéraires directs pour les déplacements utilitaires reliés au travail ou aux études. La plupart des intervenants du milieu (villes, CUO et CCN) visent cependant dans leurs plans de développement à pallier cette lacune et à mieux intégrer les divers sous-réseaux.

Sous-utilisation de l'aéroport de Gatineau

La ville de Québec est la seule destination desservie par une liaison régulière à partir de cet aéroport. Deux aller-retour par jour, sont effectuées, du lundi au vendredi avec un avion d'une dizaine de sièges. L'aéroport est donc sous-utilisé pour les vols commerciaux.

Transport des marchandises

Une utilisation prédominante du camion

Les avantages liés à l'utilisation du camion et l'abandon de plusieurs tronçons ferroviaires au cours des dernières années ont favorisé le camionnage comme principal mode de transport des marchandises.

Les déplacements de camions sont surtout internes à la région de la Capitale nationale. Un des problèmes soulevés par l'industrie du camionnage est l'absence de lien rapide entre le Québec et l'autoroute 417. Enfin, le pourcentage de camions sur les routes est en général faible, de l'ordre de 5 %, car l'économie de la région repose surtout sur le secteur tertiaire.

Un réseau ferroviaire de plus en plus limité

La seule ligne ferroviaire d'importance qui traverse le territoire de l'Outaouais relie Hull à Montréal. Le CP y a interrompu le service sur une partie de celle-ci. Il a d'ailleurs demandé récemment à l'Office national des transports d'abandonner la ligne ferroviaire, entre Thurso et Saint-Augustin.

Le train : essentiel, mais peu utilisé

Une enquête effectuée par le Ministère auprès des principaux employeurs manufacturiers de la région révèle que la voie ferrée est peu utilisée bien qu'elle soit essentielle pour le transport de certaines matières dangereuses et de produits sur de longues distances.

Les projets de transports

Les axes est-ouest constituent la priorité actuelle du Ministère

La plupart des projets routiers majeurs à l'étude au sein du Ministère pour le territoire de la CUO sont reliés au développement des axes est-ouest. Cette priorité du Ministère coïncide d'ailleurs très bien avec les orientations du milieu qui privilégient le développement des axes est-ouest.

Par ailleurs, la valeur des projets routiers à l'étude par le Ministère, pour le territoire de la CUO, s'élève à 100 millions de dollars, dépassant largement les ressources financières dont dispose le Ministère pour la réalisation de projets de développement dans ce territoire.

Des projets de voies réservées pour le transport collectif

La STO compte implanter un réseau de voies réservées pour les autobus et le covoiturage ainsi que des stationnements incitatifs et des terminus d'autobus, et ce, afin de favoriser une utilisation accrue du transport collectif.

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS - Territoire de la CUO

Les orientations et objectifs de transport proposés sont les suivants :

Orientation n°1 : **Maintenir les infrastructures et équipements de transport en bon état, et ce, de façon prioritaire aux autres interventions du Ministère**

Objectifs :

- **s'assurer qu'on dispose du budget requis pour maintenir le réseau routier supérieur en bon état;**
- **investir les sommes d'argent nécessaires pour maintenir le parc d'autobus de la STO en bon état.**

Orientation n°2 : **Accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier supérieur**

Objectifs :

- **effectuer les améliorations nécessaires pour que le réseau routier soit plus efficace;**
- **identifier, en collaboration avec le milieu, des mesures pour préserver la fonctionnalité des corridors routiers et les intégrer dans les activités du Ministère ainsi que dans le schéma de la CUO et les plans d'urbanisme municipaux;**
- **améliorer la connaissance des sites de concentration d'accidents sur le territoire de la CUO en dotant le Ministère des outils techniques nécessaires pour réaliser un bon diagnostic régional de sécurité routière;**

- intervenir sur les sites de concentration d'accidents identifiés à la suite de ce diagnostic.

Orientations n°3 : Optimiser l'utilisation des infrastructures et équipements de transport existants et minimiser la construction de nouvelles infrastructures

Objectifs :

- diminuer le nombre de déplacements effectués en automobile en favorisant une utilisation accrue du transport collectif, incluant le covoiturage;
- favoriser une intégration accrue du réseau routier et du réseau de transport collectif;
- promouvoir les développements technologiques en transport collectif;
- diminuer la demande en transport des personnes par l'application de mesures de gestion de la demande;
- promouvoir les déplacements non-motorisés par l'intermédiaire d'aménagements permettant, notamment, plus de déplacements à bicyclette à des fins utilitaires;
- faire reconnaître la nécessité d'accroître les densités de l'habitation et de l'emploi et favoriser la mixité des usages par l'intermédiaire du schéma d'aménagement de la CUO et des plans d'urbanisme municipaux;
- faire reconnaître la nécessité de limiter, par l'intermédiaire du schéma de la CUO et des plans d'urbanisme municipaux, l'apparition de nouveaux pôles d'emplois à faible densité, jusqu'à ce que les pôles d'emplois existants soient complètement développés.

Orientation n°4 : Améliorer la mobilité régionale et l'accessibilité aux systèmes de transport

Objectifs :

- réaliser de façon prioritaire les liens routiers est-ouest qui supportent le plus le développement économique du territoire;
- améliorer les accès au centre-ville de Hull;
- améliorer les déplacements entre le Québec et l'Ontario en favorisant une utilisation accrue du transport collectif et en appliquant des mesures de gestion de la demande;
- prendre en compte les besoins de la clientèle à mobilité réduite.

Orientation n°5 : Améliorer la mobilité interrégionale

- améliorer les conditions de déplacement vers les régions limitrophes du Québec;
- soutenir les initiatives du milieu visant à rentabiliser l'aéroport de Gatineau et à exploiter au maximum toutes ses possibilités visant à améliorer la mobilité.

Orientation n°6 : Soutenir l'efficacité du transport des marchandises

Objectifs :

- **assurer une meilleure gestion des déplacements de camions sur le réseau routier en identifiant des routes de camionnage pour lesquelles le Ministère accorderait ultérieurement une priorité pour les travaux de réfection et d'entretien;**
- **assurer l'harmonisation des itinéraires de camionnage entre les réseaux du Ministère et des municipalités;**
- **effectuer les actions et les représentations nécessaires auprès des autorités concernées afin d'améliorer les conditions de déplacements de camions entre le Québec et l'autoroute 417;**
- **effectuer dans la mesure où les tronçons concernés peuvent être rentables, les représentations nécessaires auprès du gouvernement fédéral pour que le réseau ferroviaire actuel soit maintenu.**

BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE - Territoire des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac

Un territoire à caractère rural

Le territoire des MRC a un caractère rural. Son développement s'est d'abord appuyé sur l'exploitation forestière et l'agriculture. Par la suite, compte tenu de la présence de nombreux lacs et rivières, la villégiature et le tourisme s'y sont développés. L'économie de la région traverse présentement une période de crise, notamment en raison des importants ralentissements que subit l'industrie forestière.

Une faible croissance de la demande en transport sauf dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais

La population des MRC est passée de 69 000 à 82 000 personnes entre 1971 et 1991. Il s'agit là d'un accroissement de 17 %, qui est légèrement supérieur à la croissance de population de 14 % enregistrée au Québec au cours de cette même période. La population de la MRC des Collines-de-l'Outaouais se démarque de celle des autres MRC par sa croissance démographique très forte (92 %). Sa proximité de la CUO et sa facilité d'accès à ce territoire en font de plus en plus une banlieue éloignée de cette dernière.

De plus, selon les prévisions effectuées, la population des MRC de Pontiac et de Papineau devrait non seulement vieillir mais demeurer relativement stable ou même diminuer d'ici l'an 2011, alors que la MRC des Collines-de-l'Outaouais devrait encore enregistrer des gains importants de population.

La demande en transport devrait donc demeurer stable à peu près partout, sauf dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, où elle devrait augmenter et accentuer la pression sur les liens routiers menant à la CUO.

Les priorités des MRC en matière de transport : les autoroutes 5 et 50, la route 105, la route Transoutaouaise

Les principales priorités des MRC, telles qu'inscrites dans les schémas d'aménagement actuellement en vigueur, sont le développement et l'amélioration des liens nord-sud (l'autoroute 5 et la route 105), le développement des liens est-ouest (autoroute 50) et la réalisation de la route Trans-outaouaise (dans la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau) pour favoriser le développement touristique. Ce dernier projet routier n'est cependant plus, depuis récemment, une priorité pour la MRC concernée.

Le prolongement de l'autoroute 50 vers Montréal : une priorité régionale

Le projet de prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute constitue une priorité pour la population de l'Outaouais. Un lien autoroutier vers la région de Montréal apparaît, pour plusieurs intervenants de l'Outaouais, comme une condition essentielle à la diversification économique régionale. En plus d'être réclamé par l'ensemble des instances municipales régionales, ce projet est considéré comme une priorité notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et de la MRC de Papineau ainsi que dans l'exercice de planification stratégique du CRDO.

Transport routier**Des chaussées et des structures en bon état**

La majorité des chaussées et des structures appartenant au Ministère dans le territoire des MRC sont dans l'ensemble en bon état. L'accroissement des investissements du Ministère au cours des dernières années dans la région de l'Outaouais (07) au chapitre de la réfection des surfaces (de 3 millions en 1990 à 6 millions en 1993-1994) a fait en sorte que l'état des chaussées et des structures est actuellement à un niveau généralement acceptable.

Une circulation lourde qui affecte la qualité de vie

On rencontre dans le territoire des MRC de nombreuses zones sensibles à l'implantation d'infrastructures routières tels que des réserves fauniques, des aires d'activités récréatives et des ravages de chevreuil. Ce qui caractérise cependant le plus le territoire des MRC en matière de problématique environnementale, c'est le fait que la circulation lourde, générée principalement par l'industrie forestière, affecte la qualité de vie des résidents des municipalités situées le long des routes 148, 105 et 309.

Des problèmes de circulation le long des routes 148, 105, 117 et 309

Les débits de circulation sur le réseau routier des MRC sont de façon générale relativement faibles. Ils varient de quelques centaines à quelques milliers de véhicules par jour. Les problèmes de circulation ne sont donc pas souvent attribuables au fait que les débits soient supérieurs à la capacité offerte, mais plutôt à des problèmes liés aux caractéristiques géométriques des infrastructures routières. Ainsi, la route 148, qui constitue le seul lien routier direct entre l'Outaouais et la région de Montréal, n'offre pas, dans la MRC de Papineau, un niveau de service acceptable pour une route nationale, en raison de ses caractéristiques géométriques et de la traversée de plusieurs villages. La région est donc dépourvue de lien rapide et efficace vers le reste du Québec. Les déficiences géométriques du réseau limitent aussi la fluidité et la sécurité des déplacements le long des routes 105, 117 et 309, qui sont par surcroît d'importantes routes de camionnage.

un itinéraire discontinu dans le corridor de l'autoroute 5

L'axe nord-sud formé par l'autoroute 5 et la route 105 dans le territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais présente des problèmes de circulation que le Ministère tente de corriger par divers travaux. En effet, la saturation de certains tronçons et les déficiences géométriques à maints endroits sur la route 105 ont incité le Ministère à prolonger, au cours des dernières années, l'autoroute 5 jusqu'au chemin de la Rivière dans la municipalité de Chelsea et à construire le contournement de la localité de Wakefield, dans la municipalité de La Pêche. Cependant, une discontinuité de 8,6 kilomètres demeure entre l'autoroute 5 et la voie de contournement de Wakefield.

La circulation doit utiliser la route 105 qui est à 2 voies et qui possède certaines caractéristiques géométriques déficientes telles que des pentes prononcées et une faible visibilité au dépassement.

Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité

La prolifération des points d'accès au réseau routier entraîne une diminution de la fluidité de la circulation, une augmentation des problèmes liés à la sécurité, voire un changement de sa vocation initiale. Un des tronçons identifiés comme les plus problématiques, se retrouve sur la route 307 au sud de sa jonction avec la route 366 dans la municipalité de Cantley.

Une démarche a été entreprise par le Ministère en collaboration avec les intervenants des MRC de la région et de la CUO afin de trouver des solutions à ce problème.

Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents

Bien que diverses analyses de sécurité aient été effectuées et que des corrections aient déjà été apportées à certains «points noirs» (lieux de concentration d'accidents), l'actuel système de repérage spatial des accidents ne permet pas au Ministère d'effectuer, dans les délais de réalisation du plan de transport, un diagnostic précis en matière de sécurité routière.

Transport des marchandises

Une utilisation prédominante du camion

L'abandon de plusieurs lignes et tronçons ferroviaires, conjugué à l'arrêt du flottage du bois sur la presque totalité des rivières, favorise dorénavant une utilisation quasi exclusive du camion comme mode de transport des marchandises.

Le pourcentage de camions sur les routes est en général de l'ordre de 10 % et peut parfois dépasser les 20 %, en raison du transport du bois. Même si les pourcentages de camions peuvent être élevés, leur nombre est en général faible : il est au maximum de l'ordre de 400 par jour, par direction à un point donné.

Les déplacements de camions dans le territoire des MRC sont surtout internes à la région. Ainsi, on observe très peu de déplacements de transit entre l'Outaouais et la région de Montréal. En effet sur près de 800 camions qui circulent quotiennement sur l'autoroute 40-417, (à la hauteur de Pointe-Fortune, seulement 80 camions proviennent ou se dirigent vers l'Outaouais. Sur la route 148 près de Lachute, le débit journalier de camions y est encore plus faible avec environ 65 camions par direction toujours en provenance ou à destination de l'Outaouais.

Les projets de transport

Des projets routiers pour une valeur de 275 millions de dollars

Les projets d'amélioration et de développement du réseau routier à l'étude au sein du Ministère totalisent environ 275 millions de dollars. Cette somme est largement supérieure aux montants dont dispose le Ministère pour la réalisation de projets dans ce territoire.

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS - Territoire des MRC

Les orientations et objectifs proposés pour le territoire des MRC sont les suivants :

Orientation n° 1 : Maintenir le réseau routier supérieur en bon état, et ce, de façon prioritaire aux autres interventions du Ministère

Objectif :

- s'assurer qu'on dispose du budget requis pour maintenir le réseau routier supérieur en bon état.

Orientation n° 2 : Accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier supérieur

Objectifs :

- effectuer de façon prioritaire des travaux d'amélioration à la géométrie des routes nationales et régionales 105, 117 et 309, proposées comme routes de camionnage;
- identifier, en collaboration avec le milieu, des mesures pour préserver la fonctionnalité des corridors routiers et les intégrer dans les activités du Ministère ainsi que dans les schémas des MRC et les plans d'urbanisme municipaux;
- améliorer la connaissance des sites de concentration d'accidents sur le territoire des MRC en se dotant des outils techniques nécessaires pour réaliser un diagnostic adéquat de sécurité routière pour l'ensemble de la région;

- intervenir sur les sites de concentration d'accidents identifiés à la suite de ce diagnostic.

Orientation n° 3 : Améliorer les conditions de déplacements entre l'Outaouais et les régions limitrophes

Objectifs :

- améliorer les conditions de déplacement entre l'Outaouais et la région de Montréal;
- améliorer les conditions de déplacement vers l'Abitibi et les Laurentides.

Orientation n° 4 : Soutenir l'efficacité du transport des marchandises

Objectifs :

- assurer une meilleure gestion des déplacements de camions sur le réseau routier en identifiant des routes de camionnage pour lesquelles le Ministère accordera ultérieurement une priorité pour les travaux de réfection et d'entretien;
- assurer l'harmonisation des itinéraires de camionnage entre les réseaux du Ministère et des municipalités;
- effectuer, dans la mesure où les tronçons concernés peuvent être rentables, les représentations nécessaires auprès du gouvernement fédéral pour que le réseau ferroviaire actuel soit maintenu;
- encourager la création d'un C.F.I.L. (chemin de fer d'intérêt local) (voie ferrée du CP), si la demande le justifie et si un promoteur est intéressé.

LISTE DES CARTES

Carte 1 -	Région administrative de l'Outaouais (07)	2
-----------	---	---

Territoire de la CUO

Carte 2 -	Localisation du territoire de la CUO	11
Carte 3 -	Entente CCN-Québec 1972 - Projets routiers	14
Carte 4 -	Aires d'emplois - Schémas CUO et MROC	31
Carte 5 -	Éléments de la problématique environnementale	40
Carte 6 -	Déplacements motorisés - CUO - MROC	44
Carte 7 -	Déplacements attirés vers les secteurs centre et centre-ville de Hull . . .	45
Carte 8 -	Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur	48
Carte 9 -	Débits de circulation estimés - 1991	50
Carte 10 -	Évolution des rapports débits capacité aux lignes-écrans : de 1987 à 1991	53
Carte 11 -	Niveaux de service	55
Carte 12 -	État des chaussées	58
Carte 13 -	Gestion des corridors routiers - Tronçons problématiques	61
Carte 14 -	Transport en commun sur les liens interprovinciaux	65
Carte 15 -	Débits de camions en 1992	82
Carte 16 -	Réseau de camionnage (projet)	87
Carte 17 -	Réseau ferroviaire	89
Carte 18 -	Projets routiers - MTQ	96
Carte 19 -	Projets de transport collectif - STO	100

LISTE DES CARTES (suite)

**Territoire des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de
Papineau et de Pontiac**

Carte 20 -	Géographie du territoire des MRC	114
Carte 21 -	Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur	128
Carte 22 -	Débits de circulation 1990	130
Carte 23 -	État des chaussées	135
Carte 24 -	Courbes sous-standard	139
Carte 25 -	Gestion des corridors routiers - Tronçons problématiques	141
Carte 26 -	Débits de camions en 1992	150
Carte 27 -	Réseau de camionnage (projet)	154
Carte 28 -	Projets routiers - MTQ	158
Carte 29 -	Projet de l'autoroute 50	200

LISTE DES TABLEAUX

Territoire de la CUO

Tableau 1 -	Évolution de la population de 1971 à 1991	15
Tableau 2 -	Évolution et prévisions de population selon l'âge - CUO	19
Tableau 3 -	Taux d'activité et de chômage, CUO et Québec, 1976 et 1986	20
Tableau 4 -	Lieu de résidence et de travail RMR - Ottawa-Hull	21
Tableau 5 -	Clientèle de la STO selon le groupe d'âge	36
Tableau 6 -	Déplacements tous modes - 1986	46
Tableau 7 -	Part modale du transport collectif	46
Tableau 8 -	Classification du réseau supérieur - CUO	49
Tableau 9 -	État des chaussées	57
Tableau 10 -	Victimes d'accidents routiers	62
Tableau 11 -	Organismes publics de transport du Québec, statistiques de 1989	63
Tableau 12 -	Évolution de la part modale du transport en commun aux lignes-écrans de la CUO	68
Tableau 13 -	Capacité des systèmes de transport en commun	69
Tableau 14 -	Débits d'autobus de la STO sur les ponts interprovinciaux en 1993 dans la direction de pointe	70
Tableau 15 -	Lignes d'autobus interurbains	73
Tableau 16 -	Principales origines et destinations des déplacements de camions dans la RCN	80
Tableau 17 -	Évolution des dépenses du MTQ	93

LISTE DES TABLEAUX (suite)

Territoire des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac

Tableau 18 -	Évolution de la population des MRC de l'Outaouais et du Québec . .	115
Tableau 19 -	Villégiature dans l'Outaouais en 1985	120
Tableau 20 -	Origine-destination - Tous véhicules	126
Tableau 21 -	Classification du réseau supérieur - Territoire des MRC	127
Tableau 22 -	Évolution des débits de circulation	131
Tableau 23 -	État des chaussées	134
Tableau 24 -	Année de construction des structures	137
Tableau 25 -	Victimes d'accidents routiers	142
Tableau 26 -	Lignes d'autobus interurbains	145
Tableau 27 -	Arrêt du flottage du bois et ses répercussions sur le réseau routier . .	148
Tableau 28 -	Principales origines-destinations des camions	152
Tableau 29 -	Évolution des dépenses du MTQ	156

LISTE DES FIGURES

Territoire de la CUO

FIGURE 1 -	Évolution de la population des villes de la CUO	16
FIGURE 2 -	Pyramide d'âge - CUO 1991	17
FIGURE 3 -	Pyramide d'âge - Québec (province) 1991	17
FIGURE 4 -	Évolution et prévisions de la population CUO et MROC de 1971 à 2011	18
FIGURE 5 -	Évolution et prévisions de la population et de l'emploi dans la CUO .	22
FIGURE 6 -	Structure de l'emploi - Outaouais 1971 et 1990, Québec 1990	24
FIGURE 7 -	Nombre moyen de déplacements motorisés selon le groupe d'âge . . .	35

Territoire des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac

FIGURE 8 -	Évolution et prévisions de la population des MRC de l'Outaouais de 1971 à 2011	116
FIGURE 9 -	Les Collines-de-l'Outaouais - Structure d'âge de la population	117
FIGURE 10 -	Vallée-de-la-Gatineau, Papineau, Pontiac - Structure d'âge de la population	118

ÉQUIPE DE RÉALISATION

COMITÉ DIRECTEUR

Christine Duby, Service de l'encadrement des plans de transport

Alain Labonté, Direction du transport des marchandises

Pierre Lafontaine, Direction des politiques d'exploitation et programmes routiers

Pierre Laflamme, Service Inventaires et plan, Direction de l'Outaouais

André Lavigne, Direction du transport terrestre des personnes

Rosaire Roy, Direction de l'Outaouais, président du Comité directeur

Réjean Saint-Laurent, Service Plan et programmes, Direction générale de l'Ouest

Serge Vaugeois, Service de l'encadrement des plans de transport

COORDINATION

Marie-France Fusey, Service de l'encadrement des plans de transport

Serge Vaugeois, Service de l'encadrement des plans de transport

COMITÉ TECHNIQUE

Denis Carrier, Direction de l'Outaouais
Michel Drouin, Service des projets ouest
Pierre Desgagnés, Service statistiques et économie en transport
Donald Fallu, Service des politiques et des analyses économiques
Marie-France Fusey, Service de l'encadrement des plans de transport
Jean Gagnon, Service des réseaux multimodaux
Brigitte Holca, Service des études de réseaux en transport collectif
Pierre Laflamme, Direction de l'Outaouais
Georges Lalonde, Service de la modélisation et bases de données
Claude Lecomte, Service de l'environnement
Louise Maurice, Service de l'environnement
Tam Nguyen, Service des projets ouest
Richard Royer, Direction de l'Outaouais
Johanne Thiffault, Service statistiques et économie en transport
Serge Vaugois, Service de l'encadrement des plans de transport
Jacques Vuille, Service des études de réseaux en transport collectif

COLLABORATEURS

Marc Bussières, Direction de l'Outaouais
Jocelyn Beaulieu, Service des stratégies et des programmes routiers
Michel Champoux, Service des réseaux multimodaux
Charles Coulombe, Service de l'encadrement des plans de transport
Robert Fairfield, Service de la cartographie
Michel Gendron, Service de l'encadrement des plans de transport
Michèle Giasson, Service des politiques et des analyses économiques
Jacques Henri, Direction de l'Outaouais
Yves Paquet, Service de l'orientation et du contrôle routier
Gaston Perreault, Service de la cartographie
Yvan Rompré, Service des stratégies et des programmes routiers
Geneviève Saint-Germain, Service de l'encadrement des plans de transport
Francine Tremblay, Direction des communications

LISTE DES SIGLES

BSQ	Bureau de la Statistique du Québec
CACPET	Comité administratif conjoint de planification et des transports
CCN	Commission de la Capitale nationale
CRO	Communauté régionale de l'Outaouais
CRDO	Conseil régional de développement de l'Outaouais
CUO	Communauté urbaine de l'Outaouais
MRC	Municipalité régionale de comté
MROC	Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
MTO	Ministère des transports de l'Ontario
MTQ	Ministère des transports du Québec
RCN	Région de la Capitale nationale
STO	Société de transport de l'Outaouais

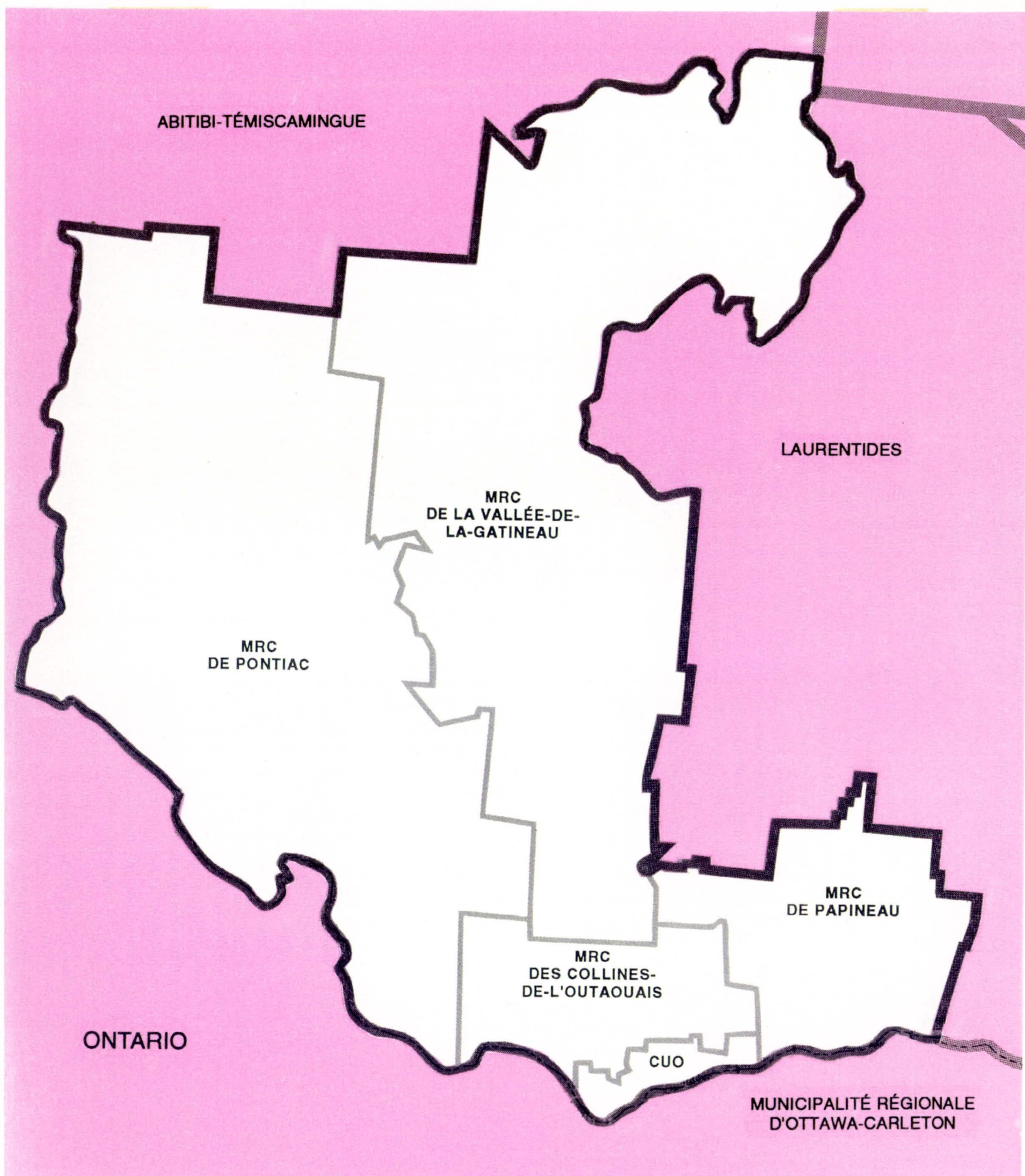
INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec a entrepris, en 1992, un plan de transport pour la région administrative de l'Outaouais (07), qui comprend les territoires de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) et des Municipalités régionales de comté (MRC) des Collines-de-l'Outaouais, de la Vallée-de-la-Gatineau, de Papineau et de Pontiac (voir carte 1).

Depuis l'amorce du plan, plusieurs étapes de travail ont été franchies. Les résultats se sont d'abord traduits par la production, en août 1993, d'une version préliminaire de la problématique des transports, des orientations et objectifs. Celle-ci a fait l'objet d'une consultation, le 7 octobre suivant, auprès de spécialistes en transport, en aménagement du territoire et en développement économique de la région de l'Outaouais. Les commentaires recueillis lors de cette consultation ont été consignés dans un document intitulé «Rapport sur la consultation des spécialistes du 7 octobre 1993». Enfin, la présente version de la problématique, des orientations et des objectifs a été réalisée en y intégrant les commentaires formulés par les spécialistes.

Le présent document traite d'abord du contexte de réalisation du plan de transport de la région de l'Outaouais (07) ainsi que des principales orientations et politiques du Ministère encadrant la production de ce plan. Par la suite, en raison de la spécificité des problématiques de transport caractérisant la partie urbanisée de l'Outaouais et le milieu possédant un caractère plus rural, le document a été scindé en deux parties. La première porte sur le territoire de la CUO et la deuxième, sur le territoire des MRC. Dans chacune des parties, les éléments de problématique suivants sont traités dans le chapitre 1, soit :

- Contexte de planification des transports (CUO);
- Caractéristiques générales du milieu (MRC);
- Facteurs influant sur la demande en transport;
- Problématique environnementale;
- Réseaux de transport;
- Évolution des dépenses du MTQ et cadre financier;
- Projets en transport;
- Bilan de la problématique.



Région administrative de l'Outaouais (07)

Ce chapitre permettra de tracer un portrait complet de la situation des transports dans l'Outaouais afin de mettre en relief les principaux enjeux et problèmes qui en découlent. Le second chapitre de chaque partie fait état des orientations et des objectifs proposés par le Ministère qui permettront d'encadrer ultérieurement le choix des interventions en transport.

Après la réalisation des étapes de la problématique des transports, des orientations et des objectifs, de la consultation des spécialistes, le Ministère a identifié, au cours de l'automne 1993, des interventions permettant l'atteinte des objectifs retenus en matière de transport. Ces interventions seront ensuite soumises, au printemps 1994, à la consultation de la population de la région de l'Outaouais.

Cependant, compte tenu que le volet urbain du plan de transport de la région de l'Outaouais (07), celui couvrant le territoire de la CUO, s'inscrit dans la continuité des grandes études de transport en cours dans la région de la Capitale nationale (RCN), auxquelles participe d'ailleurs le Ministère, soit le «Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun» ainsi que l'«Étude sur les ponts interprovinciaux», tous ces dossiers feront l'objet d'une seule et unique consultation, au printemps 1994. On y présentera à la fois les résultats des divers scénarios d'intervention examinés dans le cadre du «Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun» et ceux de l'évaluation des différents corridors de ponts et avenues de solutions possibles dans le cadre de l'«Étude sur les ponts interprovinciaux». Le Ministère participera à cette démarche et soumettra à la consultation d'autres aspects des transports.

En ce qui a trait au territoire des MRC, le scénario d'intervention élaboré au cours de l'automne 93 sera aussi soumis à la consultation publique, au printemps 1994.

Enfin, la dernière étape du plan, qui intégrera l'ensemble des résultats des consultations prévues sera réalisée au cours de l'été 1994. Le contenu final du plan de transport de la région de l'Outaouais (07) sera dévoilé à l'automne 1994.

CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS

Une volonté accrue de planification au sein du Ministère

L'accroissement des préoccupations de la population en matière de qualité de vie, l'importance accordée à la consultation du milieu et le fait que les besoins à satisfaire en matière de transport dépassent largement les ressources financières actuelles et prévisibles ont incité le Ministère à accroître ses activités en matière de planification, car il devenait nécessaire d'établir des priorités d'intervention pour les différentes régions du Québec.

Le plan de transport : une vision globale

Le plan de transport est l'instrument privilégié par le Ministère pour identifier les interventions prioritaires qui permettent de répondre adéquatement aux besoins de déplacement dans chaque région du Québec.

Le plan de transport traite de la mobilité des personnes et des marchandises, quel que soit le mode de transport utilisé : routier, ferroviaire, aérien ou maritime. Les relations entre ces modes préoccupent également le Ministère, d'où l'importance accordée à l'intermodalité. Le plan de transport prend en considération les objectifs d'aménagement du territoire et de développement socio-économique du milieu ainsi que la protection de l'environnement.

Afin d'obtenir un portrait complet des transports dans l'Outaouais, le plus fidèle possible à la réalité, le Ministère associe à sa démarche les intervenants du milieu et le public. L'information et la consultation sont donc des éléments importants dans l'élaboration du plan de transport.

Ce plan constituera pour le Ministère son principal instrument de dialogue avec le milieu pour les questions de planification des transports, d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

Dans l'Outaouais : profiter des acquis

Forte d'une longue tradition de planification, la région de l'Outaouais était tout indiquée pour l'élaboration d'un des premiers plans de transport du Ministère.

Le présent document a donc été conçu en utilisant les données et analyses effectuées dans le cadre d'autres études auxquelles le Ministère a d'ailleurs participé étroitement. Le «Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun»¹, qui porte sur la mobilité des personnes dans le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais, «l'Étude sur les ponts interprovinciaux»² ainsi que l'«Étude sur le transport des marchandises dans la Région de la Capitale nationale» (TRANS, 1991) ont constitué des références importantes sur lesquelles le Ministère s'est appuyé pour formuler la problématique des transports de l'Outaouais.

Les grands enjeux pour l'Outaouais

Le plan de transport de la région de l'Outaouais (07) permettra d'établir des priorités quant aux interventions visant à assurer la mobilité des personnes et des marchandises, en traitant :

- des déplacements à l'intérieur du territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais, et plus particulièrement les accès à la ville de Hull;
- des liens interprovinciaux;
- des liens entre l'Outaouais métropolitain et la partie rurale de la région;
- des liens entre l'Outaouais et les autres régions du Québec.

¹ Ce plan est réalisé conjointement par la Société de transport de l'Outaouais (STO), la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), la Commission de la Capitale nationale (CCN) et le Ministère. La STO agit comme maître d'œuvre de l'étude.

² L'étude est réalisée par le Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET). La maîtrise d'œuvre est assurée par la CCN.

ORIENTATIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Les diverses étapes du plan de transport de la région de l'Outaouais sont réalisées en tenant compte de l'ensemble des orientations et politiques du ministère des Transports. Celles-ci se reflètent autant dans le type de données analysées que dans la formulation et le choix des scénarios d'intervention.

Les orientations et politiques suivantes ont encadré plus particulièrement la réalisation de la problématique des transports ainsi que des orientations et objectifs qui en découlent :

Les choix stratégiques

L'exercice de planification stratégique qu'a réalisé le Ministère au cours des dernières années lui a permis d'effectuer les choix suivants pour la période 1992-1995 :

- **le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport;**

Étant donné le vieillissement et la dégradation actuelle de l'ensemble des infrastructures de transport, le MTQ privilégiera la réfection du réseau routier et des équipements de transport de préférence au développement.

- **le développement et l'intégration des modes de transport.**

Les interventions seront choisies à la lumière d'une vision globale des transports en favorisant une meilleure intégration des divers modes pour le déplacement des personnes et le transport des marchandises.

- **le soutien au développement économique du Québec.**

Afin de favoriser la vitalité de toutes les régions du Québec, le Ministère s'assurera que l'ensemble du territoire dispose de services de transport adéquats et favorables à son développement.

Les orientations et objectifs en matière de transport et d'aménagement du territoire

Dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement du territoire des MRC, le Ministère a formulé des orientations et des objectifs en matière de transport et d'aménagement du territoire qui découlent de ses choix stratégiques (MTQ (C), 1993).

Les orientations et objectifs en matière de transport et d'aménagement qui influent le plus sur la réalisation du plan du transport de l'Outaouais sont les suivants :

- assurer la conservation du patrimoine routier;
- permettre une exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier;
- assurer une activité minimale de développement du réseau routier;
- favoriser le maintien et l'intégration des systèmes de transport collectif;
- favoriser le transport collectif ou les déplacements non motorisés;
- tenir compte de la clientèle à mobilité réduite dans la planification des réseaux de transport;
- accroître la sécurité des personnes dans tous les déplacements;
- favoriser l'intégration des divers modes de transport et le développement de l'intermodalité;
- favoriser le maintien et le développement d'un réseau ferroviaire de base;
- favoriser un accroissement des densités d'occupation du sol pour promouvoir l'utilisation du transport collectif;
- soutenir l'efficacité des systèmes de transport routier des marchandises;
- assurer le maintien des services de transport maritime, aérien et ferroviaire.

La politique en matière de sécurité dans les transports

La sécurité des transports constitue une préoccupation importante pour le Ministère qui visera, au cours des prochaines années, à accroître la sécurité, notamment par l'élaboration de normes, la gestion des infrastructures, etc. Ainsi, la promotion de la sécurité se traduira, entre autres, par l'élaboration d'une politique globale en matière de sécurité dans les transports, par une concertation accrue avec les partenaires impliqués et par un soutien plus grand au développement technologique dans ce domaine.

La politique en environnement relative en transport

Le Ministère est solidaire des nouvelles orientations et politiques gouvernementales en matière d'environnement, dont celles qui ont trait au développement durable, c'est-à-dire un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs besoins. Les transports génèrent des transformations dans les milieux naturel et humain. En effet, la construction, l'utilisation et l'entretien des infrastructures de transport ont des effets majeurs sur l'environnement. Ces effets sur le milieu naturel (eau, sol, air, faune, flore) et sur le milieu humain (agriculture, paysage, climat sonore, etc.) se traduisent souvent par une détérioration notable des écosystèmes et de la qualité de vie. C'est pourquoi le ministère des Transports du Québec se préoccupe des questions environnementales qui sont en relation avec son mandat et il a adopté, en décembre 1992, une politique en environnement relative aux transports. La politique sur l'environnement du Ministère s'inscrit non seulement dans une perspective de protection des ressources, mais aussi dans l'optique d'une amélioration de l'environnement et de la qualité de vie, et ce, à travers les politiques, programmes et activités du Ministère.

La politique sur le bruit

Un peu partout, à proximité des principaux centres urbains, des secteurs résidentiels se construisent encore en bordure des routes, et ce, sans protection acoustique ou aménagement planifié. D'éventuels acheteurs y voient la possibilité d'un accès facile au réseau routier. Toutefois, l'intolérance au bruit routier se développe au fur et à mesure qu'on y est exposé et il est fréquent que, quelques années après l'implantation d'un secteur résidentiel, des plaintes reliées à la pollution sonore soient formulées.

La politique sur le bruit du ministère des Transports, qui paraîtra bientôt vise d'ailleurs à réduire le développement résidentiel en bordure des routes ou à le planifier en conséquence. En effet, les nouveaux secteurs résidentiels qui seront construits à partir de l'entrée en vigueur de la politique ne pourraient bénéficier de la subvention à 50 % des coûts d'un écran antibruit.

La stratégie québécoise d'efficacité énergétique

Il importe de souligner que le Ministère est étroitement associé, pour le volet transport, à la démarche gouvernementale pour la mise en oeuvre de la stratégie québécoise d'efficacité énergétique.

Dans cet esprit, les plans de transport du Ministère favoriseront l'optimisation des déplacements pour les principales agglomérations urbaines et les diverses régions du Québec. Ces plans s'appliqueront aux différents modes de transport, tant dans le domaine du déplacement des personnes que des marchandises, et encourageront les choix modaux les plus efficaces.

Ces diverses préoccupations se traduiront, pour le Ministère, par des changements en matière de développement et de gestion des modes de transport, des infrastructures routières, du transport collectif et leur interrelation avec l'aménagement du territoire.

PARTIE A - TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS

1.0 - PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS

1.1 - CONTEXTE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS

1.1.1 - Un contexte frontalier et d'interdépendance économique

La CUO est dans une situation unique au Québec, car elle fait partie d'une région métropolitaine (Ottawa-Hull) et d'un espace économique qui regroupent des municipalités situées au Québec et en Ontario. Elle appartient également à la région de la Capitale nationale (RCN), où est concentrée la fonction publique fédérale (voir carte 2).

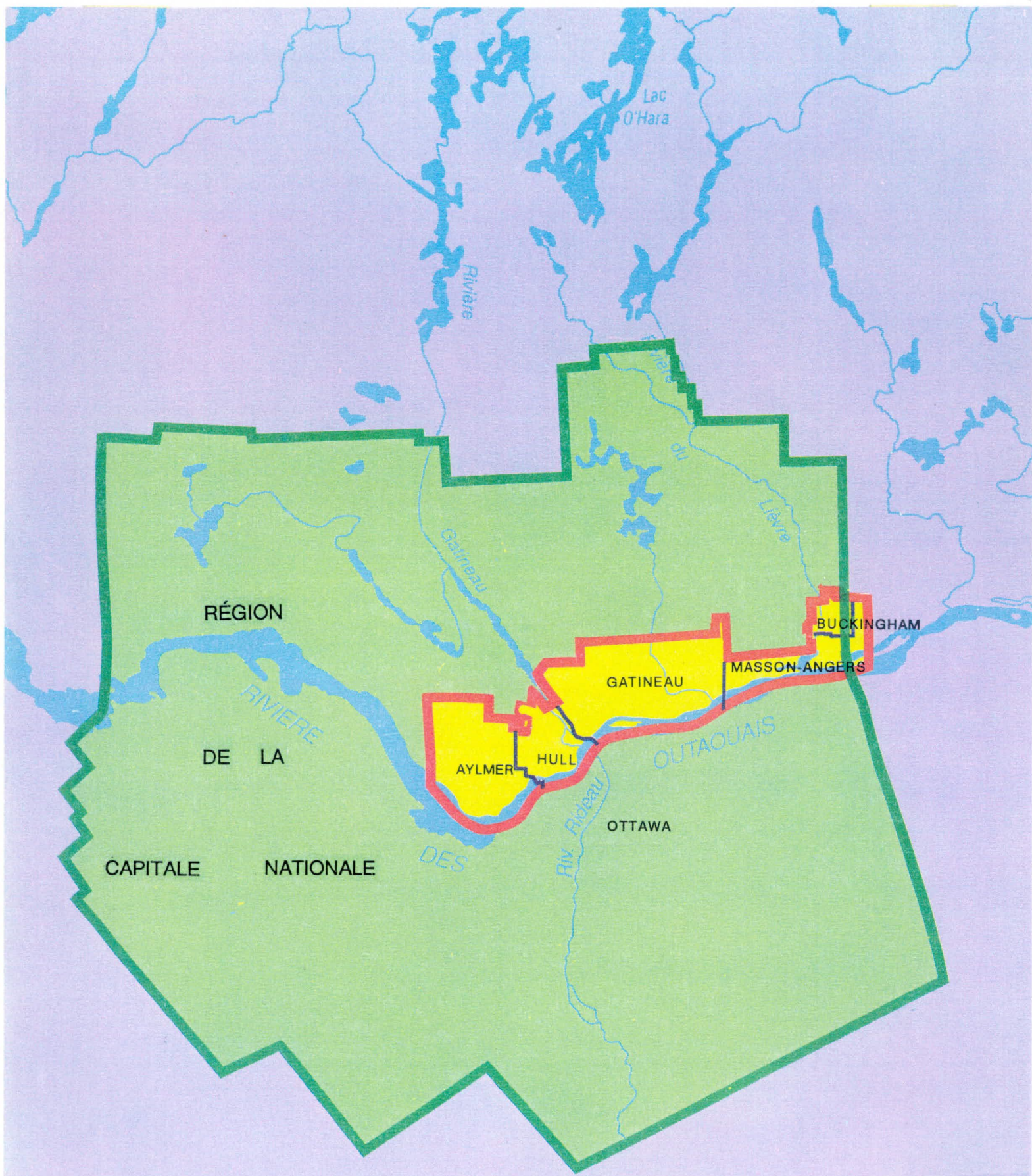
L'importance des déplacements effectués entre les deux rives de la rivière des Outaouais reflète le contexte de forte interdépendance économique dans lequel vit la population de la région de la Capitale nationale. En effet, du côté ontarien, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC), avec près de 700 000 habitants, exerce un fort attrait sur le territoire du Québec, car on y retrouve un grand nombre d'emplois et de services.

Les Québécois se déplacent donc beaucoup vers l'Ontario. L'enquête origine-destination réalisée en 1986 dans cette région permet de constater qu'à l'heure de pointe du matin, le tiers des déplacements en provenance de la CUO s'effectuaient vers la MROC.

L'économie de la région est aussi fortement dépendante de la fonction publique fédérale. Du côté du Québec, les emplois fédéraux se retrouvent principalement à Hull, ce qui explique l'importance de cette destination pour les déplacements en provenance du territoire de la CUO et de celui de la MROC.

1.1.2 - Une tradition de planification et de partenariat

La région de la Capitale nationale possède une tradition de planification et d'aménagement du territoire qui a peu d'équivalent au pays.



CARTE 2

LOCALISATION DU TERRITOIRE DE LA CUO

Depuis le début du siècle, plusieurs grandes études de planification ont été réalisées, dont une des plus déterminantes a été le plan d'aménagement de la Capitale nationale en 1950 (Plan Gréber). Ces études se sont traduites par l'implantation d'infrastructures et d'équipements visant à conférer à ce territoire un caractère susceptible de soutenir son rôle de capitale.

La planification est donc une préoccupation d'importance dans la région. Celle-ci est d'ailleurs pourvue de plusieurs organismes de planification. La Commission de la Capitale nationale (CCN) joue un rôle majeur à ce chapitre depuis plusieurs décennies.

Les principaux intervenants en transport et en aménagement de la région (la CCN, Travaux Publics Canada, Transports Canada, le gouvernement de l'Ontario, la MROC, la CUO, la STO et le gouvernement du Québec, dont le MTQ, etc.) traitent depuis 1973 de leurs préoccupations communes dans le cadre d'un comité appelé «Comité administratif conjoint de la planification et des transports» (CACPET). Celui-ci a permis le développement d'un partenariat intense entre les organismes des deux rives de l'Outaouais.

Les préoccupations communes des membres du CACPET s'expriment dans toute une série d'études et de travaux auxquels les membres contribuent financièrement et techniquement. Le CACPET a constitué un comité technique, appelé «TRANS», qui voit à la réalisation d'outils de planification et d'études de transport à l'échelle de la région.

De plus, les actions posées par certains organismes de planification de la région possèdent un caractère novateur. En effet, la MROC adoptait, en 1974, un premier schéma d'aménagement qui privilégiait déjà l'utilisation du transport en commun comme mode de déplacement. Pour ce faire, il misait sur le développement d'un réseau de voies réservées aux autobus en site propre qui a donné naissance au réseau du Transitway. Du côté québécois, la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) adoptait, en 1977, le premier schéma d'aménagement du Québec, qui comportait d'ailleurs un volet sur les transports.

Enfin, mentionnons que l'harmonisation des orientations prônées par le Plan d'aménagement de la capitale, le Plan officiel de la MROC ainsi que par les schémas d'aménagement de la CUO et de la MRC des-Collines-l'Outaouais est devenue prioritaire. La création récente du comité «PLANS», l'équivalent du comité «TRANS», permettra d'amorcer la réalisation de ce travail.

Le groupe «PLANS» est constitué par les principaux organismes de la région de la Capitale nationale qui se préoccupent d'aménagement du territoire, soit notamment: la CUO, la MROC, la CCN et la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

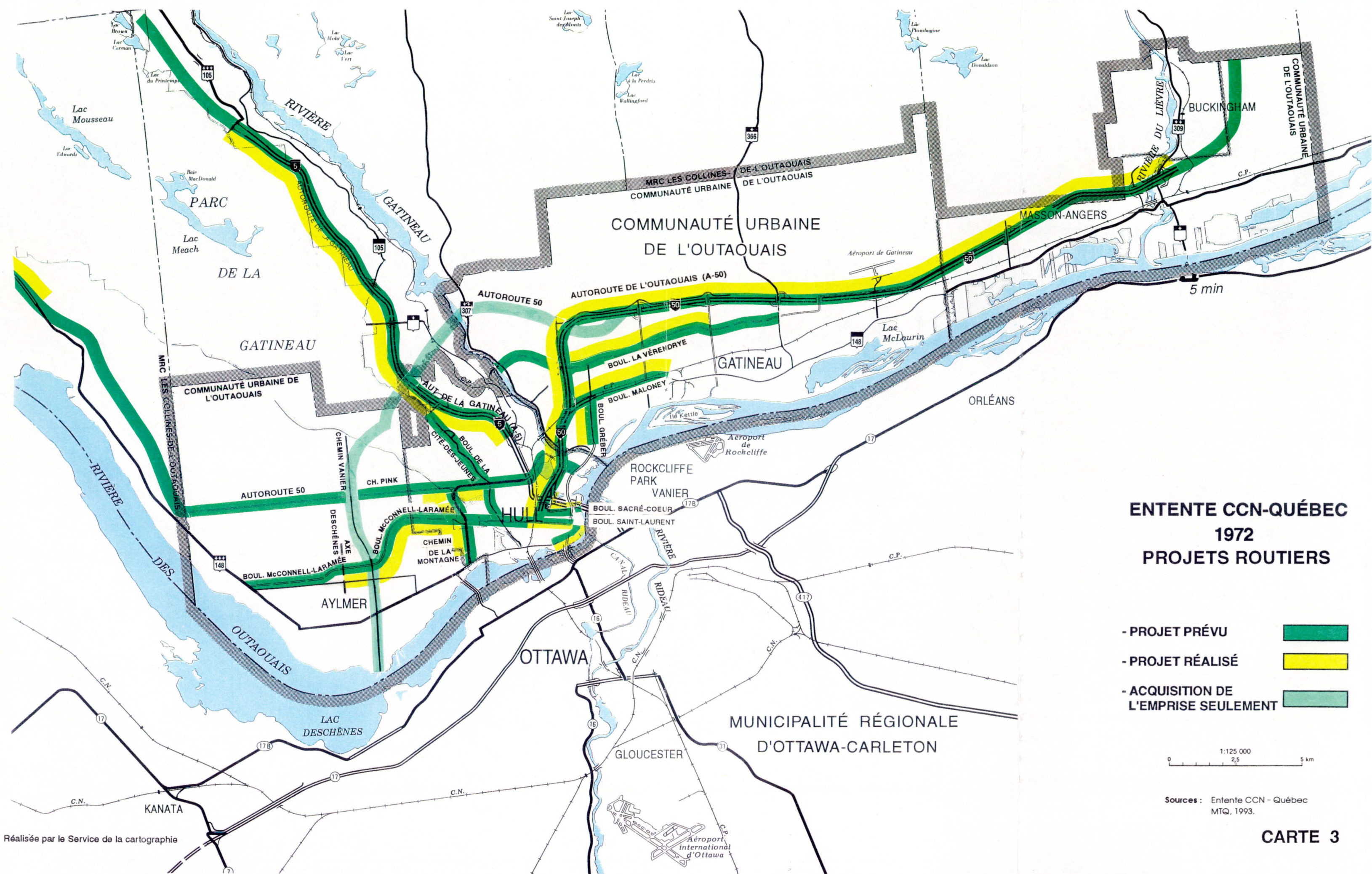
1.1.3 - Un cadre de développement du réseau routier : l'entente CCN-Québec

Depuis 1972, le développement des principales infrastructures routières dans l'Outaouais est encadré par une entente liant la CCN et le gouvernement du Québec (Entente CCN/Québec) (voir annexe 5). Cette entente, modifiée en 1978, visait à doter la portion québécoise de la région de la Capitale nationale d'un réseau routier moderne et bien hiérarchisé qui puisse répondre aux besoins de déplacements et soutenir le développement économique de la région. La construction d'un important axe est-ouest traversant le territoire de la CUO, soit l'autoroute 50, constituait la base du réseau à partir duquel le développement de la région pouvait s'articuler.

Les projets prévus dans cette entente ne sont pas encore tous réalisés (voir carte 3). Ils sont financés à parts égales par la CCN et le ministère des Transports du Québec (MTQ). Jusqu'à présent, la CCN et le Ministère y ont investi une somme de l'ordre de 330 millions de dollars. Pour réaliser l'ensemble des projets prévus dans cette entente, une somme d'environ 175 millions de dollars serait nécessaire. Ainsi, en vertu de cette entente, plusieurs tronçons routiers ont été construits, dont une partie des autoroutes 5 et 50. À ce jour, l'axe est-ouest prévu n'est pas encore terminé. De plus, certains projets prévus dans l'Entente CCN-Québec, dont notamment ceux des boulevards La Vérendrye à Gatineau ainsi que de la Cité-des-Jeunes, à Hull et le chemin Pink à Hull et Aylmer, ne sont pas situés sur le réseau routier qui appartient au ministère des Transports.

1.1.4 - Des préoccupations du milieu à concilier

Les positions véhiculées par la population de la région de la Capitale nationale au cours des audiences publiques qui ont été tenues au printemps de 1993 sur «l'Étude des ponts interprovinciaux» ont mis en lumière la nécessité de concilier les préoccupations de certains groupes en matière de transport collectif avec les positions plus traditionnelles d'autres groupes qui réclament le développement du réseau routier. Le plan de transport de la région de l'Outaouais devra donc tenter de concilier les différentes positions.



**ENTENTE CCN-QUÉBEC
1972
PROJETS ROUTIERS**

- PROJET PRÉVU
- PROJET RÉALISÉ
- ACQUISITION DE L'EMPRISE SEULEMENT

1:125 000
0 2,5 5 km

Sources : Entente CCN - Québec
MTQ, 1993.

1.2 - FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE EN TRANSPORT

1.2.1 - Contextes démographique et socio-économique

1.2.1.1 - Une population qui s'est fortement accrue

Avec un peu plus de 200 000 habitants, la CUO constitue la troisième agglomération urbaine la plus peuplée du Québec, après celles de Montréal et de Québec.

Cette population représente 70 % des 283 000 habitants de la région de l'Outaouais et près du quart des 879 000 résidents de l'agglomération Ottawa-Hull (MROC et CUO, voir tableau 1).

De 1971 à 1991, la population de la CUO s'est caractérisée par un fort taux d'accroissement, soit de 37,5 %, ce qui a été largement supérieur à celui du Québec, qui s'est élevé, pour sa part, à 14,4 %. Par ailleurs, le rythme de croissance démographique de la CUO se compare à celui de la MROC, qui a enregistré une augmentation de l'ordre de 43,6 % pendant la même période.

TABLEAU 1
ÉVOLUTION DE LA POPULATION
DE 1971 À 1991

	ANNÉES			VARIATION		
	1971	1981	1991	71-81 %	81-91 %	71-91 %
Québec (province)	6 027 764	6 732 460	6 895 963	11,7	2,4	14,4
Région 07	216 475	242 856	283 773	12,1	16,8	31,1
CUO	146 520	170 164	201 536 ¹	16,1	18,4	37,5
MROC	472 000	507 080	678 147	7,4	33,7	43,6

Source : Statistique Canada, Recensements 1971, 1981, 1991.

¹ Dans les sections suivantes, ce nombre sera remplacé par 208 544, donnée provenant du Bureau de la Statistique du Québec, corrigée pour tenir compte du sous-dénombrement.

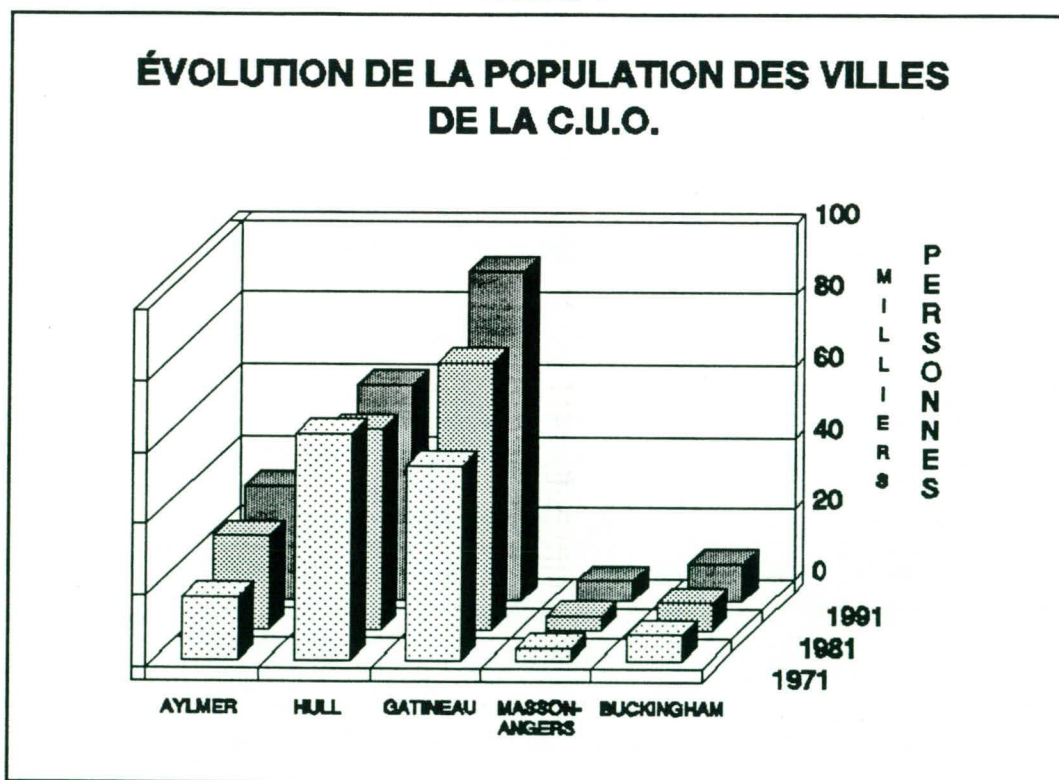
1.2.1.2 - Une augmentation du nombre de ménages encore plus marquée

La CUO a également connu une augmentation significative du nombre de ses ménages. En effet, entre 1971 et 1991, le nombre total de ménages est passé de 40 135 à 75 475, soit une hausse de 88 %, alors que la population augmentait de 37,5 % durant la même période. Ceci est dû à la taille des ménages, qui a diminué de 3,6 personnes en 1971 à 2,7 en 1991.

1.2.1.3 - Une croissance importante de population dans presque toutes les villes

Gatineau est présentement la ville la plus peuplée de la CUO. Sa population est passée de 54 500 personnes en 1971 à 92 300 personnes en 1991, soit un taux d'accroissement de 70 %. Pendant la même période, la ville d'Aylmer a enregistré une croissance démographique encore plus importante, soit 83 %, pour atteindre 32 200 personnes en 1991. Avec le parachèvement de l'autoroute 50 et la disponibilité de terrains résidentiels peu coûteux, Masson-Angers et Buckingham ont aussi connu des hausses importantes de population, de l'ordre de 62 % et de 40 %, respectivement, pour atteindre, en 1991, 10 200 et 5 600 résidents. Avec une population qui est passée de 63 600 à 60 700 personnes entre 1971 et 1991, seule la ville de Hull a connu un léger déclin de 4 %. Une croissance soutenue est cependant enregistrée à Hull depuis 1986.

FIGURE 1

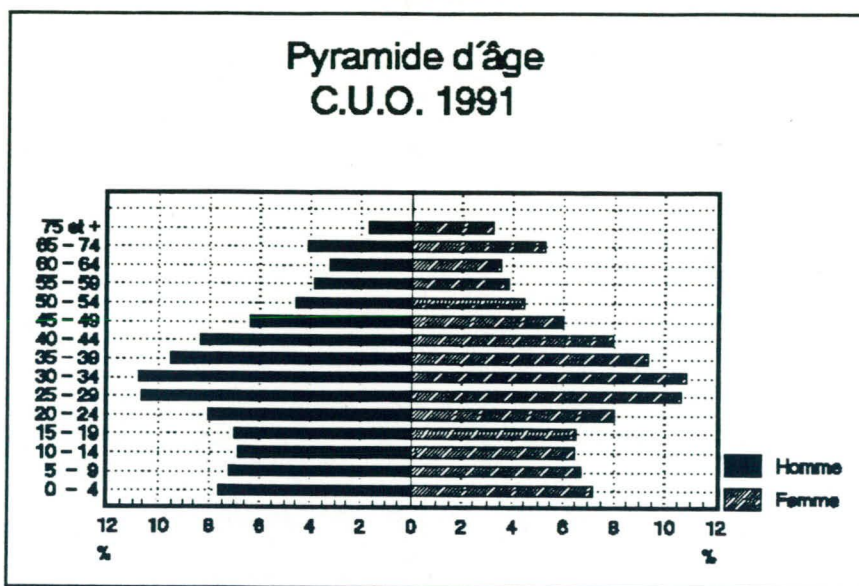


Source : Statistique Canada, Recensements 1971, 1981, 1991.

1.2.1.4 - Une population jeune

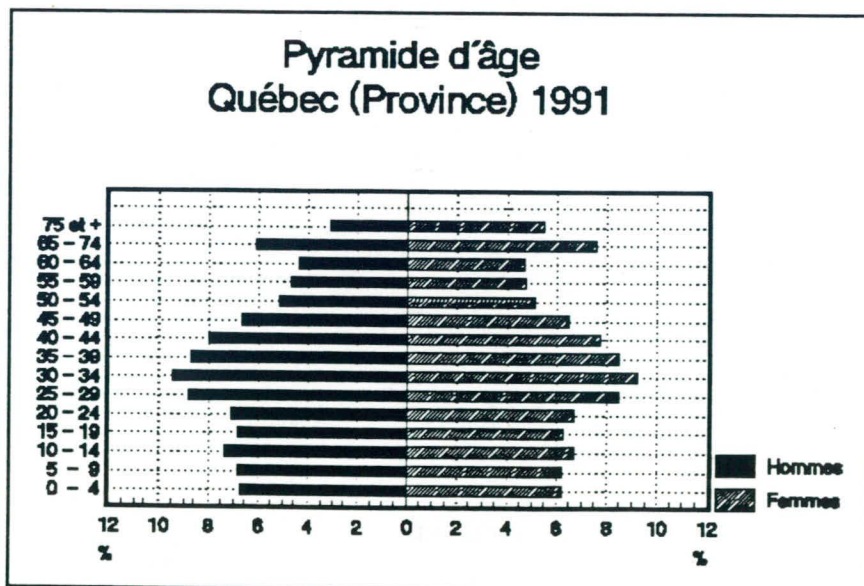
La structure d'âge de la population de la CUO présente un profil plus jeune que celle du Québec. De façon générale, les pyramides d'âge des figures 2 et 3 montrent, pour la CUO, une représentation supérieure des groupes d'âge de moins de 44 ans et une plus faible représentation des groupes plus âgés par rapport à l'ensemble du Québec.

FIGURE 2



Source : Statistique Canada, Recensement 1991.

FIGURE 3



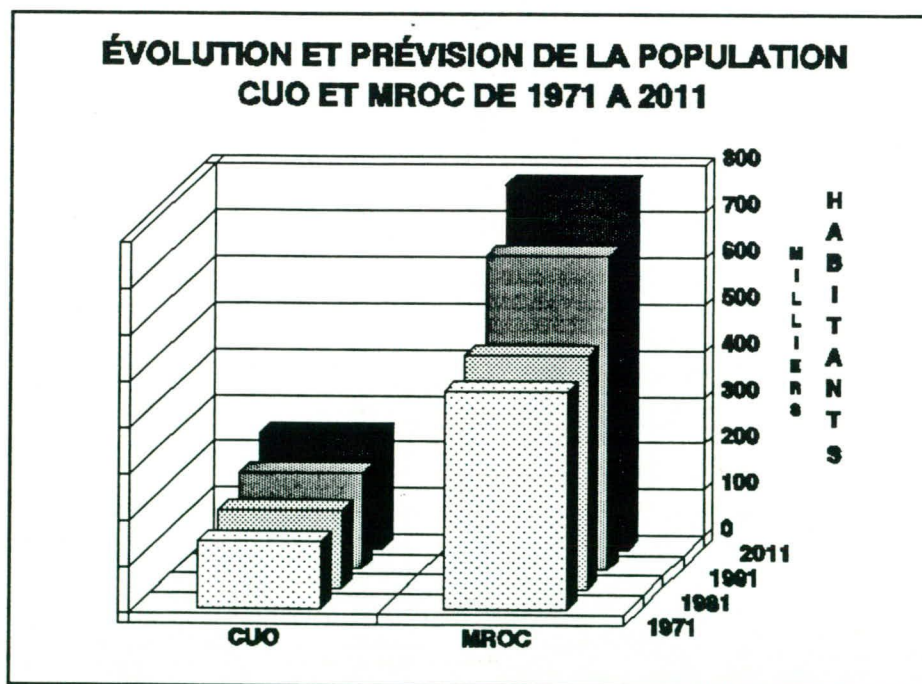
Source : Statistique Canada, Recensement 1991.

1.2.1.5 - Une population qui continuera de croître

Le Bureau de la Statistique du Québec (BSQ) a élaboré deux scénarios de projections pour la CUO qui s'appuient sur les données du recensement de 1991 de Statistique Canada. Ces dernières ont toutefois été rajustées à la hausse pour tenir compte du sous-dénombrement à l'intérieur du recensement. La population de la CUO, estimée par le BSQ à 208 544 personnes en 1991, passerait à près de 250 000 en 2011 selon le scénario moyen, soit 19 % d'augmentation. Ce pourcentage s'avère deux fois moindre que le taux de croissance qu'a connu la CUO entre 1971 et 1991 (voir figure 4). Selon le scénario fort, la population s'élèverait à près de 300 000, soit une augmentation de 44 %³ ce qui est légèrement supérieur à la croissance enregistrée au cours des deux dernières décennies.

Quant à la MROC, on prévoit que sa population s'accroîtra de 16 % de 1991 à 2011, passant de 678 000 à 787 000 personnes (MROC, 1991, pp. 1-3). Le poids démographique de la CUO dans l'agglomération Ottawa-Hull (CUO et MROC) resterait donc sensiblement le même, soit de 24 à 27 % selon les scénarios considérés.

FIGURE 4



Source : BSQ. Évolution et prévision de la population de la CUO 1991-2011.

³

Le scénario fort tient compte d'un taux de fécondité légèrement plus élevé que le scénario moyen (1,8 enfant par femme vs 1,6) ainsi que des intentions du gouvernement du Québec de hausser ses niveaux d'immigration à près de 45 000 immigrants par année, ce qui signifie, pour l'Outaouais, un nombre d'immigrants de 2 100 à 2 700 annuellement pour le scénario fort contre seulement 700 à 750 pour le scénario moyen.

1.2.1.6 - Une hausse de la population en âge de travailler

Selon les deux scénarios, moyen et fort, les prévisions de population par cohorte d'âge du BSQ démontrent un vieillissement de la population, car les poids relatifs des groupes de 45 ans et moins diminueraient alors que ceux des groupes plus âgés augmenteraient de façon significative (voir tableau 2). Cela accroîtra le nombre de personnes aux prises avec des problèmes de mobilité réduite.

Par ailleurs, le nombre total des personnes en âge de travailler (15 à 64 ans) et, par conséquent, les plus mobiles devrait croître de 1991 à 2011, passant de 150 000 à 180 000 pour le scénario moyen et à 210 000 pour le scénario fort. Quant aux jeunes âgés de 15 à 24 ans, qui constituent habituellement la plus forte proportion de la clientèle du transport collectif, leurs effectifs de 30 800 en 1991 seraient maintenus selon le scénario moyen, voire augmentés selon le scénario fort, variant, en 2011, de 32 500 à 40 500 selon le scénario considéré.

TABLEAU 2
ÉVOLUTION ET PRÉVISIONS DE POPULATION SELON L'ÂGE - CUO
1991 ET 2011 - SCÉNARIOS MOYEN ET FORT

ANNÉE	1991		2011 (moyen)		2011 (fort)	
Groupe d'âge	Nombre	Poids %	Nombre	Poids %	Nombre	Poids %
0-14 ans	43 866	21,0	37 870	15,3	52 540	17,6
15-24 ans	30 858	14,8	32 552	13,1	40 545	13,5
25-34 ans	44 821	21,5	31 224	12,6	38 430	12,8
35-44 ans	36 735	17,6	33 257	13,4	41 856	14,0
45-54 ans	22 373	10,7	45 830	18,5	52 592	17,6
55-64 ans	15 034	7,2	35 558	14,3	38 966	13,0
65 ans et plus	14 857	7,1	31 679	12,8	34 436	11,5
Total	208 544	100	247 970	100	299 365	100

Source : BSQ. Prévision de la population et des ménages de la CUO 1991-2011 : scénarios moyen et fort.

1.2.1.7 - Un taux d'activité plus élevé que dans l'ensemble du Québec

Le tableau 3 qui indique les taux d'activité et de chômage de la population de 15 ans et plus, démontre que la CUO affiche des taux d'activité supérieurs à ceux du Québec de l'ordre de 4 % en 1976 et de 7 % en 1986. Les taux de chômage y sont, pour leur part, inférieurs d'environ 1 à 2 % à la moyenne du Québec. La stabilité qui caractérise l'employeur le plus important de la région, le gouvernement fédéral, pourrait expliquer en partie cet écart du marché de l'emploi par rapport à celui du Québec.

On constate également que les taux d'activité féminine se sont fortement accrus entre 1976 et 1986, soit une hausse de 15 % pour la CUO et de 20 % pour le Québec. À l'instar de la population totale, les taux d'activité des femmes de la CUO s'avèrent plus élevés que celui des femmes du Québec en général et les taux de chômage y sont moindres.

TABLEAU 3
TAUX D'ACTIVITÉ ET DE CHÔMAGE
CUO ET QUÉBEC (PROVINCE), 1976 ET 1986

	1976		1986	
	CUO	QUÉBEC (PROVINCE)	CUO	QUÉBEC (PROVINCE)
TOTAL				
Taux d'activité	61,2	57,7	69,8	62,8
Taux de chômage	6,8	7,9	10,8	13,0
HOMMES				
Taux d'activité	76,7	74,2	80,1	75,1
Taux de chômage	6,0	6,9	10,7	12
FEMMES				
Taux d'activité	45,7	41,1	60,1	51,3
Taux de chômage	7,5	8,8	10,9	14,4

Source : Statistique Canada, Recensements 1976 et 1986.

1.2.1.8 - Une forte dépendance envers l'Ontario à l'égard de l'emploi

En 1991, la partie québécoise de l'agglomération Ottawa-Hull compte pour 17 % des emplois totaux bien qu'elle enregistre 25 % de la population totale. La partie québécoise exporte une part importante de sa main-d'oeuvre vers la partie ontarienne de cette agglomération puisque plus de 50 000 Québécois travaillent en Ontario, soit 42 % de la population active occupée. À l'opposé, seulement 5 % des Ontariens occupent un emploi du côté québécois de la rivière des Outaouais, soit environ 17 000 personnes (voir tableau 4).

TABLEAU 4
LIEU DE RÉSIDENCE ET DE TRAVAIL -
RMR OTTAWA-HULL¹

LIEU DE RÉSIDENCE	LIEU DE TRAVAIL		TOTAL (Population active occupée)
	RMR Ottawa-Hull (Ontario)	RMR Ottawa-Hull (Québec)	
Ontario (RMR Ottawa-Hull et extérieur)	369 500 (95 %)	17 325 (5 %)	386 825 (100 %)
Québec (RMR Ottawa-Hull et extérieur)	51 240 (42 %)	68 965 (58 %)	120 205 (100 %)
TOTAL	420 740 (83 %)	86 290 (17 %)	507 030 (100%)

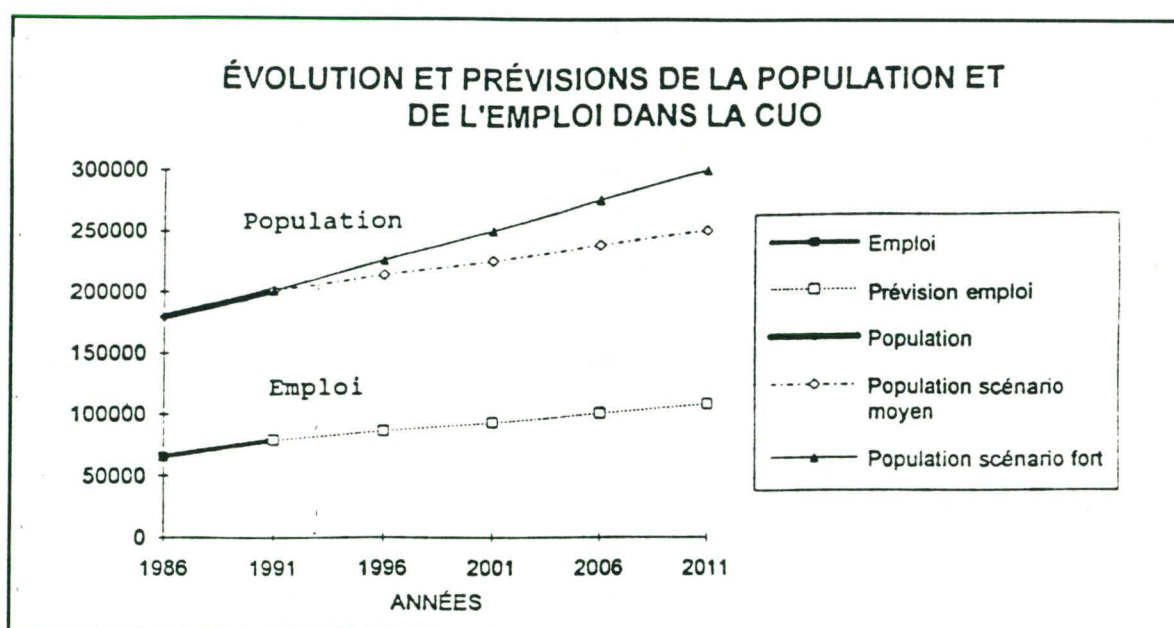
¹ RMR : Région métropolitaine de recensement.

Source : Statistique Canada. Recensement du Canada de 1991. N° de cat. 93-323.
Lieu de travail. Ottawa : Industrie, Science et Technologie Canada. 1993.

Dans la CUO, le nombre d'emplois a progressé plus rapidement que la population en général entre 1986 et 1991 (voir figure 5). En effet, de 65 290 emplois en 1986, on est passé à 78 810 emplois en 1991, soit une hausse de 20 %, alors que la population n'a augmenté que de 12 % pendant la même période. Le taux d'emploi par personne à l'intérieur de la CUO s'est donc légèrement accru, passant de 0,36 à 0,39. À l'échelle de l'ensemble de l'agglomération urbaine d'Ottawa-Hull, la part d'emplois dans la partie québécoise est ainsi passée de 16 à 17 % pendant cette période.

Des prévisions d'emplois ont été effectuées dans le cadre de l'«Étude sur les ponts interprovinciaux» et du «Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun». Celles-ci ont servi à alimenter le modèle de prévision de la demande de TRANS. Selon ces projections basées sur un taux d'emploi/population stable, on prévoit qu'en 2011, le nombre d'emplois s'élèvera à 108 000, soit 37 % de plus qu'en 1991. Le rythme de croissance prévu s'avérerait moins élevé que celui des dernières années, compte tenu notamment du plafonnement prévisible des effectifs de la fonction publique fédérale dans les années à venir.

FIGURE 5



Sources : Population 1986 et 1991 : Statistique Canada. Recensements 1986 et 1991.

Prévisions de population en 2011 : BSQ.

Emplois 1986 et prévisions pour 2011 : Deluc. **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun**;

Les scénarios de développement et structuration des données socio-économiques. STO, CUO, CCN, MTQ. Avril 1993, p. 13.

Emplois 1991 : Statistique Canada. **Lieu de travail**. Recensement 1991. N° de cat. 93-323.

1.2.2 - Développement économique régional

1.2.2.1 - Une prépondérance de la fonction publique fédérale

Depuis le début des années 1970, l'économie de l'Outaouais, basée traditionnellement sur l'industrie, s'est développée davantage du côté du secteur tertiaire avec la croissance de la fonction publique fédérale. En effet, la figure 6 illustre la diminution significative de la part des emplois dans les secteurs primaire et secondaire au profit du secteur tertiaire.

Comparativement à la structure d'emploi du Québec, le secteur de l'administration publique, qui compte plus de 23 000 emplois, occupe une place largement prépondérante dans l'Outaouais avec 24 % du nombre total d'emplois, alors qu'il ne représente que 7 % à l'échelle du Québec. Si l'on considère les emplois directs et indirects générés par ce secteur, c'est près de 50 % de l'économie de la région qui repose en fait sur la fonction publique fédérale (Comité Outaouais 1992, p. 33). Quant aux secteurs primaire et secondaire, ils sont sous-représentés dans l'Outaouais avec des parts respectives de seulement 2 % et 15 %, alors qu'ils comptent pour 3 % et 25 % dans l'ensemble du Québec.

1.2.2.2 - Une stagnation des secteurs moteurs de l'économie régionale

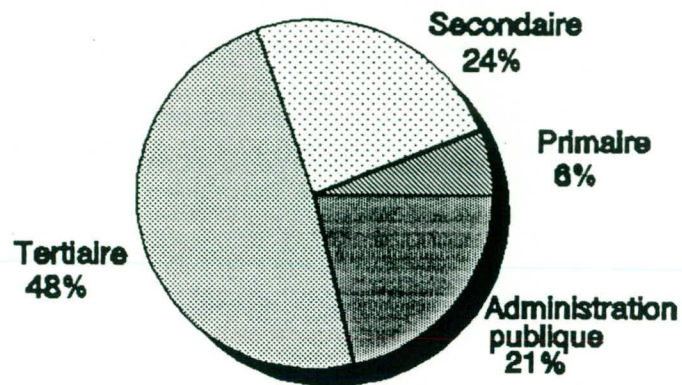
Le bilan qui suit est extrait d'un rapport que le «Comité Outaouais» a déposé en février 1992 sur les perspectives de l'avenir économique de la région (Comité Outaouais, 1992, pp. 35-37). Ce comité a été formé par le gouvernement du Québec en juillet 1991 pour étudier les répercussions advenant des changements au statut politique et constitutionnel du Québec et pour proposer un plan de diversification économique.

- **Un plafonnement de la croissance de la fonction publique fédérale**

Depuis l'implantation d'édifices fédéraux à Hull en 1971, le nombre d'emplois reliés à la fonction publique fédérale s'est accru de façon significative dans la CUO, ce qui a eu d'importantes retombées économiques, notamment dans les secteurs de la construction

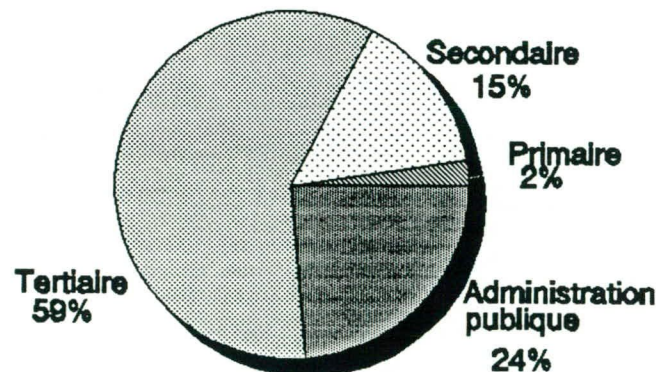
FIGURE 6

STRUCTURE DE L'EMPLOI OUTAOUAIS, 1971



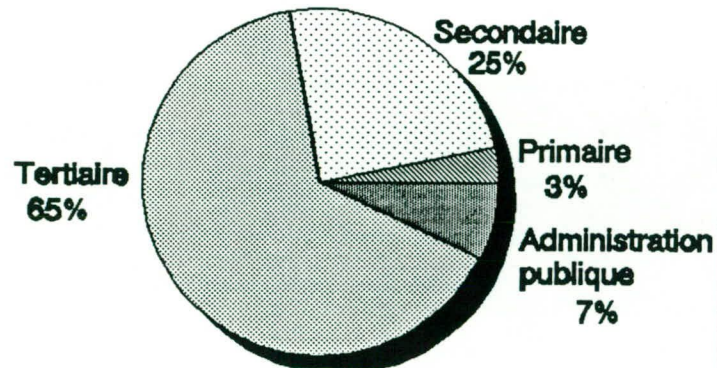
Source : Comité Outaouais, L'Outaouais et son avenir économique, février 1992, p. 23.

STRUCTURE DE L'EMPLOI OUTAOUAIS, 1990



Source : Comité Outaouais, L'Outaouais et son avenir économique, février 1992, p. 23.

STRUCTURE DE L'EMPLOI QUÉBEC, 1990



Source : Statistique Canada.

résidentielle et commerciale. Cependant depuis le milieu des années 1980, on assiste à un plafonnement des dépenses du gouvernement fédéral en raison de son surendettement, ce qui entraîne une réduction des effectifs de la fonction publique. Cette tendance ne pourra que s'accroître dans l'avenir en raison de la diminution du rôle de l'État et de la décentralisation des services aux citoyens.

La présence massive de l'administration publique fédérale a favorisé l'émergence, dans la région de la Capitale nationale, d'entreprises de haute technologie dans les domaines des télécommunications, de l'informatique, de la défense, etc. Toutefois, la CUO a peu profité de ces retombées, car c'est surtout dans la MROC que les entreprises se sont installées, créant près de 15 000 emplois de 1976 à 1991 comparativement à seulement 1 000 dans la CUO.

- **Une stagnation des secteurs manufacturiers traditionnels**

Quant aux secteurs manufacturiers traditionnels, plusieurs sont en phase de stagnation, notamment ceux du vêtement, du textile, des meubles et du sciage, où l'on assiste à plusieurs fermetures.

- **Une polarisation des entreprises à caractère régional**

D'autres entreprises à caractère régional, dans les domaines des aliments et boissons, de l'imprimerie, des matériaux de construction, etc. se sont fortement rationalisées et regroupées dans des unités plus grandes. On a connu durant les 30 dernières années une polarisation de ces industries de la région Ottawa-Hull vers des centres plus importants, comme Montréal ou Toronto, ou encore de Hull vers Ottawa, à proximité de l'autoroute 417, où ces entreprises peuvent desservir l'ensemble du marché régional. La croissance de ce type d'entreprises est au ralenti et il n'y a que très peu de nouvelles implantations.

- **Un ralentissement de l'industrie forestière**

S'il est vrai que les secteurs industriels d'exportation fondés sur les ressources forestières continuent de jouir d'une croissance à long terme intéressante, ils font face néanmoins à des ralentissements conjoncturels et, parfois, à des pénuries d'approvisionnement en bois de qualité qui freinent leur développement.

De plus, on constate que «des problèmes structurels nouveaux apparaissent dans l'industrie forestière, et risquent de subsister même après le redressement de la situation économique. En effet, l'utilisation plus poussée par les usines de la région de papiers et cartons recyclés est susceptible d'éliminer de manière permanente plus de 1 000 emplois (Comité Outaouais, 1992, pp. 16-17).»

- **Un potentiel récréo-touristique sous-exploité**

Le domaine du tourisme offre un fort potentiel de développement dans la CUO ainsi que dans l'ensemble de la région de l'Outaouais en raison, notamment, de la présence de nombreux attraits naturels et de l'atout que constitue la venue chaque année d'au-delà de quatre millions de visiteurs dans la Capitale fédérale. Selon le schéma d'aménagement du territoire de la Communauté régionale de l'Outaouais⁴ réalisé en 1988, on estimait cependant que le secteur québécois de la RCN n'avait recueilli alors qu'une part infime des retombées économiques de l'activité touristique, chiffrées à plus de 300 M \$ par an. En effet, parmi la clientèle touristique de la RCN, moins de 10 % séjournait du côté québécois et se limitait le plus souvent à une brève randonnée dans le parc de la Gatineau (CRO, 1988, p. 111). Afin de pallier cette situation, une série de mesures et de recommandations ont été proposées dans le cadre de diverses études ainsi que dans le schéma d'aménagement, visant à développer davantage ce secteur prometteur.

1.2.2.3 - Les orientations du milieu : diversifier l'économie et parachever le réseau routier

Face au bilan qu'il a effectué sur l'évolution des divers secteurs moteurs de l'économie de la région, le Comité Outaouais propose donc d'en diversifier les bases tout en en préservant la vocation administrative. Pour ce faire, il suggère notamment la création d'une société de diversification économique. De plus, conformément à son mandat, le Comité Outaouais a soumis en avril 1992 un plan de diversification économique au gouvernement du Québec. L'objectif de ce plan est de développer les quatre secteurs cibles suivants : la forêt et les autres ressources, la haute technologie, le tourisme ainsi que le commerce et les services.

⁴ La Communauté régionale de l'Outaouais comprenait les territoires de la CUO et de la MRC des Collines-de-l'Outaouais; ces dernières entités ont été constituées depuis janvier 1991.

En matière de transport, le Comité Outaouais affirme que le fait que la région ne soit pas rattachée directement au réseau autoroutier du Québec, défavorise son développement industriel et handicape son potentiel touristique. Le Comité propose au gouvernement «de parachever le réseau routier de l'Outaouais en poursuivant la construction de l'autoroute 50 pour relier efficacement l'Outaouais au reste du Québec, améliorer la route 105, parachever l'axe McConnell-Laramée, le boulevard La Vérendrye et l'autoroute 5 (Comité Outaouais, 1992, pp. 27-28). Ces projets étaient également privilégiés par le milieu lors du Sommet socio-économique qui s'est tenu dans la région de l'Outaouais en 1986. Ces mêmes projets sont aussi jugés prioritaires dans l'exercice de planification stratégique qu'effectue présentement le CRDO.

1.2.3 - Aménagement du territoire

1.2.3.1 - Un schéma d'aménagement qui vise à consolider le développement urbain et le réseau de transport

La Communauté régionale de l'Outaouais, créée en 1969, a déposé son premier schéma d'aménagement du territoire en 1977. On y émettait les constats suivants :

- qu'il s'était produit un étalement excessif du tissu urbain tant en milieu urbain que rural;
- que l'armature commerciale n'était pas équilibrée et qu'il y avait une forte dépendance envers les commerces ontariens mieux structurés (ce qui amène des fuites commerciales);
- que le réseau routier urbain souffrait de déficiences majeures.

Dans le deuxième schéma de 1988, on considère que ces problèmes subsistent toujours mais à un degré moindre. La mise en place du schéma, des plans d'urbanisme municipaux et de la Loi sur le zonage agricole a permis de réduire l'étalement excessif du tissu urbain par une canalisation de la croissance plus rationnelle. Une certaine récupération des fuites commerciales vers l'Ontario a suivi bien que l'autonomie régionale souhaitée soit encore loin d'être atteinte. Enfin, le plan de développement du réseau routier n'a pas été réalisé selon l'échéancier prévu.

On constate de plus que l'agglomération québécoise est très dépendante politiquement et économiquement de la MROC. Au fil des ans, elle s'est vu attribuer un rôle de banlieue de la région métropolitaine en raison, notamment, des coûts généralement plus faibles de l'habitation du côté québécois par rapport à ceux du côté de l'Ontario et de la politique d'aménagement du territoire plus contraignante de la MROC, axée davantage sur la densification des logements. Enfin, il est aussi mentionné dans le schéma que l'agglomération n'exerce pas véritablement un rôle de métropole régionale en raison de la puissante attraction exercée par la région d'Ottawa et des déficiences du réseau routier régional qui en limitent l'accessibilité et encouragent le recours direct à Montréal.

Face à ce constat, le but du schéma est de développer une armature urbaine forte, dynamique et autonome, notamment par un rattrapage sur le plan des équipements et des services par rapport à l'Ontario, ainsi que par une réduction des coûts associés au développement en contrôlant la direction de la croissance. La principale orientation en matière d'aménagement et de transport qui découle du but du schéma est la suivante :

- développer activement les fonctions reliées au rôle de métropole régionale et renforcer les liens avec le reste de la région administrative de l'Outaouais en améliorant la liaison routière Hull-Maniwaki et en prolongeant l'autoroute 50 vers Lachute, afin de faciliter les liens avec la MRC de Papineau et la région de Montréal.

En ce qui a trait au concept d'organisation spatiale du territoire de la partie urbaine de la CRO (qui correspond au territoire de l'actuelle CUO), il s'articule autour d'un pôle central régional, constitué par l'île de Hull, et de pôles secondaires complémentaires, appelés «centres de districts de planification», dans les villes de Hull (district Saint-Joseph), de Gatineau, d'Aylmer et de Buckingham. Les objectifs en matière de transport qui supportent ce concept sont les suivants :

- améliorer la circulation intermunicipale et l'accessibilité au centre-ville régional et à tous les centres de district en donnant priorité à la construction de l'axe Laramée-McConnell et au parachèvement du boulevard La Vérendrye, et ce, avant tout développement de nouveau lien interrive;

- favoriser la convergence du service local et régional de transport collectif vers le centre-ville régional et les centres de districts.

1.2.3.2 - Une faible densité de l'habitation et de l'emploi

Mis à part le secteur centre de Hull, la densité de l'emploi s'avère généralement faible (de 5 à 25 emplois à l'hectare), voire très faible (moins de 5 emplois à l'hectare) sur le territoire de la CUO.

Une desserte des zones d'emplois par transport en commun est habituellement efficace à une densité minimale de 20 à 25 emplois à l'hectare. Suivant ce critère, la plupart des secteurs d'emplois actuels du territoire de la CUO, qui sont par ailleurs relativement disséminés dans l'espace, s'avèrent donc problématiques à desservir par transport en commun.

En matière d'habitation, le type de développement que l'on retrouve dans la CUO s'avère relativement dispersé et généralement à faible densité (9 à 18 logements à l'hectare) et à très faible densité (inférieure à 9 logements à l'hectare), à l'exception de quelques quartiers de moyenne densité à Hull et à Gatineau. Tout comme la densité de l'emploi, celle de l'habitation dans plusieurs secteurs de la CUO est peu propice à assurer l'efficacité d'un service de transport en commun, la densité minimale recommandée étant de 10 logements à l'hectare.

Conjugués au fait que le réseau autoroutier s'est beaucoup développé ces dernières années, les faibles densités de l'emploi et de l'habitation ainsi que l'éparpillement des pôles d'activités semblent être des conditions favorables à une utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport collectif.

Il est enfin à noter que le schéma actuellement en vigueur sur le territoire de la CUO prévoit des densités moyennes d'habitation au centre de l'agglomération à Hull ainsi que dans le futur centre-ville de Gatineau et sa périphérie immédiate. Selon une récente modification apportée au schéma, les densités d'habitation ont été accrues sur une certaine partie du territoire d'Aylmer. Toutefois, il demeure qu'une vaste portion du territoire de la CUO est généralement affectée à des usages de faible densité.

1.2.3.3 - Un potentiel élevé de développement

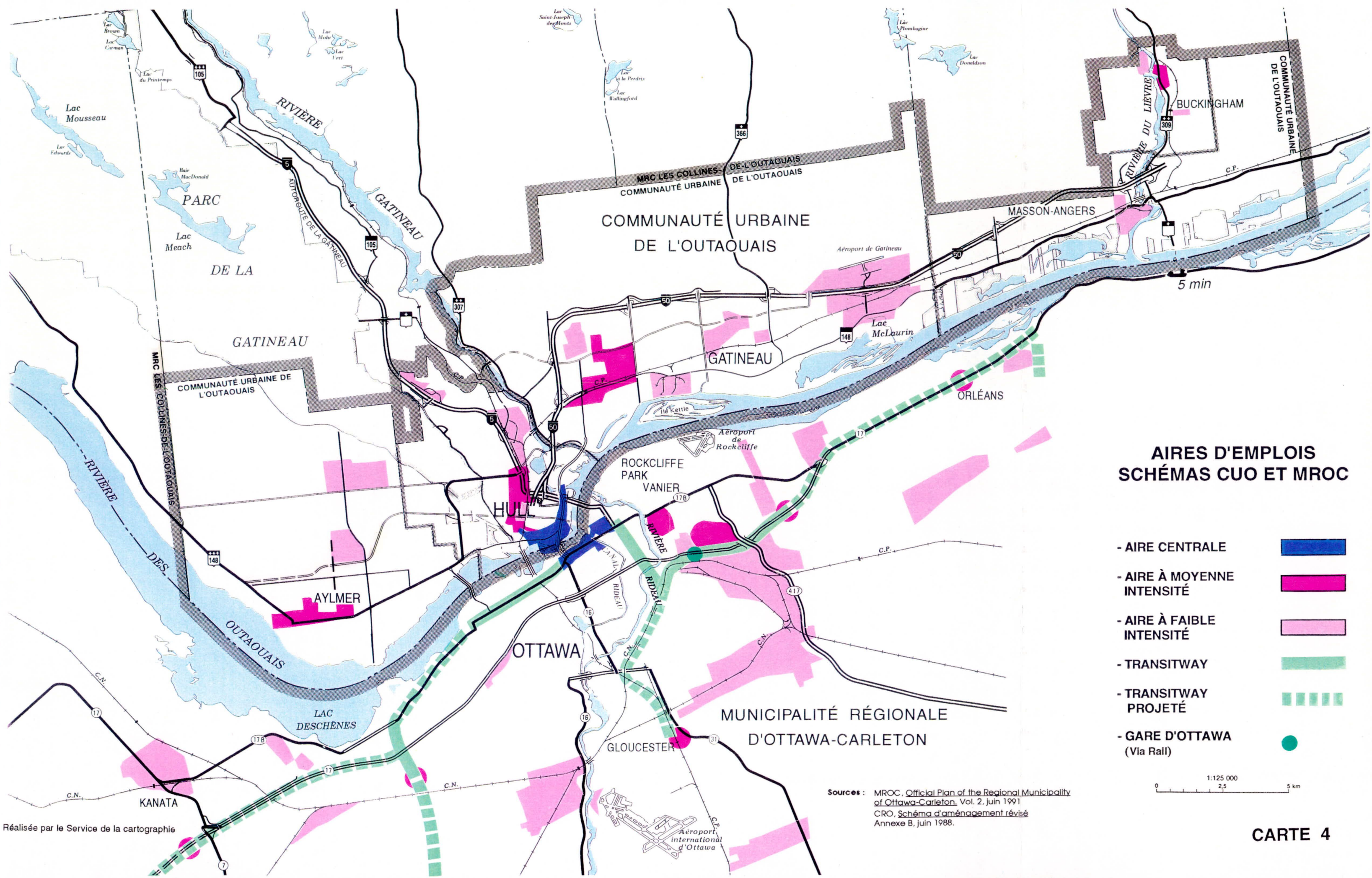
Suite à la révision récente de la zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole, plus de 4 000 hectares se sont ajoutés à la superficie déjà importante de terrains vacants prêts à être développés. C'est dans les villes d'Aylmer, de Gatineau et de Masson-Angers que le dézonage a été le plus important. De plus, dans le cadre du «Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun pour le territoire de la CUO», l'examen du potentiel de développement résidentiel basé sur les densités prévues dans le schéma actuel révèle que le territoire pourrait accueillir, au terme de son développement, une population de l'ordre de plus de 380 000 personnes, comparativement à 200 000 aujourd'hui. Le potentiel de développement résidentiel est donc énorme dans l'ensemble du territoire, y compris à Hull, qui a annexé une partie du territoire d'Aylmer, en 1985.

Quant au potentiel industriel et commercial, il est aussi important. En effet, les parcs et zones industrielles de la CUO disposent d'une superficie importante de terrains vacants. Il en est de même pour le centre de district de Gatineau.

1.2.3.4 - Une déconcentration de l'emploi

La carte 4 indique la localisation des différentes zones d'emplois prévues dans les schémas de la CUO et de la MROC. Outre l'aire centrale constituée par le centre-ville de Hull, on retrouve dans la CUO les districts de planification qui sont considérés comme des centres multifonctionnels (institutionnel, commercial et de services) à densité moyenne d'emplois ainsi que les zones industrielles à plus faible densité qui sont relativement disséminées dans l'espace. Comme le potentiel de développement dans ces zones périphériques est élevé, une certaine déconcentration de l'emploi est à prévoir bien que le centre-ville de Hull doive continuer d'offrir le plus grand nombre d'emplois, étant le secteur à plus forte densité et offrant encore un potentiel de développement important.

Dans la MROC, le schéma d'aménagement vise une certaine déconcentration de l'emploi vers les secteurs est et ouest, diminuant l'importance du secteur centre, qui ne devrait compter qu'environ 40 % des emplois totaux en 2 011 par rapport à 50 % en 1986 (Delcan-Roche, 1989, pp. 3-5).



**AIRES D'EMPLOIS
SCHÉMAS CUO ET MROC**

- AIRE CENTRALE
- AIRE À MOYENNE INTENSITÉ
- AIRE À FAIBLE INTENSITÉ
- TRANSITWAY
- TRANSITWAY PROJÉTÉ
- GARE D'OTTAWA (Via Rail)

1:125 000
0 2,5 5 km

Sources : MROC, Official Plan of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Vol. 2, juin 1991
CRO, Schéma d'aménagement révisé Annexe B, juin 1988.

Par ailleurs, le schéma prévoit l'établissement de centres d'emplois à forte densité (5 000 emplois) localisés à certaines stations du Transitway, qui devrait éventuellement être prolongé de 31 kilomètres.

1.2.3.5 - Un réseau de promenades à consolider

Une des particularités de la région de la Capitale nationale est la présence d'un important réseau de promenades («parkway») d'environ 120 kilomètres dont l'origine remonte au plan élaboré en 1912 par Frederick G. Todd. Ces promenades sont des routes panoramiques donnant accès aux attractions naturelles et aux institutions de la capitale. Mise à part la promenade de la Gatineau, le réseau actuel est situé presque exclusivement en Ontario.

La CCN, dans son plan de la Capitale nationale intitulé «Schéma d'aménagement des terrains fédéraux» publié en 1988, prévoyait sur le territoire de la CUO, la réalisation des promenades des Voyageurs à Hull et Aylmer et des Drapeurs à Gatineau. La promenade des Voyageurs qui serait une route à deux voies, longerait la rivière des Outaouais à partir du chemin Vanier à Aylmer jusqu'au boulevard Alexandre-Taché à la hauteur de la promenade de la Gatineau, à Hull; elle serait notamment aménagée dans l'emprise de la voie ferrée abandonnée et du boulevard Brunet. Celle des Drapeurs longerait aussi la rivière des Outaouais, à partir du pont Lady-Aberdeen jusqu'à la montée Paiement. Cette promenade serait raccordée à un éventuel pont interprovincial dans l'axe de l'île Kettle. Depuis, la CCN a révisé sa politique sur les promenades mais elle considère toujours la réalisation des promenades des Voyageurs et des Drapeurs essentielle au concept du réseau de la capitale.

Par ailleurs, l'emprise ferroviaire abandonnée entre Hull et Aylmer vient d'être acquise par la ville d'Aylmer. On entreprendra une étude sous peu pour identifier la vocation de cette emprise. L'utilisation de l'emprise à des fins de transport collectif pourrait constituer une vocation pour celle-ci.

Pour améliorer l'accès à la capitale et la circulation interprovinciale, la CCN recommande :

- de considérer l'aménagement de nouveaux ponts sur l'Outaouais et de liens avec les principales voies d'accès et promenades;

- d'étudier la faisabilité de créer un terminus intermodal sur l'emplacement de la gare ferroviaire Via d'Ottawa afin de fournir à la capitale des services intégrés de transport par train et autobus;
- d'étudier les rôles futurs du terminus d'autobus et de la gare de Hull ainsi que de l'aéroport de Gatineau;
- d'étudier diverses mesures (stationnements, services de transport en commun) afin de faciliter les déplacements des visiteurs entre les lieux des diverses attractions de la capitale et d'autres destinations touristiques.

Enfin, la CCN prévoit l'emplacement de futurs pôles fédéraux d'emplois à Gatineau (pôle secondaire administratif) et à Aylmer, dans le parc industriel situé au nord du Chemin Pink (pôle tertiaire axé sur la recherche).

1.2.4 - Tendances et demande future en transport

L'évolution réelle de la population de la CUO et de ses composantes au cours des 20 prochaines années dépendra évidemment de nombreux facteurs difficilement prévisibles. La situation politique, le contexte économique, l'évolution et la localisation de l'emploi de l'administration publique fédérale, les orientations d'aménagement qui seront privilégiées par la CUO sont autant de facteurs déterminants qui s'ajouteront aux facteurs plus spécifiquement démographiques pour modeler la population future de la CUO. Cependant, il est possible d'émettre certaines hypothèses sur des tendances qui semblent se dessiner et qui pourront influencer sur la demande prévisible en transport.

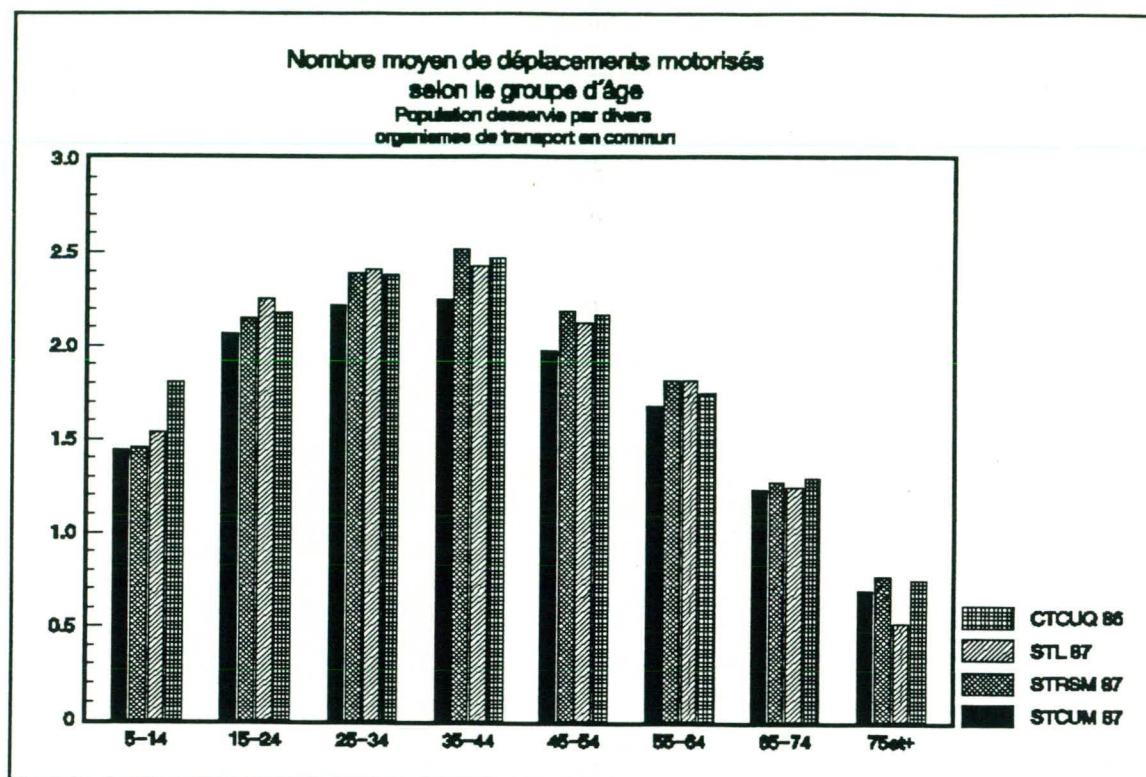
1.2.4.1 - Une croissance prévisible de la demande en transport

La croissance démographique prévue dans la CUO, qui pourrait atteindre, en 2011, entre 250 000 et 300 000 personnes selon les scénarios considérés, est susceptible d'accroître les déplacements des personnes dans la CUO ainsi que dans l'ensemble de la RCN. D'autres facteurs influent cependant sur la demande en transport tel l'importance de la population active, qui varie notamment selon la structure d'âge de la population. En effet, comme le démontre la figure 7, les groupes d'âge les plus mobiles se situent entre 15 ans et 64 ans, soit la population considérée comme étant en âge de travailler. On observera certes un

vieillissement de cette portion de population de la CUO d'ici 2011, mais les effectifs de cette dernière devraient augmenter selon les scénarios de croissance démographique moyen et fort prévus par le BSQ (voir tableau 5). *A priori*, le fléchissement de la demande en transport dans la CUO attribuable au vieillissement de la population, ne devrait se faire sentir qu'au-delà de 2021 alors que les cohortes de 65 ans et plus représenteront près de 20 % de la population totale, comparativement à seulement 7 % en 1991.

De plus, la tendance à une participation croissante des femmes sur le marché du travail est susceptible de se poursuivre dans les années à venir, compte tenu de la structure d'âge relativement jeune de la population de la CUO. En effet, il y a encore une large place pour des augmentations du taux d'activité chez les femmes, notamment chez les plus de 35 ans. Au fur et à mesure que les jeunes femmes avanceront en âge, leur taux d'activité plus élevé que celui des générations précédentes se diffusera d'un groupe d'âge à l'autre (Desgagnés, 1993). Ce facteur pourra donc également influencer à la hausse le nombre de déplacements générés en période de pointe.

FIGURE 7



Source : Estimation MTQ. Pierre Desgagnés, *Impact des tendances sociales et démographiques sur la demande en transport*, avril 1993, p. 2.

Enfin, selon les simulations effectuées à l'aide du modèle de la prévision de la demande en transport élaboré par le Groupe TRANS, qui tient compte notamment des facteurs précédemment énumérés, le nombre total de déplacements motorisés (tous modes, tous motifs) générés sur le territoire de la CUO s'élèverait autour de 80 000 à l'heure de pointe du matin, soit le double de celui enregistré en 1986, qui se chiffrait autour de 41 500 déplacements⁵.

5

DELUC. Prévisions générées à l'aide du modèle TRANS dans le cadre de l'étude des ponts interprovinciaux. Février 1993. Les prévisions de population et d'emploi pour le territoire de la CUO en 2011, utilisées pour la simulation des déplacements à l'aide de ce modèle sont les suivantes :

population : 277 000 personnes (soit à mi-chemin entre les scénarios moyen et fort du BSQ);
emplois : 108 000 emplois.

1.2.4.2 - Un potentiel de maintien de la clientèle du transport collectif

L'ensemble des enquêtes origine-destination réalisées au cours des dernières années permettent de constater que le choix modal varie significativement selon l'âge et le sexe. Ainsi, il est connu que les jeunes (15-24 ans) utilisent davantage les transports en commun que les personnes plus âgées et qu'à tous les âges, les femmes l'utilisent plus que les hommes bien qu'elles se déplacent globalement un peu moins.

Le tableau 5 indique que la clientèle de la STO est constituée à plus de 70 % par les personnes âgées de 15 à 44 ans.

TABLEAU 5
CLIENTÈLE DE LA STO SELON LE GROUPE D'ÂGE

GROUPES D'ÂGE	Clientèle STO 1986 %	Population totale					
		1991		2011 (moyen)		2011 (fort)	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
0-14 ans	7	43 866	21,0	37 870	15,3	52 540	17,6
15-24 ans	37	30 858	14,8	32 552	13,1	40 545	13,5
25-34 ans	19	44 821	21,5	31 224	12,6	38 430	12,8
35-44 ans	17	36 735	17,6	33 257	13,4	41 856	14,0
45-54 ans	10	22 373	10,7	45 830	18,5	52 592	17,6
55-64 ans	7	15 034	7,2	35 558	14,3	38 966	13,0
65 et plus	3	14 857	7,1	31 679	12,8	34 436	11,5
TOTAL	100	208 544	100,0	247 970	100,0	299 365	100,0

Sources : CTCRO. MTQ. **La mobilité des personnes dans l'Outaouais**, août 1990, p. 37.
BSQ. **Prévisions de la population et des ménages de la CUO 1991-2041; scénarios moyen et fort**, 1993.

D'ici 2011, on constate que leurs effectifs varieraient légèrement à la baisse ou à la hausse selon le scénario considéré mais que leur poids relatif diminuerait de façon significative, passant de 54 % en 1991 à 39 % en 2011. De plus, l'augmentation probable du nombre de femmes sur le marché du travail dans les années à venir est également susceptible d'influencer à la hausse la clientèle potentielle du transport en commun si la tendance actuellement observée, à une plus forte utilisation de ce mode de transport par les femmes se perpétue dans l'avenir.

1.2.4.3 - Des liens vers Hull et vers la MROC davantage sollicités

Selon les prévisions de population et d'emploi, le poids démographique et économique actuel de la CUO par rapport à la MROC est susceptible de se maintenir dans l'avenir. Même si le taux d'autonomie emploi/population pourrait s'améliorer dans la CUO, il ne serait pas suffisant pour enrayer la dépendance envers la MROC à cet égard. La pression sur les liens interrives sera donc accrue si la croissance anticipée, tant de l'emploi que de la population, se concrétise comme prévu.

1.2.4.4 - Une certaine déconcentration de l'emploi prévue dans la CUO et la MROC

La réduction des dépenses du gouvernement fédéral, qui se traduira par une baisse des effectifs de la fonction publique, conjuguée à la diversification économique dans d'autres secteurs telle la haute technologie (si la stratégie de développement du milieu se réalise), pourrait entraîner une certaine déconcentration de l'emploi du centre vers les zones industrielles périphériques. De plus, la création d'un nombre important d'emplois dans les «centres de districts» de Gatineau et d'Aylmer est également à prévoir, compte tenu du fort potentiel de développement que possèdent ces secteurs. Dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme de la ville d'Aylmer, un pôle d'activité d'importance régionale pourrait se développer dans le secteur du boulevard McConnell-Laramée et du chemin Vanier. Toutefois, il faut spécifier que la partie centrale de la ville de Hull continuerait d'accaparer la majorité des emplois sur le territoire de la CUO en raison de la plus forte densité d'emplois et du potentiel de développement encore important que l'on y retrouve (57 % de l'emploi total comparativement à 68 % en 1986)⁶.

⁶

Prévisions effectuées dans le cadre du Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun selon le potentiel de développement de l'emploi basé sur le découpage des zones de transport du modèle TRANS.

Du côté de la MROC, le schéma prévoit également une certaine déconcentration des pôles d'emplois vers les secteurs est et ouest ainsi que dans les trois centres urbains à l'extérieur de la ceinture de verdure, diminuant à seulement 40 % la part d'emploi du secteur central d'Ottawa.

De façon générale, cette déconcentration de l'emploi est cependant susceptible d'accroître l'utilisation de l'automobile, en particulier pour les déplacements à destination des zones industrielles périphériques. En effet, ces zones étant à faible densité et relativement disséminées dans l'espace, elles s'avèrent plus problématiques à desservir par transport en commun. Elles sont également souvent plus accessibles par automobile puisque bien desservies par le réseau autoroutier, qui est par ailleurs moins congestionné que celui des aires centrales de Hull ou d'Ottawa.

Par contre, la part modale du transport en commun pourrait s'accroître pour les destinations vers les centres d'emplois que la MROC prévoit de localiser à certaines stations du Transitway. L'établissement de correspondances efficaces avec ce système de transport apparaît donc essentiel si l'on désire accroître la part modale du transport collectif vers le sud ontarien, qui est actuellement faible (8 %).

1.3 - PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de la réalisation du plan de transport de l'Outaouais, les préoccupations du Ministère en matière d'environnement ont été traitées de façon générale, compte tenu du peu de données disponibles à ce sujet. Cette dimension aura cependant toute son importance lors de la formulation des orientations et des objectifs.

1.3.1 - Des infrastructures routières qui affectent la qualité de vie

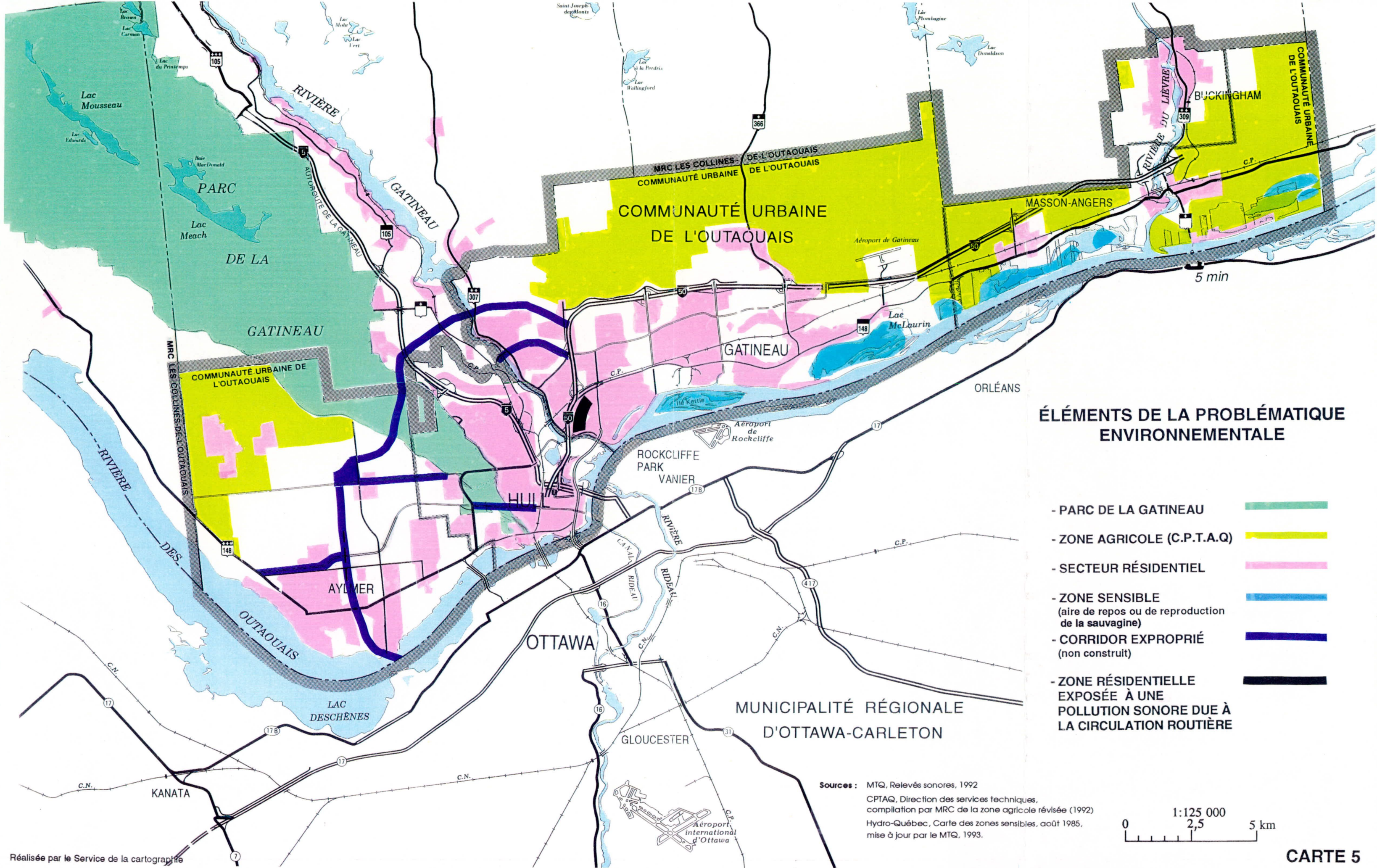
Depuis le début des années 1970, le développement d'un réseau routier d'importance dans la CUO ne s'est pas effectué sans provoquer d'impacts de toute nature sur l'environnement, telles des pertes de terres agricoles et d'habitats fauniques.

La présence des infrastructures routières affecte aussi la qualité de vie dans les milieux urbanisés. Les infrastructures encerclant la majeure partie de l'Île de Hull et le grand nombre d'automobiles circulant et stationnant au centre-ville de Hull témoignent bien de ce phénomène.

Le bruit causé par la présence des autoroutes 5 et 50 pose des problèmes et des écrans anti-bruit ont été construits le long de l'autoroute 5 à Hull et le long de l'autoroute 50 à Gatineau.

Les relevés sonores effectués par le Ministère le long des autoroutes 5 et 50 démontrent qu'à l'heure actuelle, il y a une seule zone résidentielle qui est exposée à la pollution sonore due à la circulation automobile. Celle-ci est située le long de l'autoroute 50 à Gatineau, soit à proximité du boulevard Maloney (voir carte 5).

Cependant, une partie des résidents de la section nord de la ville de Hull située le long de l'autoroute 5 ainsi que ceux de Gatineau qui vivent au sud de l'autoroute 50 seront certainement aussi affectés par le bruit lorsque les débits de circulation seront plus importants sur les autoroutes. En effet, plusieurs secteurs résidentiels faisant l'objet d'un fort développement sont localisés en bordure de ces autoroutes. Ces municipalités ont néanmoins adopté des règlements visant à protéger les secteurs résidentiels du bruit de la circulation routière.



ÉLÉMENTS DE LA PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

- PARC DE LA GATINEAU
- ZONE AGRICOLE (C.P.T.A.Q.)
- SECTEUR RÉSIDENTIEL
- ZONE SENSIBLE
(aire de repos ou de reproduction de la sauvagine)
- CORRIDOR EXPROPRIÉ
(non construit)
- ZONE RÉSIDENTIELLE
EXPOSÉE À UNE
POLLUTION SONORE DUE À
LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Sources : MTQ, Relevés sonores, 1992
CPTAQ, Direction des services techniques,
compilation par MRC de la zone agricole révisée (1992)
Hydro-Québec, Carte des zones sensibles, août 1985,
mise à jour par le MTQ, 1993.

1:125 000
0 2,5 5 km

Enfin, certains des corridors expropriés pour des fins de transport dans la CUO, et dans lesquels on n'a pas encore réalisé de projets, ont occasionné une déstructuration du milieu urbanisé. Le corridor exproprié pour le futur boulevard Laramée dans la ville de Hull illustre le problème.

1.3.2 - Une urbanisation qui a des impacts sur la qualité de l'air et la consommation d'énergie

La construction d'autoroutes dans la CUO a accru l'accessibilité à certaines parties du territoire qui, en conséquence, sont devenues plus attrayantes pour le développement résidentiel, comme par exemple la partie nord de la ville de Hull avec l'autoroute 5 ainsi que les villes de Gatineau, Buckingham et Masson-Angers, qui ont beaucoup bénéficié de la construction de l'autoroute 50.

De plus, le type d'urbanisation que l'on retrouve dans le territoire de la CUO, c'est-à-dire généralement de faible densité, encourage l'utilisation de l'automobile au détriment du transport collectif. Ce mode de transport énergivore influe sur la qualité de l'air par ses émissions polluantes. On observe aussi un certain éclatement géographique des pôles d'emplois avec l'apparition de nouveaux espaces industriels et commerciaux dont la desserte adéquate par le transport collectif ne pourra être que financièrement difficile.

L'urbanisation a aussi des impacts sur les terres agricoles. En effet, les bonnes terres agricoles sont rares dans la région de l'Outaouais. On retrouve les meilleures à Masson-Angers et à Gatineau. Le territoire protégé en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole se retrouve principalement à Masson-Angers, dans la partie de Gatineau située au nord de l'autoroute 50 et à Aylmer. Certaines terres ont d'ailleurs été soustraites à l'application de la Loi sur la protection du territoire agricole il y a quelques années. Si le type d'urbanisation de faible densité se perpétue, les bonnes terres agricoles finiront certainement par subir encore des pressions en vue d'un dézonage.

La construction de nouveaux tronçons routiers et l'ajout d'échangeurs sur l'autoroute 50 sont sans doute susceptibles d'accroître les pressions de développement sur les secteurs agricoles surtout si le développement du réseau routier régional n'est pas accompagné de mesures favorisant la densification du territoire.

1.3.3 - Des zones sensibles à l'implantation d'infrastructures routières

Certains territoires, comme le parc de la Gatineau, sont considérés comme sensibles à l'implantation d'axes routiers, et tout projet dans ce territoire ou à sa proximité doit faire l'objet d'une très grande intégration au milieu. On retrouve aussi une série de zones naturelles sensibles à la réalisation de projets le long de la rivière des Outaouais (voir carte 5).

1.4 - RÉSEAUX DE TRANSPORT

1.4.1 - Transport des personnes

1.4.1.1 - Des déplacements interprovinciaux importants

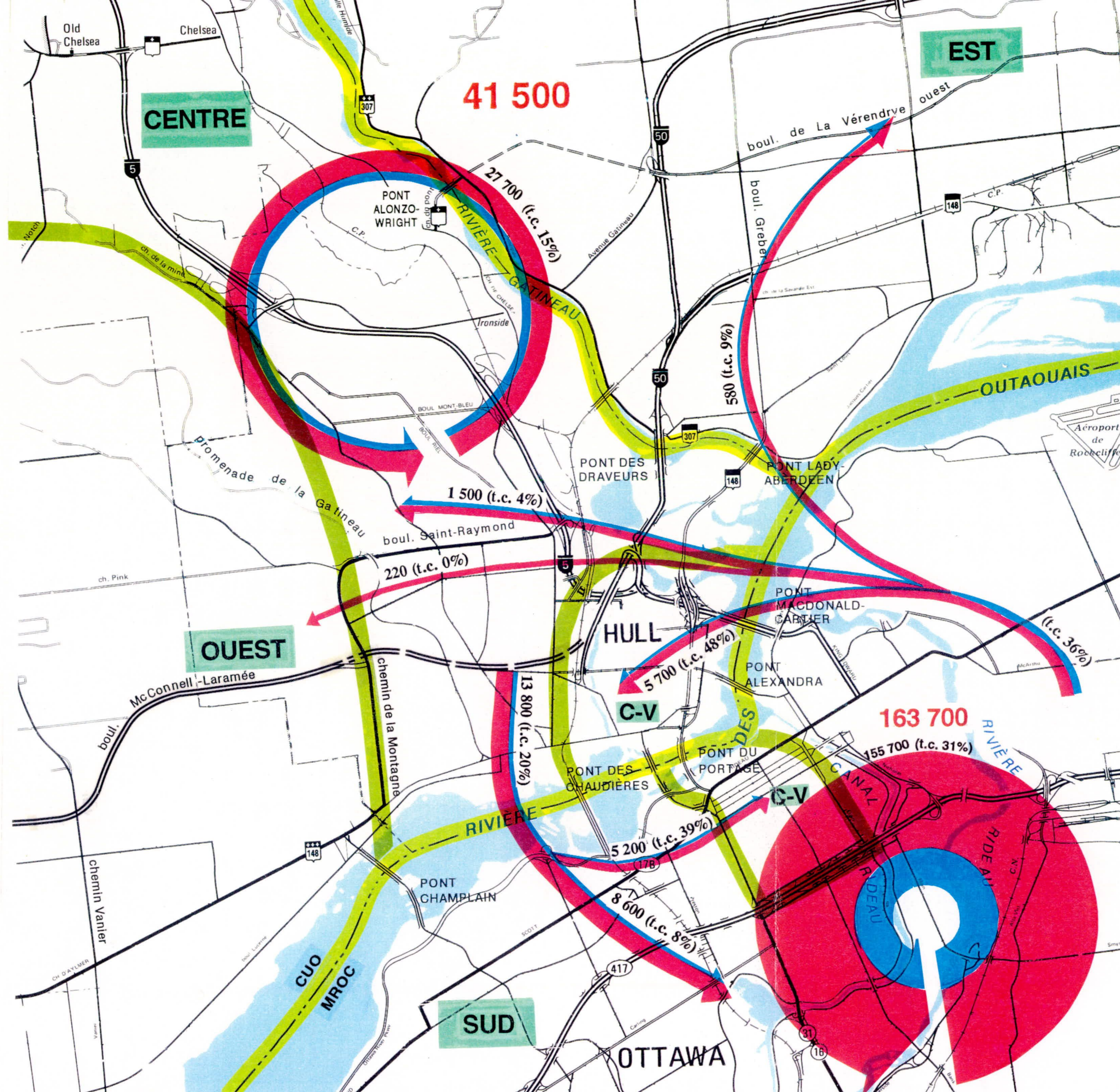
Selon les résultats de l'enquête origine-destination réalisée en 1986, la région de la Capitale nationale génère 2 280 000 déplacements par jour. De ce nombre, 517 400, soit 22 %, sont effectués durant la période de pointe du matin (entre 6 h et 9 h).

À l'heure de pointe du matin (7 h 30 à 8 h 30), 205 395 déplacements ont lieu dans la région. La grande majorité d'entre eux, soit 163 808 (79 %) s'effectuent du côté ontarien. Le reste, soit 41 587 (21 %) a lieu au Québec (voir carte 6 et tableau 6).

Parmi les déplacements en provenance du Québec, 27 770 (66 %) d'entre eux se font à l'intérieur même de la province, alors que 13 800 (33 %) se font vers l'Ontario. Le centre-ville d'Ottawa constitue certes une destination importante (5 177 déplacements), mais le reste du territoire ontarien, soit le secteur sud, attire la majorité des déplacements (8 685).

Un moins grand nombre de gens se dirigent cependant de l'Ontario vers le Québec. En effet, 8 066, soit 5 % des 163 808 déplacements qui ont lieu en Ontario, ont comme destination le Québec. Le centre-ville de Hull (5 735 déplacements) constitue la principale destination des Ontariens.

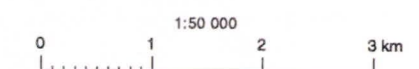
En ce qui a trait aux déplacements internes dans l'Outaouais, le centre-ville de Hull et le secteur centre constituent le lieu de destination principal de la population, car 16 200 (58 %) des 27 700 déplacements y convergent. Les déplacements en provenance de presque toutes les parties du territoire de la CUO s'effectuent donc principalement vers le centre-ville de Hull et le secteur centre de cette ville, sauf pour les déplacements en provenance de Gatineau, qui se font dans 64 % des cas vers cette même ville (voir carte 7 et tableau 6). Quant aux mouvements entre les parties est et ouest de la CUO, ils sont très faibles (84 déplacements de l'est vers l'ouest) (les limites géographiques des secteurs sont indiquées sur la carte 6).

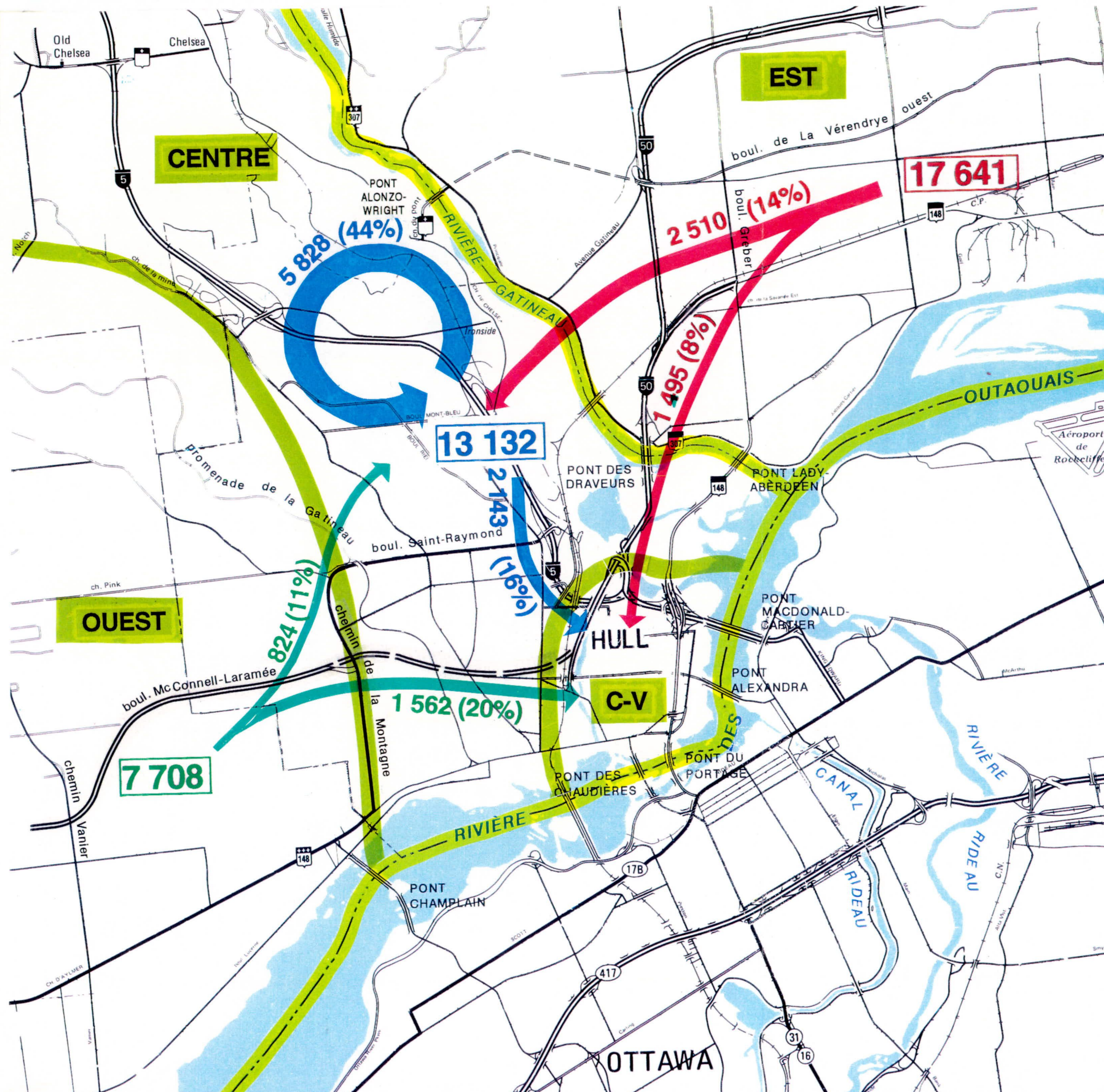


DÉPLACEMENTS MOTORISÉS **CUO-MROC** (heure de pointe du matin - 1986)

- DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF	
- DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE	
- NOMBRE DE DÉPLACEMENTS TOTAL CUO	41 500
MROC	163 700
- NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	155 700
- PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF	(t.c. 15%)
- LIMITE DE SECTEUR	

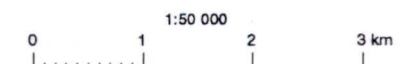
Source : STO et al., Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, rapport d'étape n°1, DELUC, mai 1992.





DÉPLACEMENTS ATTIRÉS VERS LES SECTEURS CENTRE ET CENTRE-VILLE DE HULL (heure de pointe du matin - 1986) (Tous modes)

- DÉPLACEMENTS PROVENANT DU SECTEUR EST	
- DÉPLACEMENTS PROVENANT DU SECTEUR CENTRE	
- DÉPLACEMENTS PROVENANT DU SECTEUR OUEST	
- NOMBRE TOTAL DE DÉPLACEMENTS	7 708
	13 132
	17 641
- NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	824
- POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL DE DÉPLACEMENTS PRODUITS DANS LE SECTEUR	(8%)
- LIMITE DE SECTEUR	



Source : STO et al., Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, rapport d'étape n°1, DELUC, mai 1992.

Réalisée par le Service de la cartographie

TABLEAU 6
DÉPLACEMENTS TOUS MODES - 1986 - (HEURE DE POINTE DU MATIN)

O-D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	1 903	1 562	824	84	4 373	1 292	2 043	3 335	7 708
2- c.-v. Hull	0	809	1 100	206	2 115	420	571	991	3 106
3- centre	416	2 143	5 828	948	9 335	1 600	2 197	3 797	13 332
4- est	246	1 495	2 510	7 651	11 902	1 865	3 874	5 739	17 641
Québec	2 565	6 009	10 262	8 889	27 725	5 177	8 685	13 862	41 587
5- c.-v. Ottawa	41	512	149	63	765	1 362	3 374	4 736	5 501
6- sud	198	5 223	1 362	518	7 301	28 756	122 250	151 006	158 307
Ontario	239	5 735	1 511	581	8 066	30 118	125 624	155 742	163 808
Total	2 804	11 744	11 773	9 470	35 791	35 295	134 309	169 604	205 395

Source : STO. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, rapport d'étape n° 1, Inventaire et analyse, mai 1992.

En ce qui concerne le transport collectif, son utilisation est en général deux fois plus élevée en Ontario qu'au Québec. A l'heure de pointe du matin, le transport collectif est utilisé pour 31 % des déplacements générés en Ontario et pour seulement 17 % de ceux originant du Québec (voir tableau 7).

TABLEAU 7
PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF

O-D	1	2	3	4	Québec	5	6	Ontario	Total
1- ouest	15 %	26 %	5 %	0 %	17 %	38 %	13 %	23 %	19 %
2- c.-v. Hull	--	5 %	23 %	0 %	14 %	30 %	17 %	23 %	17 %
3- centre	0 %	30 %	24 %	12 %	23 %	47 %	6 %	23 %	23 %
4- est	0 %	22 %	9 %	6 %	8 %	34 %	6 %	15 %	11 %
Québec	11 %	24 %	19 %	6 %	15 %	39 %	8 %	20 %	17 %
5- c.-v. Ottawa	0 %	40 %	0 %	0 %	27 %	40 %	24 %	29 %	28 %
6- sud	0 %	49 %	5 %	10 %	37 %	57 %	25 %	31 %	31 %
Ontario	0 %	48 %	4 %	9 %	36 %	56 %	25 %	31 %	31 %
Total	10 %	36 %	17 %	7 %	20 %	53 %	24 %	30 %	28 %

Source : STO. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, rapport d'étape n° 1, Inventaire et analyse, mai 1992.

Vingt pour cent des Québécois qui traversent la rivière des Outaouais utilisent le transport collectif, alors que les Ontariens qui effectuent le mouvement inverse utilisent ce même mode de transport dans 36 % des cas.

L'accès au centre-ville de Hull s'effectue en transport collectif dans une proportion de 24 % pour les gens qui viennent du Québec comparativement à 48 % pour ceux qui viennent de l'Ontario. Les Québécois se dirigeant au centre-ville d'Ottawa utilisent le transport collectif dans 39 % des cas.

Pour toutes les autres destinations, l'utilisation du transport collectif est toujours très faible, que ce soit à l'intérieur du territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais ou encore vers la partie sud de la MROC, où le transport collectif est utilisé pour seulement 8 % des déplacements effectués à partir du Québec.

Il faut aussi mentionner que la part modale du transport collectif a tendance à décroître légèrement depuis 1986 (voir tableau 12). Il en est de même du taux d'occupation des véhicules (voir annexe 1).

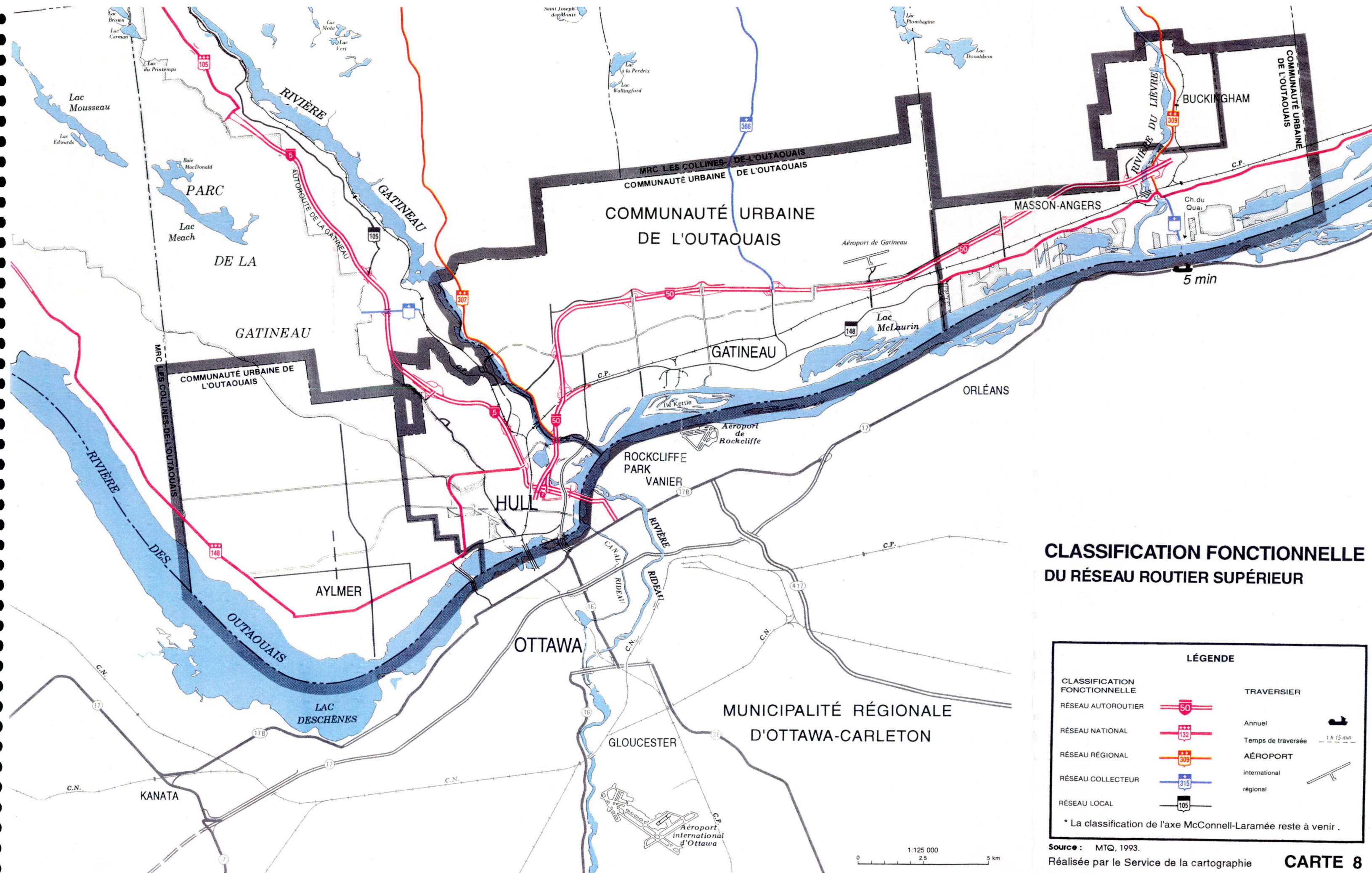
Enfin, les motifs des déplacements en provenance du territoire de la CUO en 1986 étaient les suivants : 56 % pour le travail, 25 % pour les études et 19 % pour les autres motifs (magasinage, loisirs, etc.).

1.4.1.2 - Des liens routiers fortement sollicités

- **Une absence de lien rapide est-ouest**

Dans le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais, le réseau routier entretenu par le Ministère totalise 133 kilomètres (voir carte 8 et tableau 8).

La principale partie de ce réseau, soit 76 kilomètres, est constituée des autoroutes 5 et 50. L'autoroute 5 traverse le territoire de la CUO du sud au nord et permet les échanges avec l'Ontario. L'autoroute 50 relie Hull à Buckingham ainsi qu'à Masson-Angers.



CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

LÉGENDE

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE		TRAVERSIER
RÉSEAU AUTOROUTIER		Annuel
RÉSEAU NATIONAL		Temps de traversée 1 h 15 min
RÉSEAU RÉGIONAL		AÉROPORT
RÉSEAU COLLECTEUR		international
RÉSEAU LOCAL		régional

* La classification de l'axe McConnell-Laramée reste à venir.

TABLEAU 8
CLASSIFICATION DU RÉSEAU SUPÉRIEUR - CUO

Classification	Nombre de kilomètres
Autoroute	76,06
National	34,45
Régional	13,99
Collecteur	8,89
Total	133,39

On retrouve aussi 34 kilomètres de réseau routier national, soit la route 148 qui traverse toute la région d'est en ouest. Cependant, compte tenu des conditions de circulation qui prévalent, cette route ne joue pas un véritable rôle de route nationale, laissant ainsi la CUO sans lien rapide complet d'est en ouest.

Enfin, les réseaux régional (routes 307 et 309) et collecteur (route 366, chemin du Quai à Masson-Angers) sont moins importants en termes de kilométrage.

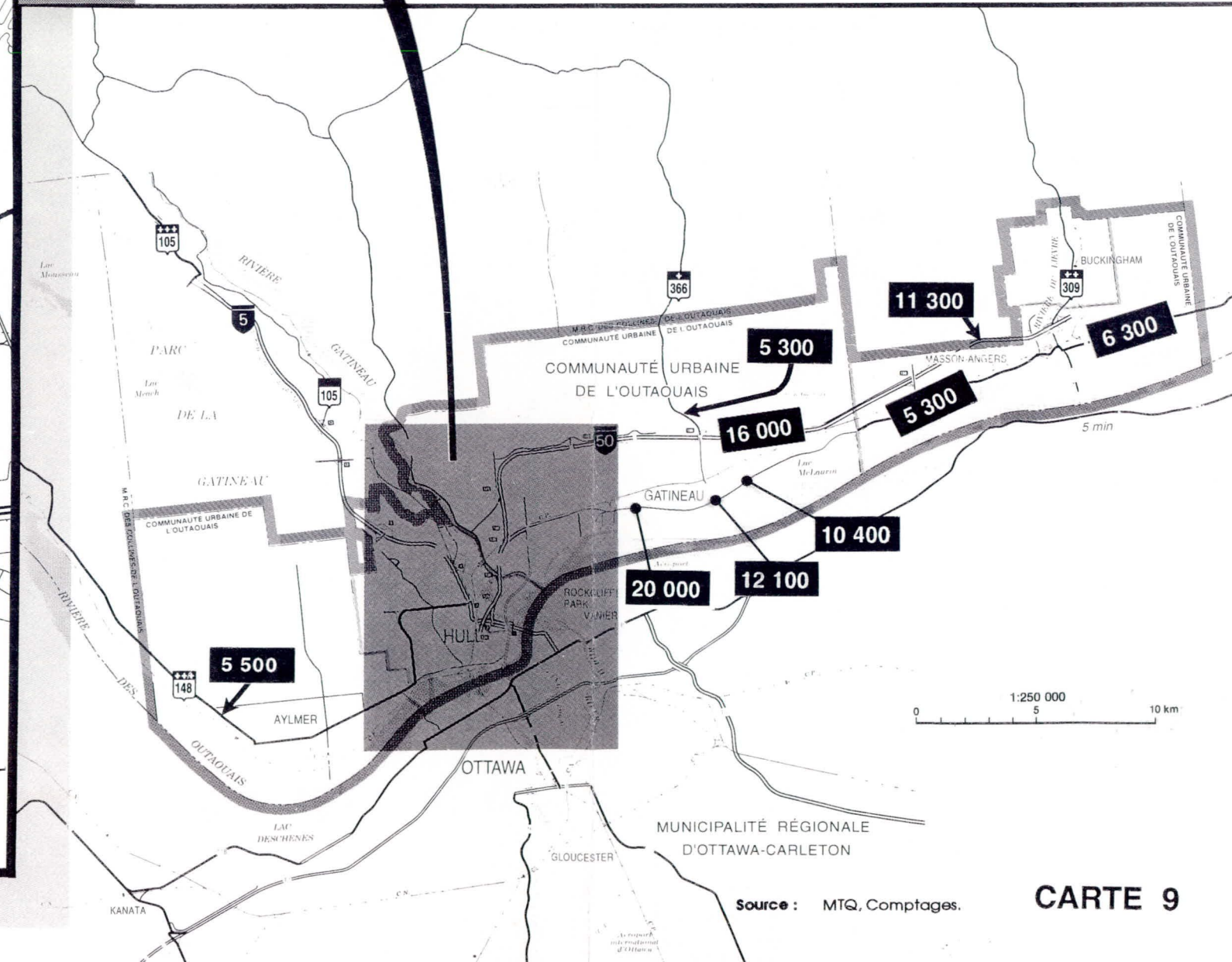
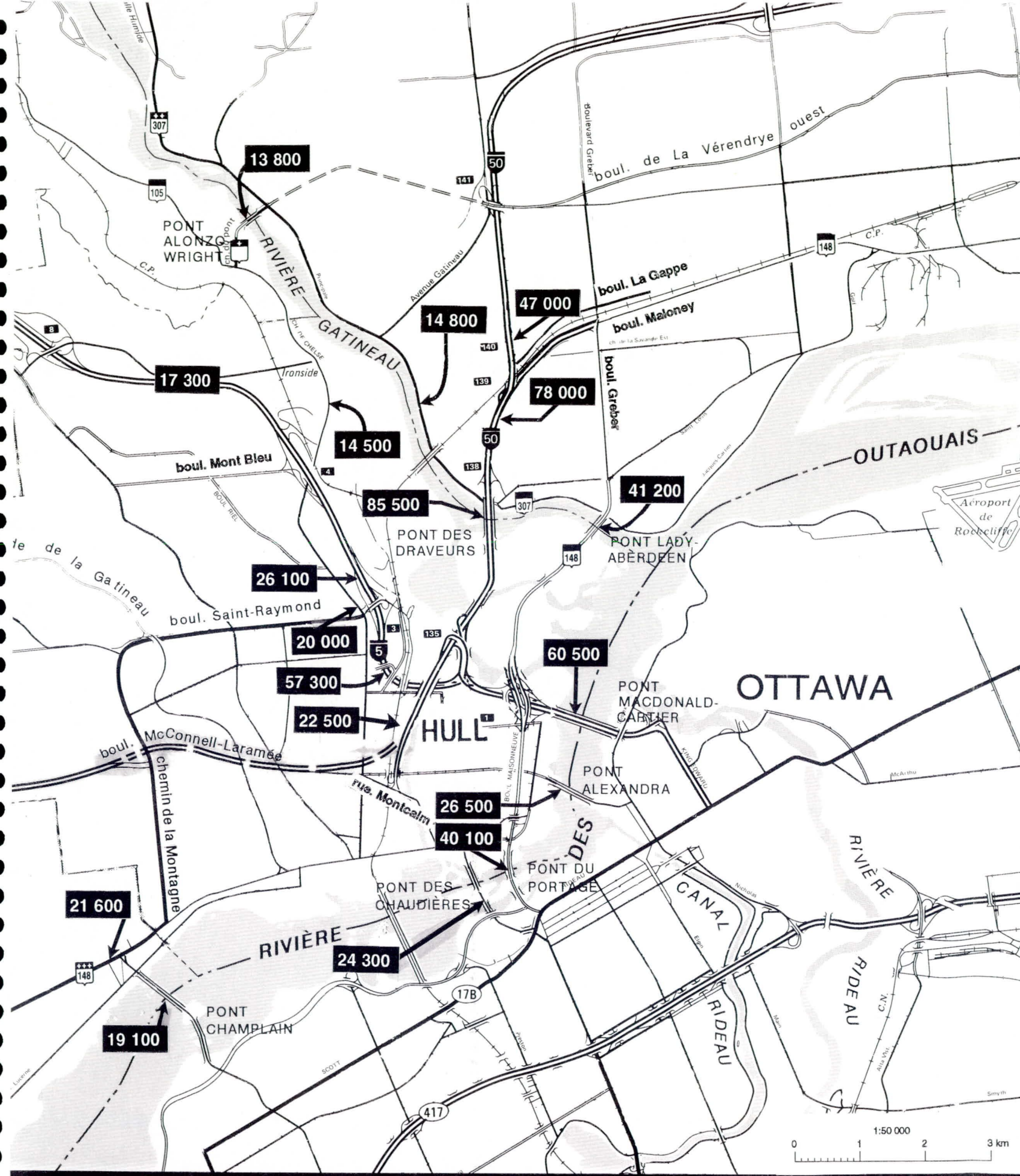
• **Des débits de circulation élevés vers les centres-villes de Hull et d'Ottawa**

Les données dont dispose le Ministère permettent de tracer un portrait de la situation en termes de débits journaliers moyens annuels estimés (DJMA) pour l'année 1991. Ceux-ci sont présentés sur la carte 9. Le principal constat qui se dégage à l'examen de la carte est à l'effet que les débits estimés les plus importants se retrouvent à proximité du centre-ville de Hull et en direction de l'Ontario. Ils diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ces destinations.

DÉBITS DE CIRCULATION ESTIMÉS 1991

DJMA (débit journalier
moyen annuel) 1991 :

21 300



Source : MTQ, Comptages.

CARTE 9

En effet, le débit estimé le plus élevé de toute la région, soit un DJMA de 85 500 véhicules, se rencontre sur l'autoroute 50, à la hauteur du pont des Draveurs. En continuant vers Gatineau sur cette autoroute, le débit passe à 78 000, au sud du boulevard Maloney, à 47 000 au nord du boulevard La Gappe et diminue graduellement jusqu'à 11 300 à l'extrémité est de l'autoroute, à Masson-Angers. Enfin, sur la section de l'autoroute 50 qui se rend jusqu'à la hauteur de la rue Montcalm dans Hull, le DJMA est de 22 500.

Sur l'autoroute 5, le DJMA diminue aussi lorsque l'on s'éloigne de l'île de Hull. Il est de 60 500 sur le pont MacDonald-Cartier. Entre l'échangeur de l'autoroute 50 et le boulevard Saint-Raymond, il passe à 57 300, pour atteindre 26 100 au nord du boulevard Saint-Raymond et 17 300 au nord du boulevard Mont-Bleu.

La route 148, qui traverse tout le territoire de la CUO dans l'axe est-ouest, présente des DJMA très variables. En effet, à l'ouest d'Aylmer, le DJMA est de 5 500 et passe à 21 600 près du pont Champlain. Il atteint plus de 41 000 sur le pont Lady Aberdeen, à la limite de Hull et de Gatineau. Par la suite, plus à l'est dans Gatineau, le DJMA diminue graduellement de 20 000 à 5 300 à Masson-Angers.

La route 105 supporte pour sa part un DJMA de 14 500 véhicules, entre le pont Alonzo-Wright et son intersection avec l'autoroute 5 à Hull. Le DJMA est de l'ordre de 20 000 sur cette même route près de l'intersection avec le boulevard Saint-Raymond.

En ce qui concerne la route 307, le long de la rivière Gatineau, elle supporte un DJMA de 14 800 véhicules, entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright.

Dans la CUO, trois ponts traversent la rivière Gatineau et cinq, la rivière des Outaouais. Sur la rivière Gatineau, les ponts Alonzo-Wright et Lady-Aberdeen supportent respectivement des DJMA de 13 800 et 41 200. Le pont des Draveurs, tel qu'indiqué précédemment, accueille 85 500 véhicules par jour.

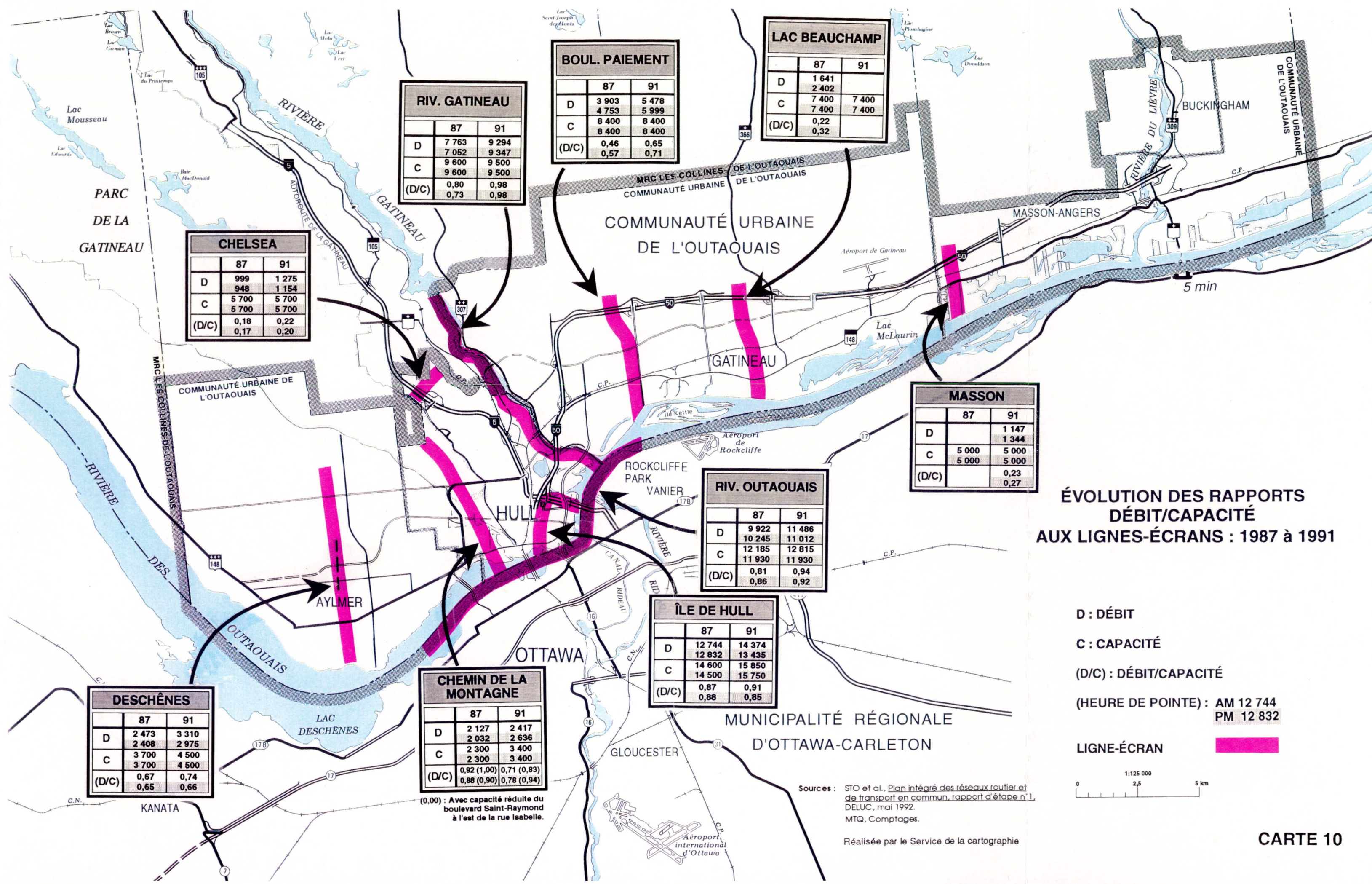
En ce qui concerne les ponts interprovinciaux, les DJMA sont très variables. L'estimation des débits donne les résultats suivants : 19 100 sur le pont Champlain, 24 300 sur le pont des Chaudières, 40 100 sur le pont du Portage, 26 500 sur le pont Alexandra et 60 500 sur le pont MacDonald-Cartier.

- **Des lignes-écrans à capacité**

Le concept de ligne-écran retenu ici est le même que celui qui est utilisé dans le cadre du Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun pour le territoire de la CUO. Une ligne-écran est une ligne imaginaire qui recoupe plusieurs tronçons routiers dont on analyse les débits totaux qui s'y rencontrent par rapport à la capacité totale. À chacune des lignes-écrans, le rapport débit/capacité (d/c) a été calculé pour les années 1987 et 1991 (carte 10).

L'analyse de l'évolution des rapports débit/capacité permet de déceler la présence de problèmes de circulation à maints endroits sur le réseau routier. En effet, les rapports débit/capacité indiquent que la capacité est pratiquement atteinte aux lignes-écrans de la rivière des Outaouais, de la rivière Gatineau, du chemin de la Montagne (lorsque l'on tient compte de la capacité réduite du boulevard Saint-Raymond, à l'est de la rue Isabelle) et de l'île de Hull. Cela se traduit par des temps d'attente moyens de quelques minutes aux périodes de pointe tant du matin que du soir. Des données de circulation plus détaillées, sont incluses à l'annexe 2.

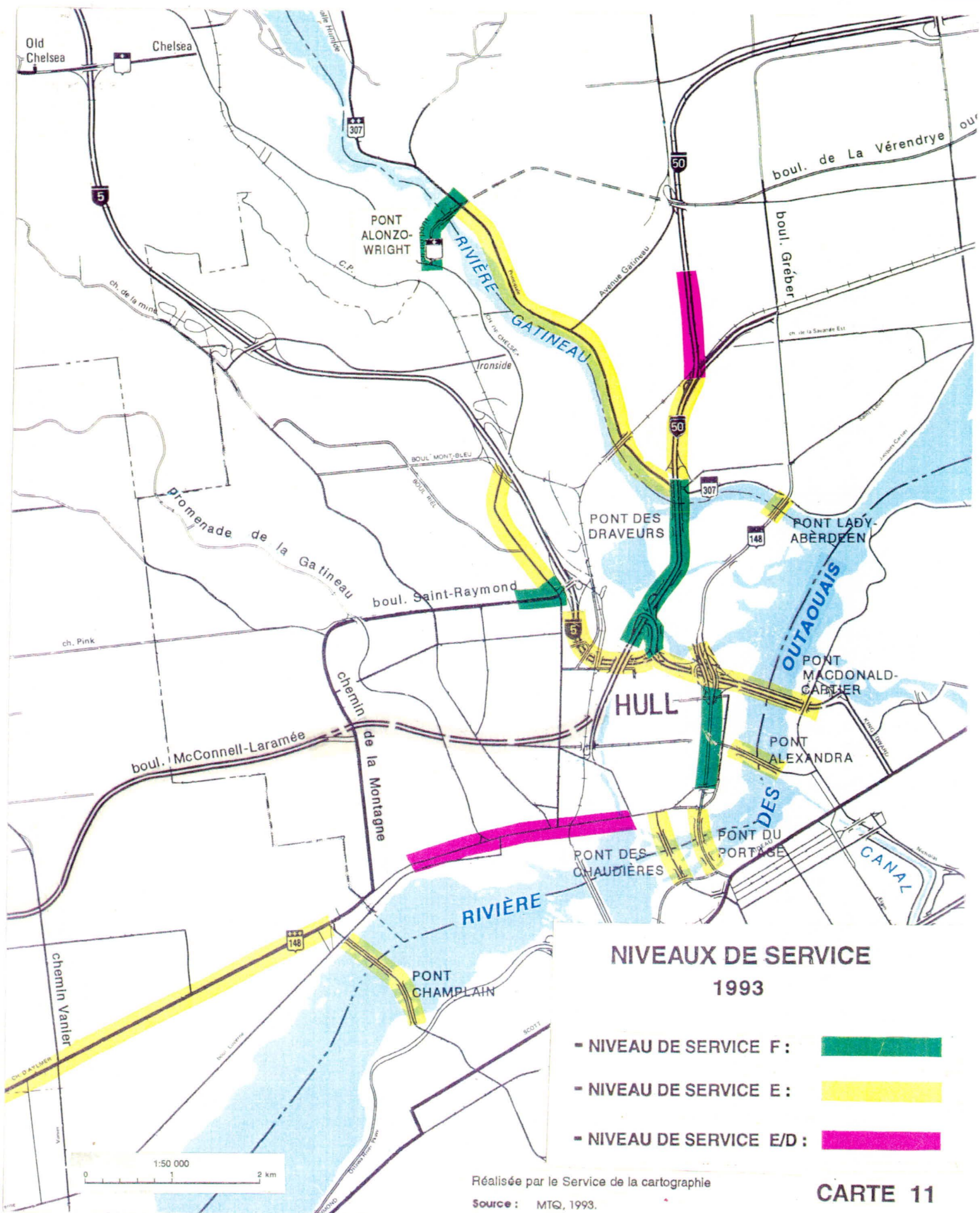
La traversée des rivières Outaouais et Gatineau est donc problématique, car de nombreux ponts sont utilisés presque à capacité. Des problèmes de circulation sont observés sur le pont des Draveurs et dans une moindre mesure sur le pont Alonzo-Wright. Sur ce dernier, l'attente est généralement de quelques minutes. Par contre, les temps d'attente au pont des Draveurs atteignent parfois 15 minutes et la congestion peut atteindre deux à trois kilomètres de long. La congestion à la période de pointe du matin est donc surtout observée sur l'autoroute 50, où elle remonte souvent jusqu'au boulevard La Gappe, à Gatineau. À l'inverse, elle se forme à l'intérieur de l'échangeur entre les autoroutes 5 et 50, ainsi que sur l'autoroute 5 jusqu'à l'échangeur Saint-Raymond (direction sud), à la période de pointe du soir. Ces problèmes de circulation sont en grande partie causés par la présence de l'échangeur entre les autoroutes 5 et 50, mais également par la capacité d'écoulement du pont des Draveurs. En effet, la géométrie du réseau routier en place est assez complexe; l'échangeur est composé de nombreuses bretelles qui sont aménagées en parallèle aux sections d'autoroutes. Plusieurs bretelles sont très sollicitées aux heures de pointe. Ainsi, quelques bretelles supportent des débits supérieurs à ce que l'on retrouve sur les sections adjacentes d'autoroutes. De plus, les bretelles comportent souvent de faibles rayons de courbure, ce qui a pour effet de réduire la vitesse et d'amplifier le phénomène de congestion.



Finalement, les différentes bretelles aboutissent au pont des Draveurs (en direction est), ce qui entraîne de la congestion en particulier à la période de pointe du soir. Dans ce dernier cas, il arrive que la congestion se forme sur le boulevard Maisonneuve dans le centre-ville de Hull et s'étende jusqu'au côté est du pont des Draveurs, sur l'autoroute 50. L'endroit le plus problématique de l'échangeur se trouve au niveau des bretelles qui relient le pont des Draveurs au pont MacDonald-Cartier et aussi au boulevard Maisonneuve, et ce dans les deux directions.

Sur l'autoroute 5, les conditions de circulation sont régulièrement perturbées entre le boulevard Saint-Raymond et le ruisseau de la Brasserie, en particulier en direction sud. Les sections de convergence et de divergence à proximité des entrées et sorties sont utilisées presque à capacité.

D'autres problèmes de circulation sont constatés sur le territoire de la CUO. En effet, en particulier au centre-ville de Hull, le boulevard Maisonneuve est un axe très sollicité aux heures de pointe, ce qui cause de la congestion notamment à l'intersection Maisonneuve-Sacré-Coeur et à l'intersection Maisonneuve-Saint-Laurent. Les temps d'attente varient de 5 à 15 minutes. Également, au nord du centre-ville de Hull à proximité de l'autoroute 5, l'intersection Saint-Raymond-Saint-Joseph supporte un débit de circulation important aux heures de pointe. Les débits de circulation rencontrés à l'intersection des boulevards Saint-Raymond et Cité-des-Jeunes dans Hull, se sont aussi beaucoup accrus au cours des dernières années, rendant les conditions de circulation plus difficiles. De plus, dans la partie ouest de Hull, le boulevard Alexandre-Taché (route 148), à l'ouest de la rue Montcalm en direction d'Aylmer, présente une discontinuité en termes de géométrie, car la route passe de deux voies par sens à une voie par sens, ce qui occasionne une diminution de capacité sur cette artère qui est un axe majeur de communication est-ouest entre Hull et Aylmer. Du côté de Gatineau, la route 307 entre le pont des Draveurs et le pont Alonzo-Wright présente des discontinuités géométriques du même type que sur le boulevard Alexandre-Taché. Ceci entraîne également des effets négatifs sur l'utilisation fonctionnelle de cette route. Tous les problèmes de circulation énumérés dans cette partie sont illustrés sur la carte 11 à l'aide des niveaux de service. Ces niveaux de service décrivent les conditions de circulation aux périodes de pointe et donnent une appréciation globale du fonctionnement des différents éléments routiers. Seuls les niveaux de service les plus critiques sont illustrés. Ces informations ont été recueillies en faisant l'inventaire systématique, sur le terrain, de la congestion, de la longueur des files et des temps d'attente aux heures de pointe.



Le niveau de service «D» représente un écoulement à haute densité mais encore stable. Il y a d'importantes restrictions à la liberté de manoeuvre. À ce niveau de service, il ne suffit généralement que d'une légère augmentation de trafic pour créer des problèmes opérationnels. Le niveau de service «E» signifie que les conditions d'écoulement de la circulation sont très instables et que l'on s'approche de la capacité. Il ne suffit que d'une petite perturbation dans la congestion. Le niveau de service «F» désigne des conditions d'écoulement forcé ou de congestion.

De façon générale, on remarque sur la carte 11 que les endroits où est indiqué un niveau de service «F» correspondent aux points où on retrouve la congestion la plus récurrente, autant à l'heure de pointe du matin qu'à celle du soir. Quant au niveau de service «E», il indique la présence de ralentissements importants. Finalement, la limite entre le niveau de service «E» et «D» indique des problèmes qui sont plus importants dans une direction que dans l'autre, ou encore des problèmes de circulation intermittents.

- **Des chaussées et des ponts en bon état**

L'analyse de l'état des chaussées du réseau routier entretenu par le Ministère dans le territoire de la CUO permet de constater que 85 % de celles-ci sont en bon état, alors que 13 % sont dans un état moyen et que le reste, soit 2 %, est en mauvais état (voir tableau 9).

L'état des chaussées a été défini à partir de relevés basés sur un indice de rugosité internationale (IRI). Cet indice permet d'évaluer la qualité de roulement des véhicules sur une route. Toutefois, il ne constitue qu'un des éléments servant à définir l'état des chaussées. D'autres indicateurs tels que les taux de fissuration ou d'orméage permettent de compléter l'évaluation.

TABLEAU 9
ÉTAT DES CHAUSSÉES (km)

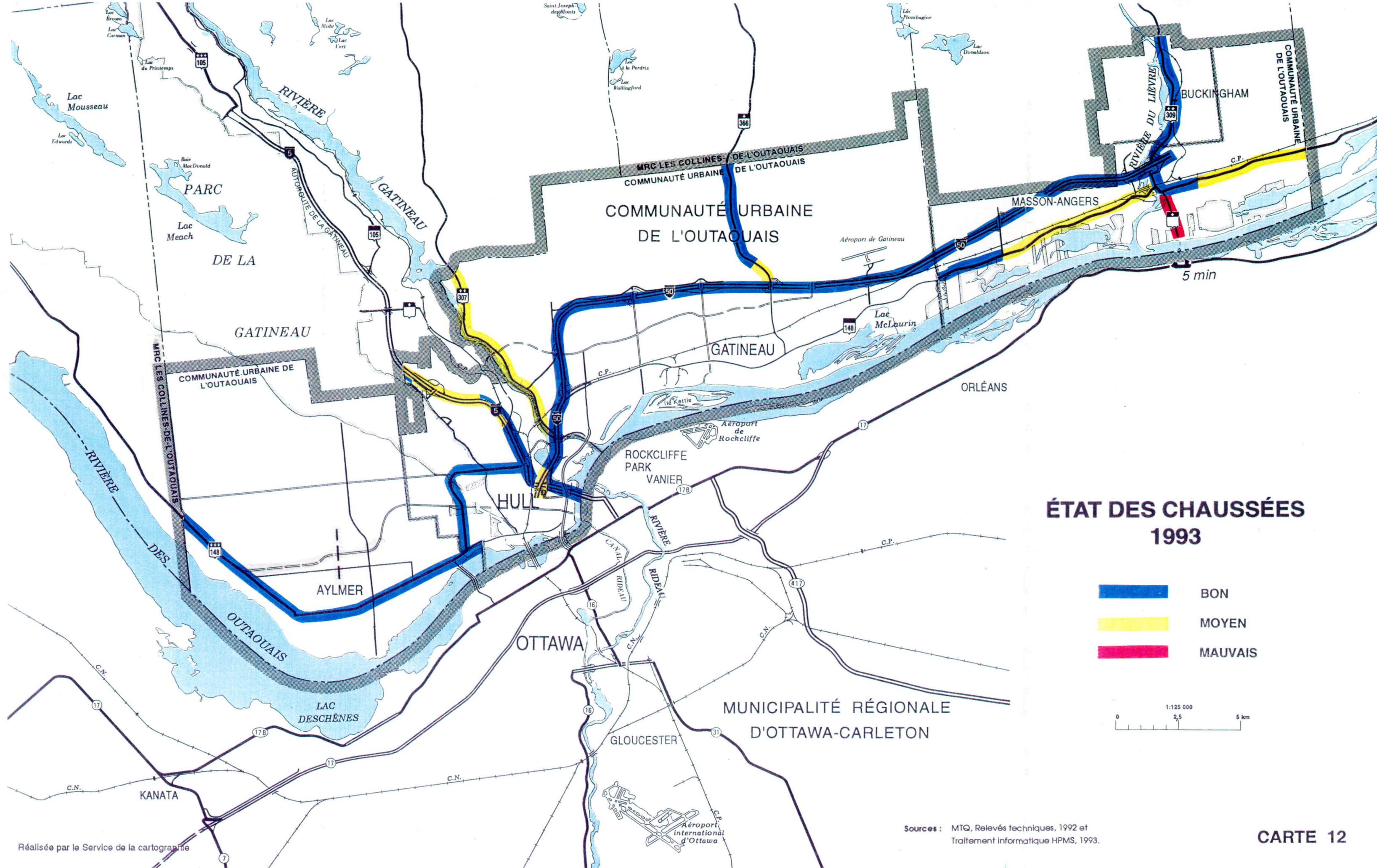
TYPE	BON	%	MOYEN	%	MAUVAIS	%	TOTAL
AUTOROUTE	73,85	97,09	2,21	2,91	-	-	76,06
NATIONALE	23,17	68,82	10,74	31,18	-	-	34,45
RÉGIONALE	9,75	70,00	4,24	30,00	-	-	13,99
COLLECTRICE	6,11	69,00	0,64	7,00	2,14	24	8,89
ACC. RESS.	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	113,42	85,03	17,83	13,37	2,14	1,60	133,39

Les chaussées en mauvais état sont principalement situées sur le chemin du Quai à Masson-Angers (voir carte 12).

Quant aux structures, on en compte 73 qui sont entretenues par le Ministère dans le territoire de la CUO. Parmi ces structures, il n'y a aucun pont sur les routes numérotées pour lequel il y a une restriction de charge, c'est-à-dire pour lequel la charge admissible est plus basse que la charge de conception.

Par ailleurs, 6 ponts de juridiction municipale (ponts de complexité élevée) seront entretenus par le Ministère pour une période minimale de quatre ans. Deux d'entre-eux sont situés dans la ville de Buckingham et sont interdits en surcharge. Les quatre autres sont les ponts Lady-Aberdeen (2 ponts) sur la route 148 dans les municipalités de Hull et de Gatineau, celui qui enjambe le ruisseau de la Brasserie sur la route 148 (boulevard Fournier) dans Hull, et celui au-dessus de la rivière Blanche sur le chemin du Cheval-Blanc dans Gatineau.

Une synthèse de l'état général de tous les ponts et viaducs entretenus par le Ministère (MTQ (E), 1993) permet de constater que la plupart des structures à l'entretien du Ministère se retrouvent sur le réseau autoroutier dont la construction date en général de moins de 20 ans. Les structures sont donc généralement en bon état. Cependant, compte tenu du fait que les ponts sont beaucoup plus sollicités sur les autoroutes que sur les autres routes, des interventions ponctuelles au niveau des joints de dilatation et de l'amélioration de la surface de roulement se doivent d'être effectuées périodiquement.



Enfin, en ce qui concerne les caractéristiques géométriques du réseau routier entretenu par le Ministère, un certain nombre de tronçons présente des problèmes de conformité par rapport aux normes actuelles en cette matière.

Les endroits les plus problématiques à ce chapitre se rencontrent sur la route 307 à Gatineau, où la largeur des accotements est inférieure aux normes. La route 309, entre la route 148 et la ville de Buckingham, présente aussi des accotements dont la largeur est inférieure aux normes. On y retrouve aussi une courbe dont la vitesse différentielle par rapport à la vitesse affichée se situe entre 21 et 40 kilomètres. La route 148, dans la partie ouest de la municipalité d'Aylmer, présente aussi des déficiences au niveau de la largeur des voies de roulement et des accotements.

- **Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité**

Diverses études ont permis de constater la prolifération des points d'accès, souvent non conformes aux normes de construction, le long du réseau routier, portant ainsi atteinte à des degrés divers, aux conditions d'utilisation de la route. Ainsi peut-on constater une diminution de fluidité de la circulation, une augmentation de problèmes de sécurité et même un changement de sa vocation initiale.

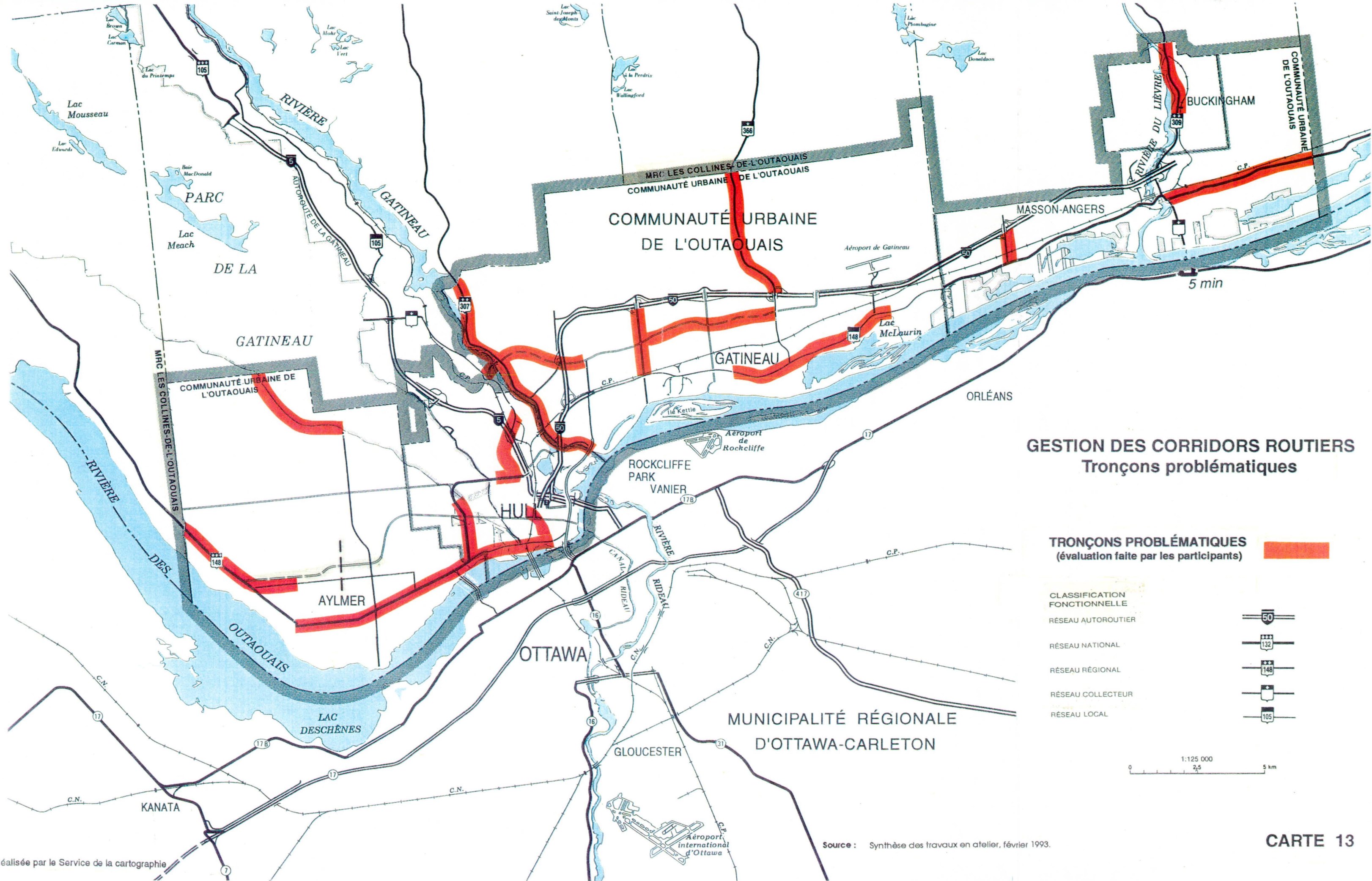
Face à cette situation, le Ministère a entrepris une démarche de gestion des corridors routiers pour l'ensemble du Québec. Celle-ci est issue de l'orientation stratégique du Ministère qui vise le maintien et la remise en état du patrimoine routier.

Le principal objectif de la démarche de gestion des corridors routiers est la mise en place d'un mécanisme de concertation entre les intervenants responsables des processus de gestion des corridors routiers et de gestion de l'urbanisation. Pour atteindre cet objectif, deux étapes de travail sont prévues, soit l'information et la consultation des intervenants concernés et, par la suite, l'identification et la mise en oeuvre de mesures préventives.

La première étape de travail, soit l'information et la consultation des intervenants du milieu, a eu lieu en février 1993 dans l'Outaouais alors que des représentants du milieu et du Ministère se sont réunis pour identifier les problèmes à ce chapitre (MTQ, juin 1993).

Pour le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais, les principaux tronçons routiers identifiés comme présentant des problèmes ou encore comme nécessitant une attention particulière afin d'éviter que les problèmes y deviennent très importants sont (voir carte 13) :

- la route 148 à Aylmer et Hull, dans une partie du territoire de la ville de Gatineau et à Masson-Angers;
- la route 105 dans la partie nord de Hull;
- la route 307 à Gatineau;
- la route 366 au nord de l'autoroute 50 à Gatineau;
- la route 309 à Buckingham;
- le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Raymond dans Hull;
- le boulevard de La Vérendrye et la montée Paiement à Gatineau.



• **Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents**

En matière de sécurité routière, le nombre de personnes victimes d'accidents dans le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais est relativement stable, car il est passé d'environ 1 700 en 1988 et 1989 moins de 1 600 en 1990 et 1991 pour remonter en 1992 à plus de 1 600. Le nombre de personnes décédées a atteint son plus bas niveau en 1992, avec 9 personnes mortes des suites d'un accident (voir tableau 10).

TABLEAU 10
VICTIMES D'ACCIDENTS ROUTIERS

Types d'accidents	1988	1989	1990	1991	1992
Mortels	15	12	14	18	9
Graves	159	160	135	149	157
Légers	1 541	1 529	1 429	1 416	1 444
Total	1 715	1 701	1 578	1 583	1 610

Source : SAAQ, Bilan routier 1992 - Région 07

Dans le territoire urbanisé de la CUO, le grand nombre d'accès le long du réseau routier ne peut qu'accroître les risques d'accidents.

En effet, un examen de certaines études américaines sur la relation entre le nombre d'accès et les accidents permet de constater que plus le nombre d'accès au réseau routier est élevé, plus les taux d'accidents sont élevés (Thibault, 1993). La protection des corridors routiers mérite donc une attention particulière.

De plus, en ce qui concerne l'analyse et l'identification des sites où l'on retrouve les plus grandes concentrations d'accidents, divers exercices ont été effectués à ce chapitre par le Ministère ou par le Département de santé communautaire de l'Outaouais. À la suite de quoi, le Ministère a entrepris des travaux visant à corriger la situation à certains «points noirs». Douze de ces points noirs ont été identifiés sur le territoire de la CUO.

Cependant, compte tenu du système actuel de localisation des lieux d'accidents dont on dispose, il a été impossible, en raison de l'échéancier du plan de transport, de réaliser un diagnostic de sécurité routière régional.

En conséquence, il s'avérerait opportun de disposer des ressources nécessaires afin de pouvoir tracer un diagnostic complet de la situation, et ce, avant de pouvoir aborder la question de la sécurité routière de façon satisfaisante.

1.4.1.3 - Un réseau étendu de transport en commun dans un territoire à faible densité de population

La Société de transport de l'Outaouais (STO) dessert le territoire de la CUO ainsi que les municipalités de Cantley et de Chelsea. Par rapport aux autres organismes publics de transport comparables du Québec, la STO (anciennement la CTCRO) vient au troisième rang après la STRSM et la CTCUQ pour ce qui est de l'étendue de son réseau (1 250 km de réseau) et pour le nombre de circuits offerts (59). Par contre, elle dessert un territoire à plus faible densité de population avec seulement 394 personnes au kilomètre carré. Avec un taux de 67 déplacements annuels par personne, son achalandage se situe dans la moyenne.

TABLEAU 11
ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT DU QUÉBEC, STATISTIQUES DE 1989

Caractéristiques	CMTS	CITRSQ	STRSM	CTCUQ	STL	CTCRO
Kilométrage du réseau	338	584	1 876	1 700	605	1 250
Nombre d'autobus	69	30	334	478	226	169
Nombre de circuits	19	17	65	74	32	59
Population/km ²	402	425	1 158	1 093	1 158	394
Achalandage annuel/capita	70	27	79	93	65	67

Source : MTQ. *Atlas des organismes de transport en commun du Québec*, 1989.

- **Le réseau converge vers les pôles centraux de Hull et d'Ottawa**

La structure générale du réseau converge vers les centres-villes de Hull et d'Ottawa, bien que certains circuits soient orientés uniquement vers une desserte interne comme à Gatineau. Un des sites les mieux desservis en termes de nombre de circuits est le centre-ville de Hull, soit le site «Place d'Accueil», situé sur le boulevard Maisonneuve, avec 45 circuits. Un autre site bien desservi se trouve au centre-ville d'Ottawa, à l'intersection des rues Rideau et Wellington, où convergent près de 40 circuits d'autobus (voir carte 14).

Pour accéder à des destinations sur le territoire de la MROC (autres qu'à distance de marche des points d'arrêt au centre-ville), l'usager de la STO doit effectuer une correspondance avec le réseau d'OC-Transpo. À la suite d'une entente récemment conclue entre la STO et OC-Transpo, les deux réseaux peuvent être utilisés sans frais supplémentaires par l'usager de l'un ou l'autre des organismes de transport, à l'exception des circuits express d'OC-Transpo, où l'usager doit déboursier un montant additionnel.

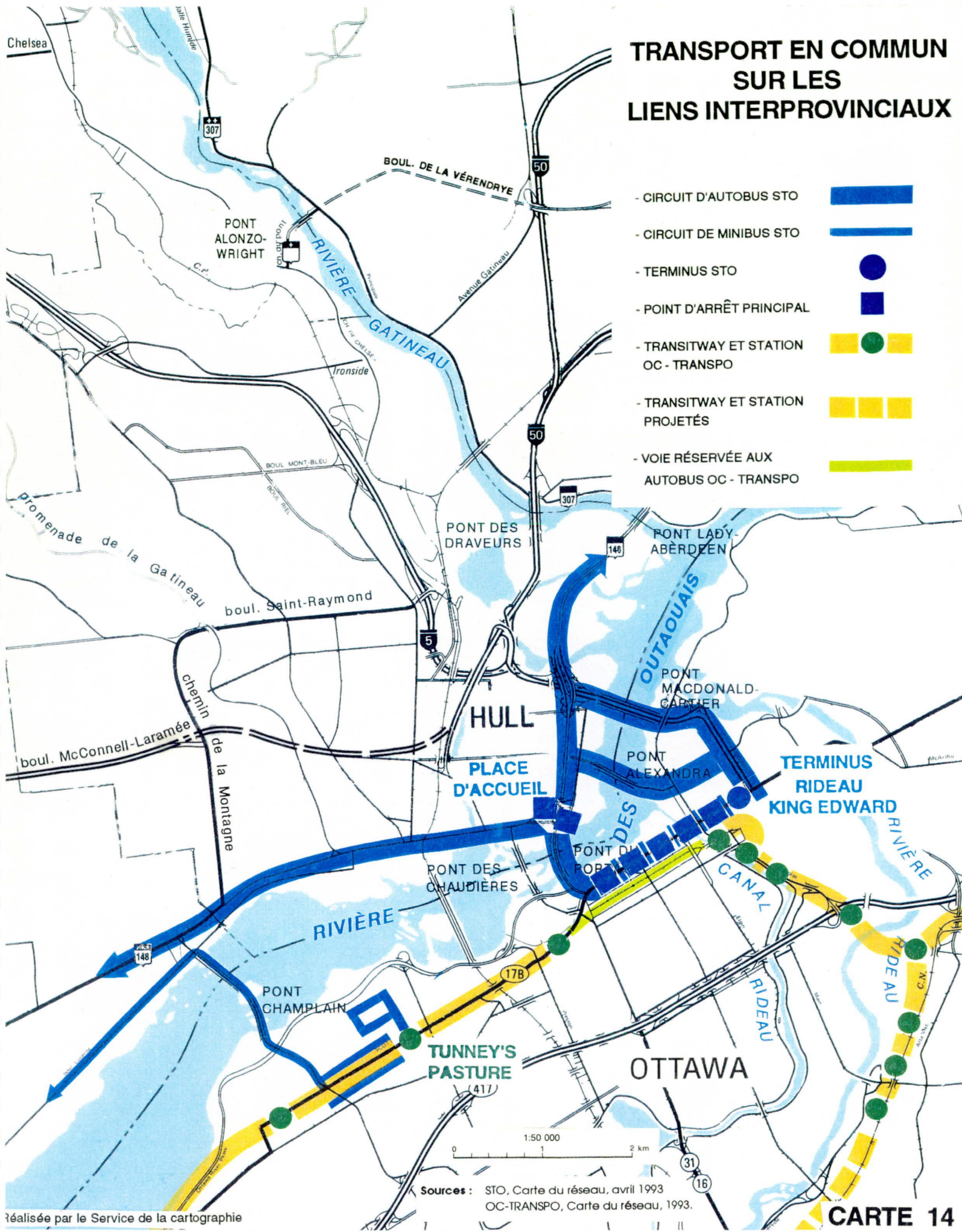
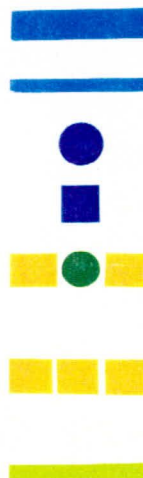
- **Une concentration d'emplois prévue le long du Transitway**

Le réseau d'autobus d'OC-Transpo est articulé en fonction du Transitway. Ce dernier est un corridor de voies réservées aux autobus en site propre et constitue l'infrastructure de transport rapide et à haute fréquence desservant une bonne partie du territoire de la MROC. Comme le schéma de cette dernière prévoit la concentration des emplois le long de cet axe et à certaines stations en particulier, un accès facile et rapide à ce système apparaît donc essentiel.

Actuellement, la correspondance avec le Transitway semble peu directe pour l'usager de la STO. En effet, pour y accéder, celui-ci doit marcher de 3 à 4 îlots à partir d'un des arrêts de la rue Wellington pour rejoindre les voies réservées aux autobus qui longent les rues Albert et Slater et qui sont dans l'axe du Transitway. Ce fait pourrait expliquer en partie la faible part modale du transport collectif, qui n'est que de 8 %, vers d'autres destinations que le centre-ville d'Ottawa dans la MROC.

TRANSPORT EN COMMUN SUR LES LIENS INTERPROVINCIAUX

- CIRCUIT D'AUTOBUS STO
- CIRCUIT DE MINIBUS STO
- TERMINUS STO
- POINT D'ARRÊT PRINCIPAL
- TRANSITWAY ET STATION OC - TRANSPO
- TRANSITWAY ET STATION PROJETÉS
- VOIE RÉSERVÉE AUX AUTOBUS OC - TRANSPO



Sources : STO, Carte du réseau, avril 1993
OC-TRANSPO, Carte du réseau, 1993.

Le Transitway n'est directement accessible pour les usagers de la STO que par un circuit en provenance d'Aylmer. Ce circuit qui n'est en fonction qu'en période de pointe, traverse le pont Champlain et converge vers la station «Tunney's Pasture». Toutefois, comme la structure actuelle de ce pont n'offre pas une capacité portante suffisante pour permettre le passage d'autobus standard, la STO doit utiliser des minibus sur ce circuit. Ce qui en limite forcément l'utilisation comme corridor de transport collectif.

- **Un niveau de service adapté au contexte particulier de la CUO**

Les fréquences offertes sur le réseau de la STO sont évidemment très variables suivant les municipalités et les secteurs desservis de même que suivant les périodes de la journée. Trois types de circuits sont offerts : express, en période de pointe et régulier. De façon générale, c'est à Hull que l'on observe les fréquences des circuits réguliers les plus élevées (20 à 30 minutes), alors qu'à Aylmer et à Gatineau, les circuits réguliers sont généralement aux heures. Seuls des circuits de pointe desservent les municipalités de Buckingham, Masson-Angers, Chelsea et Cantley.

Rappelons ici que l'absence de circuits réguliers dans plusieurs secteurs de la CUO va habituellement de pair avec les faibles densités d'habitation et d'emploi que l'on y retrouve.

- **Des voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux taxis**

En termes d'infrastructures, des voies réservées aux autobus, au covoiturage et aux taxis permettent actuellement d'éviter la congestion de la circulation sur le boulevard Maisonneuve (2 km) ainsi que sur un court tronçon (1 km) du boulevard Alexandre-Taché en direction du centre-ville de Hull. Ces voies, qui sont en exploitation en période de pointe seulement, sont aménagées en rive dans le sens du trafic général. Sur le territoire de la MROC, une voie réservée est aménagée le long de la rue Rideau au centre-ville d'Ottawa. La STO désirerait prolonger cette voie le long de la rue Wellington, qui est le prolongement de la rue Rideau.

- **La clientèle de la STO surtout féminine et jeune**

Selon l'enquête O-D de 1986, la plus grande proportion des usagers de la STO est constituée de femmes (62 % de la clientèle). Elle se compose d'un fort pourcentage de jeunes de 15 à 24 ans (37 %) qui représentent cependant que 18 % de la population totale. Des ententes sur le transport scolaire intégré pour les écoles secondaires peuvent expliquer en partie cette sur-représentation. En comparaison, la clientèle d'OC-Transpo est mieux répartie à travers les divers groupes d'âge. L'écart entre les sexes est également moindre bien que les femmes utilisent, là aussi, davantage le transport en commun que les hommes (54 %).

Environ les deux tiers de la clientèle du transport en commun se déplacent pour le travail (62 %) et le tiers, pour les études (32 %), la proportion de la clientèle pour autres motifs étant marginale. En comparaison, les déplacements motorisés tous modes se répartissent de la façon suivante : 56 % pour le travail, 25 % pour les études et 19 % pour d'autres motifs.

- **Une demande qui chute**

Le tableau 12 illustre l'évolution de la part modale du transport en commun aux heures de pointe, à chacune des lignes-écrans du territoire de la CUO (voir carte 9 pour la localisation des lignes-écrans). Dans presque tous les cas, on note une diminution de l'utilisation du transport en commun parfois importante, notamment dans le cas de la ligne-écran de l'île de Hull, qui est passée en période de pointe du soir, de 31 % en 1984 à seulement 16 % deux ans plus tard. C'est à la ligne-écran Gamelin que l'on enregistre la part modale la plus importante le matin (29 %), compte tenu de la présence de plusieurs établissements d'enseignement dans ce secteur. Ceci pourrait être dû au fait que la clientèle scolaire utilise davantage ce mode de transport que la population en général.

TABLEAU 12
ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN
AUX LIGNES-ÉCRANS DE LA CUO

LIGNE-ÉCRAN	LE MATIN		LE SOIR		
	1986	1991	1984	1986	1991
Rivière des Outaouais	19 %	20 %	24 %	17 %	19 %
Île de Hull	16 %	N/D	31 %	16 %	N/D
Gamelin	29 %	N/D	16 %	25 %	N/D
Chemin de la Montagne	26 %	N/D	33 %	27 %	N/D
Deschênes	21 %	16 %	19 %	20 %	18 %
Chelsea	1 %	1 %	5 %	3 %	3 %
Rivière Gatineau	18 %	14 %	20 %	19 %	16 %
Paiement	15 %	9 %	14 %	14 %	9 %
Lac Beauchamp	12 %	N/D	11 %	9 %	N/D
Masson	13 %	13 %	11 %	6 %	6 %

Source : STO. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun. DELUC, avril 1992, pp. 4-21.

- **La capacité d'un système de transport par autobus pouvant combler la demande prévisible**

Des comptages de passagers à bord des autobus ont été effectués aux lignes-écrans. Les résultats les plus récents (1991) indiquent que les lignes les plus achalandées se situent aux accès du centre-ville de Hull et d'Ottawa et correspondent à la concentration des déplacements par transport en commun ainsi qu'au niveau de service plus élevé offert par la STO dans ces corridors. Ainsi, la ligne-écran de la rivière des Outaouais est la plus achalandée avec autour de 3 400 passagers/heure; vient ensuite celle de l'île de Hull avec 3 000 passagers/heure et celle de la rivière Gatineau avec 2 000 passagers/heure. Aux lignes-écrans Deschênes, Paiement et du chemin de la Montagne, on enregistre environ 900 passagers à l'heure, alors qu'à celle du lac Beauchamp, on en dénombre autour de 350 et à celle de Masson, autour de 200. Enfin, la clientèle en provenance ou à destination de Chelsea est très marginale, variant de 15 à 40 passagers à l'heure (STO, 1992, pp. 4-19).

Le tableau 13 présente la capacité de divers systèmes de transport en commun. En comparant l'achalandage actuel des différentes lignes-écrans de la STO avec les capacités indiquées, on peut sans aucun doute affirmer, à l'instar du Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun en cours, que la capacité d'un système de voies réservées aux autobus pourrait répondre à la demande pendant plusieurs années. Ceci est d'autant plus vrai que ces comptages par ligne-écran sont le résultat de la compilation de plus d'un corridor (ex. la ligne-écran de la rivière des Outaouais, qui compte 3 ponts).

TABLEAU 13
CAPACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN	CAPACITÉ PASSAGERS/HEURE
AUTOBUS (EN VOIE BANALISÉE)	de 4 000 à 6 000
AUTOBUS (EN VOIE RÉSERVÉE)	jusqu'à 8 000
AUTOBUS (EN SITE PROPRE)	de 8 000 à 15 000
À CAPACITÉ INTERMÉDIAIRE (SLR, SALR, GLT)	de 8 000 à 15 000

¹ Source : STO. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, avril 1992, p. 4-19.

- **Une croissance de l'achalandage possible sur les liens interprovinciaux**

Le tableau 14 indique que la STO utilise principalement le pont du Portage puisqu'on y enregistre de 135 à 150 autobus par période de pointe. Le pont Alexandra vient au second rang avec un débit de 38 autobus en période de pointe du matin et le pont MacDonald-Cartier au troisième rang avec 15 autobus par période de pointe. Enfin, sur le pont Champlain, un service spécial par minibus effectue la navette en période de pointe entre Aylmer et la station Tunney's Pasture.

TABLEAU 14

**DÉBITS D'AUTOBUS DE LA STO
SUR LES PONTS INTERPROVINCIAUX EN 1993
DANS LA DIRECTION DE POINTE**

PONTS	MATIN (VERS L'ONTARIO)		SOIR (VERS LE QUÉBEC)	
	Période de pointe	Heure de pointe*	Période de pointe	Heure de pointe**
Champlain	3	1	3	1
Du Portage	135	60	150	75
Des Chaudières	-	-	-	-
Alexandra	38	20	12	6
MacDonald-Cartier	15	8	1	1
Total	191	89	166	83

Source : Compilations de la STO, 1993.

* de 7 h 30 à 8 h 30

** de 16 h 15 à 17 h 15

Rappelons que les débits de circulation observés sur les ponts interprovinciaux permettent de dire que ceux-ci atteignent presque leur capacité. Ceci entraîne des ralentissements à leurs approches et, dans certains cas, des files d'attente, provoquant des retards pour les usagers des autobus qui empruntent ces ponts. Avec la hausse anticipée des déplacements interprovinciaux dans l'avenir, la congestion ne pourra que s'aggraver avec le temps et causer des retards de plus en plus importants aux autobus. D'ailleurs, les résultats des simulations de déplacements effectuées à partir du modèle TRANS (CCN, 1993, pp. 5-6) démontrent que les déplacements en transport en commun, dans la direction la plus achalandée, devraient augmenter de 3 400 passagers à l'heure en 1991 jusqu'à 6 800 à 8 100 passagers à l'heure dès l'an 2011. Ce nombre de passagers équivalant à environ 170 à 200 autobus à l'heure, ceci pourrait justifier potentiellement l'aménagement d'une infrastructure désignée au transport en commun.

- **Des problèmes d'accès au centre-ville de Hull et une offre élevée de stationnement**

Au cours des dernières années, la croissance importante des déplacements en automobile combinée à la baisse de l'utilisation du transport en commun, a engendré des problèmes de circulation aux accès du centre-ville de Hull. En effet, rappelons que la capacité des lignes-écrans de la rivière Gatineau et de l'île de Hull est presque atteinte. Cette situation ne peut que nuire à l'efficacité et à la fiabilité du service d'autobus dans ces axes congestionnés. Les projets de voies réservées prévus devraient toutefois permettre de réduire les temps de parcours des autobus sur ces axes et ainsi rendre ce mode de transport plus attrayant.

La baisse de l'utilisation du transport en commun peut également être liée à l'accroissement de la capacité de stationnement au centre-ville de Hull. En effet, de 1986 à 1992, l'offre de stationnement est passée de 8 534 places à 10 072, soit une augmentation de 18 %. Environ une place de stationnement sur cinq se trouvait sur des stationnements non conformes à la réglementation municipale.

En plus d'avoir adopté, en 1988, une politique visant à éliminer les stationnements non conformes la ville a obtenu récemment plusieurs jugements de la Cour supérieure pour faire cesser le stationnement commercial sur des terrains pour lesquels cet usage n'est pas autorisé en vertu du règlement de zonage.

1.4.1.4 - Un réseau de transport adapté aussi très étendu

Depuis 1981, un service de transport adapté aux personnes handicapées est offert sur les territoires d'Aylmer, de Hull, Gatineau, Masson-Angers, Buckingham, Chelsea et Cantley. Relevant de la STO, il est exploité par le transporteur Transpec-Outaouais Ltée. En 1991, près de 80 000 passagers ont été transportés, à part égale par des minibus (au nombre de 6) et des taxis. Pour certains motifs (études, soins de santé et loisirs dans un rayon limité à 1,6 km de la Colline parlementaire), l'utilisateur peut être conduit dans la ville d'Ottawa, la seule destination hors territoire autorisée.

En termes d'achalandage, la STO se compare aux organismes de transport adapté de taille similaire tels celui de la région de Sherbrooke (Corporation municipale de transport de Sherbrooke (CMTS)) et de celui de la région de Trois-Rivières (Conseil intermunicipal de transport de Francheville (CITF)) qui transportent respectivement 102 000 et 47 100 passagers annuellement. À l'instar du réseau régulier, le nombre de kilomètres parcourus (365 000 km) est largement supérieur à celui des deux autres organismes (310 000 pour le CMTS et 185 530 pour le CITF), ce qui s'explique par la superficie plus importante du territoire à desservir dans le cas de la STO.

1.4.1.5 - Le transport interurbain par autobus et par train : un service limité dans l'Outaouais

Les principaux corridors routiers couvrant le territoire de la région 07 sont desservis par des lignes d'autobus interurbains (voir tableau 15). Le meilleur service offert se trouve dans l'axe Montréal-Ottawa via l'autoroute 417, avec près de 300 voyages aller-retour par semaine (fréquence : aux heures). Quant à la liaison entre Montréal, Ottawa et Hull, elle est assurée par un service limité à seulement 28 voyages par semaine. Ce lien est également assuré via la route 148 à une fréquence plus faible de 14 voyages par semaine. La liaison entre Ottawa-Hull et Fort-Coulonge ayant été abandonnée, il n'y a plus de ligne qui dessert le secteur ouest de l'Outaouais. Seule la ligne entre Ottawa et Pembroke, dans le territoire ontarien, assure un service à destination de l'ouest.

Dans les axes nord-sud, une ligne assure la liaison entre Ottawa, Hull, Maniwaki et Grand-Remous via la route 105 avec 32 voyages par semaine et une autre, entre Buckingham et Mont-Laurier via la route 309 avec 10 voyages par semaine.

TABLEAU 15
LIGNES D'AUTOBUS INTERURBAINS

Itinéraire	Transporteur	Service	Routes/O-D	Distance (km)	Aller-retour/ semaine
Montréal/Ottawa	VCL ¹	Express	40/417	201	294
Montréal/Ottawa-Hull	VCL	Local	40/417	222	28
Montréal/Hull-Ottawa	VCL	Local	148	215	14
Ottawa-Hull/Mirabel	VCL	Express	148	165	42
Ottawa-Hull/ Maniwaki/Grand-Remous	VCL	Local	105	143	32
Buckingham/Mont-Laurier	APL ²	Local	309	121	10
Ottawa/Pembroke	VCL	Local	17	152	158

¹ VCL : Voyageur Colonial Limitée.

² APL : Lachaine Inc., Autobus J.P.

Source : Compilation MTQ.

Le terminus d'autobus d'Ottawa, appartenant à la compagnie Voyageur Colonial, est situé à proximité du Queensway (autoroute 417). Bien que desservi par des lignes d'autobus régulières, il n'y a pas de service de navette bien identifié entre ce dernier et le centre-ville d'Ottawa. Quant au terminus du boulevard Saint-Joseph à Hull, il est desservi par des lignes d'autobus régulières de la STO.

En ce qui a trait aux services ferroviaires de passagers, aucune ligne de VIA Rail ne dessert directement la région de l'Outaouais, la liaison vers Montréal ou vers Toronto ne se faisant qu'à partir d'Ottawa. Comme les trains de passagers doivent partager les emprises du Canadien Pacifique et du Canadien National avec les trains de marchandises et que ces derniers ont la priorité de passage, ce type d'exploitation mixte entraîne des problèmes de fréquence et de régularité.

La gare ferroviaire d'Ottawa se trouve à l'angle de la promenade Alta Vista et du Queensway et offre une meilleure connexion que le terminus d'autobus avec le réseau principal d'OC-Transpo car elle est directement raccordée à une station du Transitway.

La CCN, dans son schéma d'aménagement des terrains fédéraux, propose d'ailleurs d'étudier la faisabilité de créer un terminus intermodal sur l'emplacement de la gare ferroviaire VIA d'Ottawa afin de fournir à la capitale des services intégrés de transport par train et par autobus. La CCN suggère donc que cette étude soit effectuée en collaboration avec les différents paliers de gouvernement et les organismes pertinents de la région.

Par ailleurs, il existe un train touristique entre Hull, Chelsea et La Pêche. L'exploitant «Choo-Choo, La Cie ferroviaire à vapeur» en était à sa première saison en 1992. Elle a débuté le 28 juin pour se terminer en octobre. Environ 35 000 passagers ont été transportés à bord de ce train qui a effectué 160 voyages au cours de cette première saison. L'exploitant prévoit étendre la saison d'exploitation à l'ensemble de l'année et d'y effectuer 307 voyages, dont 282 selon un horaire régulier.

1.4.1.6 - Un réseau cyclable à vocation plus récréative qu'utilitaire

La région de la Capitale nationale est pourvue d'un réseau étendu de pistes cyclables grâce, notamment, à la CCN, qui a réalisé plus de 140 kilomètres de sentiers récréatifs depuis 20 ans. Toutefois, ce réseau est d'abord conçu pour des fins récréatives et touristiques, procurant des itinéraires panoramiques dans le parc de la Gatineau, le long du canal Rideau ou de la rivière des Outaouais. Par conséquent, il offre peu d'itinéraires directs pour les déplacements utilitaires reliés au travail ou aux études.

- **Réseau actuel et projeté : plus de liens cyclables utilitaires**

Les villes de Hull, d'Aylmer et de Gatineau ont réalisé des plans de développement de leur réseau cyclable. La ville de Hull possède le réseau le plus développé (43 kilomètres de pistes) dont la majeure partie est située dans le parc de la Gatineau. Hull projette de doubler la longueur de son réseau cyclable au cours des dix prochaines années. Les liens interrives avec Ottawa sont possibles par les ponts du Portage (trottoir) et Alexandra (piste cyclable).

Deux liens cyclables permettent la traversée de la rivière Gatineau via le pont Lady-Aberdeen (route 148) et le pont Alonzo-Wright. Actuellement, un sentier récréatif traverse le centre-ville de Hull dans l'axe du boulevard Saint-Laurent. Le sentier longeant la rivière des Outaouais est présentement sous-utilisé pour les déplacements utilitaires. Il est aussi dangereux pour les usagers en raison de deux ruptures majeures du tracé.

À Aylmer, il existe une seule piste importante, longue de 13 kilomètres, qui suit la rivière des Outaouais. Il est possible de traverser la rivière des Outaouais en passant par le trottoir du pont Champlain. La ville prévoit aménager 25 kilomètres de pistes supplémentaires : un axe nord-sud pour relier le parc de la Gatineau avec la piste existante et un axe est-ouest qui longe la section du boulevard McConnell-Laramée qui a été construite récemment par le Ministère. Un tronçon supplémentaire de un kilomètre devra être ajouté à la piste qui longe le boulevard McConnell-Laramée afin que celle-ci puisse être reliée au réseau cyclable qui se trouve sur le territoire de la ville de Hull.

À Gatineau, le réseau cyclable est actuellement peu développé; plusieurs projets sont cependant à l'étude. La ville prévoit de développer davantage son réseau à la fois pour les déplacements récréatifs et utilitaires. Actuellement, les pistes les plus importantes longent le boulevard La Vérendrye et une partie de la rue Davidson.

La traversée de la rivière Gatineau est possible en passant par les ponts Lady-Aberdeen et Alonzo-Wright. Dans le plan de développement, le réseau optimal établi prévoit 72 kilomètres de voies cyclables supplémentaires. Compte tenu de l'ampleur de ces projets, trois phases de développement ont été proposées.

Les projets prioritaires sont les suivants : le parachèvement du réseau le long du boulevard La Vérendrye entre le boulevard Labrosse et le pont Alonzo-Wright, la réalisation d'une piste cyclable à vocation récréative et utilitaire le long de la rivière Gatineau, entre le pont Alonzo-Wright et le pont Lady-Aberdeen, la réalisation d'une piste à partir du lac Beauchamp, le long de la rivière des Outaouais et de la rue Jacques-Cartier jusqu'au pont Lady-Aberdeen, le parachèvement du réseau le long du boulevard La Gappe jusqu'à la rivière Gatineau.

- **Orientations de la CUO et de la CCN : une meilleure intégration des réseaux cyclables**

Dans son schéma de 1988, la CRO a énoncé des orientations et a élaboré un plan du réseau régional cyclable. Les principales orientations en la matière étaient les suivantes :

- permettre une intégration des sous-réseaux à vocation utilitaire et ceux à vocation récréative;

- favoriser la circulation cycliste sur les ponts de la rivière Gatineau par le pont Lady-Aberdeen (signalisation à améliorer), le pont ferroviaire (lien potentiel) et le pont Alonzo-Wright (lien «sécuritaire» lors de son élargissement);
- développer le sous-réseau de Gatineau notamment par le prolongement du réseau de promenades vers l'est jusqu'au lac Beauchamp et en analysant la possibilité d'utiliser l'emprise de la voie ferrée.

Par ailleurs, la CCN, dans le cadre d'un de ses mandats d'embellissement et de promotion du tourisme dans la RCN, poursuit également l'objectif d'une meilleure intégration des divers réseaux cyclables à vocation récréative. Une étude de faisabilité est présentement en cours sur le sujet.

Enfin, le Ministère élabore présentement une politique sur le cyclisme sur laquelle, il a déjà consulté les intervenants de la région de l'Outaouais.

1.4.1.7 - Sous-utilisation de l'aéroport de Gatineau

Inauguré en septembre 1979, l'aéroport de Gatineau a été construit par le gouvernement du Québec dans la foulée des interventions d'alors, qui visaient à consolider la présence québécoise dans la région de l'Outaouais et à favoriser le développement de cette région.

L'aéroport a été cédé à la ville de Gatineau en 1991. Le Gouvernement s'est alors engagé à verser une subvention dégressive de 1 M \$ sur trois ans pour l'exploitation de cette infrastructure. Cette subvention provient du ministère des Affaires municipales. L'exploitation de l'aéroport est déficitaire.

Doté d'une piste de plus de 1 800 mètres, balisée et équipée d'aides à la navigation (NDB, LOC), l'aéroport permet d'accueillir une gamme étendue d'appareils, le Boeing 727 étant l'avion critique pour cette piste. Il possède une station d'information de vol et des services de douane peuvent être obtenus du lundi au vendredi.

Après avoir acquis de l'importance au début des années 1980, alors que les employés du gouvernement du Québec utilisaient cet aéroport plutôt que celui d'Ottawa, l'aéroport a vu

son achalandage diminuer depuis 1989. Inter-Canadien a interrompu son service régulier en 1992. Seule une liaison régulière subsiste avec Québec. La compagnie Pem Air y fait deux aller-retour par jour du lundi au vendredi avec un avion d'une dizaine de sièges. L'aéroport est donc présentement sous-utilisé pour les vols commerciaux.

Une étude a été réalisée en 1986 sur les perspectives de développement de l'aéroport. Selon les transporteurs alors rencontrés, la proximité du centre-ville de Hull, la dimension plus humaine de l'aéroport et les temps d'attente plus courts constituent des avantages insuffisants par rapport à ceux qu'offre l'aéroport Cartier-MacDonald, pour attirer des vols réguliers commerciaux. En effet, ce dernier offre une bonne fréquence de vols et un meilleur choix de destinations ainsi que des possibilités de correspondances vers d'autres destinations.

Par contre, les caractéristiques et la situation de l'aéroport de Gatineau le rendent intéressant pour les vols privés (dits "executive"), comparativement aux autres aéroports de la région métropolitaine d'Ottawa-Hull. La direction de l'aéroport compte miser davantage sur cette clientèle pour son développement futur. Par ailleurs, l'aéroport est aussi utilisé par une école de pilotage et pour des vols d'entraînement de Transports Canada.

Enfin, la ville de Gatineau souhaite que le ministère des Transports reconnaisse le caractère régional de cet aéroport.

1.4.1.8 - Le traversier de Masson-Cumberland : la traverse fluviale la plus achalandée de la région

Un service de traversier assure la navette entre les villes de Masson-Angers et de Cumberland, situées de part et d'autre de la rivière des Outaouais. Il s'agit d'un service privé qui est exploité à l'année. Le gouvernement fédéral possède le quai et la rampe d'accès, la responsabilité du gouvernement du Québec se limitant à la signalisation des traverses sur le réseau routier. Selon le propriétaire de la traverse, il y aurait un trafic annuel de l'ordre de 400 000 voitures, ce qui est largement supérieur au trafic des trois autres traverses fluviales de la région, celles de Quyon, de Thurso et de Fasset. L'importance du trafic à cet endroit peut être attribuée à la proximité de l'agglomération Ottawa-Hull.

1.4.2 - Transport des marchandises

1.4.2.1 - Une utilisation prédominante du camion

- **Le camion : principal mode de transport des marchandises**

Les principales caractéristiques du transport des marchandises sont tirées de «l'Étude sur le transport des marchandises dans la région de la Capitale nationale», réalisée par le sous-comité TRANS en 1991 (TRANS, 1991), des plus récents comptages de véhicules lourds effectués par le Ministère en 1992 et, enfin, d'une enquête auprès des principaux employeurs de la région dans le secteur manufacturier, réalisée également par le Ministère au printemps 1993⁷.

En l'absence de données statistiques globales sur l'utilisation relative des différents modes de transport, en particulier le mode ferroviaire, l'enquête qu'a réalisée le Ministère -- bien qu'elle ne porte que sur les principales entreprises manufacturières -- permet tout de même de tirer certaines conclusions sur le choix modal pour le transport des marchandises dans la région.

Ainsi, cette enquête révèle que le transport des marchandises chez les grandes entreprises de la CUO s'effectue majoritairement par camion, le transport ferroviaire étant utilisé principalement pour certaines marchandises à destination de l'Ouest canadien et des États-Unis, de même que pour le transport de certaines matières dangereuses.

Pour ce qui est des entreprises non couvertes par l'enquête, qui sont principalement des PME, le camion constitue généralement le seul mode de transport disponible. En effet, il apparaît le plus flexible et le mieux adapté à la nature et aux volumes des marchandises transportées par ce genre d'entreprises, d'autant plus qu'avec le démantèlement de plusieurs tronçons ferroviaires dans la région, le chemin de fer est de moins en moins accessible.

7

Cette enquête a été réalisée auprès des 22 entreprises comptant au moins 50 employés et représentant les trois quarts de l'emploi total dans le secteur manufacturier de l'Outaouais. Des 22 entreprises contactées, 11 situées dans la CUO et 7 dans les MRC ont répondu au questionnaire.

La popularité grandissante du camion depuis les trois dernières décennies est un phénomène qu'on observe de façon générale dans l'ensemble du Québec. Selon un rapport produit par CAMO-Route⁸, en 1991, le nombre total de tonnes transportées par les transporteurs privés par rail au Québec et en Ontario a diminué de 1978 à 1988, le fret ferroviaire étant passé de 14,5 millions de tonnes à 11,2 millions de tonnes. Inversement, le nombre de tonnes transportées par les transporteurs privés sur route a augmenté, passant de 23 millions de tonnes à 28 millions de tonnes au cours de la même période.

Dans un autre rapport, celui de la Table montréalaise de concertation sur l'industrie ferroviaire, également produit en 1991, on constate que la part de marché du rail s'est détériorée au profit du transport routier, tant sur le plan du commerce intra provincial que sur celui des importations et exportations (*La Presse*, 1993, p. 10).

Un des facteurs les plus importants expliquant le déclin du transport ferroviaire est son manque de flexibilité. Le train ne devient intéressant que pour le transport de marchandises en grandes quantités et sur de longues distances, c'est-à-dire de plus de 700 kilomètres (*La Presse*, 1993, p. 10). Parallèlement, des contraintes réglementaires et de conventions collectives nuisent à la capacité du chemin de fer à demeurer concurrentiel et à adapter ses services aux besoins de la clientèle. Enfin, les nouvelles pratiques de rationalisation et de "juste-à-temps" ont également nui à l'essor du chemin de fer, puisque les entreprises réclament des livraisons en plus petites quantités et des approvisionnements plus réguliers, ce que ne permet pas le train.

Les résultats de l'enquête effectuée auprès des grands manufacturiers de la CUO démontrent également une diminution de l'utilisation du chemin de fer depuis les cinq dernières années. En effet, quatre entreprises parmi les cinq de la CUO qui privilégient ce mode de transport en ont diminué l'utilisation au cours des cinq dernières années. Une seule entreprise a davantage recours au chemin de fer, en raison de son emploi accru de papier recyclé en provenance des États-Unis.

⁸

CAMO-Route : Comité sectoriel de main-d'oeuvre pour l'adaptation du transport routier des marchandises.

• **Des déplacements de camions surtout internes à la RCN**

Selon les différentes enquêtes réalisées en 1989 dans le cadre de l'étude de TRANS (1991, pp. 3-4), la plupart des déplacements (87 %) sont effectués entièrement dans la MROC ou dans la CUO. Ainsi, le tableau 16 démontre que, parmi les 12 515 déplacements en provenance de la CUO, les deux tiers demeurent à l'intérieur de ce territoire alors que moins de 25 % des déplacements se font vers la MROC et moins de 10 % vers d'autres destinations. Quant aux 12 127 déplacements qui se font vers la CUO, 21 % proviennent de la MROC et 10 % de l'extérieur de la CUO et de la MROC. Les quelque 5 500 déplacements qui s'effectuent sur la rivière des Outaouais (interprovinciaux) représentent seulement 4 % du total des déplacements de camions dans la RCN.

TABLEAU 16
PRINCIPALES ORIGINES ET DESTINATIONS
DES DÉPLACEMENTS DE CAMIONS DANS LA RCN (24 HEURES)

ORIGINE	DESTINATION			
	MROC	CUO	AUTRES	TOTAL
MROC	124 668	2 581	2 769	130 018
CUO	2 936	8 369	1 210	12 515
AUTRES	4 071	1 177	5 330	10 578
TOTAL	131 675	12 127	9 309	153 111

Source : TRANS, **National Capital Region Goods Movement Study, Technical Report**, may 1991. Fig. 8a, p. 28, (tirée de la matrice des déplacements réels, soit les mouvements de camions entre chaque arrêt : a-b, b-c, c-d, etc.)

Les taux d'activité de transport des marchandises, tels que mesurés par le nombre de déplacements de camions par habitant et par emploi, sont généralement plus faibles dans la CUO que dans la MROC. Ainsi, la MROC génère 0,18 déplacement de camions par habitant, alors que la CUO en génère 0,07 par habitant. Quant au nombre de déplacements de camions par emploi, la MROC en génère 0,34, alors que la CUO n'en génère que 0,20. Cette situation est liée à la plus faible proportion d'emplois par habitant dans la CUO, qui compte seulement 17 % des emplois de la RCN.

Les activités de camionnage interurbain s'avèrent aussi relativement faibles dans la RCN, compte tenu de son importance démographique par rapport aux autres agglomérations canadiennes. Ainsi, bien que la RCN se classe au quatrième rang au point de vue démographique, elle n'occupe que le onzième rang en termes de revenu de camionnage⁹ pour les déplacements qui en proviennent et le septième rang seulement, pour ceux qui s'y dirigent. Globalement, les déplacements provenant de l'extérieur de la RCN ou ajoutant la RCN comme destination constituent moins de 10 % de tous les déplacements effectués dans cette région. Cette situation est liée au fait que l'économie régionale est davantage axée sur l'administration publique que sur des secteurs générateurs de trafic de camions tels que les secteurs manufacturier et de distribution, et les activités de transfert intermodal. D'autres villes canadiennes, pourtant de plus petite taille, telles que Québec, Halifax et Winnipeg, affichent des revenus de camionnage supérieurs (Statistique Canada, 1989, pp. 102, 110-111).

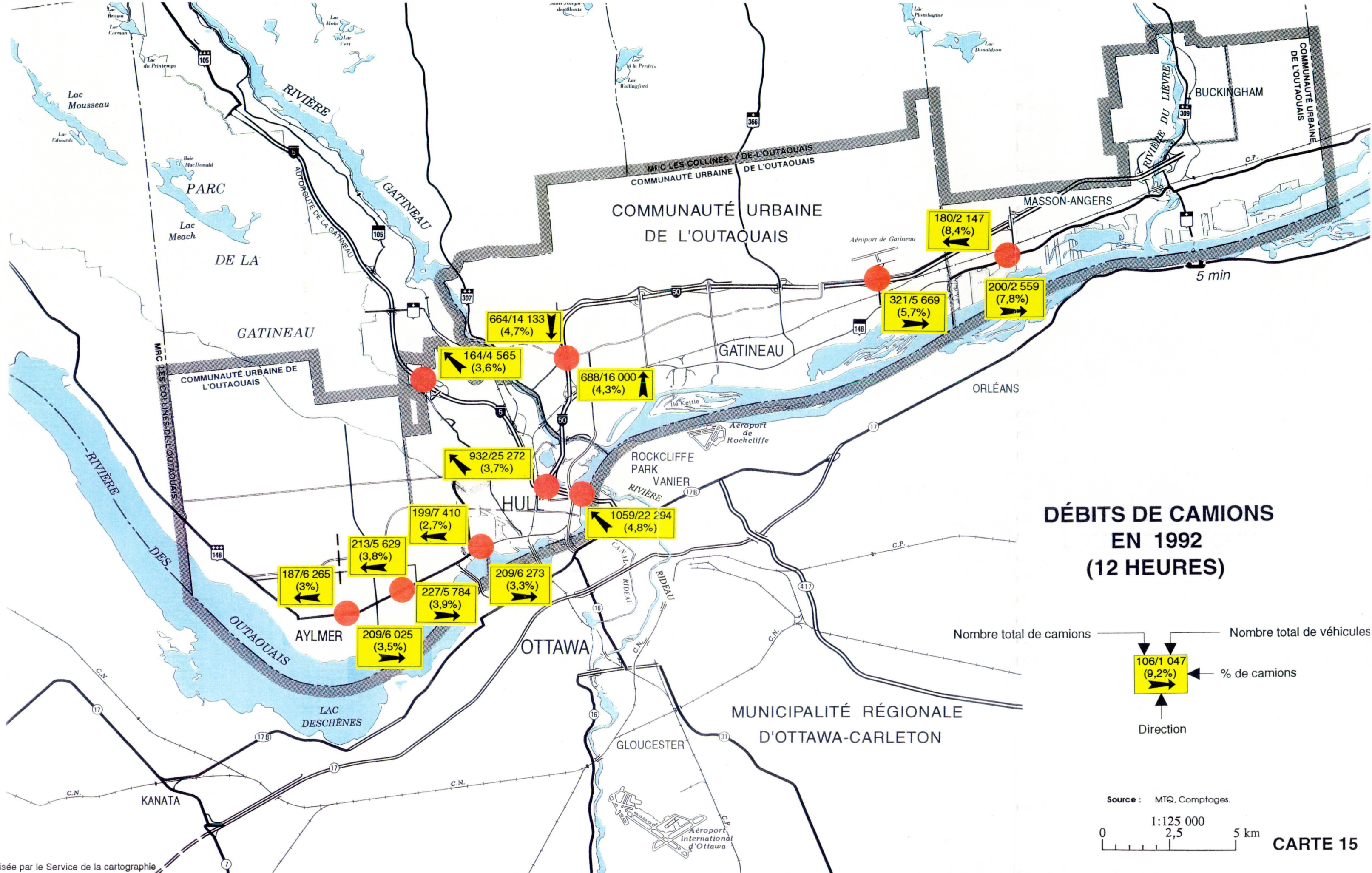
- **De faibles pourcentages de camions sur les routes**

La carte 15 et les tableaux à l'annexe 3 présentent les résultats de comptages effectués en novembre 1990 et 1992 par le Ministère sur les ponts et les principales routes de la CUO. Les débits indiqués ont été comptés sur une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

Les plus importants débits de camions sont enregistrés sur les ponts des Draveurs et MacDonald-Cartier avec de 1 000 à 1 200 camions par direction, représentant environ 5 % du total des véhicules. Le pont MacDonald-Cartier est le lien interprovincial le plus utilisé par la circulation lourde par rapport aux deux autres ponts où celle-ci est permise, soit les ponts des Chaudières et Alexandra. Le pont MacDonald-Cartier présente l'avantage d'être directement raccordé au réseau autoroutier québécois alors que, pour accéder aux deux autres ponts, les camions doivent traverser l'aire centrale de Hull. De plus, le pont des Chaudières fait l'objet de restrictions de charge. Quant au pont Alexandra, la sortie du côté de la MROC donne sur le quartier historique By Market, où la congestion cause des retards importants.

9

Le classement est obtenu à partir des données sur le camionnage interurbain pour compte d'autrui seulement.



L'autoroute 5, à la hauteur de l'autoroute 50, vient au second rang en termes de débits avec plus de 900 camions en direction nord, soit 5 % du total des véhicules. Sur l'autoroute 50, entre les boulevards La Gappe et La Vérendrye, on compte près de 700 camions dans chaque direction, avec un pourcentage similaire de l'ordre de 5 %. Le nombre de camions diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne vers l'est, le débit passant à environ 320 à l'est du boulevard de l'Aéroport, représentant 5,7 % du total des véhicules.

Sur la route 148, tant à Aylmer qu'à Masson-Angers, on retrouve des débits de l'ordre de 200 camions par direction, le pourcentage étant d'environ 3 % à Aylmer et de 8 % à Masson-Angers, où les débits totaux de véhicules sont cependant beaucoup plus faibles.

Dans l'ensemble de la CUO, les pourcentages de véhicules lourds s'avèrent donc relativement faibles. L'étude de TRANS permet toutefois de constater qu'entre 1986 et 1990, la circulation de camions a augmenté à un rythme plus rapide que l'ensemble de la circulation. Sur les ponts interprovinciaux, par exemple, la circulation de camions a augmenté de 5 % à 6 % annuellement au cours de cette période, alors que l'ensemble de la circulation a connu un taux de croissance de 3 %.

Cependant, des prévisions effectuées dans le cadre de cette dernière étude suggèrent que ce taux de croissance ne sera vraisemblablement pas maintenu à long terme, dans l'ensemble de la RCN. En effet, les déplacements de camions devraient augmenter d'environ 1 % par année d'ici 2011, ce pourcentage ayant été obtenu en appliquant les taux de génération de déplacements par camions aux prévisions de population et d'emploi pour l'année 2011.

Enfin, à la lecture des données sur la classification des camions qui ont franchi les divers postes de comptage du MTQ en 1992, on constate que la majorité (70 %) de ces camions sont à faible gabarit, soit 1 unité (camions porteurs), 26 % sont constitués de 2 unités (tracteurs, semi-remorques, etc.) et seulement 3 % de 3 unités (trains routiers). Cette prédominance de camions porteurs suggère que les déplacements effectués à ces postes de comptage sont principalement reliés à des activités de transport sur de courtes distances (cueillette et livraison en particulier).

- **Une absence de lien rapide vers l'autoroute 417**

L'autoroute 417 constitue la seule voie autoroutière qui relie la région de l'Outaouais à la région de Montréal. L'importance d'un lien efficace entre ces deux régions vient notamment du fait que, tel que suggéré par l'enquête réalisée par le Ministère auprès des grandes entreprises manufacturières de l'Outaouais, celles-ci s'approvisionnent principalement au Québec, et en grande partie dans la région de Montréal. Cette région constitue également une part importante du marché des entreprises de l'Outaouais.

Alors que le réseau autoroutier de l'Outaouais est branché directement au pont MacDonald-Cartier, il n'en est pas de même du côté de la MROC. Ainsi, à partir des 3 ponts interprovinciaux accessibles à la circulation lourde, aucune voie rapide et directe ne se raccorde à l'autoroute 417, les camions devant traverser l'aire centrale d'Ottawa où la congestion cause des retards importants. En effet, l'enquête de TRANS a révélé que la distance et le temps des déplacements interprovinciaux sont approximativement deux fois plus élevés que ceux des déplacements internes (TRANS, 1991, p. 67).

Les problèmes de congestion dans la RCN sont surtout localisés dans la MROC et sur les ponts interprovinciaux, entraînant des coûts de transport supplémentaires de l'ordre de 10 %, soit environ 40 M \$ à 50 M \$ annuellement dans l'ensemble de la RCN (TRANS, 1991, p. 58). La croissance de la circulation sur les ponts interprovinciaux au cours des dernières années et les prévisions de circulation effectuées lors de l'étude de TRANS laissent supposer que la congestion pourrait devenir plus importante et nuire davantage à l'efficacité du transport des marchandises.

On constate cependant que la plupart des déplacements de transport de marchandises s'effectuent juste après la pointe du matin des travailleurs, et juste avant la pointe de l'après-midi. L'étude de TRANS estime à 76 % le pourcentage de déplacements de camions effectués hors des heures de pointe des travailleurs.

D'autres problèmes ont été soulevés dans l'enquête de TRANS, soit l'absence de liens directs entre Aylmer et le secteur est de la MROC, et entre Gatineau et le secteur ouest de la MROC, ainsi que l'insuffisance de routes de camions accédant aux ponts interprovinciaux.

L'étude de TRANS a évalué l'impact de trois nouvelles infrastructures routières susceptibles de résoudre ces problèmes reliés à la circulation des véhicules lourds :

- la proposition d'un itinéraire de camions sur la promenade Vanier et son extension jusqu'au pont MacDonald-Cartier;
- le pont dans l'axe de l'île Lemieux;
- le pont dans l'axe de l'île Kettle¹⁰.

Des simulations de déplacements de camions ont été produites pour évaluer l'impact de chacune de ces infrastructures prises isolément (TRANS, 1991, pp. 90-91). Les résultats obtenus ont permis de tirer les conclusions suivantes :

- l'extension de la promenade Vanier procurerait un lien direct et de grande capacité entre l'autoroute 417 et le pont MacDonald-Cartier. Jusqu'à 3 900 déplacements quotidiens de camions y seraient enregistrés en direction de la CUO, permettant ainsi de contourner l'aire centrale congestionnée d'Ottawa;
- l'un ou l'autre des deux ponts permettrait de contourner l'aire centrale d'Ottawa et libérerait les ponts interprovinciaux existants. Le pont dans l'axe de l'île Kettle permettrait d'attirer de plus forts débits quotidiens de camions que le pont de l'île Lemieux, soit 2 200 déplacements par direction pour le premier pont et de 1 400 en direction de la MROC à 2 000 en direction de la CUO pour le second pont. Ceci correspond d'ailleurs à la plus grande concentration des déplacements entre les secteurs est de part et d'autre des deux rives de l'Outaouais. Le pont de l'île Kettle permettrait ainsi de réduire les distances et les temps de parcours des mouvements interprovinciaux entre ces secteurs.

L'enquête réalisée par le Ministère auprès des principaux manufacturiers de la région a par ailleurs indiqué la nette préférence de ces derniers pour le pont dans l'axe de l'île Kettle. Enfin, la recommandation de l'étude de TRANS à l'égard des futurs ponts interprovinciaux est que l'on tienne compte explicitement des résultats de cette étude dans la planification de ces futurs liens en s'assurant que ceux-ci soient directement reliés au réseau autoroutier de la RCN, de façon à améliorer le transport interprovincial des marchandises.

10

Ces deux derniers corridors sont parmi ceux qu'on a examinés dans le cadre de «l'Étude sur les ponts interprovinciaux».

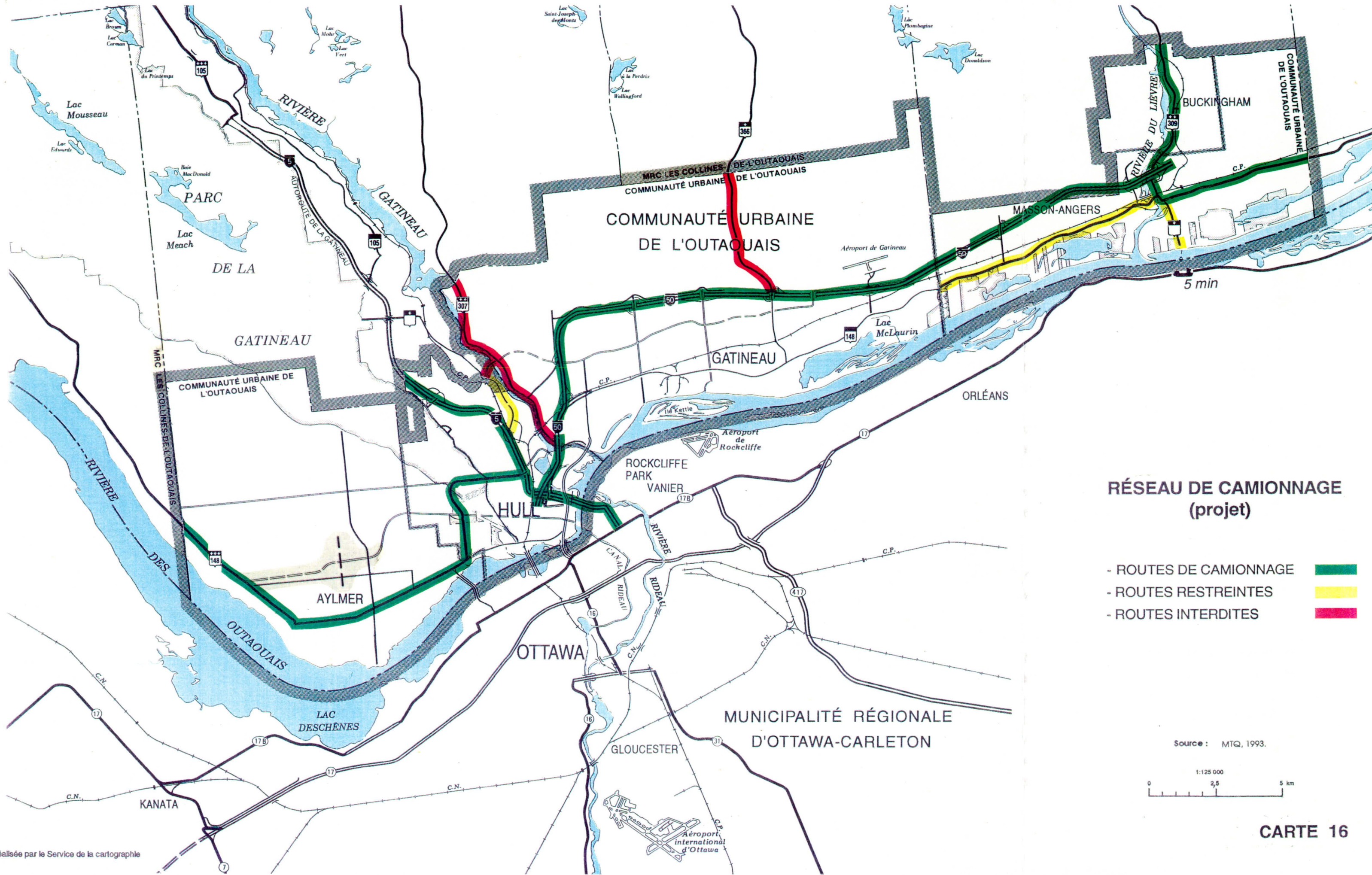
- **Un réseau de camionnage proposé par le MTQ**

Au cours de l'année 1994, le ministère des Transports vise à mettre en place un réseau de camionnage pour l'ensemble de son réseau routier. Ce réseau constitue un élément de solution proposé par le Ministère face aux préoccupations reliées aux dommages causés par les véhicules lourds au réseau routier, de même qu'aux inconvénients associés à la circulation de tels véhicules et au transport de matières dangereuses. Enfin, ce réseau contribuera à résoudre le problème soulevé dans le cadre de l'étude de TRANS, soit la méconnaissance du réseau de camionnage par les transporteurs.

Les objectifs visés par cette mesure sont les suivants:

- diriger les véhicules lourds sur un réseau plus approprié pour minimiser la détérioration des infrastructures et réduire les inconvénients que présente la circulation des camions en dehors des grandes artères;
- faciliter le contrôle routier afin d'atteindre les objectifs de protection du réseau, de sécurité routière et d'équité entre les transporteurs;
- permettre aux municipalités de mieux planifier la circulation des véhicules lourds en milieu urbain (plaintes reliées au bruit, à la pollution, à la vitesse, aux dommages causés au réseau);
- permettre au Ministère et aux municipalités d'accorder la priorité aux investissements permettant d'améliorer le niveau de service des routes les plus utilisées.

Le réseau de camionnage projeté par le MTQ pour le territoire de la CUO est illustré la carte 16. Le réseau principal pour le camionnage est constitué d'autoroutes et de routes nationales. Sur le territoire de la CUO, les routes de camionnage, identifiées en vert, comprennent les autoroutes 5 et 50 ainsi que le pont MacDonald-Cartier. L'axe privilégié à l'ouest de l'autoroute 5 est formé par la route 148 d'Aylmer jusqu'au chemin de la Montagne, (en attendant la réalisation complète du boulevard McConnell-Laramée) de ce dernier et du boulevard Saint-Raymond. La route 309 à partir de l'autoroute 50 fait également partie de ce réseau.



Les routes restreintes au camionnage sont constituées principalement de routes régionales et de routes collectrices. Le camionnage y est permis mais peut être restreint par des interdictions ou limitations telles que des ponts à charge légale ou à tonnage réduit, des viaducs de faible hauteur. L'utilisation de ce réseau sera favorisée seulement pour le camionnage local ou inter-régional. Ces routes, identifiées en jaune, sont constituées du tronçon de la route 105 entre l'autoroute 5 et le pont Alonzo-Wright, ainsi que du tronçon de la route 148, de la limite est de Gatineau jusqu'à la voie d'accès au traversier Masson-Cumberland.

Enfin, les routes interdites aux véhicules lourds de plus de 3 000 kg, à l'exception de la circulation locale et lorsqu'aucune autre alternative n'a été prévue, sont identifiées en couleur rouge. Il s'agit des routes 307 et 366 au nord de l'autoroute 50.

1.4.2.2 - Un réseau ferroviaire de plus en plus limité

La carte 17 illustre le réseau ferroviaire de la région de l'Outaouais. Le CP possède une ligne régionale sur la rive nord de la rivière des Outaouais, entre Montréal, Hull et Ottawa. Le segment situé strictement sur le territoire de la région de l'Outaouais a une longueur de près de 80 kilomètres, principalement dans la subdivision Lachute. Un embranchement de 4,7 kilomètres relie cette ligne à Buckingham.

La ligne du CN, en provenance d'Ottawa (subdivision Beachburg), franchit la rivière des Outaouais au sud de Wyman pour retraverser la rivière à l'ouest de Portage-du-Fort. Elle couvre le territoire de la région de l'Outaouais sur une distance d'environ 32 kilomètres.

• Plusieurs abandons de lignes ou embranchements ferroviaires depuis dix ans

Depuis 1983, un certain nombre de lignes et tronçons ferroviaires ont été abandonnés dans la région de l'Outaouais, de sorte que le réseau routier est davantage sollicité pour le transport des marchandises. Toutefois, l'absence de données sur les quantités de marchandises transportées par train ainsi que le manque de données évolutives sur les débits de camions circulant sur les diverses routes de la région ne permettent pas d'évaluer de façon précise l'ampleur des répercussions qu'ont pu avoir ces abandons sur le réseau routier.

Subdivision Waltham de CP Rail

La subdivision Waltham de CP Rail avait son origine à Hull et longeait ensuite la rive nord de la rivière des Outaouais vers l'ouest, traversant les municipalités d'Aylmer, Wyman, Shawville et Campbell's Bay, pour finalement terminer sa course dans la municipalité de Waltham-Bryson. La ville de Hull et la CCN ont fait récemment l'acquisition de la portion de l'emprise située sur le territoire de la ville d'Aylmer.

Au mois de mars 1983, la Commission canadienne des transports (CCT) autorisait CP Rail à abandonner l'exploitation du tronçon compris entre Wyman et Waltham, et plus récemment, en 1991, l'Office national des transports (ONT) autorisait l'abandon du tronçon entre Hull et Wyman. Quant au dernier tronçon de cette subdivision, connu sous le nom d'embranchement Wamo qui s'étend entre les points milliaires 0.0 et 1.0 à Hull, une requête a été déposée au mois de septembre 1992 et l'Office devrait autoriser bientôt son abandon. Enfin, un tronçon d'environ deux kilomètres débutant à l'est de l'embranchement Wamo et desservant le complexe industriel E.B. Eddy et Papier Scott Itée a aussi été abandonné.

Subdivision Maniwaki de CP Rail

La subdivision Maniwaki de CP Rail débutait à Hull et s'étendait en direction nord sur une distance de près de 130 kilomètres, jusqu'à son terminus à Maniwaki, desservant notamment sur son passage les localités de Chelsea, La Pêche, Low et Gracefield. Le tronçon entre Laman et Maniwaki a été abandonné au début de l'année 1986 (voir carte 17). Quant au tronçon Hull/La Pêche, qui s'étend sur une distance de 29,8 kilomètres, il a été cédé à une corporation sans but lucratif dont les membres proviennent des trois municipalités qu'il traverse : Hull, Hull-Ouest et La Pêche. Cette corporation y exploite maintenant un train touristique. Une compagnie ferroviaire a été créée en 1993 et porte le nom de Chemin de Fer Outaouais (C.F.O.).

Subdivision Lachute de CP Rail

En ce qui concerne le tronçon situé entre Marelán, à l'ouest de Lachute, et Thurso, CP Rail y a interrompu le service depuis février 1993. Suite à l'arrêt, les trains de marchandises partant de Montréal doivent donc s'arrêter à Marelán. Pour les entreprises plus à l'ouest, les trains de marchandises doivent désormais passer par Ottawa.

Il est à noter que ce tronçon fait par ailleurs partie du réseau ferroviaire de base (MTQ, 1991, p. 63) que le Ministère compte protéger pour assurer une desserte ferroviaire de l'ensemble des régions, pour peu qu'il y ait une demande ou un besoin spécifique pour le transport par chemin de fer. CP rail a récemment demandé à l'office national des transports (ONT) l'autorisation d'abandonner le tronçon (situé entre Thurso et Saint-Augustin).

- **Le train, peu utilisé, mais essentiel pour certaines entreprises et pour la sécurité publique**

L'enquête du Ministère auprès des entreprises manufacturières révèle que parmi, les 11 entreprises situées dans la CUO, 5 utilisent le train sur un total de 7 qui ont accès au chemin de fer à proximité de l'entreprise. Les deux entreprises qui ne l'utilisent pas, invoquent notamment que les coûts de transport y sont trop élevés et que la nature des produits à transporter ne se prête pas au transport par chemin de fer.

Selon les répondants qui utilisent le chemin de fer pour le transport de leurs matières premières, c'est principalement le coût qui motive leur choix, en particulier pour les produits en provenance des États-Unis (papier recyclé, matières dangereuses). Le transport de matières premières en grosses quantités, surtout s'il s'agit de matières dangereuses, s'effectue de façon plus sécuritaire et plus économique par train.

Pour les expéditions, l'utilisation du train par les entreprises de la CUO se limite à celles qui ont pour destinations les États-Unis et l'ouest du Canada. Les entreprises dont les principaux clients sont aux États-Unis sont toutes très dépendantes du chemin de fer, et l'abandon de la ligne qu'elles utilisent poserait de sérieux problèmes, surtout pour le transport des matières dangereuses et des produits en grandes quantités. Les entreprises devraient alors modifier leur logistique ou leur réseau de distribution, ce qui pourrait entraîner une augmentation de leurs coûts de transport et une réduction de leur rentabilité.

Un des répondants de la CUO qui utilise la ligne du CP Rail déclare même que l'abandon du chemin de fer entraînerait la fermeture de son usine puisque ses clients, situés principalement aux États-Unis, exigent que les produits leur soient expédiés par train.

Un autre répondant affirme que l'arrêt du service entre Thurso et Marelán par CP Rail en février 1993 a déjà eu des répercussions sur les opérations de son entreprise. Cette compagnie située à Buckingham utilisait le chemin de fer pour le transport de matières premières en provenance de Montréal. L'absence de lien direct depuis février entraîne des délais de livraison d'au moins une journée.

Enfin, la configuration des vieux quartiers de certaines villes américaines, telles que Boston et New York, rend parfois impossible le transport par camion, de sorte que le train est le seul mode disponible pour les clients et fournisseurs qui y sont situés.

Les nombreux abandons de lignes et de tronçons ferroviaires, au cours des dernières années, soulèvent diverses préoccupations d'ordre public. D'une part, l'accroissement du trafic de véhicules lourds qui en découle risque d'accélérer le rythme de détérioration des routes, en plus de causer davantage de nuisance à la population aux abords de ces routes. D'autre part, les conséquences sur le plan de la sécurité publique préoccupent le Ministère, en particulier en ce qui concerne le transport des matières dangereuses. En effet, l'importance des volumes de matières dangereuses transportées présentement par train fait en sorte que le réseau ferroviaire utilisé à ces fins demeure essentiel pour la région.

Qualité du service

Les entreprises qui utilisent le chemin de fer sont généralement satisfaites des services offerts, mais souhaiteraient certaines améliorations de la qualité du service dans les cours de triage, de même qu'un meilleur service de connexion entre les réseaux du CN et du CP.

Les entreprises qui n'utilisent pas le chemin de fer lui reprochent principalement ses coûts trop élevés. Certaines entreprises considèrent le réseau inadéquat, compte tenu des origines et destinations de leurs fournisseurs et de leurs marchés. On reproche également aux compagnies de chemin de fer le manque de disponibilité des wagons et les délais dus au transfert modal. Enfin, pour les entreprises qui ne sont pas desservies par le chemin de fer, l'utilisation du train entraînerait des délais et des coûts additionnels attribuables aux activités de transbordement. Dans certains cas, l'investissement en équipement serait plus important que celui que le service pourrait justifier, et ne parviendrait pas à entrer en compétition avec le camionnage.

1.5 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ ET CADRE FINANCIER

Depuis 1986, les dépenses effectuées par le Ministère au niveau du développement, de l'amélioration et de l'entretien du réseau routier pour tout le territoire de la région administrative de l'Outaouais ont varié de 7 millions à 25 millions de dollars par an (voir tableau 17).

TABLEAU 17
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ

ANNÉE	DÉPENSES
1992-1993	24 118 815 \$
1991-1992	6 933 560 \$
1990-1991	7 100 000 \$
1989-1990	23 433 800 \$
1988-1989	25 266 500 \$
1987-1988	25 600 000 \$
1986-1987	19 115 000 \$

Source : Rapports annuels du M.T.Q.

Au cours de cette période, on a notamment assisté à la réalisation de projets tels le prolongement de l'autoroute 50 jusqu'à la rue Montcalm dans Hull, la réfection de l'échangeur Saint-Raymond le long de l'autoroute 5 à Hull, la construction de tronçons des boulevards La Vérendrye et Lorrain à Gatineau et la réalisation de l'échangeur Labrosse le long de l'autoroute 50 à Gatineau. Des travaux ont aussi été réalisés sur le chemin de la Montagne, sur le boulevard Saint-Raymond et sur le boulevard Alexandre-Taché à Hull, ainsi que le long de la route 148 à Aylmer. On a aussi entrepris durant cette période la construction du boulevard McConnell-Laramée, entre Aylmer et Hull.

Il est important de noter que, depuis quelques années, le Ministère a accru les investissements effectués au niveau de la réfection des surfaces, et ce, en conformité avec son orientation visant à conserver le patrimoine routier. Les sommes allouées à la réfection

sont passées de 3 millions par an en 1990 à 6 millions de dollars en 1993-1994. Cela explique probablement pourquoi le réseau routier de l'Outaouais est en général en bon état.

En matière de transport collectif, le Ministère a cessé, à partir de 1991, de verser à la Société de transport de l'Outaouais des subventions à l'exploitation. Ces montants totalisaient environ 7 millions de dollars par an depuis 1986-1987.

Le Ministère paie, selon les modalités du programme d'aide au transport en commun, 75 % des dépenses qui sont encourues pour l'implantation de voies réservées aux autobus de stationnements d'incitation et de terminus d'autobus. Le Ministère verse aussi à la STO une somme de 3 millions de dollars chaque année pour maintenir son parc d'autobus à une moyenne d'âge de huit ans.

Le Ministère verse aussi des subventions pour le transport adapté et le transport scolaire. Il effectue des dépenses au niveau des contrats de services professionnels qui sont octroyés pour des études de transport. Mentionnons à ce chapitre la participation du Ministère à la réalisation du modèle TRANS, à «l'Étude sur les ponts interprovinciaux» et au «Plan intégré de développement des réseaux routier et de transport en commun» dans le territoire de la CUO.

1.6 - PROJETS EN TRANSPORT

Les projets en transport à l'étude au sein du Ministère pour le territoire de la CUO sont présentés dans les pages suivantes (voir carte 18).

1.6.1 - Projets routiers

1.6.1.1 - Des projets à l'étude d'une valeur de 100 millions de dollars

Les divers projets d'amélioration ou de développement du réseau routier à l'étude au sein du Ministère totalisant plus de cent millions de dollars. Les principaux projets sont les suivants :

Autoroute 50

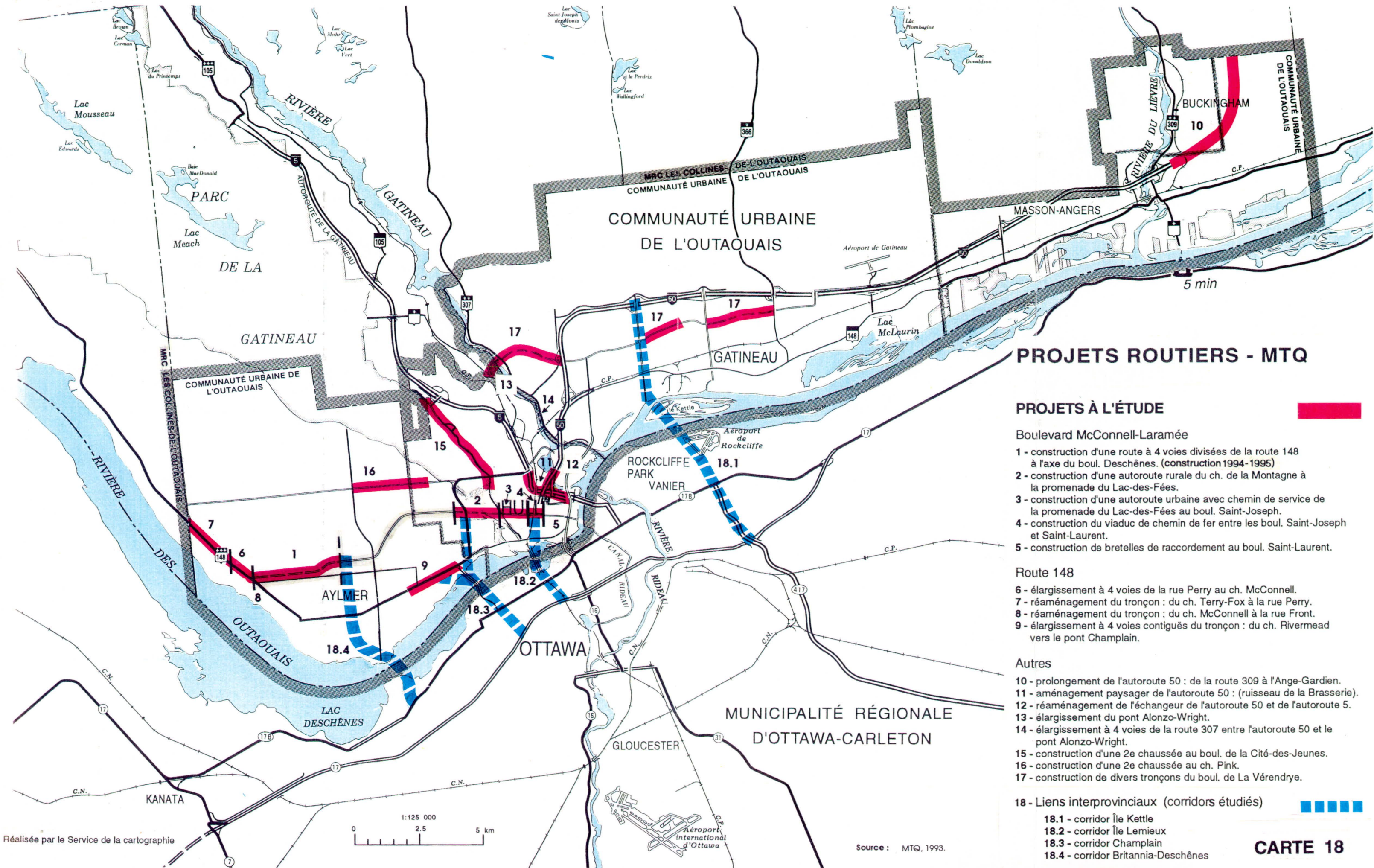
- le prolongement de Masson-Angers vers Lachute;
- la réalisation d'un aménagement paysager le long du Ruisseau de la Braserie, à Hull.

Autoroute 50 et 5

- le réaménagement de l'échangeur entre ces deux autoroutes.

Boulevard McConnell-Laramée

- la construction d'une nouvelle route à 4 voies divisées entre la route 148 et l'axe Deschênes à Aylmer;
- la construction d'une autoroute rurale entre le chemin de la Montagne et la promenade du Lac des Fées à Hull;
- la construction d'une autoroute urbaine avec chemin de service entre la promenade du Lac des Fées et le boulevard Saint-Joseph à Hull;
- la construction de viaducs entre les boulevards Saint-Joseph et Saint-Laurent à Hull;
- la construction d'étagements et de bretelles de raccordement entre les boulevards Saint-Joseph et Saint-Laurent à Hull;



PROJETS ROUTIERS - MTQ

PROJETS À L'ÉTUDE

Boulevard McConnell-Laramée

- 1 - construction d'une route à 4 voies divisées de la route 148 à l'axe du boul. Deschênes. (construction 1994-1995)
- 2 - construction d'une autoroute rurale du ch. de la Montagne à la promenade du Lac-des-Fées.
- 3 - construction d'une autoroute urbaine avec chemin de service de la promenade du Lac-des-Fées au boul. Saint-Joseph.
- 4 - construction du viaduc de chemin de fer entre les boul. Saint-Joseph et Saint-Laurent.
- 5 - construction de bretelles de raccordement au boul. Saint-Laurent.

Route 148

- 6 - élargissement à 4 voies de la rue Perry au ch. McConnell.
- 7 - réaménagement du tronçon : du ch. Terry-Fox à la rue Perry.
- 8 - réaménagement du tronçon : du ch. McConnell à la rue Front.
- 9 - élargissement à 4 voies contiguës du tronçon : du ch. Rivermead vers le pont Champlain.

Autres

- 10 - prolongement de l'autoroute 50 : de la route 309 à l'Ange-Gardien.
- 11 - aménagement paysager de l'autoroute 50 : (ruisseau de la Brasserie).
- 12 - réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 50 et de l'autoroute 5.
- 13 - élargissement du pont Alonzo-Wright.
- 14 - élargissement à 4 voies de la route 307 entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright.
- 15 - construction d'une 2e chaussée au boul. de la Cité-des-Jeunes.
- 16 - construction d'une 2e chaussée au ch. Pink.
- 17 - construction de divers tronçons du boul. de La Vérendrye.

18 - Liens interprovinciaux (corridors étudiés)

- 18.1 - corridor Île Kettle
- 18.2 - corridor Île Lemieux
- 18.3 - corridor Champlain
- 18.4 - corridor Britannia-Deschênes

Boulevard La Vérendrye à Gatineau

- construction du pont Alonzo-Wright à l'autoroute 50;
- élargissement de la rue Guindon jusqu'à la Montée Paiement;
- construction entre le boulevard Labrosse et le boulevard Lorrain.

Route 148 à Aylmer

- l'élargissement à 4 voies de la route existante de la rue Perry au chemin McConnell;
- le réaménagement de la route existante entre les rues Terry Foy et Perry;
- le réaménagement de la route existante entre les rues McConnell et Front;
- l'élargissement à 4 voies de la rue Rivermead au Pont Champlain.

Route 307 à Gatineau

- élargissement à 4 voies de divers tronçons.

Pont Alonzo-Wright

- l'élargissement du pont à 4 voies.

Boulevard de la Cité-des-Jeunes, à Hull

- construction d'une deuxième chaussée.

Chemin Pink, à Aylmer et à Hull

- construction d'une route à 4 voies divisées.

La valeur totale des projets à l'étude dépasse donc les cents millions de dollars. Le Ministère dispose d'environ trois millions de dollars par an pour la réalisation de projets dans la CUO. La CCN dépense aussi le même montant via l'Entente CCN/Québec. La valeur des projets à l'étude dépasse donc largement les ressources financières disponibles.

De plus, dans le cadre de l'Étude sur les ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale, divers corridors possibles pour des liens routiers interprovinciaux au-dessus de la rivière des Outaouais ont fait l'objet d'analyse. Ces corridors sont aussi représentés sur la carte 18. Le rapport final de l'étude devrait être disponible au printemps 1994.

Enfin, les corridors expropriés pour le contournement de Hull par l'autoroute 550 et pour la construction du boulevard Deschênes à Aylmer ne font pas actuellement l'objet de projets routiers.

1.6.1.2 - L'autoroute 50 constitue une priorité régionale

Le projet de prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute constitue une priorité pour la population de l'Outaouais. Un lien autoroutier vers la région de Montréal apparaît, pour plusieurs intervenants de l'Outaouais, comme une condition essentielle à la diversification économique régionale. En plus d'être réclamé par l'ensemble des instances municipales régionales, ce projet est considéré comme une priorité notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et de la MRC de Papineau ainsi que dans l'exercice de planification stratégique du CRDO. L'annexe 6 présente l'état d'avancement de ce projet.

1.6.2 - Projets de transport collectif

Dans le cadre du programme d'aide du Ministère, la Société de transport de l'Outaouais se propose d'implanter un réseau de voies réservées aux autobus et covoitureurs dont le coût total atteindra près de 15 millions de dollars (voir carte 19). Les voies réservées seraient implantées le long des boulevards Gréber et Fournier (Gatineau et Hull) ainsi que dans l'axe du boulevard Alexandre-Taché à Hull, et ce, jusqu'à la hauteur du chemin Vanier à Aylmer. Plusieurs stationnements d'incitation et terminus d'autobus seraient aussi aménagés à différents endroits sur le territoire desservi par la STO. De plus, la STO étudie présentement la possibilité d'implanter une voie réservée aux autobus sur le pont du Portage jusque dans l'aire centrale d'Ottawa. Ces projets permettront de rendre l'utilisation du transport collectif plus attrayante car les vitesses de parcours des autobus seront plus élevées.

1.6.3 - Projet de train à haute vitesse

Le projet de construction d'un train à haute vitesse entre Québec et Windsor fait présentement l'objet d'une étude d'opportunité. On étudie aussi les corridors à l'intérieur desquels pourrait circuler le train rapide. Trois corridors à l'étude relieraient la région de Montréal à Ottawa-Hull : un corridor sur la rive nord de la rivière des Outaouais et deux sur la rive sud, du côté de l'Ontario.

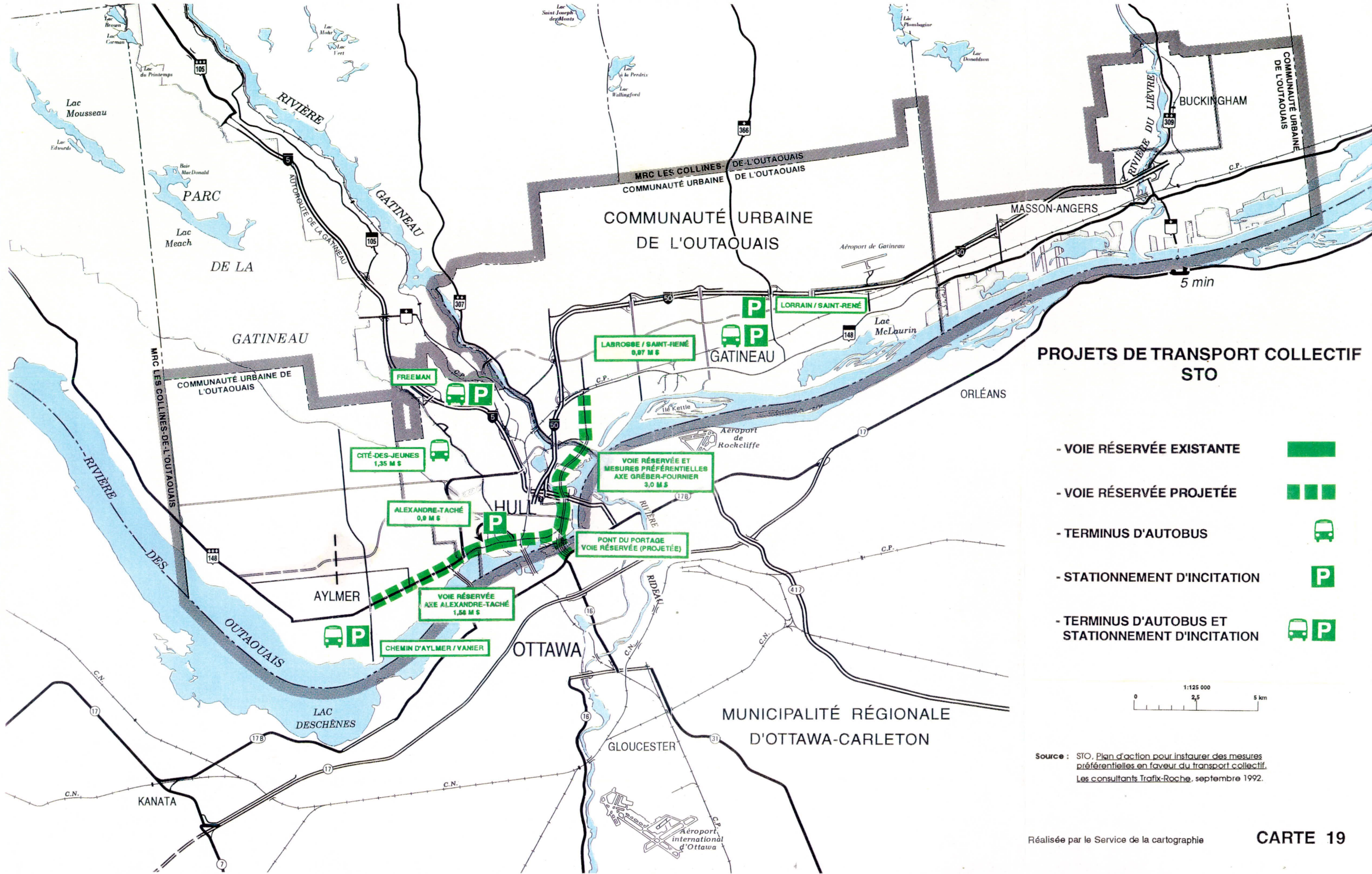
La population de la région de l'Outaouais favorise le corridor situé sur la rive nord de la rivière des Outaouais. Il en est de même du ministère des Transports.

Les résultats de l'étude d'opportunité devraient être connus à l'automne 1994.

1.6.4 - Projet de train léger

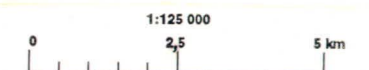
Un groupe de travail formé de représentants des principaux organismes qui se préoccupent de transport dans la région de la Capitale nationale étudie présentement une proposition effectuée par le CP Rail et qui consiste à implanter, à court terme, un service de train de banlieue entre l'aéroport de Gatineau et l'aéroport international d'Ottawa.

Les résultats de l'étude seront connus au printemps 1994.



PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF STO

- VOIE RÉSERVÉE EXISTANTE 
- VOIE RÉSERVÉE PROJETÉE 
- TERMINUS D'AUTOBUS 
- STATIONNEMENT D'INCITATION 
- TERMINUS D'AUTOBUS ET STATIONNEMENT D'INCITATION 



Source : STO, Plan d'action pour instaurer des mesures
préférentielles en faveur du transport collectif.
Les consultants Trafix-Roche, septembre 1992.

1.7 - BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE

Un contexte de planification particulier par rapport au reste du Québec

La CUO fait partie de la région de la Capitale nationale qui regroupe des municipalités situées au Québec et en Ontario. L'interdépendance économique entre ces zones est forte et se reflète par un nombre important de déplacements entre les deux rives de la rivière des Outaouais.

Dans un tel contexte, la recherche de solutions aux problèmes de transport nécessite, pour tous les organismes qui s'en préoccupent, le développement d'une vision commune de la problématique des transports à l'échelle d'un territoire dont les limites dépassent en fait celles du territoire de chaque organisme. Compte tenu de cette situation, le partenariat entre les organismes de planification des transports situés de part et d'autre de la rivière des Outaouais s'est donc beaucoup développé. Le ministère des Transports du Québec participe d'ailleurs à de nombreuses études réalisées en partenariat. Enfin, autre particularité de la région, le développement et le financement du réseau routier dans l'Outaouais sont encadrés par une entente conclue en 1972 entre la Commission de la Capitale nationale et le gouvernement du Québec.

Une demande de transport en croissance

La population de la CUO est passée de 146 000 à 201 000 personnes entre 1971 et 1991. Il s'agit là d'un accroissement de 37 %, qui est de beaucoup supérieur à la croissance de population de 14 % enregistrée au Québec au cours de cette même période. Cela est notamment attribuable à la croissance considérable de l'emploi au sein de la fonction publique fédérale au cours des années 1970. Selon les prévisions effectuées par le Bureau de la Statistique du Québec, la population de la CUO devrait continuer à augmenter au cours des prochaines années, mais à un rythme plus faible que par le passé, pour atteindre près de 250 000 personnes en l'an 2011. Ces prévisions sont basées sur les tendances de l'évolution démographique récente mais ne reflètent pas nécessairement l'influence qu'aura l'éventuelle diminution des effectifs dans la fonction publique fédérale, ni les effets des initiatives de diversification de l'économie entreprises par la région.

De plus, la population de la CUO est plus jeune que la population du reste du Québec. Son taux d'activité y est aussi plus élevé et le taux de chômage, plus faible. Le nombre de personnes en âge de travailler devrait aussi s'accroître au cours des prochaines années. Dans un tel contexte, la demande en transport devrait augmenter encore dans les 20 prochaines années si la croissance de population s'effectue comme prévu.

Des déplacements importants vers Hull et l'Ontario

Selon l'enquête origine-destination réalisée en 1986 dans le territoire de la région de la Capitale nationale, le nombre de déplacements sur le territoire de la CUO à l'heure de pointe du matin est de 41 500. La grande majorité d'entre eux s'effectuent vers Hull (16 200, soit 39 % du total) et vers l'Ontario (13 800, soit 33 % du total) car c'est là qu'on y trouve les principaux centres d'emplois.

En ce qui concerne le transport collectif, son utilisation est en général deux fois plus élevée sur le territoire de la MROC que sur celui de la CUO. À l'heure de pointe du matin, le transport collectif est utilisé pour 31 % des déplacements générés en Ontario et pour seulement 17 % au Québec. Les centres-villes de Hull et d'Ottawa constituent les destinations où la part modale est la plus élevée avec des pourcentages de l'ordre de 20 % à 25 %. Ailleurs, l'utilisation du transport collectif s'avère très faible.

Les orientations du milieu : diversifier l'économie et parachever le réseau routier

Les principales orientations du milieu visent la diversification de l'économie et le parachèvement du réseau routier est-ouest. La réalisation des axes est-ouest a d'ailleurs constitué une des priorités du schéma d'aménagement de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) en 1988. Ces axes sont aussi identifiés comme prioritaires dans les plans d'urbanisme des villes de la CUO. Ils sont aussi de première importance dans le cadre de l'exercice de planification stratégique qu'effectue présentement le CRDO.

Le prolongement de l'autoroute 50 vers Montréal: une priorité régionale

Le projet de prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute constitue une priorité pour la population de l'Outaouais. Un lien autoroutier vers la région de Montréal apparaît, pour plusieurs intervenants de l'Outaouais, comme une condition essentielle à la

diversification économique régionale. En plus d'être réclamé par l'ensemble des instances municipales régionales, ce projet est considéré comme une priorité, notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et de la MRC de Papineau ainsi que dans l'exercice de planification stratégique du CRDO.

Transport routier

Des chaussées et des structures en bon état

La majorité des chaussées et des structures appartenant au Ministère dans le territoire de la CUO sont dans l'ensemble, en bon état. L'accroissement des investissements du Ministère au cours des dernières années dans la région de l'Outaouais (07) au chapitre de la réfection des surfaces (de 3 M \$ en 1990 à 6 M \$ en 1993-1994) a fait en sorte que l'état des chaussées et des structures est actuellement à un niveau généralement acceptable.

Des infrastructures qui affectent la qualité de l'environnement

Le développement depuis les années 1970 d'un important réseau routier dans la CUO ne s'est pas fait sans causer des impacts sur la qualité de l'environnement, tel des pertes de terres agricoles et d'habitats fauniques. Le bruit causé par la circulation routière risque aussi de s'amplifier, car l'important développement résidentiel qui s'effectue dans la CUO générera un nombre plus grand de véhicules sur le réseau routier.

De plus, l'utilisation massive de l'automobile influe sur la qualité de l'air par ses émissions polluantes et engendre une grande consommation d'énergie.

Des problèmes de circulation vers Hull et vers l'Ontario qui risquent de s'amplifier

Le nombre de véhicules circulant sur le réseau routier a augmenté au cours des dernières années, aggravant les problèmes de circulation aux heures de pointe sur les liens menant vers Hull et vers l'Ontario, soit sur tous les ponts des rivières des Outaouais et de la Gatineau ainsi que sur la route 148 entre Aylmer et Hull. Certaines portions du réseau routier sont donc utilisées à pleine capacité. Des files d'attente se forment à maints endroits.

En raison de la croissance prévisible de la demande en transport, ces problèmes ne pourront que s'amplifier au cours des prochaines années si l'utilisation de l'automobile continue de progresser.

Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité

La prolifération des points d'accès au réseau routier entraîne une diminution de la fluidité de la circulation, une augmentation des problèmes liés à la sécurité et même un changement de sa vocation initiale.

Une démarche a été entreprise par le Ministère, en collaboration avec les intervenants des MRC et de la CUO afin de trouver des solutions à ce problème.

Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents

Bien que diverses analyses de sécurité aient été effectuées et que des corrections aient déjà été apportées à certains «points noirs» (lieux de concentration d'accidents), l'actuel système de repérage spatial des accidents ne permet pas au Ministère d'effectuer, dans les délais de réalisation du plan de transport, un diagnostic précis en matière de sécurité routière.

Transport collectif

Un achalandage à la baisse

Entre 1984 et 1991, la fréquentation du transport collectif a diminué en moyenne de 1,4 % par an, alors que la circulation automobile progressait pendant cette même période.

Une faible densité de la population et de l'emploi et une offre élevée de stationnement au centre-ville de Hull

Les densités de population et d'emploi sont, sauf exception, faibles dans le territoire de la CUO. Elles sont en général plus faibles que les seuils minimaux nécessaires pour que la desserte par le transport collectif soit efficace et viable.

Les développements résidentiels ont été réalisés au cours des dernières années, à des densités relativement basses, car le schéma d'aménagement de la CUO permet la faible densité sur une grande partie de son territoire.

De plus, l'offre de stationnement au centre-ville de Hull s'est considérablement accrue au cours des cinq dernières années, passant de 8 500 à 10 000 espaces de stationnement. La ville de Hull a cependant obtenu récemment plusieurs jugements de la cour supérieure pour faire cesser le stationnement commercial sur des terrains pour lesquels cet usage n'est pas autorisé en vertu du règlement de zonage. Enfin, les accès aux centres-villes de Hull et d'Ottawa sont congestionnés, ce qui cause des retards aux autobus circulant sur ces axes. L'ensemble de ces facteurs n'est pas de nature à favoriser l'utilisation du transport collectif.

Une demande qui se disperse dans l'espace

Les schémas d'aménagement de la CUO et de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton identifient de nombreux pôles d'emploi qui accueilleront le développement futur. Ces pôles sont dispersés sur le territoire, rendant difficile leur accès par transport en commun. Cette dispersion géographique des pôles d'emplois pourra donc favoriser une utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport en commun. Par ailleurs, la MROC prévoit, dans son schéma, une concentration des nouveaux centres d'emplois le long du Transitway, d'où l'importance d'assurer un accès facile et rapide à ce système de transport. Actuellement, la correspondance entre le réseau de la STO et le Transitway est mal coordonnée et pourrait expliquer, en partie, la faible utilisation du transport collectif (8 %) pour les déplacements vers le secteur sud de la MROC.

Un réseau cyclable à vocation plus récréative qu'utilitaire

Bien que la RCN possède déjà un réseau très étendu de pistes cyclables, celui-ci a surtout été conçu à des fins récréatives, procurant peu d'itinéraires directs pour les déplacements utilitaires reliés au travail ou aux études. La plupart des intervenants du milieu (villes, CUO et CCN) visent cependant dans leurs plans de développement à pallier cette lacune et à mieux intégrer les divers sous-réseaux.

Sous-utilisation de l'aéroport de Gatineau

La ville de Québec est la seule destination desservie par une liaison régulière à partir de cet aéroport. Deux aller-retour par jour, sont effectués du lundi au vendredi, avec un avion d'une dizaine de sièges. L'aéroport est donc sous-utilisé pour les vols commerciaux.

Transport des marchandises

Une utilisation prédominante du camion

Les avantages liés à l'utilisation du camion et l'abandon de plusieurs tronçons ferroviaires au cours des dernières années ont favorisé le camionnage comme principal mode de transport des marchandises.

Les déplacements de camions sont surtout internes à la région de la Capitale nationale. Un des problèmes soulevés par l'industrie du camionnage est l'absence de lien rapide entre le Québec et l'autoroute 417. Enfin, le pourcentage de camions sur les routes est en général faible, de l'ordre de 5 %, car l'économie de la région repose surtout sur le secteur tertiaire.

Un réseau ferroviaire de plus en plus limité

La seule ligne ferroviaire d'importance qui traverse le territoire de l'Outaouais relie Hull à Montréal. Le CP Rail y a interrompu le service sur une partie de celle-ci. Il a d'ailleurs demandé récemment à l'Office national des transports d'abandonner cette ligne ferroviaire, entre Thurso et Saint-Augustin.

Le train : essentiel, mais peu utilisé

Une enquête effectuée par le Ministère auprès des principaux employeurs manufacturiers de la région révèle que la voie ferrée est peu utilisée bien qu'elle soit essentielle pour le transport de certaines matières dangereuses et de produits sur de longues distances.

Les projets de transports

Les axes est-ouest constituent la priorité actuelle du Ministère

La plupart des projets routiers majeurs à l'étude au sein du Ministère pour le territoire de la CUO sont reliés au développement des axes est-ouest. Cette priorité du Ministère coïncide d'ailleurs très bien avec les orientations du milieu qui privilégient le développement de ces axes.

Par ailleurs, la valeur des projets routiers à l'étude par le Ministère, pour le territoire de la CUO, s'élève à 100 millions de dollars, dépassant largement les ressources financières dont dispose le Ministère pour la réalisation de projets de développement dans ce territoire.

Des projets de voies réservées pour le transport collectif

La STO compte implanter une série de voies réservées pour les autobus et le covoiturage ainsi que des stationnements incitatifs et des terminus d'autobus, et ce, afin de favoriser une utilisation accrue du transport collectif.

2.0 - ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Les orientations et objectifs de transport proposés sont les suivants :

Orientation n° 1 : Maintenir les infrastructures et équipements de transport en bon état, et ce, de façon prioritaire aux autres interventions du Ministère

L'accroissement des sommes consacrées à la réfection du réseau routier au cours des dernières années a permis d'amener l'état du réseau à un niveau généralement acceptable. Cependant, il importe de pouvoir disposer des sommes nécessaires pour faire toutes les interventions requises pour maintenir le réseau dans cet état acceptable. L'objectif découlant de cette orientation est donc le suivant :

- **s'assurer qu'on dispose du budget requis pour maintenir le réseau routier supérieur en bon état;**

Les équipements de transport collectif doivent aussi être maintenus en bon état pour assurer un service de qualité. Il importe donc de pouvoir disposer des sommes nécessaires pour maintenir le parc d'autobus de la STO en bon état. L'objectif à atteindre est le suivant :

- **investir les sommes d'argent nécessaires pour maintenir le parc d'autobus de la STO en bon état.**

Orientation n° 2 : Accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier supérieur

L'automobile constituant le moyen de transport le plus efficace pour certains déplacements, il importe d'améliorer les conditions de circulation et les caractéristiques physiques des axes les plus problématiques afin que le réseau routier réponde adéquatement aux besoins. L'objectif à atteindre est le suivant :

- **effectuer les améliorations nécessaires pour que le réseau routier soit plus efficace.**

Certains corridors routiers perdent leur fonctionnalité, compte tenu du grand nombre d'accès qui s'y retrouvent. L'efficacité du réseau routier en est donc diminuée d'autant. Il importe donc de s'attaquer sérieusement à ce problème en tentant d'atteindre l'objectif suivant :

- **identifier, en collaboration avec le milieu, des mesures pour préserver la fonctionnalité des corridors routiers et les intégrer dans les activités du Ministère ainsi que dans le schéma de la CUO et les plans d'urbanisme municipaux.**

L'exploitation sécuritaire du réseau routier nécessite d'abord une bonne connaissance de base des sites accidentogènes ce qui n'est pas le cas pour le territoire de la CUO. Il importe donc de remédier à la situation en poursuivant les objectifs suivants :

- **améliorer la connaissance des sites de concentration d'accidents sur le territoire de la CUO en dotant le Ministère des outils techniques nécessaires pour réaliser un bon diagnostic régional de sécurité routière;**
- **intervenir sur les sites de concentration d'accidents identifiés à la suite de ce diagnostic.**

Orientations n° 3 : Optimiser l'utilisation des infrastructures et équipements de transport existants et minimiser la construction de nouvelles infrastructures

En considérant le fait que les infrastructures routières affectent la qualité de l'environnement, que les ressources financières du ministère des Transports sont limitées, que la demande en transport devrait continuer de croître dans la CUO et que, par conséquent, les problèmes de circulation devraient s'amplifier vers Hull et l'Ontario, il apparaît judicieux d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport existantes et de minimiser la construction de nouvelles infrastructures. Pour réaliser cette orientation, il faudra atteindre certains objectifs :

- **diminuer le nombre de déplacements effectués en automobile en favorisant une utilisation accrue du transport collectif, incluant le covoiturage;**
- **favoriser une intégration accrue du réseau routier et du réseau de transport collectif;**
- **promouvoir les développements technologiques en transport collectif;**
- **diminuer la demande en transport des personnes par l'application des «mesures de gestion de la demande»;**
- **promouvoir les déplacements non motorisés par l'intermédiaire d'aménagements permettant notamment plus de déplacements à bicyclette à des fins utilitaires.**

De plus, la faible densité de l'habitation et de l'emploi ainsi que la dispersion géographique des pôles d'emplois ne favorisent pas une grande utilisation du transport collectif. Il faudrait donc, au niveau de l'aménagement du territoire, poursuivre certains objectifs afin d'améliorer la situation à ce chapitre, soit :

- **faire reconnaître la nécessité d'accroître les densités de l'habitation et de l'emploi et favoriser la mixité des usages par l'intermédiaire du schéma d'aménagement de la CUO et des plans d'urbanisme municipaux;**
- **faire reconnaître la nécessité de limiter, par l'intermédiaire du schéma de la CUO et des plans d'urbanisme municipaux, l'apparition de nouveaux pôles d'emplois à faible densité, jusqu'à ce que les pôles d'emplois existants soient complètement développés.**

<u>Orientation n° 4 :</u> Améliorer la mobilité régionale et l'accessibilité aux systèmes de transport

Les principaux problèmes de mobilité régionale se trouvent entre les principales villes de la CUO, vers Hull et vers l'Ontario. Les coûts élevés et le fort impact sur le milieu de toute solution routière à ces problèmes incitent le Ministère à privilégier l'utilisation du transport collectif pour répondre à la demande, lorsque c'est le moyen de transport le plus adéquat. Cependant, le développement du réseau routier sera aussi nécessaire, notamment pour permettre une meilleure mobilité entre l'est et l'ouest de la CUO. Les objectifs sont donc :

Objectifs :

- **réaliser de façon prioritaire les liens routiers est-ouest qui supportent le plus le développement économique du territoire;**
- **améliorer les accès au centre-ville de Hull;**
- **améliorer les déplacements entre le Québec et l'Ontario en favorisant une utilisation accrue du transport collectif et en appliquant des mesures de gestion de la demande.**

L'amélioration de l'accessibilité aux systèmes de transport passe notamment par l'objectif suivant:

- **prendre en compte les besoins de la clientèle à mobilité réduite.**

<u>Orientation n°5 :</u> Améliorer la mobilité interrégionale

L'amélioration des liaisons routières vers le reste du Québec constitue une priorité pour la population de l'Outaouais. Des actions doivent donc être effectuées à ce chapitre. L'objectif retenu est le suivant :

- **améliorer les conditions de déplacement vers les régions limitrophes du Québec;**

L'aéroport de Gatineau pourrait aussi accroître son importance et répondre aux besoins de déplacement d'un plus grand nombre de personnes. L'orientation retenue est:

- **soutenir les initiatives du milieu visant à rentabiliser l'aéroport de Gatineau et à exploiter au maximum toutes ses possibilités visant à améliorer la mobilité.**

<u>Orientation n° 6 :</u> Soutenir l'efficacité du transport des marchandises

L'utilisation prédominante du camion comme mode de transport des marchandises nécessite d'apporter un soutien à l'efficacité du transport routier des marchandises en gérant mieux les déplacements de camions. Les objectifs à atteindre à cet égard sont les suivants :

- **assurer une meilleure gestion des déplacements de camions sur le réseau routier en identifiant des routes de camionnage pour lesquelles le Ministère accorderait ultérieurement une priorité pour les travaux de réfection et d'entretien;**
- **assurer l'harmonisation des itinéraires de camionnage entre les réseaux du Ministère et des municipalités;**
- **effectuer les actions et les représentations nécessaires auprès des autorités concernées afin d'améliorer les conditions de déplacements de camions entre le Québec et l'autoroute 417.**

Le train est peu utilisé pour le transport des marchandises, mais il est essentiel pour certaines entreprises et pour la sécurité publique. Il importe donc que la ligne ferroviaire entre Hull et Montréal soit maintenue. L'objectif à atteindre est le suivant :

- **effectuer dans la mesure où les tronçons concernés peuvent être rentables, les représentations nécessaires auprès du gouvernement fédéral pour que le réseau ferroviaire actuel soit maintenu.**

PARTIE B - TERRITOIRE DES MRC DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU, DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS, DE PAPINEAU ET DE PONTIAC

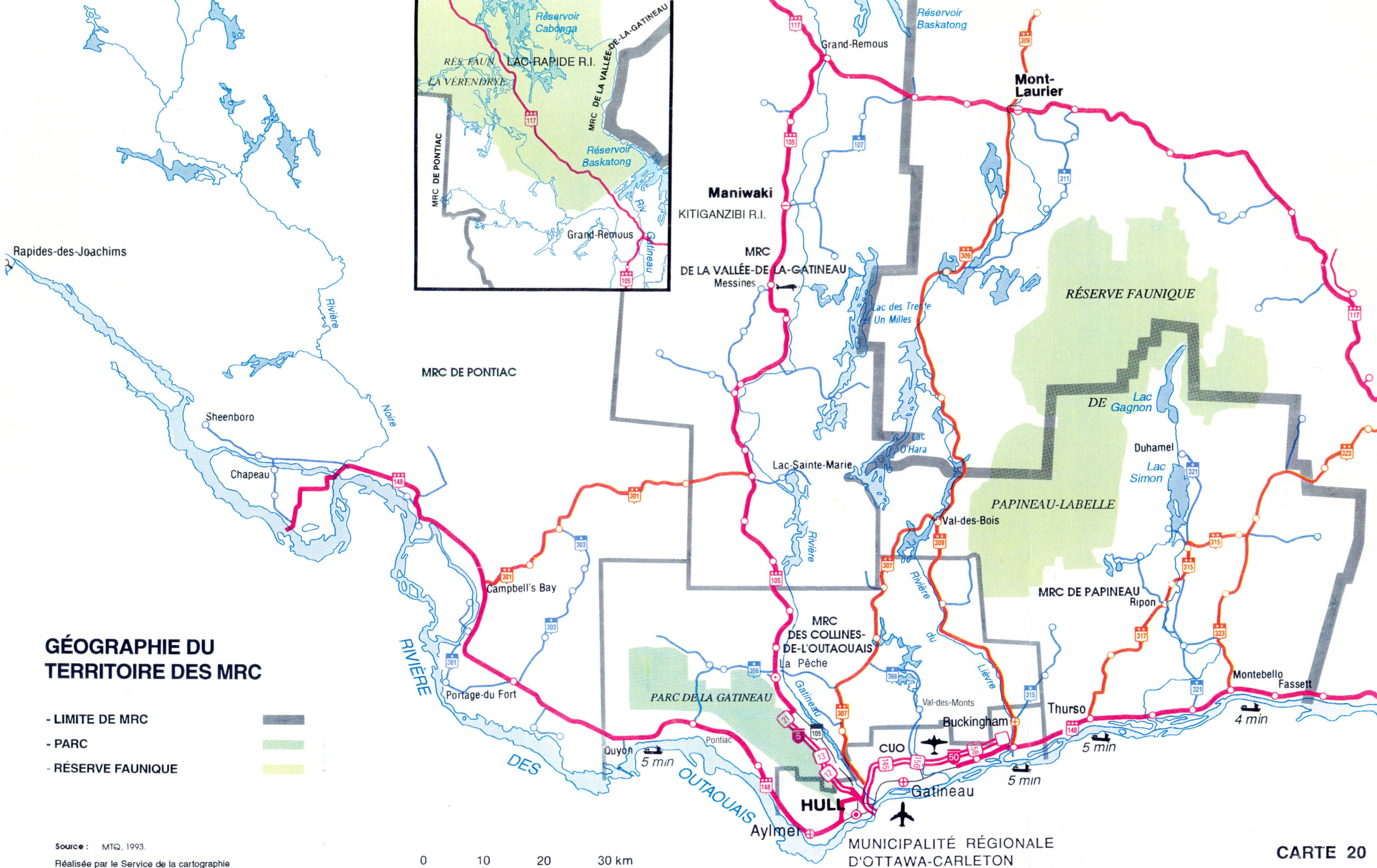
1.0 - PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS

1.1 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU MILIEU

Le développement du territoire remonte au début du XIX siècle, à l'arrivée des premiers colons alors attirés par l'industrie du bois. Peu à peu, l'agriculture s'est développée le long des vallées où se trouvent les terres les plus fertiles de la région. La présence de nombreux lacs et rivières, de paysages montagneux, de parcs et réserves fauniques a favorisé l'émergence, au cours des dernières décennies, de la villégiature et du tourisme axé sur le plein air, la chasse et la pêche.

Aujourd'hui, la région rurale de l'Outaouais comprend 4 MRC, soit la Vallée-de-la-Gatineau, les Collines-de-l'Outaouais, Papineau et Pontiac (voir carte 20). Leur économie de base repose principalement sur l'industrie forestière, l'agriculture, la villégiature et le tourisme. Le réseau routier s'est développé le long des vallées. La portion la plus urbanisée du territoire s'étend dans un axe est-ouest le long de la route 148, qui suit la rivière des Outaouais. Viennent ensuite les axes nord-sud, soit la route 105, qui longe la rivière de la Gatineau et la route 309 qui côtoie la rivière du Lièvre. Le long de ces axes se sont développées de petites agglomérations urbaines dont la plus importante, Maniwaki, atteint à peine 5 000 résidents permanents. Dans toute la région rurale, on retrouve 80 000 habitants sur un vaste territoire de plus de 30 000 kilomètres carrés. Avec le développement de la villégiature s'ajoute une population saisonnière d'environ 50 000 personnes.

Le territoire se caractérise aussi par la prédominance de la forêt couvrant près de 90 % (28 480 km²) de l'ensemble de la région et qu'on retrouve principalement dans les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac. Suite à la récente révision du zonage agricole, une superficie de près de 2 600 km² a été zonée «agricole», ce qui représente environ 7 % du territoire. Quant aux aires de villégiature, elles sont principalement localisées à l'ouest du parc de la Gatineau dans la MRC de Pontiac, au nord de Hull dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, de part et d'autre de la vallée de la Gatineau dans la MRC du même nom, ainsi qu'autour des lacs Simon et Gagnon dans la MRC de Papineau.



**GÉOGRAPHIE DU
TERRITOIRE DES MRC**

- LIMITE DE MRC
- PARC
- RÉSERVE FAUNIQUE

Source : MTQ, 1993.
Réalisée par le Service de la cartographie

0 10 20 30 km

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE
D'OTTAWA-CARLETON

1.2 - FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE EN TRANSPORT

1.2.1 - Contextes démographique et socio-économique

1.2.1.1 - Une croissance inégale de population

Depuis les deux dernières décennies, la population des MRC rurales de l'Outaouais s'est accrue de 17,5 % comparativement à 14,4 % pour l'ensemble du Québec (voir tableau 18). Toutefois, cette croissance a été inégale d'une MRC à l'autre. En effet, alors que la MRC des Collines-de-l'Outaouais doublait sa population, la MRC de Papineau n'enregistrait qu'une légère croissance de ses effectifs et les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac, quant à elles, subissaient un léger déclin.

En 1991, la MRC des Collines-de-l'Outaouais est la plus peuplée avec près de 30 000 habitants, alors que les autres MRC affichent des populations qui varient de 15 000 à 20 000 personnes.

TABLEAU 18
ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES
MRC DE L'OUTAOUAIS ET DU QUÉBEC
DE 1971 À 1991

	1971	1981	1991	71-81 %	81-91 %	71-91 %
Québec (province)	6 027 764	6 732 460	6 895 963	11,7	2,4	14,4
MRC Collines-de-l'Outaouais	14 995 ¹	18 841 ¹	28 894 ¹	25,6	53,3	92,6
MRC Pontiac	16 990	15 778	15 111	-7,1	-4,2	-11,0
MRC Papineau	17 910	18 348	19 526	2,4	6,4	9,0
MRC Vallée-de-la-Gatineau	20 060	19 725	18 706	-1,6	-5,2	-6,7
TOTAL MRC	69 955	72 692	82 237	3,9	13,1	17,5

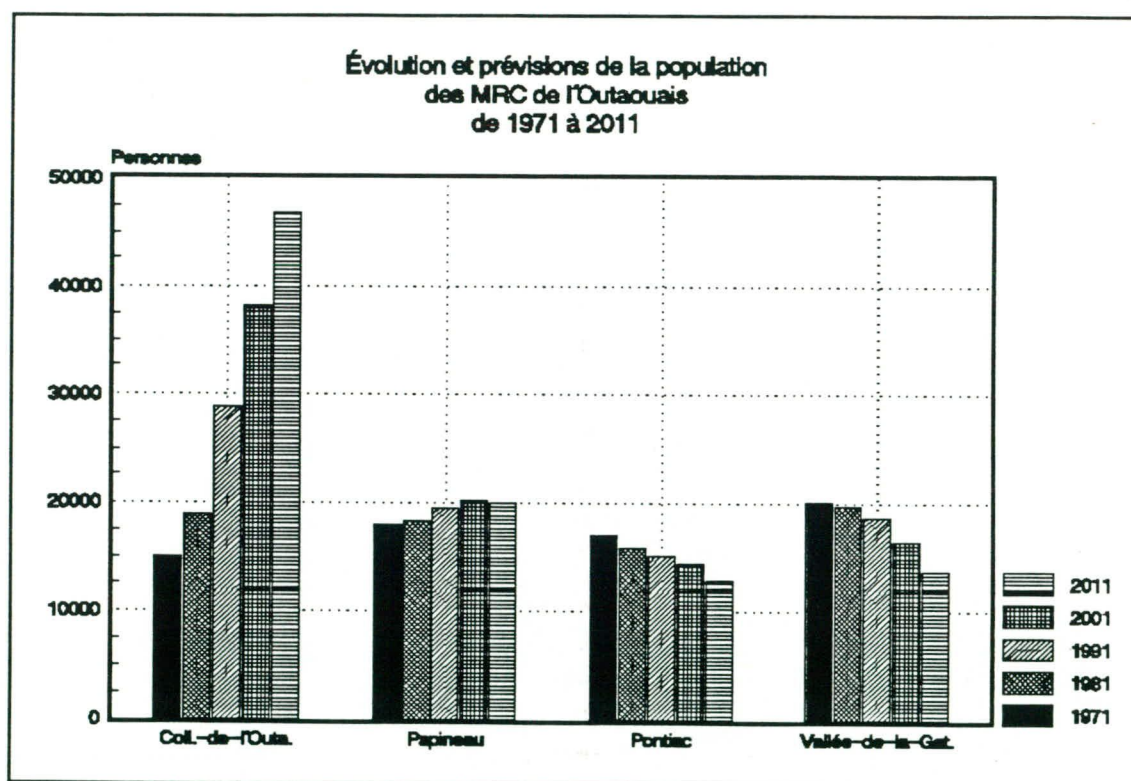
Source : Statistique Canada, Recensements 1971, 1981, 1991.

¹ Ces nombres sont obtenus en soustrayant la population des villes de la CUO de celle de l'ex-CRO.

1.2.1.2 - Une population qui croîtra dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais et qui se maintiendra dans les autres MRC

Comme les prévisions de population du BSQ pour l'horizon 2011 n'étaient pas disponibles sur la base du recensement de 1991, des estimations ont été effectuées par le Ministère pour tenir compte des tendances de croissance plus récentes. Tel que l'illustre la figure 8, ces projections indiquent que la MRC des Collines-de-l'Outaouais bénéficierait d'une croissance soutenue, alors que les autres MRC connaîtraient une stagnation de leur population (MRC Papineau) ou un léger déclin (MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac).

FIGURE 8

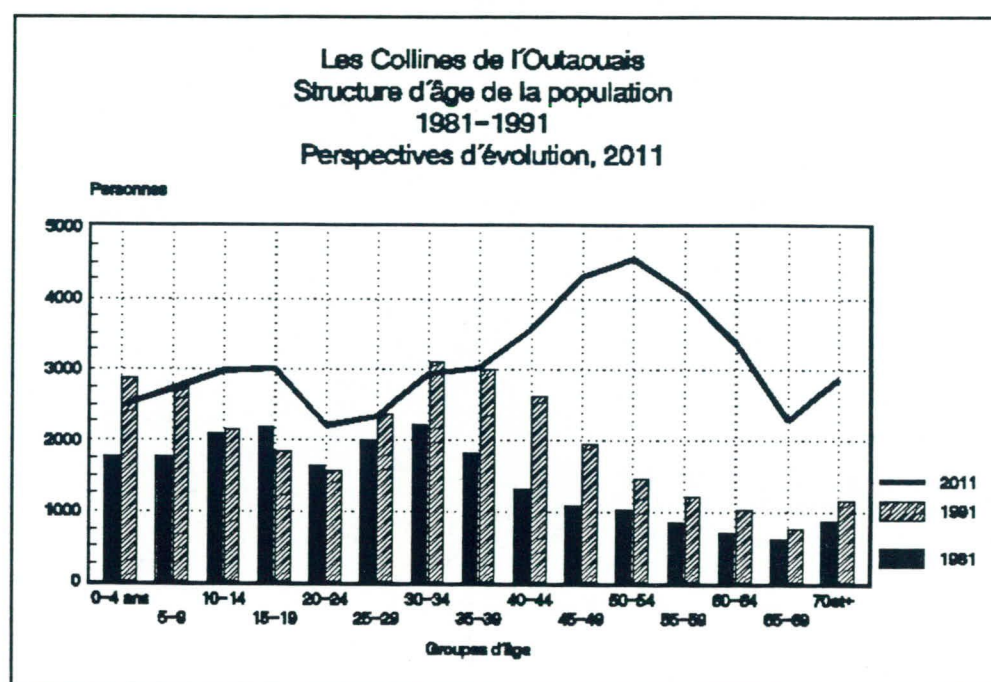


Source : Statistique Canada, Recensements 1971-1981 et 1991.
Estimation pour 2011 : projection MTQ.

1.2.1.3 - Une population jeune dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais et vieillissante dans les autres MRC

La MRC des Collines-de-l'Outaouais se distingue également des autres MRC par une population plus jeune. Tel qu'illustré dans la figure 9, l'évolution de la structure d'âge de la population entre 1981 et 1991 démontre que la MRC des Collines-de-l'Outaouais attire principalement les jeunes ménages familiaux : une forte augmentation des contingents de personnes dans la trentaine et des enfants en bas âge y est en effet constatée pendant cette période. Par ailleurs, on note un important déficit migratoire des jeunes, un phénomène qui s'observe également dans les autres MRC.

FIGURE 9

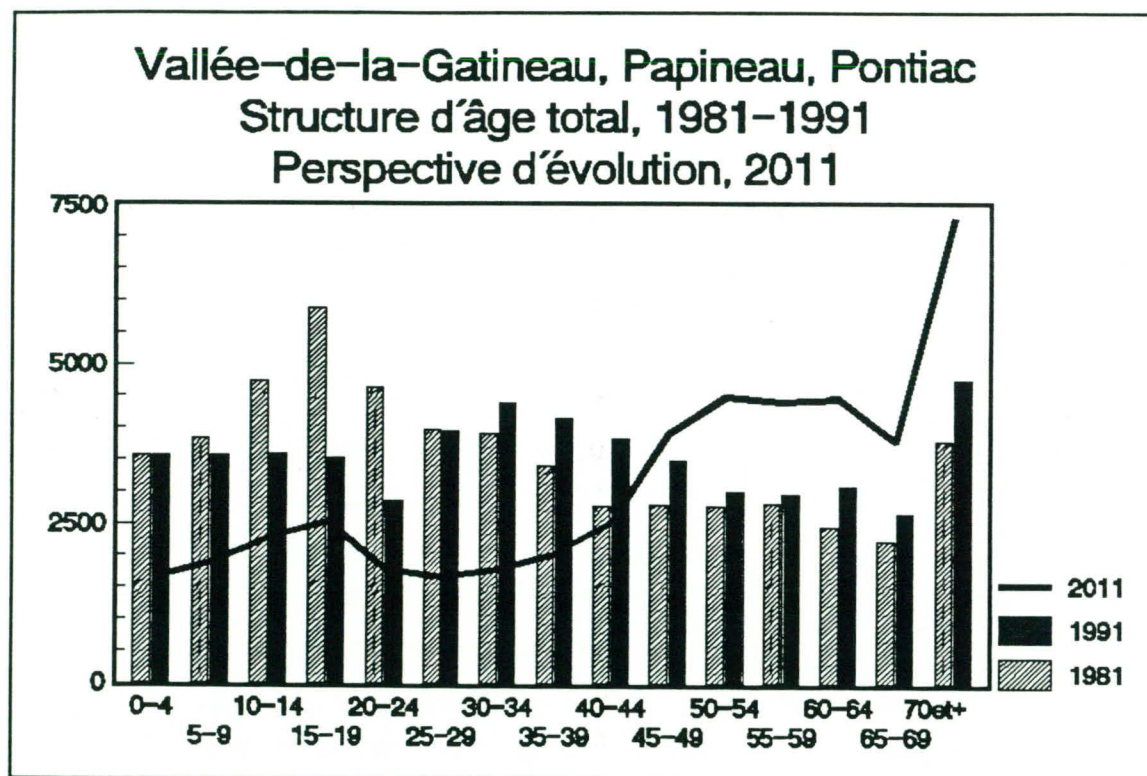


Source : Statistique Canada, Recensements 1981 et 1991.
Estimation pour 2011 : projection MTQ.

Quant aux MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, de Papineau et de Pontiac, leur structure d'âge et leur évolution présentent un profil similaire. En effet, la figure 10 en illustre trois traits majeurs. D'abord, ces MRC présentent toutes trois de fortes proportions de personnes âgées de 70 ans et plus. Ensuite, elles ont également subi des pertes nettes évidentes au moment

du passage à l'âge adulte des adolescents de 15-19 ans en 1981 et, enfin, ces jeunes n'ont pas été remplacés malgré l'augmentation de la population adulte. Il semble justifié de supposer que le départ des jeunes adultes découle d'une incapacité structurelle de l'économie de ces MRC à absorber un surplus de population active. Comme dans plusieurs «régions-ressources», c'est en effet à l'âge de l'intégration au marché du travail, lors du passage de 15-19 ans à 20-24 ans, que les pertes de population sont les plus significatives.

FIGURE 10



Source : Statistique Canada. Recensements 1981 et 1991.

Estimation pour 2011 : projection MTQ.

Les perspectives d'avenir laissent présager que l'évolution de la structure d'âge de la population des MRC, y compris celle des Collines-de-l'Outaouais, sera profondément marquée par le vieillissement, notamment par celui de la cohorte des baby boomers.

1.2.2 - Développement économique régional

1.2.2.1 - Une économie rurale en crise

Il existe une forte disparité entre la situation économique des MRC rurales et celle de la Communauté urbaine de l'Outaouais. En effet, les niveaux de revenus moyens des zones rurales sont inférieurs d'environ 30 % à ceux des municipalités de la CUO (Comité Outaouais, 1992, p. 16). De plus, on y retrouve un pourcentage très élevé de sans-emplois et de bénéficiaires d'aide sociale.

Le taux de chômage dans la région rurale de l'Outaouais se situait en 1986 à 22 % pour la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, 16,3 % pour la MRC de Pontiac, 15,5 % pour la MRC de Papineau et 12,9 % pour les Collines-de-l'Outaouais. Dans la CUO, ce taux atteignait 11 %.

Depuis 1986, la situation s'est encore détériorée en raison du ralentissement économique que connaît l'industrie de base de la région axée sur la transformation des produits de la forêt, ce qui a entraîné la fermeture temporaire ou permanente de plusieurs usines dans les secteurs des pâtes et papier, du sciage et du déroulage du bois. À cela s'ajoute l'utilisation de plus en plus répandue par les usines de la région de papiers, de cartons et de fibres recyclées, diminuant d'autant la demande pour le bois. De ce fait, plus de 1 000 emplois additionnels sont susceptibles de disparaître de façon permanente.

Quant au secteur du tourisme, il est axé principalement sur les activités de plein air, de la chasse et de la pêche. Le parc de la Gatineau, les réserves fauniques de La Vérendrye et de Papineau-Labelle et de nombreuses ZEC (zone d'exploitation contrôlée) constituent des pôles d'attraction autour desquels s'est développée une infrastructure touristique de base (hébergement et restauration) dans quelques villages. Par ailleurs, on compte dans la région une centaine de terrains de camping, de pourvoiries ainsi qu'une dizaine de centres de ski et de nombreux terrains de golf.

L'ensemble de l'industrie touristique fournit environ 4 000 emplois qui sont par ailleurs habituellement saisonniers et relativement précaires. Rappelons enfin que cette région dispose toutefois, d'un fort potentiel de développement, compte tenu de ses nombreux attraits naturels et de son actuelle sous-exploitation.

• Un projet de vélo-route Hull-Québec

Le corridor de la route 148 constitue un itinéraire touristique d'intérêt offrant des vues panoramiques sur la rivière des Outaouais. Cependant, l'aménagement actuel de cette route est présentement peu adapté à la circulation des cyclistes. Un projet de construire un lien cyclable sécuritaire entre Hull, Montréal et Québec est proposé par des intervenants de la région. Le circuit longerait le nord de la rivière des Outaouais de façon à relier les différents attraits et les pôles touristiques de la région.

1.2.2.2 - Importance de la villégiature en Outaouais

L'Outaouais étant la région du Québec qui compte le plus grand nombre de lacs aisément accessibles, elle dispose d'un énorme potentiel de développement pour la villégiature. En 1985, plus de 20 000 résidences secondaires étaient inventoriées dans l'ensemble de la région.

La MRC des Collines-de-l'Outaouais figure au premier rang quant au nombre de chalets dans l'Outaouais (voir tableau 19), suivie de très près des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de Papineau.

TABLEAU 19
VILLÉGIATURE DANS L'OUTAOUAIS
EN 1985

TERRITOIRE	NBRE DE CHALETS	UNITÉS TOTALES D'ÉVALUATION	PART RELATIVE DE L'ÉVALUATION	PART RELATIVE DANS L'OUTAOUAIS
MRC Vallée-de-la-Gatineau	5 399	17 358	31 %	27 %
MRC Pontiac	3 470	15 000	23 %	17 %
MRC Papineau	5 284	18 225	29 %	26 %
MRC des Collines-de-l'Outaouais	5 709	20 109	28 %	28 %
CUO	257	49 364	0,5 %	0,1 %
TOTAL	20 119	120 056	17 %	100 %

Source : CRO. Schéma d'aménagement, 1988, p. 80.

Depuis quelques années, on observe un phénomène de conversion des résidences secondaires en résidences permanentes dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, notamment dans les secteurs localisés à moins de 30 minutes d'accès du centre de l'agglomération Ottawa-Hull. En effet, ce phénomène est particulièrement marqué dans les municipalités de Pontiac, Val-des-Monts et La Pêche (CRO, 1988, p. 81). Cette transformation de zones de villégiature en zones résidentielles a pu contribuer en partie à l'importante hausse de population qu'a connue cette MRC pendant cette période.

1.2.3 - Aménagement du territoire

Les grandes orientations contenues dans les schémas d'aménagement des quatre MRC visent de façon générale à protéger et à mettre en valeur les ressources naturelles de la forêt et de l'agriculture ainsi que le potentiel récréo-touristique de leur territoire. En matière de transport, les principales préoccupations de ces MRC sont d'assurer l'accès à ces ressources et de procurer des itinéraires touristiques d'intérêt.

Schéma de la MRC des Collines-de-l'Outaouais

La MRC constate dans son schéma que l'amélioration du réseau routier a facilité les liaisons entre son territoire et celui de la CUO mais qu'il reste plusieurs liens à parachever dont :

- les liens est-ouest via le prolongement de l'autoroute 50 tant vers Buckingham que vers Pontiac;
- les liens nord-sud via le prolongement de l'autoroute 5 vers La Pêche.

Schéma de la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau

La consolidation de l'axe nord-sud de l'Outaouais constitué par la route 105 est la principale orientation en matière de transport. Pour ce faire, les objectifs suivants sont mis de l'avant :

- assurer une meilleure liaison de toutes les municipalités de la MRC par rapport à l'axe principal de la route 105;

- procurer des liaisons routières inter-MRC à des fins sociales, culturelles, touristiques et commerciales (ex. : route Transoutaouaise panoramique);
- adopter une stratégie commune d'aménagement touristique dans les territoires non organisés touchés par la route Maniwaki-Témiscamingue avec les MRC de Pontiac et de Témiscamingue;
- protéger adéquatement les équipements aéroportuaires de l'aéroport de la ville de Maniwaki, localisé à Messines (dont le rôle principal est la protection de la forêt contre les incendies);
- doter la MRC d'un réseau routier majeur adéquat et sécuritaire.

Schéma de la MRC de Papineau

Selon la MRC, le fort potentiel touristique que recèle son territoire est sous-exploité. Ceci est dû en partie aux difficultés au territoire, lesquelles sont liées aux carences du réseau routier régional, en l'occurrence, l'absence d'autoroute donnant rapidement accès au territoire.

Face à ce constat, les orientations et les objectifs en matière de transport sont les suivants :

- développer une armature capable de soutenir le développement économique de la MRC en dotant celle-ci d'un réseau routier adéquat, notamment par l'amélioration de l'axe est-ouest interrégional et en améliorant le réseau intermunicipal.

Schéma de la MRC de Pontiac

Les principaux enjeux en matière de transport sont les suivants :

- à cause de la linéarité du réseau routier, il est difficile de garder les touristes entre les points d'entrée et de sortie de la MRC;

- la partie située à l'extrême ouest du territoire de la MRC est enclavée par rapport au reste du territoire : il n'existe aucun lien routier québécois entre les municipalités de Sheenboro et de Rapides-des-Joachims;
- l'intensité des échanges entre les deux rives de l'Outaouais se fait le plus souvent au profit du développement ontarien;
- la voie ferrée ne dessert qu'une petite portion du territoire, soit du lac des Chats pour traverser de nouveau vers l'Ontario, et de là vers Portage-du-Fort.

Les principaux objectifs qui en découlent sont les suivants :

- développer un lien routier vers l'ouest du territoire (vers Rapides-des-Joachims);
- développer d'autres liens routiers (ponts) vers l'Ontario;
- améliorer les liens entre la MRC et la Communauté urbaine de l'Outaouais;
- améliorer plusieurs routes existantes (routes 301, 303 et 366).

1.2.4 - Tendances et demande future en transport

Ce portrait sommaire du milieu rural de l'Outaouais a permis de constater qu'il existe un net clivage entre le profil démographique et économique de la MRC des Collines-de-l'Outaouais et celui des autres MRC rurales. En effet, la MRC des Collines-de-l'Outaouais, de par sa proximité et sa facilité d'accès au territoire de la CUO, se voit attribuer de plus en plus le rôle de banlieue éloignée de cette dernière : elle est en effet en nette croissance démographique, attire une population jeune avec enfants et connaît un taux de chômage semblable à celui de la CUO. À l'opposé, la population des autres MRC est en stagnation ou en léger déclin, est plus âgée et a fortement subi les contrecoups de la situation économique difficile des dernières années.

Sur le plan de la demande prévisible en transport, on peut dès lors supposer que la croissance démographique prévue de la MRC des Collines-de-l'Outaouais devrait favoriser un accroissement des déplacements sur les routes qui relient son territoire à celui de la CUO.

À l'inverse, la stabilisation et le déclin de population des autres MRC rurales ne devraient pas entraîner de changements majeurs des débits de circulation sur les routes de ces territoires.

Quant à l'évolution de la population saisonnière, il semble difficile, en l'absence de données fiables, de prévoir ses perspectives futures et, par conséquent, les répercussions de celles-ci sur le réseau routier.

Enfin, le ralentissement de l'industrie forestière risque de se poursuivre au cours des prochaines années en raison notamment de la tendance à utiliser de plus en plus des produits recyclés, et des progrès technologiques pour la fabrication du papier qui consommeraient des quantités moindres de bois. Compte tenu de cette situation, l'abandon progressif du flottage du bois depuis quelques années, ne risquerait pas d'entraîner une augmentation significative du nombre de camions sur les routes de l'Outaouais (voir section 1.4.2).

1.3 - PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

1.3.1 - Des zones sensibles à l'implantation d'infrastructures routières

Le territoire des MRC se caractérise par la présence d'une série de composantes environnementales qui possèdent un niveau de sensibilité élevé face à des travaux de développement ou d'amélioration d'infrastructures de transport. En effet, on retrouve dans cette région des zones sensibles, comme des réserves fauniques (Papineau-Labelle, La Vérendrye, Plaisance), des aires d'activités récréatives et des ravages de chevreuil.

Les sols agricoles de ce territoire possèdent aussi un niveau élevé de sensibilité, compte tenu de leur rareté. En effet, ceux-ci sont concentrés principalement sur une bande de terre d'une largeur moyenne de 5 kilomètres le long de la rivière des Outaouais et le long de certaines parties des rivières Gatineau, du Lièvre et la Petite Nation. Les terres protégées en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole s'étendent sur moins de 10 % de la superficie totale des MRC.

1.3.2 - Une circulation lourde qui affecte la qualité de vie

Le territoire des MRC se caractérise aussi par le fait que la circulation lourde qui se retrouve sur certaines parties du réseau routier régional affecte la qualité de vie des résidents des municipalités situées notamment le long des routes 148 dans la MRC de Papineau, 105 dans les MRC des Collines-de-l'Outaouais et de la Vallée-de-la-Gatineau, et 309 dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais. En effet, ces routes supportent une circulation de camions lourds qui affecte la qualité de vie, est source de bruit et contribue à créer de l'insécurité pour tous les usagers (automobilistes, cyclistes et piétons).

De plus, les routes 148, 105 et 309 constituent dans bon nombre de cas la principale artère des municipalités qu'elles traversent. Le développement commercial tout autant que résidentiel est aussi bien souvent articulé à partir de ces routes.

1.4 - RÉSEAUX DE TRANSPORT

1.4.1 - Transport des personnes

1.4.1.1 - Des déplacements internes à la région

L'examen des plus récentes enquêtes origine-destination réalisées par le Ministère le long du réseau routier dans le territoire des MRC permet de constater que les déplacements qui s'y effectuent sont principalement internes à la région de l'Outaouais et qu'un bon nombre de ces déplacements se font vers l'Ontario. Le tableau 20 démontre que les véhicules provenant du territoire de l'Outaouais et de l'Ontario ou s'y dirigeant sont toujours largement majoritaires par rapport aux véhicules provenant vers toute autre région ou s'y dirigeant.

TABLEAU 20
ORIGINE-DESTINATION -TOUS VÉHICULES

Poste d'enquête	Année	Direction	DJME (une direction)	Circulation en provenance de l'Outaouais		Circulation en provenance de l'Ontario		Circulation en direction de l'Outaouais		Circulation en direction de l'Ontario	
				Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Campbell's Bay (route 148, à 3,3 km au sud de la rue Leslie)	1988	Sud	1 368	1 311	96	55	4	1 068	78	274	20
Maniwaki (route 105, à 1,8 km au sud de la route 107)	1989	Nord	3 164	2 820	89	239	8	3 004	95	8	0,3
Portage-du-Fort (route 301, au sud de la route 303)	1991	Nord	2 225	0	0	2 203	99	2 109	95	28	1
Sainte-Émile-de-Suffolk (route 323, à 1 km au nord de l'église de Sainte-Émilie)	1988	Sud	789	532	67	0	0	619	78	125	16
Thorne (route 303, 1 km au sud de la route 366)	1990	Sud	746	684	92	57	8	567	76	175	23
Val-des-Monts (route 307, à 2,5 km au nord de l'intersection sud-ouest de la route 366)	1988	Sud-Ouest	1 892	1 847	98	7	0,4	1 189	63	680	36
Waltham & Bryson (ancienne route 8, 6,3 km au nord de la route 148)	1990	Ouest	264	222	84	41	16	246	93	18	7

1.4.1.2 - Un réseau routier peu achalandé

- Une absence de lien autoroutier vers le reste du Québec

Dans le territoire des MRC, le réseau routier entretenu par le Ministère totalise un peu plus de 1 200 kilomètres (voir tableau 21).

TABLEAU 21

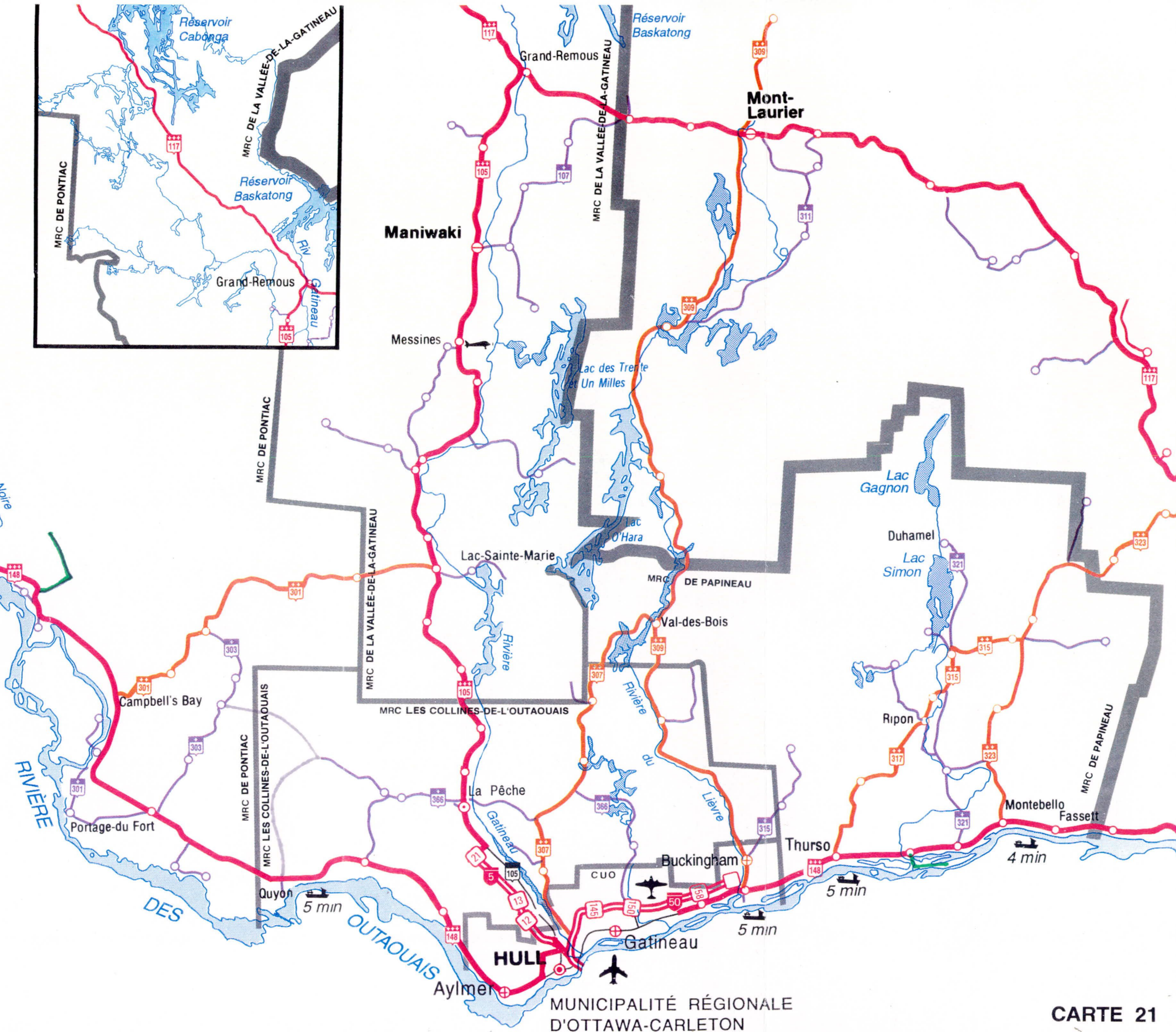
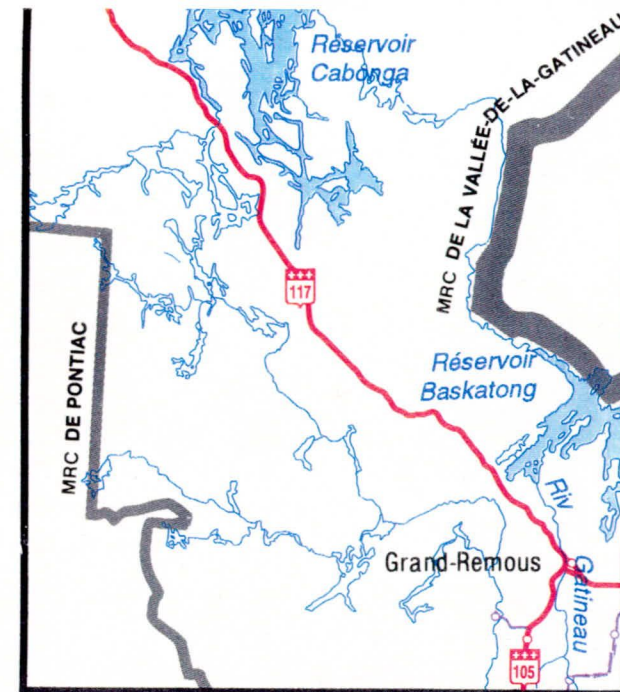
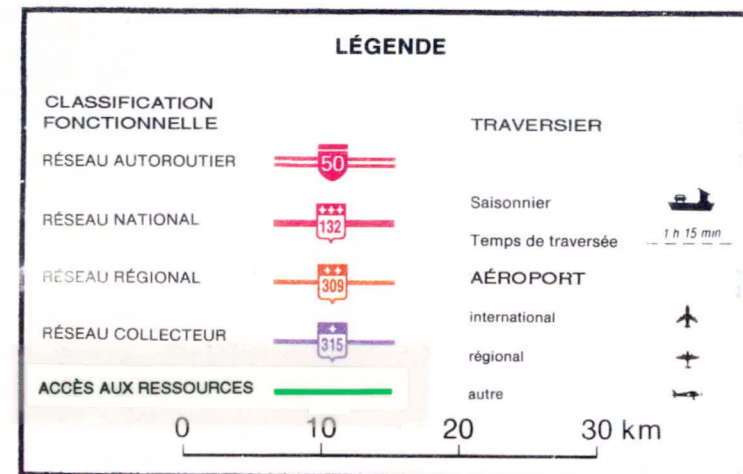
CLASSIFICATION DU RÉSEAU SUPÉRIEUR - TERRITOIRE DES MRC (en km)

Classification	MRC				Total
	Collines Outaouais	Pontiac	Vallée Gatineau	Papineau	
Autoroute	14,66	-	-	-	14,66
National	67,23	94,24	240,18	45,99	447,64
Régional	78,76	49,98	10,73	137,21	276,68
Collecteur	108,09	121,52	137,71	105,35	472,67
Accès ressources	-	16,80	-	2,11	18,91
Total	268,74	282,54	388,62	290,66	1230,56

Le seul lien autoroutier dans ce territoire est constitué par une quinzaine de kilomètres de l'autoroute 5 se retrouvant dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais (voir carte 21). Il n'existe pas, sur le territoire du Québec, de lien autoroutier entre l'Outaouais et la région de Montréal. C'est l'autoroute 417, en Ontario, qui sert de lien rapide entre l'Outaouais et le reste du Québec.

Le réseau national s'étend pour sa part sur près de 450 kilomètres. Il est constitué par la route 148, qui traverse l'Outaouais de l'est à l'ouest, par la route 105, qui joint la Communauté urbaine de l'Outaouais à la partie nord de la région et finalement par la route 117, qui relie la région de Montréal à l'Abitibi-Témiscamingue.

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR RÉGION 07 OUTAOUAIS



Le réseau régional, formé par les routes 301, 303, 307, 309, 315, 317, 321, 323, 366, et totalise pour sa part 276 kilomètres. Il suit de façon générale les vallées qui s'étendent du nord vers le sud de la région.

Enfin, le réseau collecteur s'étend sur 472 kilomètres. Les routes permettant l'accès aux ressources sont très peu nombreuses, comptant pour 18 kilomètres.

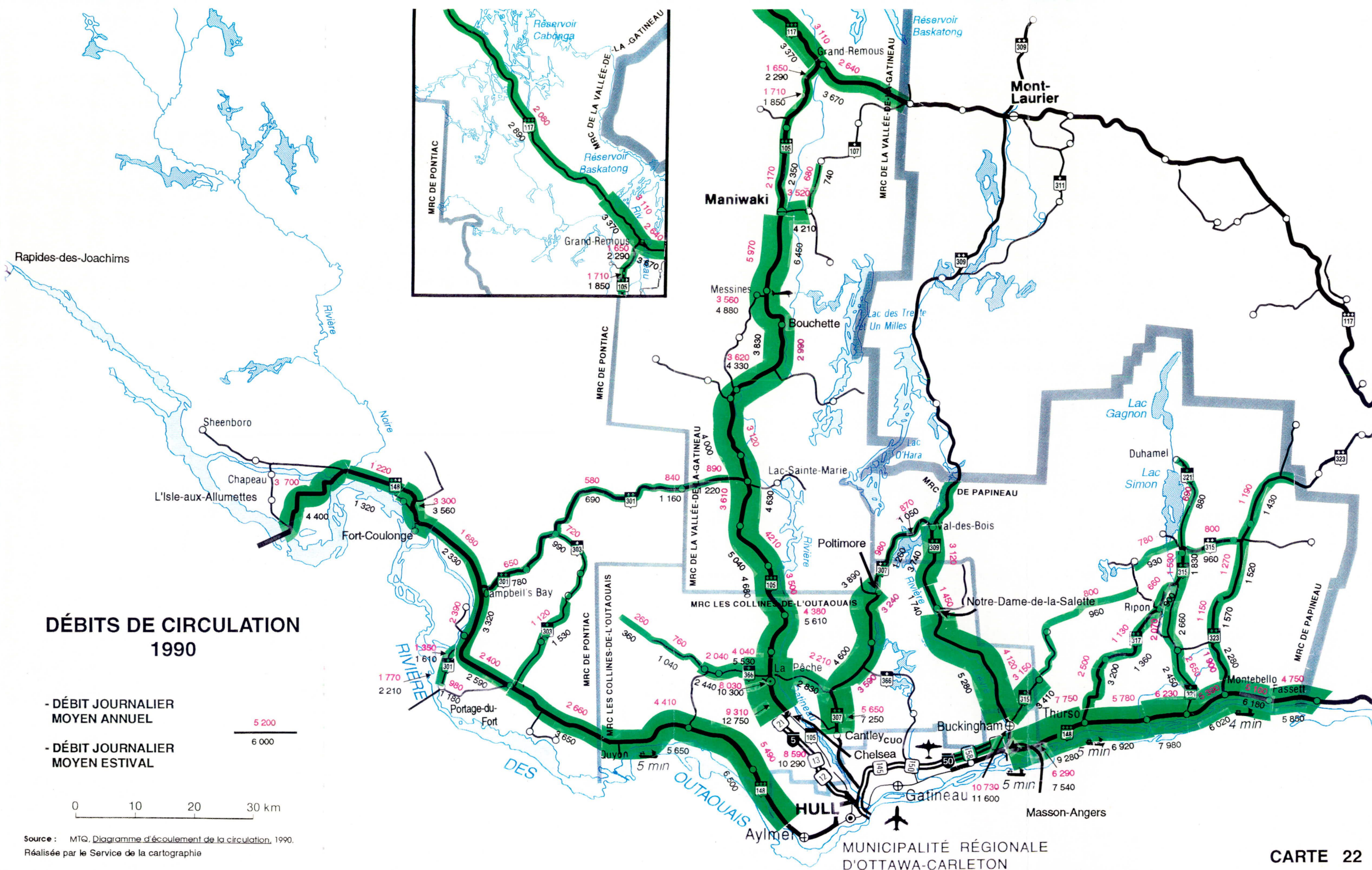
- **Des débits de circulation généralement peu élevés**

Les débits de circulation sont généralement peu élevés, sauf exception, dans le territoire des MRC. Selon la carte 22 illustrant les débits de 1990, on rencontre les débits les plus élevés le long de deux corridors routiers qui rayonnent à partir du territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Le premier est constitué par la route 148 et l'autoroute 50, qui forment un axe est-ouest à travers toute la région. Le deuxième corridor est formé par l'autoroute 5 et la route 105, qui constituent pour leur part un axe nord-sud d'importance. Les débits de circulation dans ces corridors sont, de façon générale, inversement proportionnels à la distance qui les sépare de la CUO.

Dans l'axe est-ouest, le DJMA sur la route 148 est de 5 490 à proximité d'Aylmer et diminue graduellement jusqu'à 1 680 à l'est de Fort-Coulonge. Par la suite, on note un accroissement des débits, jusqu'à 3 700 véhicules sur l'île aux Allumettes, en raison de la circulation générée par les municipalités de ce secteur et les échanges avec l'Ontario.

Dans la partie est de la route 148, le DJMA est de 7 750 à proximité de Thurso et de 5 160 à Fasset, à l'extrémité est de la région. On note aussi que le long de la route 148, les débits de circulation sont plus élevés à proximité des villages.

En ce qui concerne le corridor nord-sud, l'autoroute 5 supporte un DJMA de l'ordre de 8 590 au nord de Chelsea. Sur la route 105, on retrouve des débits variant de 9 300 au sud de Wakefield (La Pêche) à 2 990 au sud de Bouchette. Plus au nord, le débit augmente à 5 970 à proximité de Maniwaki.



Entre cette dernière et la route 117, le débit est beaucoup plus faible; il varie de 1 650 à 2 170.

Mis à part ces deux derniers corridors, certaines routes supportent aussi des débits de quelques milliers de véhicules. En effet, sur la route 307, entre Cantley et Poltimore, le DJMA varie de 5 650 à 3 240. Sur la route 309, entre Buckingham et Notre-Dame-de-la-Salette et près de Val-des-Bois, le DJMA atteint plus de 4 000 par endroit. De plus, la route 117, dans le nord de la région, supporte un DJMA variant entre 2 080 et 3 110. Enfin, dans le reste du territoire des MRC, les débits varient de 1 000 à 2 000 véhicules.

En ce qui concerne la variation des DJMA pour la période de 1986 à 1990 (voir tableau 22), elle montre que les plus fortes augmentations annuelles se sont produites sur le réseau routier considéré comme régional selon la classification fonctionnelle du Ministère. En effet, on y enregistre par exemple des augmentations de plus de 11 % par année sur la route 307.

TABLEAU 22
ÉVOLUTION DES DÉBITS DE CIRCULATION

Route	Augmentations annuelles moyennes (1986-1990) (%)		Rapport moyen (1990) <u>DJME</u> DJMA
	DJMA	DJME	
Aut. 5	4,0	-0,8	1,20
Rte 105	4,2	1,4	1,26
Rte 117	3,5	3,8	1,29
Rte 148 (partie ouest)	3,7	3,6	1,23
Rte 148 (partie est)	4,0	6,3	1,24
Rte 301	2,1	2,8	1,26
Rte 303	7,3	11,4	1,32
Rte 307	11,2	10,4	1,25
Rte 309	5,5	7,0	1,24
Rte 315	7,0	3,3	1,04
Rte 317	6,3	2,3	1,28
Rte 321	9,4	4,3	1,21
Rte 323	6,9	0,5	1,26
Rte 366	9,4	8,6	1,27
Moyenne	6,0	4,6	1,24

En moyenne, pour toute la zone rurale, les DJMA ont augmenté de 6 % par année de 1986 à 1990.

Les débits journaliers moyens d'été (DJME) ont, pour leur part, augmenté en moyenne de 4,6 % par an entre 1986 et 1990. Les accroissements les plus forts se rencontraient encore une fois sur le réseau routier régional; citons la route 303 avec 11,4 % d'augmentation et la route 307 avec 10,4 % (voir tableau 23).

Le rapport «DJME/DJMA» qui est un indicateur de l'importance de la circulation estivale (voir tableau 22), est relativement constant pour tout le territoire, la moyenne étant de 1,24. Cela témoigne de l'importance du tourisme dans ce territoire.

- **Des problèmes de circulation le long des routes 148, 105, 117, 307 et 309**

Comme la caractéristique principale des routes situées dans le territoire des MRC est que l'on y retrouve des débits relativement faibles, sauf exception, les problèmes de circulation ne peuvent être attribuables, de façon générale, au fait que les débits sont supérieurs à la capacité offerte par les routes, mais plutôt à des problèmes liés aux caractéristiques géométriques des infrastructures routières.

Les problèmes de circulation dans le territoire des MRC sont concentrés le long de la route 148, dans la MRC de Papineau. En effet, cette route est le seul lien entre la région de l'Outaouais et toute la partie est du Québec. En 1987, une étude effectuée par le Ministère (MTQ, 1987) indiquait que la route 148 offrait, entre Masson et Lachute, soit sur près de 90 kilomètres, une qualité de service qui ne pouvait être considérée comme intéressante pour la circulation de long parcours. Il faut aussi mentionner que la vitesse affichée pour la traversée des villages situés le long de la route 148 est de 50 kilomètres/heure, ce qui a pour effet de diminuer encore plus la qualité du service offert.

Le corridor nord-sud formé par l'autoroute 5 et la route 105 dans le territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais présente aussi des problèmes de circulation que le Ministère tente de corriger par divers travaux. En effet, la capacité offerte par la route 105 ainsi que ses caractéristiques géométriques déficientes ont incité le Ministère à prolonger, au cours des dernières années, l'autoroute 5 jusqu'au chemin de la Rivière dans la municipalité de La Pêche et à entreprendre le contournement de Wakefield, dans cette même municipalité.

Cependant, une fois le contournement terminé, l'autoroute 5 présentera une discontinuité de 8,6 kilomètres entre le chemin des Pins et le contournement de Wakefield.

Plusieurs tronçons de la route 117 possèdent des caractéristiques géométriques déficientes. Ce qui suit à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers d'autant plus qu'un fort pourcentage de camions utilise cette route.

Enfin, on observe aussi d'autres problèmes de circulation sur la route 307, au sud de sa jonction avec la route 366, problèmes de circulation qui sont causés par la présence de nombreux accès routiers locaux qui entravent la fluidité de la circulation dans le territoire de la municipalité de Chelsea. De plus, les conditions de circulation sur la route 307 dans la municipalité de Saint-Pierre-de-Wakefield sont difficiles car la route présente des déficiences au niveau de sa géométrie. Elle est aussi passablement achalandée en période estivale et utilisée par un nombre élevé de camions. Elle constitue la principale rue du village.

La route 309, entre Notre-Dame-de-la-Salette et Buckingham, présente aussi des problèmes car les camions ralentissent la circulation à plusieurs endroits.

- **La majorité des chaussées et des ponts en bon état**

L'analyse de l'état des chaussées du réseau routier à l'entretien du Ministère dans le territoire des MRC permet de constater que, dans l'ensemble, 66 % du réseau est en bon état, alors que 31 % est dans un état moyen et le reste, soit 3 %, est en mauvais état (voir tableau 23).

L'état des chaussées a été défini à partir de relevés, basés sur l'indice de rugosité internationale (IRI). Cet indice permet d'évaluer la qualité de roulement des véhicules sur une route. Toutefois, il ne constitue qu'un des éléments servant à définir l'état des chaussées. D'autres indicateurs tels que les taux de fissuration et d'orniérage permettent de compléter l'évaluation.

L'examen du tableau 23 pour les différentes classes de routes révèle que les proportions de routes en bon état sont très élevées dans chacune de ces catégories.

On note cependant que 4 kilomètres du réseau autoroutier, soit 28 % de sa longueur, dans le territoire des MRC sont dans un état moyen. La carte 23 permet de constater qu'il s'agit d'un tronçon de l'autoroute 5 qui est situé dans la municipalité de Chelsea.

TABLEAU 23

ÉTAT DES CHAUSSÉES (km)

Type	Bon		Moyen		Mauvais		Total
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	
Autoroute	10,471	72	4,09	28	-	-	14,561
Nationale	303,881	68	137,66	31	6,78	1	448,321
Régionale	226,741	84	43,05	16	-	-	269,791
Collectrice	255,47	54	188,83	40	27,2	6	471,5
Total	796,561	66	373,63	31	33,98	3	1204,17

* Les routes d'accès aux ressources ne sont pas comptabilisées dans le tableau.

En ce qui concerne le réseau national, 137 kilomètres (31 %) sont dans un état moyen et 6 kilomètres (1 %) sont en mauvais état. Les tronçons du réseau national en mauvais état sont situés le long de la route 117 (voir carte 23).

Les routes classées régionales ne comprennent pas de chaussées en mauvais état. Les chaussées dans un mauvais état se retrouvent sur le réseau collecteur sur une distance de 27 kilomètres.

Quant aux structures, on en compte 142 à l'entretien du Ministère. Parmi ces structures, il n'y a aucun pont sur les routes numérotées pour lequel il y a une restriction de charge, c'est-à-dire pour lequel la charge admissible est plus basse que les charges de conception.

Sur le réseau numéroté, on rencontre cependant trois ponts interdits en surcharge, c'est-à-dire que leur capacité est telle qu'aucune charge plus grande que les charges pour lesquelles ils ont été construits ne peut être acceptée sans que des dispositions particulières ne soient prises. Un de ces trois ponts est localisé sur la route 307 dans la municipalité de

Val-des-Monts (MRC des Collines-de-l'Outaouais) et les deux autres se trouvent sur la route 321 à Duhamel (MRC de Papineau). On retrouve aussi un certain nombre d'autres ponts interdits en surcharge ou affichés à charge restreinte sur le réseau entretenu par le Ministère.

Le Ministère s'occupera aussi pour les prochaines années de 14 ponts qui sont situés sur le réseau routier municipal. Douze d'entre eux sont classés, soit à charge restreinte ou à charge limitée.

Une synthèse de l'état général de tous les ponts et viaducs entretenus par le Ministère permet de constater que bon nombre de ces structures ont été construites il y a plus de 25 à 30 ans (voir tableau 24), ce qui signifie qu'elles pourraient éventuellement nécessiter des travaux majeurs.

Les principaux problèmes rencontrés actuellement sur les structures se retrouvent au niveau des joints de dilatation, des poutres et de la dalle.

En conclusion de la «Synthèse de l'état général des ponts et viaducs», il est mentionné que mis à part quelques exceptions, 95 % des structures sur les routes sont dans un bon état et peuvent être considérées comme sécuritaires. Cependant, il faudra effectuer des réparations sur certaines d'entre elles.

TABLEAU 24
ANNÉE DE CONSTRUCTION DES STRUCTURES

	1993 1990	1989 1980	1979 1970	1969 1960	1959 1950	1949 1940	1939 1930	1929 1910	Total
Aut. 5	3	-	3	-	-	-	-	-	6
Rte 105	-	1	1	2	9	2	-	-	15
Rte 117	-	6	1	-	1	-	1	-	9
Rte 148	-	1	2	2	9	2	3	-	19
Rte 301	-	-	-	2	2	2	-	-	6
Rte 303	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Rte 307	-	-	1	1	2	2	-	-	6
Rte 309	-	-	-	-	1	1	-	-	2
Rte 321	-	1	-	-	1	3	-	-	5
Rte 323	-	-	2	2	4	-	-	-	8
Rte 366	1	2	1	1	2	1	-	-	8
Autres rtes	-	11	12	11	14	9	2	9	58
Total	4	22	13	21	45	22	6	9	142

Parmi les 142 ponts, il y en a 14 qui sont considérés comme étant de complexité élevée. Ils demeureront sous la responsabilité du Ministère pour une période minimale de 4 ans.

• Des déficiences géométriques

Une analyse des caractéristiques géométriques des routes du réseau numéroté permet de constater que plusieurs tronçons de ces routes ne correspondent pas aux normes actuelles du Ministère en cette matière.

En effet, le tableau à l'annexe 4 permet tout d'abord de constater sur pratiquement toutes les routes des courbes sous-standard dont les vitesses sécuritaires sont inférieures de 10 à plus de 41 kilomètres par rapport à la vitesse affichée le long de la route.

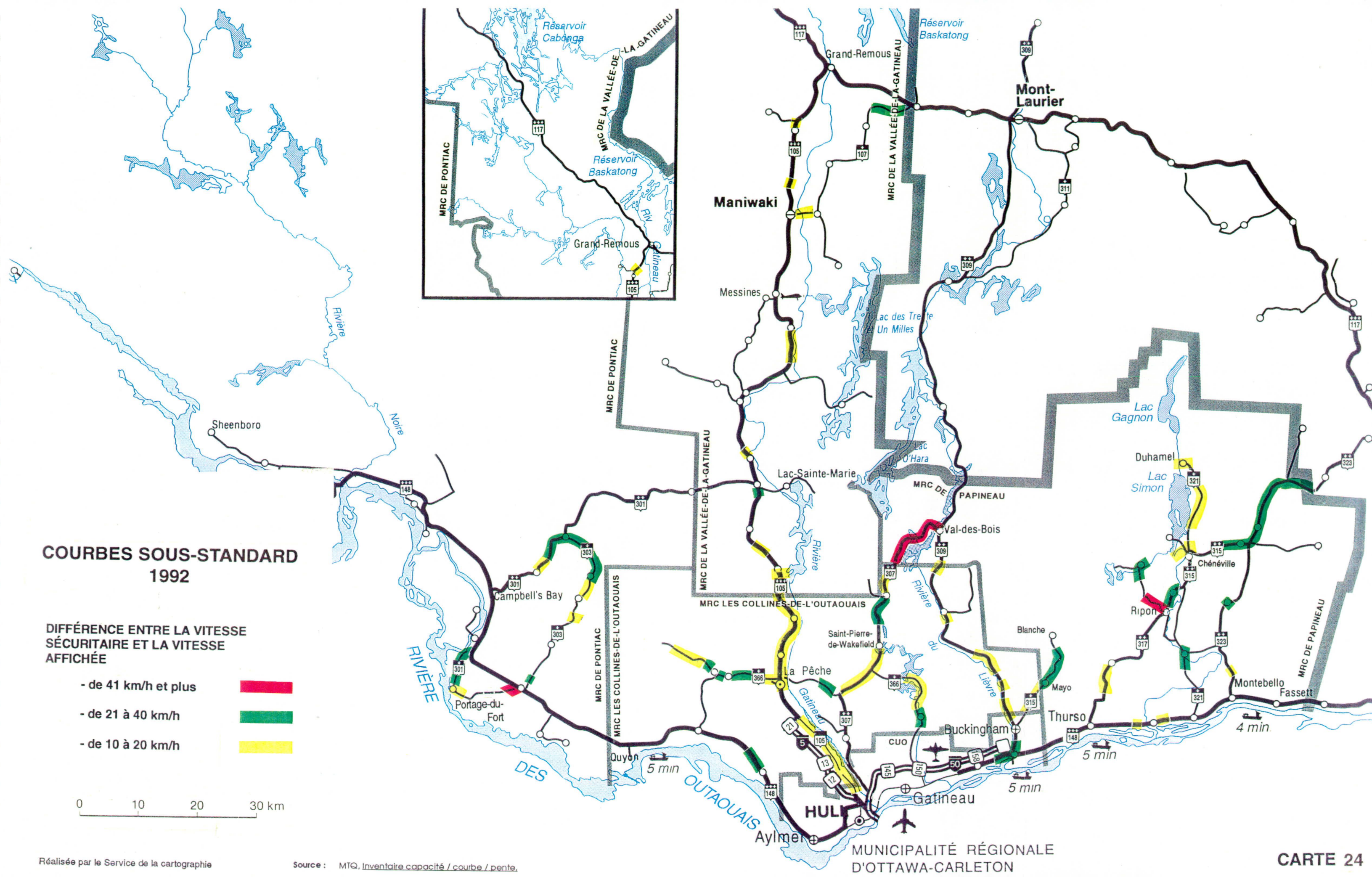
Les plus importantes concentrations de courbes sous-standard se trouvent sur le réseau régional (voir carte 24). De l'est vers l'ouest de la région, ces concentrations se rencontrent principalement sur :

- la route 323, à partir de sa jonction avec la route 315 sud jusqu'à la limite nord de la région;
- la route 321 entre Chénéville et Duhamel;
- la route 317 au sud de son croisement avec la route 321;
- la route 315 entre Mayo et Blanche;
- la route 309 entre Val-des-Bois et Buckingham;
- la route 307 entre Saint-Pierre-de-Wakefield et sa rencontre avec la route 309 à Val-des-Bois;
- la route 366 à l'ouest de son croisement avec la route 105;
- la route 301 au nord et au sud de Campbell's Bay.

Il faut aussi noter que l'on rencontre un certain nombre de courbes sous-standard sur le réseau routier national, soit sur la route 148 dans la MRC de Papineau et immédiatement à l'ouest d'Aylmer, dans la municipalité de Pontiac. On observe aussi des courbes sous-standard tout le long de la route 105.

Les pourcentages de visibilité au dépassement à 450 mètres sont en général assez faibles sur tout le réseau numéroté (voir tableau à l'annexe 4), car ils sont de l'ordre de 20 à 40 %. Le cas des routes 148 dans la MRC de Papineau et 105 dans la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau sont plus problématiques à ce chapitre car, sur une route nationale, le pourcentage de visibilité au dépassement devrait atteindre 60 %, alors que ce n'est pas le cas. En effet, ces pourcentages ne dépassent pas en général 50 % sur la 148 et 37 % sur la 105.

Enfin, les sections-types de plusieurs routes ne sont pas conformes aux normes du Ministère au chapitre de la largeur de la plate-forme de roulement. Les pourcentages les plus élevés de sections de routes non conformes se rencontrent le long de la 148 dans la MRC de



Papineau, le long de la route 105 dans la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et le long des routes 307 et 309 dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

- **Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité**

Différentes études ont permis de constater la prolifération des points d'accès, souvent non conformes aux normes de construction, le long du réseau routier, portant ainsi atteinte, à des degrés divers, aux conditions d'utilisation de la route. Ainsi peut-on constater une diminution de la fluidité de la circulation, une augmentation de problèmes de sécurité et même un changement de sa vocation initiale.

Face à cette situation, le Ministère a entrepris une démarche de gestion des corridors routiers pour l'ensemble du Québec. Celle-ci est issue de l'orientation stratégique du Ministère qui vise le maintien et la remise en état du patrimoine routier.

La première étape de travail, soit l'information et la consultation des intervenants du milieu, a eu lieu en février 1993 dans l'Outaouais alors que des représentants du milieu et du Ministère se sont réunis pour identifier les problèmes à ce chapitre (MTQ, juin 1993).

Pour le territoire des MRC, les principaux tronçons routiers identifiés comme présentant des problèmes ou encore comme nécessitant une attention particulière (carte 25) afin d'éviter que les problèmes y deviennent très importants sont :

- la route 148 dans la MRC de Papineau en raison de la présence de nombreux villages;
- la route 148 dans la municipalité de Pontiac (MRC des Collines-de-l'Outaouais, qui fera l'objet d'un développement accru lorsque les travaux sur le boulevard McConnell-Laramée seront terminés;
- la route 307 à Cantley, qui fait d'ailleurs l'objet d'une étude spécifique de sécurité routière;

GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS **Tronçons problématiques**

TRONÇONS PROBLÉMATIQUES (évaluation faite par les participants)

CLASSIFICATION
FONCTIONNELLE

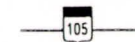
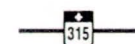
RÉSEAU AUTOROUTIER

RÉSEAU NATIONAL

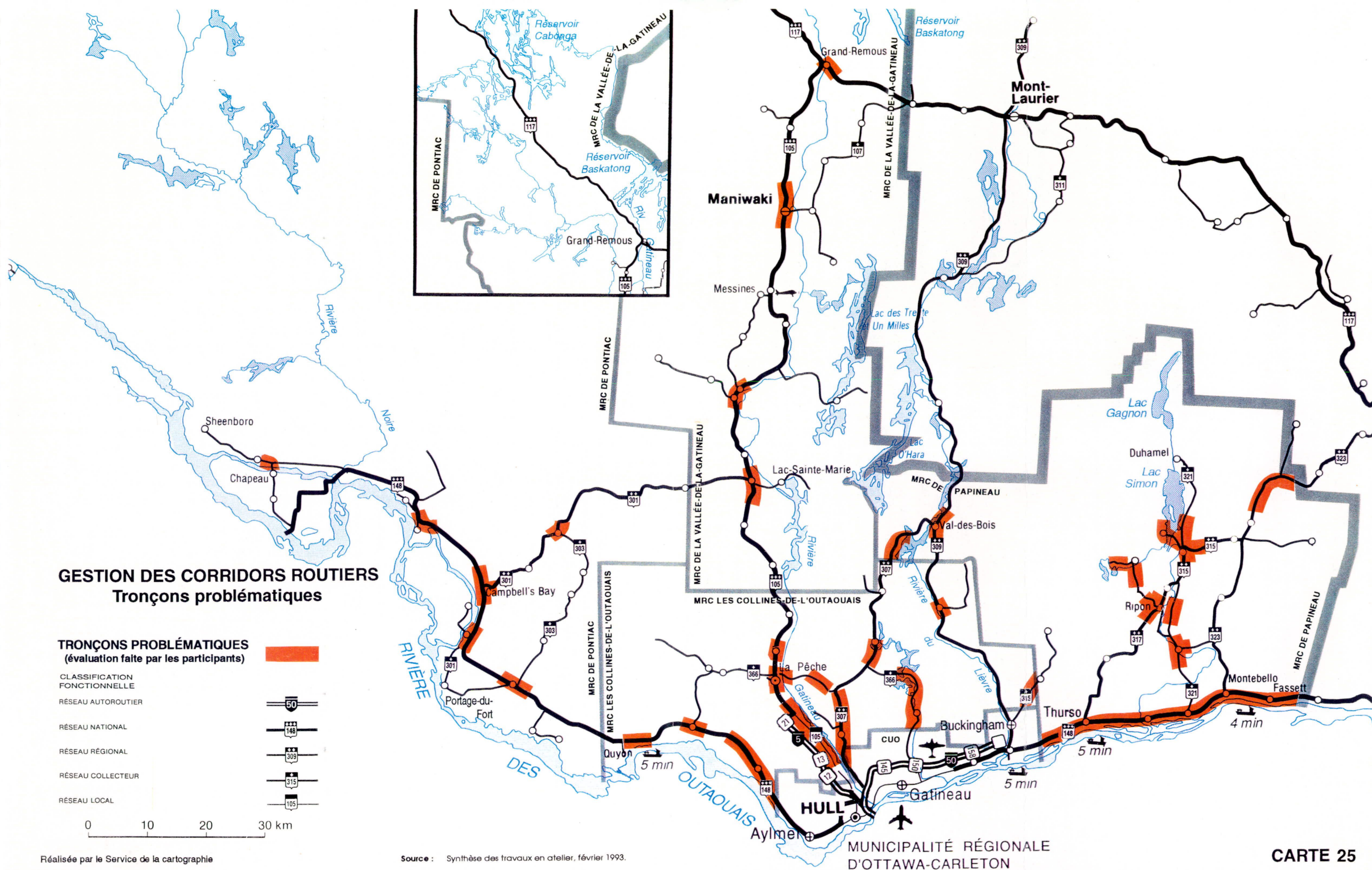
RÉSEAU RÉGIONAL

RÉSEAU COLLECTEUR

RÉSEAU LOCAL



0 10 20 30 km



- la route 105 tout le long de son parcours, mais particulièrement le tronçon qui reliera l'autoroute 5 au futur contournement de Wakefield, car il fera sans doute l'objet de fortes pressions de développement;
- la majorité des noyaux de villages rencontrés le long du réseau routier régional selon la classification fonctionnelle du Ministère.

La deuxième étape de la démarche de protection des corridors routiers, qui consiste à identifier et à mettre en oeuvre des mesures préventives, a aussi été amorcée pour la région de l'Outaouais. En mai 1993, un comité composé de représentants du Ministère et du milieu a été formé afin de prendre en charge cette deuxième étape de travail. Le comité devrait terminer son travail au cours de 1994.

• **Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents**

En matière de sécurité routière, le nombre de personnes victimes d'accidents dans le territoire des MRC a considérablement augmenté entre 1988 et 1992, car il est passé de 673 à 917. Le nombre de personnes décédées a varié de 22 à 36 personnes annuellement entre 1988 et 1992 (voir tableau 26).

TABLEAU 25
VICTIMES D'ACCIDENTS ROUTIERS

Années Types d'accidents	1988	1989	1990	1991	1992
Mortels	22	25	36	29	32
Graves	131	123	143	149	199
Légers	520	476	509	590	686
Total	673	624	688	768	917

Source : SAAQ, Bilan routier 1992 - Région 07.

Dans le territoire de certains tronçons des MRC, la multitude d'accès le long du réseau routier ne peut qu'occasionner un grand nombre d'accidents.

En effet, un examen de certaines études américaines sur la relation entre le nombre d'accès et les accidents permet de constater que plus le nombre d'accès au réseau routier est élevé, plus les taux d'accidents sont élevés (Thibault, 1993). La protection des corridors routiers mérite donc une attention toute particulière.

En ce qui concerne l'analyse et l'identification des sites où se rencontrent les plus grandes concentrations d'accidents, divers exercices ont été effectués à ce chapitre par le Ministère ou encore par le Département de santé communautaire de l'Outaouais. À la suite de cela, le Ministère a entrepris des travaux visant à corriger la situation à certains «points noirs». Soixante-sept points noirs ont été identifiés dans le territoire des MRC.

Cependant, compte tenu du système actuel de localisation des lieux d'accidents dont on dispose, il a été impossible, en raison de l'échéancier du plan de transport, de réaliser un diagnostic de sécurité routière à l'échelle de la région.

En conséquence, il s'avérerait opportun de disposer des ressources nécessaires afin de pouvoir tracer un diagnostic complet de la situation, et ce, avant de pouvoir aborder la question de la sécurité routière de façon satisfaisante.

1.4.1.3 - Un service de transport adapté dans les MRC de Papineau et de la Vallée-de-la-Gatineau

Depuis 1988, un service de transport adapté aux personnes handicapées est offert sur le territoire d'une dizaine de municipalités comprises dans la MRC de Papineau. Relevant de l'organisme «Transport adapté de la Petite Nation», il est exploité par le transporteur G.E. Robert. En 1991, 6 300 passagers ont été transportés en minibus. Les destinations autorisées hors territoire sont très éloignées du territoire d'origine, allant jusqu'à Buckingham, Gatineau, Hull et même Montréal.

Depuis 1991, un service de transport adapté est également offert dans la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, qui dessert la population d'une quinzaine de municipalités. En 1991, 1 200 passagers ont été transportés à bord de minibus.

1.4.1.4 - Un service de transport interurbain limité

La desserte est-ouest du territoire des MRC est assurée par la liaison Ottawa-Hull/Mirabel via la route 148 à une fréquence de 42 voyages aller-retour par semaine. Rappelons qu'il n'existe plus de ligne desservant la portion ouest de l'Outaouais, puisque la liaison entre Ottawa-Hull et Fort-Coulonge a été abandonnée. Seule la ligne entre Ottawa et Pembroke dans le territoire ontarien assure un service à destination de l'ouest. Enfin, une autre ligne via la route 117 relie Montréal à Rouyn-Noranda en passant par Grand-Remous avec 21 voyages par semaine (voir tableau 27).

Dans les axes nord-sud, une ligne assure la liaison entre Ottawa, Hull et Maniwaki via la route 105 avec 32 voyages par semaine et une autre, entre Buckingham et Mont-Laurier via la route 309 avec 10 voyages par semaine.

TABLEAU 26
LIGNES D'AUTOBUS INTERURBAINS

Itinéraire	Transporteur	Service	Routes/O-D	Distance (km)	Aller-retour/ semaine
Ottawa-Hull/Mirabel	VCL	Express	148	165	42
Ottawa-Hull/ Maniwaki/Grand- Remous	VCL	Local	105	143	32
Buckingham/Mont- Laurier	APL ²	Local	309	121	10
Ottawa/Pembroke	VCL	Local	17	152	158
Montréal/Grand- Remous/Rouyn- Noranda	Auger	Express	117	638	21

¹ VCL : Voyageur Colonial Limitée.

² APL : Lachaine Inc., Autobus J.P.

³ ALI : Larose Inc. Autobus.

Source : Compilation M.T.Q.

1.4.1.5 - L'aéroport de Maniwaki : une des principales bases pour la protection des forêts du Québec

C'est à la fin de la décennie 1960 que la ville de Maniwaki a commencé à développer un aéroport dans la municipalité de Messines, avec une piste en gravier de 2 800 pieds de longueur. La piste a ensuite été recouverte de macadam en 1972. Quelques années plus tard, la Société de conservation de l'Outaouais s'est établie à l'aéroport et la piste a dû être allongée à 4 000 pieds et être éclairée la nuit.

En 1984, la ville a reçu une subvention de 1,9 M \$ du gouvernement fédéral pour divers travaux d'amélioration de la piste de même que pour la route d'accès et le stationnement. Dans le cadre du Sommet socio-économique de l'Outaouais en 1986, le gouvernement du Québec a accordé une aide financière de 300 000 \$ pour l'agrandissement du stationnement des avions, l'amélioration de l'éclairage des pistes et l'installation d'un NDB. Cette assistance financière a été fournie en parts égales par le MTQ et l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ).

L'aéroport de Maniwaki sert surtout de base pour les CL-215 de la Société de conservation de l'Outaouais et figurera parmi les quatre bases principales pour la protection des forêts du Québec, dans le cadre de la réorganisation des opérations de protection des forêts. Il est aussi utilisé par le Gouvernement, des entreprises et des pilotes privés. Il y a un transporteur sur place, Max Aviation. L'aéroport sert aussi d'aéroport de dégagement.

1.4.1.6 - Des traversiers saisonniers et peu achalandés

Mis à part le traversier de Masson-Cumberland, il existe 3 services de traverses fluviales qui permettent de franchir l'Outaouais entre le Québec et l'Ontario. Il s'agit des traverses : Thurso-Clarence, Montebello-Lefaivre et Quyon-Woodridge. Ce sont tous des services privés et saisonniers. Le service a été interrompu entre Thurso et Clarence mais devrait reprendre en 1994 : le trafic annuel prévu serait de l'ordre de 50 000 voitures et la saison s'étendrait de mai à la mi-novembre. Quant aux autres traverses, elles seraient de moindre importance par rapport à celles de Masson et de Thurso.

1.4.2 - Transport des marchandises

1.4.2.1 - Une utilisation prédominante et croissante du camion

L'abandon de plusieurs lignes et tronçons ferroviaires, conjugué à l'arrêt du flottage du bois, favorise dorénavant une utilisation presque exclusive du camion comme mode de transport des marchandises dans la partie rurale de l'Outaouais.

Tel que mentionné dans la partie A traitant de la CUO, plusieurs lignes et embranchements ferroviaires ont été abandonnés dans la région depuis 1983 : la subdivision Waltham-Bryson (entre cette localité et Hull) et celle de Maniwaki (entre cette ville et La Pêche). Une autre ligne, soit la Thurso and Nation Valley (TNV), a également été abandonnée en juin 1986 entre Thurso et la Réserve faunique de Papineau-Labelle. Cette ligne, qui a été démantelée par la suite, servait exclusivement au transport de bois brut. Rappelons enfin que CP Rail a cessé l'exploitation du tronçon situé entre Marelán, à l'ouest de Lachute (voir carte 17 à la page 88), et Thurso. Cette décision a affecté la liaison directe entre Hull et Montréal, dans la mesure où les trains desservant les entreprises à l'ouest de Thurso doivent désormais passer par Ottawa. Le CP Rail a récemment demandé à l'Office Nationale des Transports (ONT) d'abandonner le tronçon de cette ligne entre Thurso et Saint-Augustin.

L'abandon récent du flottage du bois sur la presque totalité des rivières de l'Outaouais est également susceptible d'accroître les débits de camions sur le réseau routier. Tel qu'indiqué au tableau 27, les papetières ont interrompu le flottage de plus d'un million de mètres cubes de bois depuis les trois dernières années. Le camion constitue maintenant la seule alternative pour le transport de ce bois, les lignes ferroviaires dans l'axe de ces rivières ayant été démantelées.

Les routes susceptibles de recevoir un afflux supplémentaire de camions lourds sont les routes 105 avec près de 160 camions par jour dans les 2 directions, la route 309 avec plus de 120 camions potentiels, la route 117 avec 16 camions supplémentaires et la route 148 pour laquelle les données ne sont pas disponibles. L'importance des débits est toutefois directement reliée à la conjoncture économique et à l'utilisation de plus en plus marquée de papiers et de fibres recyclés par les usines de la région, diminuant ainsi la demande pour le bois et, par conséquent, les débits de camionnage.

TABLEAU 27

**ARRÊT DU FLOTTAGE DU BOIS ET SES
RÉPERCUSSIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER**

Rivières	Volumes flottés annuellement (m ³)	Distances approximatives (km)	Année d'arrêt du flottage	Routes alternatives	Débits de camions générés par jour ¹ (2 dir.)
Gatineau (Nord)	283 000 ²	147	Fin d'été 1992	105	63
Gatineau (Sud)	384 700 ²	200	Fin d'été 1992	105	93
Gens de Terre	67 300 ²	35	Fin d'été 1992	117	16
Rivière du Lièvre	250 000 ²	224 (incluant environ 15 km sur la rivière des Outaouais)	Arrêt sur 159 km de la rivière du Lièvre, fin d'été 1992	309	60
	250 000 ³	65 (incluant environ 15 km sur la rivière des Outaouais)	Fin été 1993		60
Rivière du Sourd	Données non disponibles en 1991	67	Fin d'été 1991	309	-
Rivière des Outaouais		160	Fin d'été 1991	148	-
TOTAL	1 235 000				

¹ Source : MTQ. Évaluation technique de la répercussion sur le réseau routier de l'arrêt du flottage du bois sur la rivière Péribonka, février 1992.

Méthode d'estimation :

$$\text{Débit de camions générés par jour} = \frac{\text{volume flotté} / 40 \text{ m}^3 \text{ par camion}}{207 \text{ jours d'opération par année}} \times 2 \text{ (aller-retour)}$$

² Bureau régional du Ministère des Forêts, Région 07, Outaouais, Statistiques 1993.

³ Produits forestiers Canadien Pacifique Ltée et Industries James MacLaren Inc., Statistiques 1993.

- **De forts pourcentages de camions sur certaines routes mais des débits généralement faibles**

La carte 26 et les tableaux à l'annexe 3 présentent les résultats de comptages effectués principalement en novembre 1992, mais aussi en 1993, par le Ministère sur les principales routes du territoire des MRC. Les comptages datant de 1992 ont été effectués sur une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

Les débits et les pourcentages les plus élevés de camions sont enregistrés dans les MRC de Papineau et des Collines-de-l'Outaouais, les débits étant généralement faibles dans les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac.

MRC des Collines-de-l'Outaouais

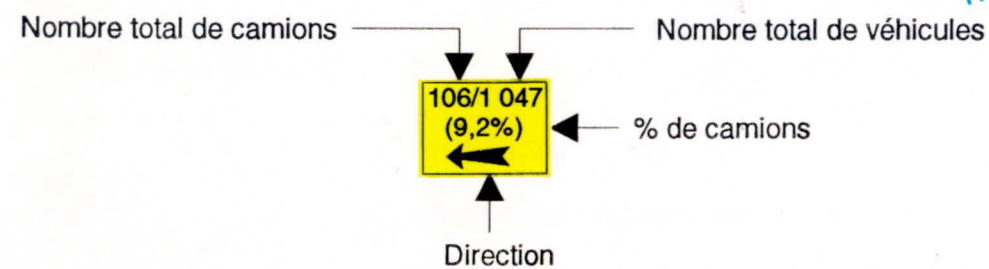
Les débits les plus élevés se retrouvent sur la route 307 à Cantley, où l'on dénombre 260 camions par direction, représentant environ 12 % à 13 % de la circulation totale. Vient ensuite l'autoroute 5 où l'on compte de 137 à 194 camions selon la direction, pour un pourcentage oscillant de 5 % à 7 % du total de véhicules. Sur la route 366, des débits de l'ordre de 100 camions par direction sont comptés à La Pêche, pour des pourcentages élevés de plus de 20 % du total de véhicules, les débits diminuant cependant à l'ouest de la route 105, à 60 camions par direction.

MRC de la Vallée-de-la-Gatineau

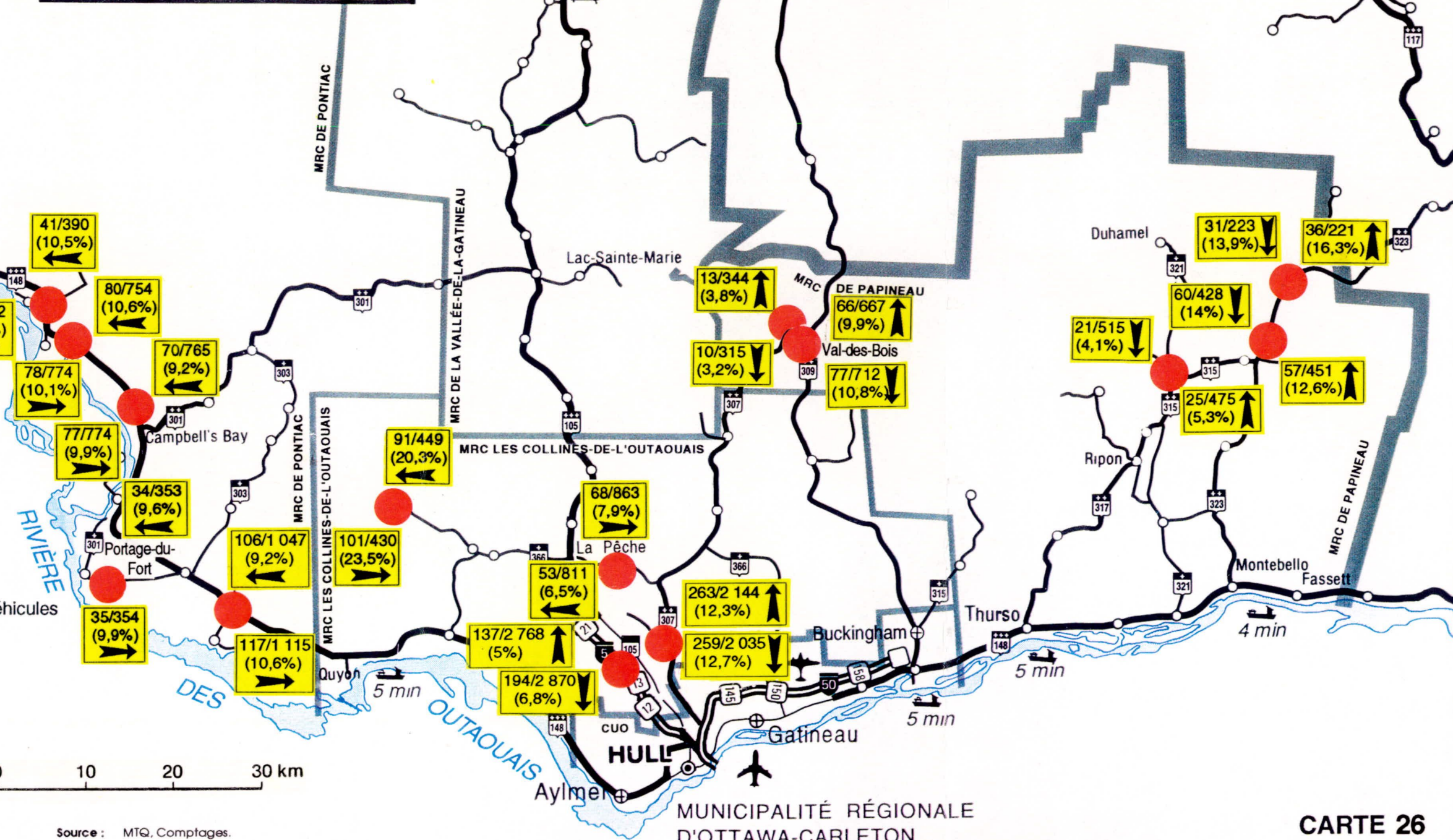
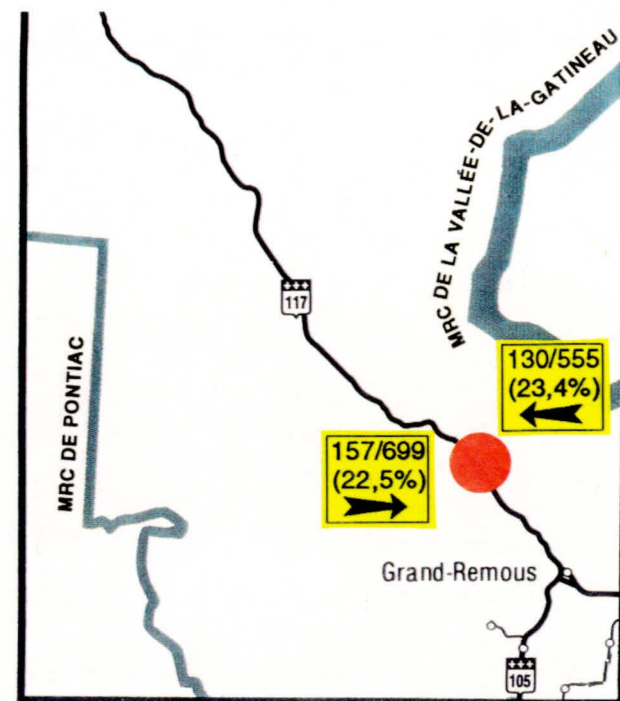
La route 117 au nord de Grand-Remous présente des débits variant de 130 à 157 camions selon la direction et affiche les pourcentages de camions les plus élevés de la région, s'élevant à près de 23 %. Il faut cependant noter que les débits totaux de véhicules à cette période de l'année (novembre) sont relativement faibles, soit environ 1 200 véhicules pour les deux directions. Au second rang viennent les débits sur la route 105 à la hauteur de Messines, avec plus de 200 camions par direction (voir annexe 3), pour un pourcentage de 17 %. Sur le reste de la route 105, les débits sont en général quelque peu supérieurs à une centaine de camions par direction.

Rapides-des-Joachims

DÉBITS DE CAMIONS EN 1992 (12 HEURES)



0 10 20 30 km



MRC de Papineau

Les débits les plus élevés de camions lourds (voir annexe 3) ont été observés en 1993 à Lochaber sur la route 148, avec plus de 400 camions en direction est, soit 11 % du total des véhicules. Selon un autre comptage effectué à Montebello en juin 1993, un peu plus de 400 camions circulaient dans chaque direction, représentant 16 % de la circulation totale. Par ailleurs, les débits recensés sont plus faibles sur les routes 307, 309, 321 et 323; ils varient de 10 à 77 camions par direction.

MRC de Pontiac

Sur la route 148 dans les environs de Portage-du-Fort, on enregistre des débits de l'ordre d'une centaine de camions par direction, pour des pourcentages d'environ 10 %. Plus à l'ouest, les débits diminuent à 70 camions par direction à Litchfield, et à 40 à Mansfield.

• **Des déplacements surtout internes à la région de l'Outaouais**

Des enquêtes origine-destination ont été effectuées par le ministère des Transports dans le cadre d'études diverses. Seules les plus récentes enquêtes, soit à partir de 1988, ont été examinées afin de dresser un portrait plus actuel des principales origines et destinations des camions circulant dans la région (voir tableau 28).

De façon générale, aux postes d'enquête situés au coeur de la région (Maniwaki, Campbell's Bay et Saint-Émile-de-Suffolk), les déplacements de camions sont peu élevés et se concentrent principalement à proximité de ces postes d'enquête. Quant aux postes situés à proximité ou à l'intérieur du territoire de la CUO, soit les postes de Masson-Angers et de Val-des-Monts, les destinations sont majoritairement orientées vers la CUO.

Les postes d'enquête frontaliers interceptent évidemment davantage de déplacements en provenance de l'extérieur de la région. Ainsi, la presque totalité des véhicules franchissant le poste de Portage-du-Fort proviennent de l'Ontario et se dirigent vers la MRC de Pontiac. À Grand-Remous, la majorité des camions effectuent des déplacements de transit, la plupart provenant de l'Abitibi-Témiscamingue et se dirigeant vers la région de Montréal.

TABLEAU 28
PRINCIPALES ORIGINES-DESTINATIONS DES CAMIONS
(24 HEURES)

POSTE D'ENQUÊTE	ANNÉE	ROUTE	DIRECTION	ORIGINE			DESTINATION			DÉBIT JOURNALIER DE CAMIONS
				CUO	OUTAOUAIS (EXCL. CUO)	AUTRES	CUO	OUTAOUAIS (EXCL. CUO)	AUTRES	
Grand-Remous	1989	117	Sud	-	19 (21 %)	73 (79 % de Abitibi-Tém.)	8 (9 %)	16 (17 %)	68 (74 %)	92
Maniwaki	1989	105	Sud	-	53 (64 %)	29 (36 %)	3 (4 %)	72 (88 %)	7 (8 %)	82
Maniwaki	1989	105	Nord	14 (11 %)	84 (64 %)	33 (25 %)	-	111 (85 %)	20 (15 %)	131
Saint-Émile-de- Suffolk	1988	323	Sud	-	41 (76 %)	13 (24 %)	10 (19 %)	36 (66 %)	8 (15 %)	54
Val-des-Monts	1988	307	Ouest	-	87 (100 %)	-	49 (56 %)	17 (19 %)	21 (25 %)	87
Portage-du-Fort	1990	301	Nord	-	-	136 (100 %) (97 % de l'Ontario)	14 (10 %)	122 (90 %)	-	136
Campbell's Bay	1988	148	Est	-	111 (96 %)	5 (4 %)	11 (9 %)	74 (64 %)	31 (27 %)	116
Masson-Angers	1988	148 et A-50	Ouest	262 (59 %)	42 (10 %)	137 (31 %)	255 (58 %)	97 (22 %)	89 (20 %)	441
Lachute	1989	158	Est	28 (11%)	35 (14%)	182 (75%)	-	-	245 (100 %) (rég. Mtl et Lachute)	245
Pointe-Fortune	1990	A-40 (417)	Est	71 (9 %)	9 (1 %)	704 (90 %) (72 % de l'Ontario)	-	-	784 (100 %) (78 % vers rég. de Mtl)	784
Pointe-Fortune	1990	A-40 (417)	Ouest	-	-	829 (100 %) (88 % de la rég. de Mtl)	59 (7 %)	16 (2 %)	754 (91 %) (69 % vers l'Ontario)	829

Source : MTQ, Enquêtes origine-destination.

- **De faibles débits de camions vers le reste du Québec**

Quant aux postes situés immédiatement à l'extérieur de la région, tel celui situé à Pointe-Fortune sur l'autoroute 40, près de la frontière de l'Ontario (autoroute 417), on constate que moins de 10 % des déplacements (près de 80 camions par jour seulement) proviennent de la région de l'Outaouais ou s'y dirigent. La plupart des camions interceptés à ce poste proviennent de l'Ontario ou s'y rendent, principalement dans la MROC. Enfin, au poste de Lachute, sur la route 158 en direction est, on observe également que seulement le quart des camions (63) proviennent de l'Outaouais.

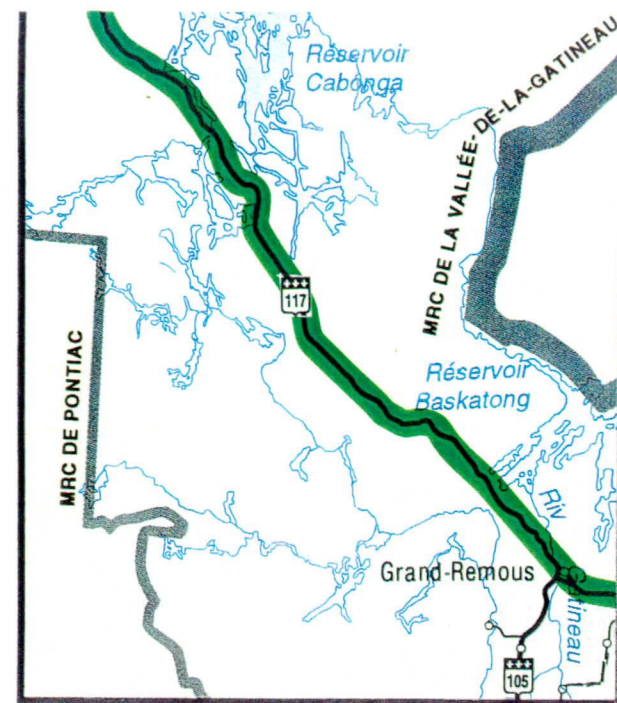
On observe donc de faibles débits de camions sur les deux seuls liens entre les régions de l'Outaouais et de Montréal. Bien que la région de Montréal compte de nombreux fournisseurs des entreprises manufacturières de l'Outaouais, l'économie régionale axée surtout sur l'administration publique fait en sorte que, globalement, le niveau d'échange entre les deux régions s'avère relativement faible.

- **Un réseau de camionnage proposé par le MTQ**

Tel que mentionné dans la partie A portant sur la CUO, le ministère des Transports vise à mettre en place, au cours de l'année 1994, un réseau de camionnage sur l'ensemble du réseau sous sa juridiction. Le réseau de camionnage projeté par le MTQ pour le territoire des MRC de l'Outaouais est illustré sur la carte 27.

Le réseau principal pour le camionnage est situé de façon générale sur les autoroutes et les routes nationales, et parfois sur des routes régionales. Ainsi, sur le territoire des MRC, les routes de camionnage, identifiées en vert, comprennent l'autoroute 5 ainsi que les routes nationales 105, 117 et 148. La route régionale 301, de la route 148 jusqu'à la route 105, et la route 309 reliant Buckingham à Mont-Laurier font également partie de ce réseau.

Les routes restreintes au camionnage, illustrées en jaune sur la carte 27, sont constituées des routes régionales 315, 317 et 323, et de quelques tronçons de routes collectrices se raccordant aux routes nationales. Le camionnage y est permis mais peut être restreint par des interdictions ou limitations diverses telles que des ponts à charge légale ou à tonnage



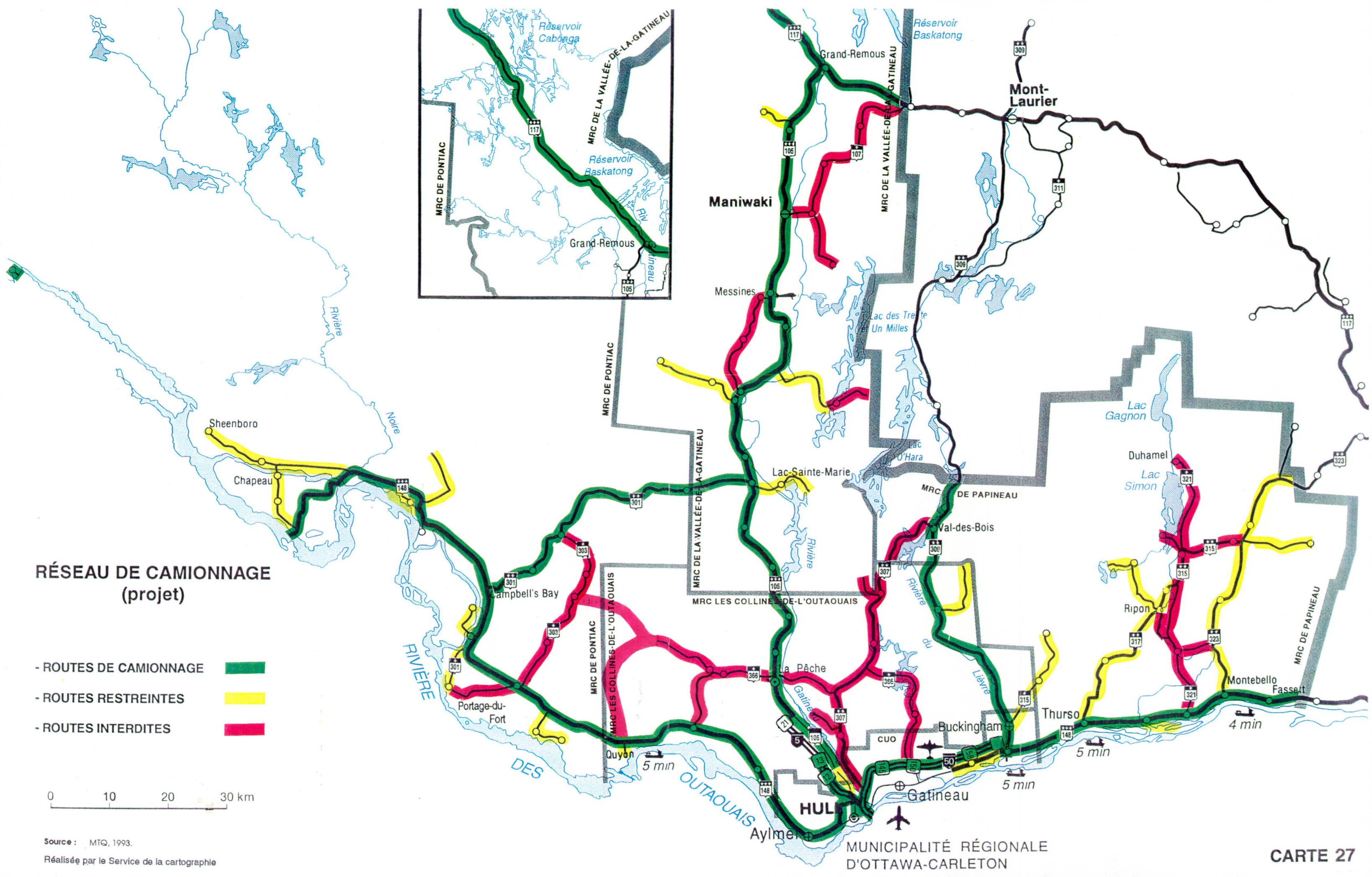
RÉSEAU DE CAMIONNAGE (projet)

- ROUTES DE CAMIONNAGE
- ROUTES RESTREINTES
- ROUTES INTERDITES



Source : MTQ, 1993.

Réalisée par le Service de la cartographie



réduit et des viaducs de faible hauteur. L'utilisation de ce réseau sera favorisée seulement pour le camionnage local ou interrégional.

Enfin, les routes interdites aux véhicules lourds de plus de 3 000 kg, à l'exception de la circulation locale et lorsqu'aucune route alternative n'a été prévue, sont illustrées en rouge. Il s'agit des routes 107, 303, 307, 321 et 366.

1.5 - ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ ET CADRE FINANCIER

Depuis 1986, les dépenses effectuées par le Ministère au niveau du développement, de l'amélioration et de l'entretien du réseau routier, pour tout le territoire de la région administrative de l'Outaouais, ont varié de 7 à 25 millions par an (voir tableau 30).

TABLEAU 29
ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU MTQ

ANNÉE	DÉPENSES (\$)
1992-1993	24 118 315
1991-1992	6 933 560
1990-1991	7 100 000
1989-1990	23 433 800
1988-1989	25 266 500
1987-1988	25 600 000
1986-1987	19 115 000

Source : Rapports annuels du M.T.Q.

Au cours de cette période, les plus importants travaux effectués par le Ministère ont consisté à prolonger l'autoroute 5 vers le nord et à reconstruire le pont Gendron au-dessus de la rivière Gatineau à La Pêche, dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais. De plus, la route 117, dans le nord de la région, a fait l'objet d'importants travaux de réfection, afin de lui conférer des caractéristiques physiques conformes à sa vocation de route nationale.

1.6 - PROJETS EN TRANSPORT

Les projets à l'étude concernent le réseau routier sous la responsabilité du Ministère sont présentés dans les pages suivantes (voir carte 28).

1.6.1 - Projets routiers

1.6.1.1 - Des projets à l'étude d'une valeur de 275 millions de dollars

Les divers projets d'amélioration ou de développement du réseau routier à l'étude au sein du Ministère totalisent environ 275 millions de dollars (voir carte 28). Les principaux projets sont les suivants:

Autoroute 5

- la réalisation d'un tronçon de 8,6 kilomètres dans la municipalité de La Pêche;
- le raccordement avec la route 105 à La Pêche;
- le prolongement de l'autoroute, de La Pêche vers le nord, jusqu'à Low dans la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau.

Autoroute 50

- le prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute (l'annexe 6 présente l'état d'avancement de ce projet);
- la réalisation d'un tronçon de l'autoroute d'Aylmer vers Heyworth.

Route 105

- divers travaux de réaménagement, de correction de profil ou encore de construction de voies de dépassement afin d'améliorer certaines caractéristiques géométriques de la route;

PROJETS ROUTIERS - MTQ

PROJETS À L'ÉTUDE

Autoroute 5

- 1 - raccordement à la route 105 (entre la route 366 et la route 105).
- 2 - prolongement de Wakefield à Low.
- 3 - prolongement jusqu'à la voie de contournement de Wakefield.

Autoroute 50

- 4 - prolongement de Heyworth à Aylmer.
- 5 - prolongement de l'Ange-Gardien vers l'est.

Route 105

- 6 - élargissement à 4 voies contiguës de la sortie nord de Maniwaki.
- 7 - réaménagement du tronçon : de la rivière Kazabazua jusqu'à 3,7 km vers le sud.
- 8 - réaménagement de l'intersection du ch. du lac Cayamant.
- 9 - construction d'une voie de dépassement et correction du profil entre le ch. Bertrand et le ch. Calumet.
- 10 - construction d'une voie de dépassement du ch. Val-Guertin à la limite nord de Messines.

Route 117

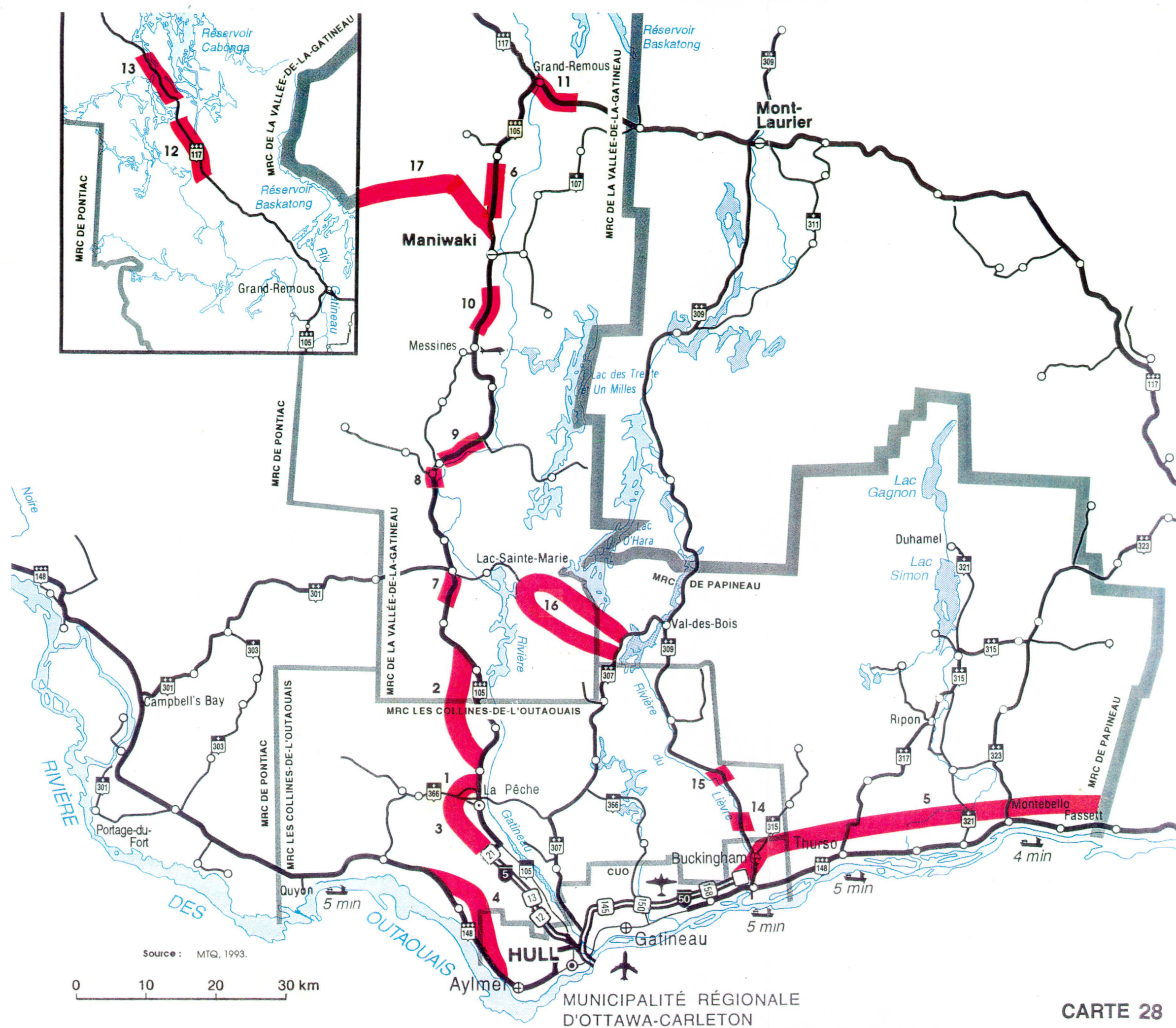
- 11 - réaménagement du tronçon : du pont de Grand-Remous jusqu'à 2,7 km en direction sud.
- 12 - réaménagement du tronçon : du Domaine jusqu'au lac Roland.
- 13 - réaménagement du tronçon : du canton Émard au Domaine.

Route 309

- 14 - construction de voies lentes.
- 15 - correction de courbes.

Autres

- 16 - construction de la route Trans-Outaouaise.
- 17 - route Maniwaki/Témiscaming (ch. de l'Aigle).



Route 117

- travaux de réaménagement dans le secteur de Grand-Remous et du Domaine jusqu'au lac Rolland.

Routes régionales 301, 307, 309, 323 et collectrices 107, 301, 315, 366

- divers travaux d'amélioration, de réfection ou d'élargissement.

Route transoutaouaise

- construction d'une nouvelle route reliant Denholm à Lac-Sainte-Marie.

1.6.1.2 - L'autoroute 50 constitue une priorité régionale

Le projet de prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute constitue une priorité pour la population de l'Outaouais. Un lien autoroutier vers la région de Montréal apparaît, pour plusieurs intervenants de l'Outaouais, comme une condition essentielle à la diversification économique régionale. En plus d'être réclamé par l'ensemble des instances municipales régionales, ce projet est considéré comme une priorité notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et de la MRC de Papineau ainsi que dans l'exercice de planification stratégique du CRDO. L'annexe 6 présente l'état d'avancement de ce projet.

1.6.2 - Projet de train à haute vitesse

Le projet de construction d'un train à haute vitesse entre Québec et Windsor fait présentement l'objet d'une étude d'opportunité. On étudie aussi les corridors à l'intérieur desquels pourrait circuler le train rapide. Trois corridors à l'étude relieraient la région de Montréal à Ottawa-Hull : un corridor sur la rive nord de la rivière des Outaouais et deux sur la rive sud, du côté de l'Ontario. Les résultats de l'étude devraient être connus à l'automne 1994.

La population de la région de l'Outaouais favorise le corridor situé sur la rive nord de la rivière des Outaouais. Il en est de même pour le ministère des Transports.

1.7 - BILAN DE LA PROBLÉMATIQUE

Un territoire à caractère rural

Le territoire des MRC a un caractère rural. Son développement s'est d'abord appuyé sur l'exploitation forestière et l'agriculture. Par la suite, compte tenu de la présence de nombreux lacs et rivières, la villégiature et le tourisme se sont développés. L'économie de la région traverse présentement une période de crise, notamment en raison des importants ralentissements que subit l'industrie forestière.

Une demande de transport stable, sauf dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais

La population des MRC est passée de 69 000 à 82 000 personnes entre 1971 et 1991. Il s'agit là d'un accroissement de 17 %, qui est légèrement supérieur à la croissance de population de 14 % enregistrée au Québec au cours de cette même période. La population de la MRC des Collines-de-l'Outaouais se démarque de celle des autres MRC par sa croissance démographique très forte (92 %). Sa proximité du territoire de la CUO et sa facilité d'accès à celui-ci en font de plus en plus une banlieue éloignée de la CUO.

De plus, selon les prévisions effectuées, la population des MRC de Pontiac et de Papineau devrait, en plus de vieillir, demeurer relativement stable ou même diminuer d'ici l'an 2011, alors que la MRC des Collines-de-l'Outaouais devrait encore enregistrer des gains importants de population.

La demande en transport devrait donc demeurer stable à peu près partout, sauf dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, où elle devrait augmenter et accentuer la pression sur les liens routiers menant à la CUO.

Les priorités des MRC en matière de transport : les autoroutes 5 et 50, la route 105, la route Transoutaouaise

Les principales priorités des MRC, telles qu'inscrites dans les schémas d'aménagement actuellement en vigueur, sont l'action des liens nord-sud (l'autoroute 5 et la route 105), le développement des liens est-ouest (autoroute 50) et la réalisation la route Transoutaouaise

(dans la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau) pour favoriser le développement touristique. Ce dernier projet n'est cependant plus, depuis récemment, une priorité pour la MRC concernée.

Le prolongement de l'autoroute 50 vers Montréal : une priorité régionale

Le projet de prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute constitue une priorité pour la population de l'Outaouais. Un lien autoroutier vers la région de Montréal apparaît, pour plusieurs intervenants de l'Outaouais, comme une condition essentielle à la diversification économique régionale. En plus d'être réclamé par l'ensemble des instances municipales régionales, ce projet est considéré comme une priorité notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et de la MRC de Papineau ainsi que dans l'exercice de planification stratégique du CRDO.

Transport routier

Des chaussées et des structures en bon état

La majorité des chaussées et des structures appartenant au Ministère dans le territoire des MRC sont dans l'ensemble en bon état. L'accroissement des investissements du Ministère au cours des dernières années dans la région de l'Outaouais (07) au chapitre de la réfection des surfaces (de 3 millions en 1990 à 6 millions en 1993-1994) a fait en sorte que l'état des chaussées et des structures est actuellement à un niveau généralement acceptable.

La circulation lourde affecte la qualité de vie

On rencontre dans le territoire des MRC de nombreuses zones sensibles à l'implantation d'infrastructures routières tels des réserves fauniques, des aires d'activités récréatives et des ravages de chevreuil. Ce qui caractérise cependant le plus le territoire des MRC en matière de problématique environnementale, c'est le fait que la circulation lourde, générée principalement par l'industrie forestière, affecte la qualité de vie des résidents vivant dans les municipalités situées le long des routes 148, 105 et 309.

Des problèmes de circulation le long des routes 148, 105, 117 et 309

Les débits de circulation sur le réseau routier des MRC sont de façon générale relativement faibles. Ils varient de quelques centaines à quelque milliers de véhicules. Les problèmes de circulation ne sont donc pas souvent attribuables au fait que les débits soient supérieurs à la capacité offerte, mais plutôt à des problèmes liés aux caractéristiques géométriques des infrastructures routières. Ainsi, la route 148, qui constitue le seul lien routier direct entre l'Outaouais et la région de Montréal, n'offre pas, dans la MRC de Papineau, un niveau de service acceptable pour une route nationale, en raison de ses caractéristiques géométriques et de la traversée de plusieurs villages. La région est donc dépourvue de lien rapide et efficace vers le reste du Québec. Les déficiences géométriques du réseau limitent aussi la fluidité et la sécurité des déplacements le long des routes 105, 307 et 309.

Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité

La prolifération des points d'accès au réseau routier amène une diminution de la fluidité de la circulation, une augmentation des problèmes liés à la sécurité, voire un changement de sa vocation initiale.

Une démarche a été entreprise par le Ministère en collaboration avec les intervenants des MRC de la région et de la CUO afin de trouver des solutions à ce problème.

Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents

Bien que diverses analyses de sécurité aient été effectuées et que des corrections aient déjà été apportées à certains «points noirs» (lieux de concentration d'accidents), l'actuel système de repérage spatial des accidents ne permet pas au Ministère d'effectuer, dans les délais de réalisation du plan de transport, un diagnostic précis en matière de sécurité routière.

Transport des marchandises

Une utilisation prédominante du camion

L'abandon de plusieurs lignes et tronçons ferroviaires, conjugué à l'arrêt du flottage du bois sur la presque totalité des rivières, favorise dorénavant une utilisation quasi exclusive du camion comme mode de transport des marchandises.

Le pourcentage de camions sur les routes est en général de l'ordre de 10 % et peut parfois dépasser les 20 %, en raison du transport du bois. Même si les pourcentages de camions peuvent être élevés, le nombre de ces véhicules est en général faible, il est au maximum de l'ordre de 400 par direction à un point donné.

À l'instar de la CUO, les déplacements de camions dans le territoire des MRC sont surtout internes à la région. Ainsi, on observe de très faibles débits de camions (environ 80 camions par jour) circulant entre l'Outaouais et la région de Montréal.

Les projets de transport

Des projets routiers pour une valeur de 275 millions de dollars

Les projets d'amélioration et de développement du réseau routier à l'étude au sein du Ministère totalisent environ 275 millions de dollars. Cette somme est largement supérieure aux montants dont dispose le Ministère pour la réalisation de projets dans ce territoire.

2.0 - ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Les orientations et objectifs de transport proposés pour le territoire des MRC sont les suivants :

Orientation n° 1 : Maintenir le réseau routier supérieur en bon état, et ce, de façon prioritaire aux autres interventions du Ministère

L'acroissement des sommes consacrées à la réfection du réseau routier au cours des dernières années a permis d'amener l'état du réseau à un niveau généralement acceptable. Cependant, il importe de pouvoir disposer des sommes nécessaires pour faire toutes les interventions requises afin de maintenir le réseau dans un état acceptable, et ce, de façon prioritaire par rapport à toutes les autres interventions du Ministère. L'objectif découlant de cette orientation est donc le suivant :

- **s'assurer qu'on dispose du budget requis pour maintenir le réseau routier supérieur en bon état.**

Orientation n° 2 : Accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier supérieur

Les déficiences géométriques rencontrées sur certains tronçons du réseau routier nuisent à son fonctionnement efficace et sécuritaire en particulier sur les routes les plus utilisées par le camionnage. L'objectif à atteindre à cet égard est le suivant :

- **effectuer de façon prioritaire des travaux d'amélioration à la géométrie des routes nationales et régionales 105, 117 et 309, proposées comme routes de camionnage.**

Certains corridors routiers perdent leur fonctionnalité, compte tenu du grand nombre d'accès qui s'y retrouvent.

L'efficacité du réseau routier en est donc diminuée d'autant. Il importe donc de s'attaquer sérieusement à ce problème en tentant d'atteindre l'objectif suivant :

- **identifier, en collaboration avec le milieu, des mesures pour préserver la fonctionnalité des corridors routiers et les intégrer dans les activités du Ministère ainsi que dans les schémas des MRC et les plans d'urbanisme municipaux;**

L'exploitation sécuritaire du réseau routier nécessite d'abord une bonne connaissance de base des sites accidentogènes, ce qui n'est pas le cas pour le territoire des MRC. Il importe donc de remédier à la situation en poursuivant les objectifs suivants :

- **améliorer la connaissance des sites de concentration d'accidents sur le territoire des MRC en se dotant des outils techniques nécessaires pour réaliser un bon diagnostic régional de sécurité routière;**
- **intervenir sur les sites de concentration d'accidents identifiés à la suite de ce diagnostic.**

<u>Orientation N° 3</u> : Améliorer les conditions de déplacements entre l'Outaouais et les régions limitrophes
--

La route 148 n'offre pas un niveau de service acceptable pour une route de catégorie nationale. Il importe donc d'y améliorer les conditions de déplacement. Le projet de l'autoroute 50 est fortement réclamé et constitue pour la population régionale une solution à ce problème. L'objectif suivant découle de cette situation :

- **améliorer les conditions de déplacement entre l'Outaouais et la région de Montréal;**

Les liens vers le nord, via l'autoroute 5 et les routes 105 et 117 présentent des problèmes auxquels le Ministère s'attaque depuis plusieurs années par l'intermédiaire de nombreux

projets. Ces actions devraient se continuer jusqu'à ce que les conditions de circulation sur ces liens routiers soient plus convenables pour des routes nationales. L'objectif est le suivant :

- **améliorer les conditions de déplacement vers l'Abitibi et les Laurentides.**

<u>Orientation N° 4</u> : Soutenir l'efficacité du transport des marchandises
--

L'utilisation prédominante du camion comme mode de transport des marchandises nécessite d'apporter un soutien à l'efficacité du transport routier des marchandises en gérant mieux les déplacements de camions. L'objectif à atteindre à cet égard est le suivant :

- **assurer une meilleure gestion des déplacements de camions sur le réseau routier en identifiant des routes de camionnage pour lesquelles le Ministère accorderait ultérieurement une priorité pour les travaux de réfection et d'entretien;**
- **assurer l'harmonisation des itinéraires de camionnage entre les réseaux du Ministère et des municipalités;**
- **effectuer, dans la mesure où les tronçons concernés peuvent être rentables, les représentations nécessaires auprès du gouvernement fédéral afin que le réseau ferroviaire actuel soit maintenu;**
- **encourager la création d'un C.F.I.L. (chemin de fer d'intérêt local, voie ferrée du CP Rail) si la demande le justifie et si un promoteur est intéressé.**

ANNEXE 1

TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES AUX LIGNES-ÉCRANS

TAUX D'OCCUPATION¹ DES VÉHICULES AUX LIGNES-ÉCRANS

Ligne-écran	Le matin		L'après-midi	
	1986	1991	1986	1991
Pont Champlain	1,32	1,26	1,43	1,26
Ponts des Chaudières et du Portage	1,39	1,38	1,46	1,46
Ponts Alexandra et MacDonald-Cartier	1,35	1,32	1,46	1,34
Rivière des Outaouais	1,36	1,33	1,45	1,37
Île de Hull	1,39	1,40	1,39	1,34
Gamelin	1,30	N/D	1,37	N/D
Gamelin (liens principaux) ²	1,30	N/D	1,37	N/D
Chemin de la Montagne	1,39	1,32	1,33	1,37
Deschênes	1,41	1,34	1,42	1,31
Chelsea	N/D	1,36	N/D	1,38
Rivière Gatineau	1,37	1,42	1,38	1,40
Païement	1,38	1,32	1,49	1,37
Lac Beauchamp	1,37	N/D	1,50	N/D
Masson	N/D	1,39	N/D	1,33

¹ Durant les heures de pointe.² Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre.

ANNEXE 2

DÉBITS DE CIRCULATION AUX LIGNES-ÉCRANS

DÉBITS DE CIRCULATION AUX LIGNES-ÉCRANS

DÉBITS HEURE DE POINTE DU MATIN		Débit		Différence		Capacité		(d/c)	
Localisation	Ligne-écran	1987	1991	%	% ann.	1987	1991	1987	1991
Pont Champlain	Outaouais (rivière)	1 240	1 580	27,42	6,25	1 600	1 600	0,78	0,99
Pont des Chaudières		1 219	1 387	13,78	3,28	1 600	1 600	0,76	0,87
Pont du Portage		2 537	2 861	12,77	3,05	2 900	2 900	0,87	0,97
Pont Alexandra		1 017	1 011	-0,59	-0,15	1 165	1 165	0,87	0,87
Pont MacDonald-Cartier		3 909	4 647	18,88	4,42	4 920	4 920	0,79	0,94
Total	Outaouais (rivière)	9 922	11 486	15,76	3,73	12 185	12 185	0,81	0,94
boul. Taché	Île de Hull	1 380	1 573	13,99	3,33	1 600	1 600	0,86	0,98
rue Montcalm		1 026	1 334	30,02	6,78	1 400	1 400	0,73	0,95
boul. Saint-Laurent		-	338	-	-	-	1 250	-	0,27
boul. Montclair		908	1 185	30,51	6,88	1 800	1 800	0,50	0,66
A-5		3 118	3 614	15,91	3,76	4 000	4 000	0,78	0,90
bretelles A-5/50		4 091	4 111	0,49	0,12	3 600	3 600	1,14	1,14
boul. Fournier		2 221	2 221	0,00	0,00	2 200	2 200	1,01	1,01
Total	Île de Hull	12 744	14 376	12,81	3,06	14 600	15 850	0,87	0,91
boul. Brunet	chemin de la Montagne	90	70	-22,22	-6,09	300	300	0,30	0,23
route 148		1 143	655	-42,69	-12,99	1 100	1 100	1,04	0,60
boul. Gamelin		894	1 692	89,26	17,29	900	2 000	0,99	0,85
Total	chemin de la Montagne	2 127	2 417	13,63	3,25	2 300	3 400	0,92	0,83
boul. Lucerne	Deschênes	643	771	19,91	4,64	900	900	0,71	0,86
ch. Aylmer		859	804	-6,40	-1,64	800	1 600	1,07	0,50
ch. McConnell		566	706	24,73	5,68	1 000	1 000	0,57	0,71
ch. Pink		405	1 029	154,0	26,25	1 000	1 000	0,41	1,03
Total	Deschênes	2 473	3 310	33,85	7,56	3 700	4 500	0,67	0,74
ch. de la Mine	Chelsea	91	74	-18,68	-5,04	700	700	0,13	0,11
A-5		754	981	30,11	6,80	4 000	4 000	0,19	0,25
route 105		154	220	42,86	9,33	1 000	1 000	0,15	0,22
Total	Chelsea	999	1 275	27,63	6,29	5 700	5 700	0,18	0,22

(SUITE)

DÉBITS HEURE DE POINTE DU MATIN		Débit		Différence		Capacité		(d/c)	
Localisation	Ligne-écran	1987	1991	%	% ann.	1987	1991	1987	1991
Pont Lady-Aberdeen	Gatineau (rivière)	2 271	2 092	-7,88	-2,03	2 300	2 300	0,99	0,91
Pont des Draveurs		4 098	5 981	45,95	9,91	6 000	6 000	0,68	1,00
Pont Alonzo-Wright		1 294	1 221	-5,64	-1,44	1 300	1 200	1,00	1,02
Total	Gatineau (rivière)	7 663	9 294	21,28	4,94	9 600	9 500	0,80	0,98
rue Saint-Louis	boul. Paiement	690	730	5,80	1,42	800	800	0,86	0,91
boul. Maloney		963	1 458	51,40	10,93	2 000	2 000	0,48	0,73
boul. Saint-René		297	373	25,59	5,86	600	600	0,50	0,62
La Vérendrye		637	691	8,48	2,06	1 000	1 000	0,64	0,69
A-50		1 316	2 226	69,15	14,04	4 000	4 000	0,33	0,56
Total	Boul. Paiement	3 903	5 478	40,35	8,84	8 400	8 400	0,46	0,65
boul. Notre-Dame	lac Beauchamp	56	-	-	-	700	700	0,08	-
boul. Maloney		376	-	-	-	2 000	2 000	0,19	-
boul. Saint-René		156	-	-	-	700	700	0,22	-
A-50		1 053	-	-	-	4 000	4 000	0,26	-
Total	lac Beauchamp	1 641	-	-	-	7 400	7 400	0,22	-
A-50	Masson	-	916	-	-	4 000	4 000	-	0,23
boul. Maloney		-	231	-	-	1 000	1 000	-	0,23
Total	Masson	-	1 147	-	-	5 000	5 000	-	0,23

(SUITE)

DÉBITS HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI		Débit		Différence		Capacité		(d/c)	
Localisation	Ligne-écran	1 987	1991	%	% ann.	1987	1991	1987	1991
Pont Champlain	Outaouais (rivière)	1 559	1 426	-8,53	-2,20	1 600	1 600	0,97	0,89
Pont des Chaudières		1 407	1 507	7,11	1,73	1 470	1 470	0,96	1,03
Pont du Portage		2 576	2 774	7,69	1,87	2 900	2 900	0,89	0,96
Pont Alexandra		9 48	871	-8,12	-2,10	1 040	1 040	0,91	0,84
Pont MacDonald-Cartier		3 755	4 434	18,08	4,24	4 920	4 920	0,76	0,90
Total	Outaouais (rivière)	10 245	11 012	7,49	1,82	11 930	11 930	0,86	0,92
boul. Taché	Île de Hull	1 160	1 479	27,50	6,26	1 500	1 500	0,77	0,99
rue Montcalm		1 249	1 249	0,00	0,00	1 400	1 400	0,89	0,89
boul. Saint-Laurent		-	450	-	-	-	1 250	-	0,36
boul. Montclair		1 551	1 498	-3,42	-0,87	1 800	1 800	0,86	0,83
A-5		2 783	3 491	25,44	5,83	4 000	4 000	0,70	0,87
bretelles A-5/50		3 905	3 048	-21,95	-6,01	3 600	3 600	1,08	0,85
boul. Fournier		2 184	2 220	1,65	0,41	2 200	2 200	0,99	1,01
Total	Île de Hull	12 832	13 435	4,70	1,15	14 500	15 750	0,88	0,85
boul. Brunet	chemin de la Montagne	54	60	11,11	2,67	300	300	0,18	0,20
route 148		1 031	1 005	-2,52	-0,64	1 100	1 100	0,94	0,91
boul. Gamelin		947	1 571	65,89	13,49	900	2 000	1,05	0,79
Total	chemin de la montagne	2 032	2 636	29,72	6,72	2 300	3 400	0,88	0,94
boul. Lucerne	Deschênes	726	891	22,73	5,25	900	900	0,81	0,99
ch. Aylmer		922	981	6,40	1,56	800	1 600	1,15	0,61
ch. McConnell		454	658	44,93	9,72	1 000	1 000	0,45	0,66
ch. Pink		306	445	45,42	9,81	1 000	1 000	0,31	0,45
Total	Deschênes	2 408	2 975	23,55	5,43	3 700	4 500	0,65	0,66
ch. de la Mine	Chelsea	98	49	-50,00	-15,91	700	700	0,14	0,07
A-5		661	838	26,78	6,11	4 000	4 000	0,17	0,21
route 105		189	267	41,27	9,02	1 000	1 000	0,19	0,27
Total	Chelsea	948	1 154	21,73	5,04	5 700	5 700	0,17	0,20

(SUITE)

DÉBITS HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI		Débit		Différence		Capacité		(d/c)	
Localisation	Ligne-écran	1987	1991	%	% ann.	1987	1991	1987	1991
Pont Lady-Aberdeen	Gatineau (rivière)	1 981	1 968	-0,66	-0,16	2 300	2 300	0,86	0,86
Pont des Draveurs		3 920	5 882	50,05	10,68	6 000	6 000	0,65	0,98
Pont Alonzo-Wright		1 151	1 497	30,06	6,79	1 300	1 200	0,89	1,25
Total	Gatineau (rivière)	7 052	9 347	32,54	7,30	9 600	9 500	0,73	0,98
rue Saint-Louis	boul. Palement	783	831	6,13	1,50	800	800	0,98	1,04
boul. Maloney		1 449	1 288	-11,11	-2,90	2 000	2 000	0,72	0,64
boul. Saint-René		450	486	8,00	1,94	600	600	0,75	0,81
La Vérendrye		669	796	18,98	4,44	1 000	1 000	0,67	0,80
A-50		1 402	2 598	85,31	16,67	4 000	4 000	0,35	0,65
Total	boul. Palement	4 753	5 999	26,22	5,99	8 400	8 400	0,57	0,71
boul. Notre-Dame	lac Beauchamp	166	-	-	-	700	700	0,24	-
boul. Maloney		840	-	-	-	2 000	2 000	0,42	-
boul. Saint-René		261	-	-	-	700	700	0,37	-
A-50		1 135	-	-	-	4 000	4 000	0,28	-
Total	lac Beauchamp	2 402	-	-	-	7 400	7 400	0,32	-
A-50	Masson	-	966	-	-	4 000	4 000	-	0,24
boul. Maloney		-	378	-	-	1 000	1 000	-	0,38
Total	Masson	-	1 344	-	-	5 000	5 000	-	0,27

ANNEXE 3
DÉBITS DE CAMIONS

**DÉBITS DE CAMIONS SUR LES PRINCIPALES ROUTES
DE LA CUO EN 1992 (12 HEURES)**

Route	Municipalité	Localisation	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total ¹ de véhicules	% de camions
				1 unité	2 unités	3 unités	Total		
148	Aylmer	0,1 km à l'est du chemin Fraser	Est	191	17	1	209	6 025	3,5
148	Aylmer	0,1 km à l'est du chemin Fraser	Ouest	165	19	3	187	6 265	3,0
148	Aylmer	0,1 km à l'est de l'avenue Vanier	Est	202	23	2	227	5 784	3,9
148	Aylmer	0,1 km à l'est de l'avenue Vanier	Ouest	183	26	4	213	5 629	3,8
148	Aylmer	0,1 km à l'est du chemin de la Montagne	Est	180	26	3	209	6 273	3,3
148	Aylmer	0,1 km à l'est du chemin de la Montagne	Ouest	176	21	2	199	7 410	2,7
50	Gatineau	Entre boulevard La Gappe et boulevard La Vérendrye	Est	476	187	25	688	16 000	4,3
50	Gatineau	Entre boulevard La Gappe et boulevard La Vérendrye	Ouest	426	228	10	664	14 133	4,7
50	Gatineau	1 km à l'est du boulevard de l'Aéroport	Est	203	112	6	321	5 669	5,7
5	Hull	Entre sorties 8 et 12	Nord	134	25	5	164	4 565	3,6
5	Hull	Sous le viaduc de l'autoroute 50	Nord	666	248	18	932	25 272	3,7
5	Hull	Pont McDonald Cartier	Nord	666	354	39	1059	22 294	4,8
148	Masson-Angers	0,5 km ouest rue des Laurentides	Est	105	82	13	200	2 559	7,8
148	Masson-Angers	0,5 km ouest rue des Laurentides	Ouest	101	67	12	180	2 147	8,4
Total				3 748	1 435	143	5 452		

Source : Comptages effectués par le MTQ en novembre 1992.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

**DÉBITS DE CAMIONS
SUR LES PONTS DE LA CUO EN 1990 (12 HEURES)**

Municipalité	Pont	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total de véhicules	% de camions
			1 unité	2 unités	3 unités	Total		
Aylmer	Champlain	Nord	23	3	0	26	7 631	0,3
Aylmer	Champlain	Sud	22	3	0	25	7 103	0,4
Hull	des Chaudières	Nord	337	140	1	478	10 078	4,7
Hull	des Chaudières	Sud	304	134	1	439	9 097	4,8
Hull	du Portage	Nord	99	2	0	101	17 816	0,6
Hull	du Portage	Sud	89	0	0	89	16 067	0,6
Hull	Alexandra	Nord	194	2	0	196	11 288	1,7
Hull	Alexandra	Sud	203	5	0	208	12 185	1,7
Gatineau-Hull	Lady-Aberdeen	Est	364	225	1	590	14 698	4,0
Gatineau-Hull	Lady-Aberdeen	Ouest	373	228	2	603	16 295	3,7
Gatineau-Hull	Alonzo-Wright	Est	137	13	0	150	4 169	3,6
Gatineau-Hull	Alonzo-Wright	Ouest	222	21	0	243	4 934	4,9
Gatineau-Hull	des Draveurs (A-50)	Est	782	331	32	1 145	24 413	4,7
Gatineau-Hull	des Draveurs (A-50)	Ouest	998	185	0	1 183	28 621	4,1
Hull	MacDonald-Cartier	Nord	837	290	16	1 143	22 681	5,0
Hull	MacDonald-Cartier	Sud	838	249	2	1 089	23 478	4,6

Source : Comptages effectués par le MTQ en novembre 1990.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

**DÉBITS DE CAMIONS
MRC DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS**

Route	Municipalité	Localisation	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total ¹ de véhicules	% de camions
				1 unité	2 unités	3 unités	Total		
307	Cantley	1,0 km au nord de Cantley	Nord	187	56	20	263	2 144	12,3
307	Cantley	1,0 km au nord de Cantley	Sud	167	71	21	259	2 035	12,7
5	Chelsea	2 km au nord de la sortie 13	Nord	94	41	2	137	2 768	4,9
5	Chelsea	2 km au nord de la sortie 13	Sud	112	45	37	194	2 870	6,8
366	La Pêche	0,2 km à l'est du chemin vers Halverson	Ouest	101	0	0	101	430	23,5
366	La Pêche	0,2 km à l'est du chemin vers Halverson	Est	91	0	0	91	449	20,3
366	La Pêche	0,3 km à l'est de la route 105	Est	64	4	0	68	863	7,9
366	La Pêche	0,3 km à l'est de la route 105	Ouest	52	0	1	53	811	6,5

Source : Comptages effectués par le MTQ en novembre 1992.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

DÉBITS DE CAMIONS
MRC DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU

Route	Municipalité	Localisation	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total ¹ de véhicules	% de camions
				1 unité	2 unités	3 unités	Total		
105	Bois-Franc	4 km au nord de l'église au nord du chemin Bois-franc - Montcerf	Nord	26	28	0	54	531	10,2
105	Bois-Franc	4 km au nord de l'église au nord du chemin Bois-franc - Montcerf	Sud	54	18	0	72	515	14,0
105	Egan-Sud	6,5 km au nord de la route 107	Nord	82	58	0	140	1 095	12,8
105	Egan-Sud	6,5 km au nord de la route 107	Sud	41	42	0	83	947	8,8
117	T.N.O. Gatineau	15 km au nord de Grand-Remous	Nord	18	104	8	130	555	23,4
117	T.N.O. Gatineau	15 km au nord de Grand-Remous	Sud	18	137	2	157	699	22,5

Source : Comptages effectués par le MTQ en novembre 1992.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

DÉBITS DE CAMIONS
MRC DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU

Route	Municipalité	Localisation	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total ¹ de véhicules	% de camions
				1 unité	2 unités	3 unités	Total		
105	Chelsea	1,5 km nord ch. Old Chelsea	Nord	40	6	0	46	1043	4,4
105	Chelsea	1,5 km nord ch. Old Chelseau	Sud	33	5	0	38	908	4,2
105	Chelsea	2 km nord pont Alonzo-Wright	Nord	116	13	1	130	1962	6,6
105	Chelsea	2 km nord pont Alonzo-Wright	Sud	99	6	2	107	1818	5,9
105	La Pêche	6 km nord chemin des Pins	Nord	99	27	0	126	3384	3,7
105	La Pêche	6 km nord chemin des Pins	Sud	117	25	7	149	2692	5,5
105	La Pêche	à Farrelton	Nord	64	37	11	112	2138	5,2
105	La Pêche	à Farrelton	Sud	56	46	1	103	1880	5,5
105	Low	0,5 km nord chemin McDonald	Nord	85	48	11	144	1984	7,2
105	Low	0,5 km nord chemin McDonald	Sud	90	41	21	152	1695	9,0
105	Low	0,5 km sud chemin Sullivan	Nord	79	49	4	132	1824	7,2
105	Low	0,5 km sud chemin Sullivan	Sud	72	52	4	132	1824	8,1
105	Low	2 km nord chemin Brooks	Nord	96	55	2	153	1877	8,1
105	Low	2 km nord chemin Brooks	Sud	83	59	5	147	1588	9,2

Source : Comptages effectués par le MTQ en juin 1993.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

**DÉBITS DE CAMIONS
MRC DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU**

Route	Municipalité	Localisation	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total ¹ de véhicules	% de camions
				1 unité	2 unités	3 unités	Total		
105	Low	2 km au nord de Venosta	Nord	51	51	10	112	1532	7,3
105	Low	2 km au nord de Venosta	Sud	35	34	15	84	1424	5,9
105	Kazabazua	1 km au nord route 301	Nord	63	75	4	142	1562	9,1
105	Kazabazua	1 km au nord route 301	Sud	60	74	3	137	1497	9,2
105	Kazabazua	juste au sud du chemin Mullingan's Ferry	Nord	56	48	11	115	1503	7,7
105	Kazabazua	juste au sud du chemin Mullingan's Ferry	Sud	56	58	12	126	1385	9,1
105	Gracefield	au sud du chemin Bertrand	Nord	66	50	5	121	1329	9,1
105	Gracefield	au sud du chemin Bertrand	Sud	161	53	10	115	1259	9,1
105	Messines	0,1 km nord ch. Entrée sud	Nord	189	38	5	232	1352	17,2
105	Messines	0,1 km nord ch. Entrée sud	Sud	161	53	10	224	1300	17,2
105	Maniwaki	limite sud de Maniwaki	Nord	91	36	10	137	1879	7,3
105	Maniwaki	limite sud de Maniwaki	Sud	108	41	5	154	1955	7,9

Source : Comptages effectués par le MTQ en juin 1993.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

**DÉBITS DE CAMIONS
MRC DE PAPINEAU**

Route	Municipalité	Localisation	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total de véhicules	% de camions
				1 unité	2 unités	3 unités	Total		
148	Lochaber ²	2 km à l'ouest route 317	Ouest	208	179	8	395	3530	11,2
148	Lochaber ²	2 km à l'ouest route 317	Est	229	205	10	444	4030	11,0
148	Montebello ³	2 km à l'ouest route 323	Ouest	199	187	18	404	2483	16,3
148	Montebello ³	2 km à l'ouest route 323	Est	205	196	21	422	2621	16,1
307	Bowman	0,2 au nord du chemin du Pont	Nord	13	0	0	13	344	3,8
307	Bowman	0,2 au nord du chemin du Pont	Sud	10	0	0	10	315	3,2
309	Val-des-Bois	0,3 km au nord du chemin du Pont	Nord	23	16	27	66	667	9,9
309	Val-des-Bois	0,3 km au nord du chemin du Pont	Sud	24	24	29	77	712	10,8
321	Chénéville	0,2 km au nord de la route 315	Nord	25	0	0	25	475	5,3
321	Chénéville	0,2 km au nord de la route 315	Sud	21	0	0	21	515	4,1
323	Lac-des-Plages	0,5 km au nord du chemin Tour du Lac	Nord	16	19	1	36	221	16,3
323	Lac-des-Plages	0,5 km au nord du chemin Tour du Lac	Nord	15	16	0	31	223	13,9
323	Suffolk et Addington	1,5 km au nord de la route 315	Nord	31	26	0	57	451	12,6
323	Suffolk et Addington	1,5 km au nord de la route 315	Sud	30	29	1	60	428	14

Source : Comptages effectués par le MTQ en novembre 1992.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

² Comptage effectué en mars 1990. (Le nombre de camions a été estimé à partir des données de comptage)

³ Comptage effectué en mai 1987. (Le nombre de camions a été estimé à partir des données de comptage)

**DÉBITS DE CAMIONS
MRC DE PONTIAC**

Route	Municipalité	Localisation	Direction	Nombre de camions ¹				Nombre total ¹ de véhicules	% de camions
				1 unité	2 unités	3 unités	Total		
148	Bristol	Chemin de la ligne Mccredi Maple Rige	Est	92	19	6	117	1 115	10,5
148	Bristol	Hauteur du chemin de la ligne Mccredi Maple Rige	Ouest	78	24	4	106	1 147	9,2
148	Litchfield	3,5 km à l'ouest de la route 301 nord	Est	54	19	4	77	774	9,9
148	Litchfield	3,5 km à l'ouest de la route 301 nord	Ouest	46	22	2	70	765	9,2
148	Mansfield et Pontefract	Entre le chemin Melon et Mont-Devonshire	Est	30	10	1	41	390	10,5
148	Mansfield et Pontefract	Entre le chemin Melon et Mont-Devonshire	Ouest	27	13	2	42	422	10,0
148	Mansfield et Pontefract	2 km à l'est du chemin Mansfield	Est	61	17	2	80	754	10,6
148	Mansfield et Pontefract	2 km à l'est du chemin Mansfield	Ouest	60	17	1	78	774	10,1
303	Portage-du-Fort	1,0 km au nord de la route 301	Nord	25	9	1	35	354	9,9
303	Portage-du-Fort	1,0 km au nord de la route 301	Sud	25	9	1	34	353	9,6
366	Thorne	0,2 km à l'ouest de la route 303	Nord	3	0	0	3	104	2,9
366	Thorne	0,2 km à l'ouest de la route 303	Sud	6	0	0	6	85	7,1

Source : Comptages effectués par le MTQ en novembre 1992.

¹ Les débits ont été comptés pour une période de 12 heures, soit entre 7 h et 19 h.

ANNEXE 4
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES ROUTES

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES ROUTES

Route	Secteur	Long.	Courbe			Pente	Class. fonct.	Vocation	Visib. Dépass.	Section	
			+ 41	21 à 40	10 à 20					Type	% non conf.
5	Pont MacDonald-Cartier...Fin	21,9	0	0	0	0	Auto.	Lien int. et tour./récr.		A	
50	Jcn Rue Montcalm Hull...Jcn 309	31,5	0	0	0	0	Aut.	Lien int. et tour./récr.		A	
148	Limite région Est...Jcn 321	21,6	0	0	0	0	Nat.	Lien interrégional et touristique/récréative	33	B	87
148	Jcn 321...Limite Papineauville (75)	43	0	0	3	0	Nat.		50	B	59
148	Limite Papineauville (75)...Quyon	45,9	0	4	2	2	Nat.		38	B	33
148	Quyon...Jcn 303	24	0	0	0	0	Nat.		59	B	21
148	Jcn 303...Jcn 301 Campbell's Bay	20,2	0	0	0	1	Nat.		61	B	27
148	Jcn 301 Campbell's Bay...Waltham	35,8	0	0	1	6	Nat.		29	C	35
148	Waltham...Frontière Ont.	18	0	0	0	1	Nat.		42	B	34
105	Jcn 5...Jcn 366 Ouest	14,3	0	0	4	1	Nat.	Lien interrégional et touristique/récréative	33	B	84
105	Jcn 366 Ouest...Low	24	0	3	16	4	Nat.		14	B	81
105	Low...Wright	35,3	1	3	0	1	Nat.		37	B	14
105	Wright...Jcn 107 Maniwaki	40,1	0	0	4	5	Nat.		27	B	2
105	Jcn 107 Maniwaki...Jcn 117	30,1	0	0	2	4	Nat.		30	B	48
117	Limite région Est...Limite Mun. Lytton	32	0	0	0	1	Nat.	Lien int. et tour./récr	49	B	23
117	Limite Mun. Lytton...Limite région Nord	97,2	0	0	0	5	Nat.		48	B	14
301	Frontière Ontario...Jcn 148 Est	10,5	3	5	6	2	Rég.	Lien Inter centres	22	D	76
301	Jcn 149 Campbell's Bay...Jcn 303	20,9	0	9	7	4	Rég.		11	D	49
301	Jcn 303...Jcn 105 Kazabazua	39,8	0	0	0	10	Rég.		21	D	3

[illegible]

	Secteur	Long.	Courbe			Pente	Class. fonct.	Vocation	Visib. Dépass.	Section	
			+ 41	21 à 40	10 à 20					Type	% non conf.
303	Jcn 301...Jcn 148	13,7	0	0	3	0	Coll.	Lien inter centres	22	E	2
303	Jcn 148...Jcn 366	21,8	1	2	4	2	Coll.		18	E	3
303	Jcn 366...Jcn 301, Otter Lake	13,5	0	5	1	0	Coll.		12	E	0
315	Jcn 309...Mayo	10,7	3	24	14	2	Coll.	Lien Inter centres	7	E	0
315	Mayo...Blanche	12,1	0	0	0	0	Coll.		14	E	9
315	À l'int. de la Mun. Ripon	2	0	0	0	0	Coll.		1	E	0
315	Limite Mun. Ripon...Montpellier	3,4	0	2	1	2	Coll.		0	E	0
315	Chénéville...Namur	12,6	0	1	1	2	Rég.		15	D	0
366	Lac-des-Loups...Jcn 105 Sud	25,3	0	9	12	4	Coll.	Lien Inter centres	11	E	10
366	Jcn 105 Nord...Jcn 307 Sud	11,7	0	1	1	3	Coll.		16	D	0
366	Jcn 307 Nord...Perkins	16,5	0	3	7	2	Coll.		5	E	25
366	Perkins...Fin 366 (Sud)	11,1	0	0	0	1	Coll.		29	D	47

ANNEXE 5
ENTENTE CCN-QUÉBEC

ENTENTE GÉNÉRALE SUR L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER DANS LE SECTEUR QUÉBÉCOIS DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE, INTERVENUE LE SEPTIÈME JOUR DE JANVIER 1972.

(Texte refondu suite à l'entente complémentaire du 4-12-1978)

ENTRE

Le GOUVERNEMENT DU CANADA, ici représenté par M. André Ouellet, ministre des Travaux publics et ministre d'État aux Affaires urbaines.

Le GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ici représenté par M. Jacques Léonard, ministre d'État à l'aménagement, et M. Claude Morin, ministre des Affaires intergouvernementales, et

LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE, corporation créée par la Loi sur la Capitale nationale (S.R.C. 1970, chap. N-3), ici représentée par M. Charles Drury, son président, et Mme Claude Chapdelaine, son secrétaire, dûment autorisés.

LESQUELS FONT LES CONVENTIONS SUIVANTES :

1. Les termes et les expressions ci-après énumérés ont, à moins que le contexte de la présente convention ne l'indique autrement, le sens suivant :

1° "Travaux de construction" comprend la préparation de plans et devis, le sondage des sols, la construction du réseau routier, la surveillance des travaux de même que les travaux d'embellissement ou d'aménagement paysagiste.

2° "Réseau routier" désigne l'ensemble des voies de communication et des chemins d'accès dont le tracé apparaît sur les cartes "A" et "B" reproduites en annexe, savoir

- A) L'autoroute 5 reliant le boul. Mont-Bleu, à un point, près de Lascelles, situé sur les limites nord de la région de la Capitale Nationale telles qu'établies par la loi sur la Capitale Nationale, laquelle est constituée de deux pistes d'une largeur de 24 pieds chacune, séparées par un mail central de largeur variable, avec carrefours étagés, dont l'emprise comporte une servitude de non-accès et, les abords sont paysagés, le tout construit de manière à permettre une vitesse d'opération de 70 milles à l'heure;

- B) L'autoroute 50, reliant les limites Est de l'Outaouais québécois, près de la ville de Masson, à Davidson Corner, laquelle est constituée de deux pistes de 24 pieds de largeur chacune, séparée par un mail central, à carrefours étagés, avec servitude de non-accès et aux abords paysagés, le tout construit de manière à permettre une vitesse de circulation de 70 milles à l'heure et l'acquisition d'une emprise seulement, de même largeur, pour la construction éventuelle de la section de Davidson Corner au boulevard Deschênes, aux environs de Simmons; le prolongement de l'autoroute, du boulevard Deschênes aux limites Ouest de l'Outaouais québécois près de Wyman, constitué d'une piste de 24 pieds dans une emprise permettant la construction de deux pistes de 24 pieds, du boulevard Deschênes jusqu'à Luskville, et d'une piste de 24 pieds dans une emprise normale, de Luskville jusqu'à Wyman, le tout aux abords paysagés, conçu pour une vitesse de circulation de 60 milles à l'heure".

Pour les fins des présentes, les limites est et ouest ci-dessus mentionnées à l'art. 1 sont les suivantes: à l'Est, la ligne séparatrice des lots 7 et 8 du rang III, canton de Buckingham, comté de Papineau; à l'Ouest, la ligne séparatrice des cantons d'Onslow et de Bristol, comté de Pontiac.

- C) L'acquisition de l'emprise seulement, pour la construction éventuelle du boulevard Deschênes, reliant l'autoroute 50 à la rivière des Outaouais";
- D) La route rapide reliant Davidson Corner à Hull, le long du ruisseau de la Brasserie laquelle est constituée de voies divisées à carrefours étagés dont l'accès est limité et les abords paysagés et qui est conçue de manière à permettre une vitesse maximale d'opération de 60 milles à l'heure entre Davidson Corner et les limites de la ville de Hull (C.L.) et à une vitesse maximale d'opération de 45 milles à l'heure dans la ville de Hull (L-N-R-U).

- E) Les artères urbaines constituées des rues Pink-St-Raymond (M-O-P-Q, Sacré-Coeur(Z-Y), et du chemin de la Montagne (P'-S-V), lesquelles sont conçues comme des boulevards à grande capacité, généralement divisées aux abords paysagés et dont les carrefours sont généralement à niveau, et la promenade (L-N), aux abords paysagés, en contournement du parc du Lac Leamy";
- F) La rue St-Laurent - Laramée - McConnell (X-R-S-T-T') aux abords paysagés, artère urbaine, comme la rue Maisonneuve, dans une emprise suffisamment large pour permettre l'établissement et la circulation d'un moyen de transport en commun à l'intérieur du tronçon (X-R-S-T)";
- G) Le boulevard Gréber (route 8 actuelle) entre Gatineau et Pointe-Gatineau;
- H) Une artère urbaine (A-B) étant le raccordement des approches du pont du Portage au boulevard Taché et à la rue Laurier;
- I) Le boulevard La Vérendrye, à partir de la route 307 à l'approche du pont Alonzo Wright jusqu'au boulevard Lorrain (route 366) dans la ville de Gatineau conçu comme boulevard à grande capacité, aux abords paysagés, généralement divisé et dont les carrefours sont généralement à niveau";
- J) Le boulevard de la Cité des Jeunes, à partir de l'ancien Chemin Freeman au nord et prolongé au sud jusqu'à l'artère St-Laurent -Laramée -McConnell, conçu comme boulevard à grande capacité, aux abords paysagés, généralement divisé et dont les carrefours sont généralement à niveau";

Nonobstant l'art. 4 de l'entente générale du 7 janvier 1972, le coût des travaux que le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale ont convenu d'assumer quant au projet du boulevard de la Cité des Jeunes ne comprend pas le coût des travaux, ci-après énumérés, pour la partie desdits travaux exécutés dans le tronçon qui va de l'ancien chemin Freeman au boulevard Gamelin, les travaux en question étant les suivants :

- les trottoirs
- les bordures latérales
- le système d'éclairage
- les égouts pluviaux
- les additions aux égouts pluviaux venant de l'apport des rues avoisinantes
- les services municipaux à déplacer ou à ajouter
- les feux de circulation
- une partie des aménagements paysagers.

3° "Coût des travaux" comprend les sommes versées par le Gouvernement :

- A) Aux ingénieurs, experts consultants, entrepreneurs pour les travaux de construction et pour les frais connexes à la construction.
 - B) Au profit de ses fonctionnaires, employés ou mandataires comme traitements ou bénéfices marginaux ou sociaux pour tout travail effectué à temps complet et directement relié aux travaux de construction du réseau routier;
 - C) Pour le déplacement de travaux publics ou pour l'acquisition des terrains et des servitudes nécessaires aux travaux de construction y compris les frais légaux et les frais d'arpentage.
2. Le Gouvernement assume la responsabilité de l'exécution des travaux de construction du réseau routier, à cette fin il s'engage à acquérir tous les droits réels requis, à adjuger, avec le consentement de la Commission, les contrats pour les travaux de construction conformément aux plans et devis et à assurer la surveillance des travaux.
 3. Les plans et devis dressés par les soins du gouvernement doivent être approuvés par la Commission avant les appels d'offres et leur mise en oeuvre.
 - 4.1 Le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale s'engagent à contribuer au coût des travaux selon une proportion de 50% chacun, ceci étant sujet aux modalités exprimées en 4.2 et 4.3 ci-après pour ce qui est de la construction du tronçon "Davidson Corner au boulevard Deschênes" de l'autoroute 50, et du tronçon "boulevard Deschênes à Luksville" de cette même autoroute 50;

- 4.2 Le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale conviennent d'étudier l'opportunité d'une participation au coût de construction du tronçon "Davidson Corner du boulevard Deschênes" de l'autoroute 50, selon les modalités à établir, s'il s'avère nécessaire de la réaliser, suite à l'évaluation de la situation générale du transport qui devra être entreprise au cours des années 1980;
- 4.3 Le Gouvernement du Québec devant assurer seul la construction d'une deuxième piste de l'autoroute 50, entre le boulevard Deschênes et Luksville, sa contribution sera de 66 2/3 % du coût de construction des deux pistes, entre le boulevard Deschênes et Heyworth, et de 58% du coût global de construction du tronçon entre Eardly et Heyworth compte tenu qu'il comporte une section à piste simple (Eardly - Luksville), et d'une section à deux pistes (Luksville - Heyworth), mise à part sa contribution de 50% des frais d'expropriation".
5. La Commission s'engage à céder au Gouvernement pour la somme nominale d'un dollar (\$1.00) les droits réels de la couronne du chef du Canada dont le bénéfice et l'administration lui sont ou seront attribués dans la mesure nécessaire à la construction du réseau routier.
6. Le Gouvernement s'engage à acquérir, de gré à gré ou par expropriation tous les droits réels nécessaires à la construction du réseau routier.
7. Les parties conviennent qu'il serait souhaitable d'entreprendre tous les travaux de construction du réseau routier conformément aux articles 8 et 9 durant une période de six ans.
8. Pour l'année financière 1971-72, le Gouvernement s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que soient entrepris dans les plus brefs délais:

A) les travaux de construction :

- 1) d'une partie de l'autoroute 5 depuis le boulevard Mont-Bleu jusqu'à Tenaga;
- 2) d'une partie de la route rapide dans la ville de Pointe-Gatineau, de la route 8 à la Rivière Gatineau;
- 3) du pont de la Rivière Gatineau;
- 4) le boulevard Gréber sur la route 8 entre Pointe-Gatineau et Gatineau.

B) les dépenses nécessaires en vue de l'homologation, ou le cas échéant, de l'acquisition des emprises que les parties jugeront utile de faire homologuer ou d'acquérir pour les travaux de construction du réseau routier.

9. Pour les années subséquentes, le gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale conviennent que les travaux suivants seront entrepris et exécutés selon une programmation triennale de construction, révisée annuellement, au plus tard trois mois avant le commencement de toute année financière, en fonction des disponibilités annuelles des deux parties, et nonobstant l'art. 4 de l'entente générale du 7 janvier 1972, assujettie à toutes contributions maximales que les parties détermineront":

- A) le raccordement du boulevard Taché et de la rue Laurier au pont du Portage (A-B);
- B) La route rapide de la Rivière Gatineau au boulevard Taché (L-N-R-U);
- C) Les artères urbaines Pink - St-Raymond (M-O-P-Q) et le St-Laurent - Laramée - McConnell (X-R-S-T-T'), et la promenade en contournement du Lac Leamy (L-M);
- D) La route rapide à partir de la route No 8 à Pointe-Gatineau jusqu'à Davidson Corner et l'autoroute No 50 de Davidson Corner jusqu'au limites est de la région de la Capitale Nationale aux environs de Masson;
- E) Le chemin de la Montagne (V-S-P) reliant le pont Champlain à l'artère Pink - St-Raymond et l'artère urbaine Sacré-Coeur (Z-Y));

- F) Le prolongement de l'autoroute 50 du boulevard Deschênes aux limites ouest de la région de la Capitale Nationale aux environs du Wyman;
 - G) L'acquisition des terrains requis pour la construction éventuelle du boulevard Deschênes, de l'autoroute 50 jusqu'à la rivière des Outaouais;
 - H) Le prolongement de l'autoroute 50 jusqu'aux limites nord de la région de la Capitale Nationale aux environs de Lascelles;
 - I) L'acquisition des terrains requis pour la section Davidson Corner - boulevard Deschênes de l'autoroute 50;
 - J) Le boulevard La Vérendrye, à partir de la route 307 à l'approche du pont Alonzo Wright jusqu'au boulevard Lorrain (route 366), dans la ville de Gatineau;
 - K) Le boulevard de la Cité des Jeunes, à partir de l'ancien chemin Freeman jusqu'à l'artère St-Laurent - Laramée - McConnell.
-
- 10. Pour l'année financière 1971-72, le Gouvernement et la Commission s'engagent à défrayer le coût des travaux de construction du réseau routier prévus à l'article 8, jusqu'à concurrence de la somme de quatre millions de dollars chacun.
 - 11. La Commission s'engage à verser sa contribution au Gouvernement dans le cours de l'exécution des travaux au moyen de paiements effectués sans délai sur réception des comptes jugés conformes aux plans et devis.
 - 12. Le Gouvernement s'engage à assumer toute responsabilité légale à l'égard des tiers. Il a seul la responsabilité de toutes actions, réclamations ou demandes que peut occasionner les travaux de construction dont il a la charge, à l'exclusion des dommages causés par la négligence d'un employé ou mandataire de la Commission.

Sans restreindre la généralité de ce qui précède le Gouvernement s'engage à faire en sorte que tous les travailleurs affectés aux travaux de construction bénéficient pleinement de la loi des accidents de travail et que les entrepreneurs contractants fournissent des preuves suffisantes d'assurance-responsabilité pour blessures corporelles et d'assurance pour dommages à la propriété.

13. L'assiette du réseau routier définie au deuxième paragraphe de l'article 1 demeurera, après la fin des travaux de construction du réseau routier, la propriété du Gouvernement.

Il en est de même de tous les ouvrages faisant partie du réseau routier et construits en vertu de la présente entente.

14. Le Gouvernement du Québec s'engage à rendre accessibles aux représentants de la Commission de la Capitale Nationale pour fins d'inspection et de vérification tous les livres comptables et les registres se rapportant aux coûts des travaux.
15. Le Gouvernement s'engage à permettre l'accès des lieux où seront effectués les travaux de construction à tout représentant de la Commission et à lui en faciliter l'inspection.
16. Les parties conviennent que toute publicité, et tous panneaux publicitaires aux chantiers des travaux, feront mention, en français et en anglais, de la participation du Gouvernement fédéral au coût des travaux. Ils conviennent, également que l'on invitera un représentant de la Commission, du Gouvernement fédéral et du Parlement du Canada, à toute cérémonie symbolique du commencement des travaux de l'inauguration et qu'à ces occasions l'on reconnaisse la participation du Gouvernement du Québec et à celle du Gouvernement du Canada.
17. La présente entente est assujettie aux conditions énumérées dans l'annexe C.
18. Toute signalisation routière relative au projet sera faite d'après les symboles reconnus par le manuel de signalisation routière du Québec dans les cas où il est applicable; dans les autres cas, toute indication sera faite en anglais et en français, le tout en conformité des lois en vigueur.

19. Les parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires à la formation d'un comité consultatif composé de représentants de la Commission, du Gouvernement, de la Communauté régionale de l'Outaouais, du Conseil régional de développement de l'Outaouais, de la Société d'aménagement de l'Outaouais et des Corporations municipales sur le territoire desquelles est situé le réseau routier.

Ce Comité aura principalement pour objet de favoriser la diffusion de l'information pertinente à la construction du réseau routier et la consultation des personnes intéressées.

20. Si, à l'expiration du délai prévu à l'article 7, la construction du réseau routier n'est pas complétée, la présente entente est reconduite aux mêmes conditions pour la durée nécessaire à l'achèvement des travaux de construction à la satisfaction des parties.
21. Il est convenu que, à l'exception de ce qui est prévu par la présente entente, toute proposition, négociation ou offre antérieures par la Commission et par le Gouvernement fédéral de participation au coût de construction ou reconstruction par le Gouvernement de la route 8 dans la région de la Capitale Nationale, ainsi que toute obligation, directe ou indirecte, s'y rapportant, sont nulles et de nul effet.
22. S'il y a une différence entre les deux versions de la présente entente, on donnera la préférence à la version qui, selon l'esprit, l'intention et le sens véritable du texte, assure le mieux la réalisation de ses objets.
23. Les tracés décrits par des lettres dans la présente entente de même que le boulevard de la Cité des Jeunes, le boulevard de la Vérendrye et le boulevard Deschênes sont montrés sur le plan "C" ci-joint, lequel fait partie intégrante de la présente entente complémentaire.

N.B.: Le Gouvernement du Canada a approuvé l'entente complémentaire par son arrêté en conseil CP 1978-8/151 adopté le 19 janvier 1978 et le Gouvernement du Québec par son arrêté en conseil 3965-77 adopté le 18 novembre 1977.

EN FOI DE QUOI les parties ont signé les présentes en cinq copies originales à Hull le quatrième jour de décembre mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE 6
AUTOROUTE 50 - ÉTAT D'AVANCEMENT

HISTORIQUE DU PROJET ET IMPORTANCE POUR LA POPULATION DE LA RÉGION

Dès 1967, le Conseil économique régional de l'ouest du Québec Inc. proposait la construction d'une autoroute reliant Hull à Montréal. Les premières études de tracés ont été entreprises en 1972 par le Ministère. La construction d'une première partie de l'Autoroute 50, soit le contournement sud de Lachute, s'est terminée en 1977.

Par la suite, en raison de l'adoption de la Loi sur la qualité de l'environnement, un avis de projet a été déposé au ministère de l'Environnement en 1981. Ce dernier a émis la directive sur l'étude d'impact en 1982 ¹.

La construction d'un tronçon de l'autoroute 50 entre Hull et Masson-Angers s'est terminée en 1983. En 1993, on amorce la réalisation d'un tronçon de l'Autoroute 50 de Mirabel vers Lachute.

Le projet de prolongement de l'autoroute 50 vers Montréal est très important pour la population de l'Outaouais. Il est réclamé au nom du développement régional et du rattachement direct de la région au reste du Québec. Il est inscrit :²

- dans le schéma d'aménagement de la CUO et dans celui de la MRC de Papineau;
- dans les demandes effectuées lors du sommet socio-économique de l'Outaouais de 1986;
- dans la planification stratégique qui a été réalisée par le Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO).

¹ Nove Environnement Inc, Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello, Etude d'impact sur l'environnement, Août 1992.

² M.T.Q., Plan de transport de l'Outaouais, Problématique des transports, Orientations et objectifs préliminaires, Montréal, 1993, 190 pages.

ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET DE L'AUTOROUTE 50

Tronçon actuellement en construction

La construction, sur une distance de 11 kilomètres, d'une première chaussée de l'autoroute 50 (avec des échangeurs) dans la municipalité de Mirabel a été entreprise en 1993 (voir carte page suivante). Le tronçon en construction s'étend du boulevard Mirabel jusqu'à l'ancienne limite des comtés d'Argenteuil et de Deux-Montagnes. La réalisation de ce projet, dont le coût est de 11 millions de dollars, devrait se terminer en 1994.

Tronçon dont la construction est prévue à court terme

La construction d'une autre section de l'autoroute 50 devrait être entreprise en 1995, soit le tronçon permettant de relier Mirabel à Lachute (voir carte page suivante). La construction de cette première chaussée (avec des échangeurs) est évaluée à 20 millions de dollars et devrait s'étendre jusqu'en 1997.

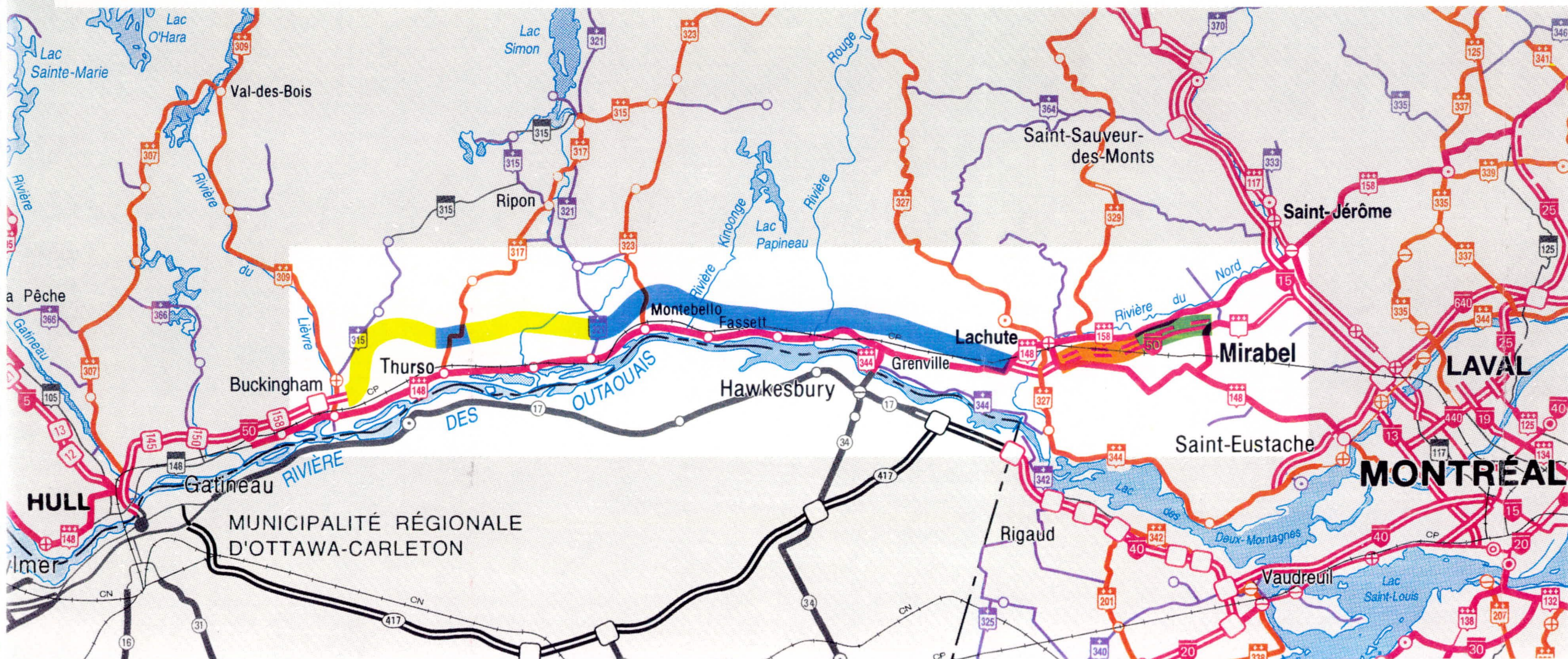
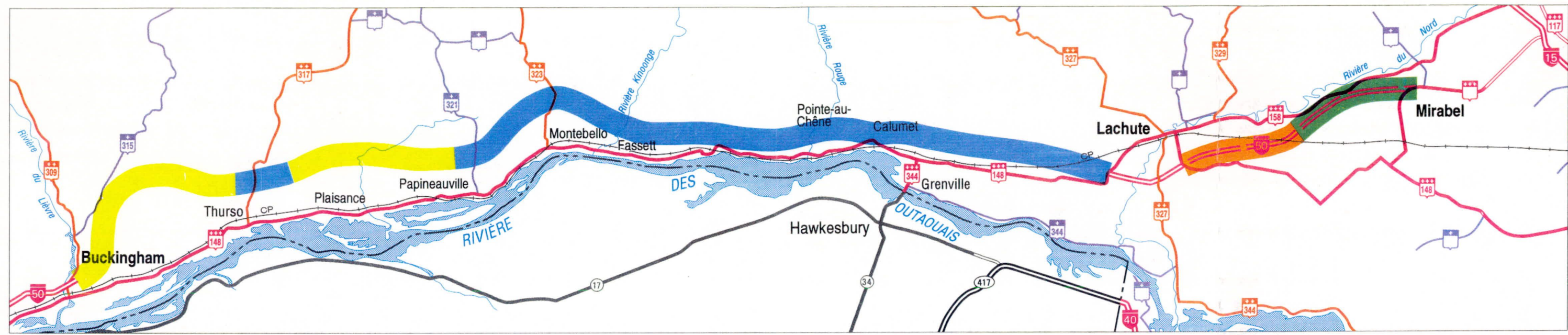
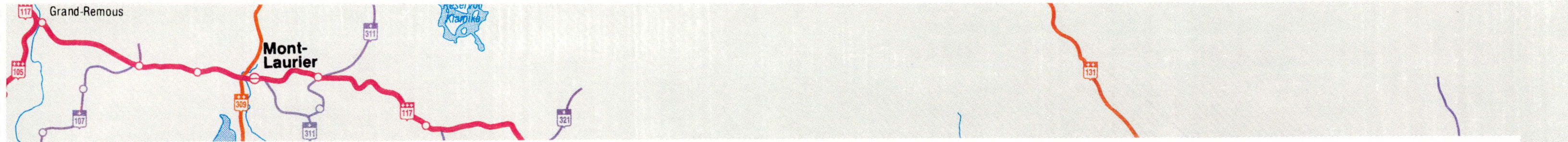
Expropriation

Le Ministère des transports du Québec a déjà procédé à l'expropriation, à partir de 1976, de la majeure partie du terrain requis pour la construction de l'Autoroute 50.

A l'heure actuelle, il reste à acquérir du terrain sur une distance de 28 kilomètres dans la région de l'Outaouais. La carte de la page suivante indique la localisation des terrains dont il est question. Ceux-ci sont situés entre Masson-Angers et Plaisance³.

Les coûts d'acquisition des terrains que ne possède pas encore le Ministère sont évalués à 1,5 million de dollars par la direction territoriale de Hull. Celle-ci envisage d'ailleurs d'imposer une réserve foncière sur la future emprise de l'autoroute, afin de la préserver du développement qui s'effectue dans le secteur.

³M.T.Q., Autoroute 50, tronçon Masson-Fassett, Etat du dossier, Direction territoriale de Hull, André Beauregard, 4 pages, 20 septembre 1993.



PROJET DE L'AUTOROUTE 50

- EN CONSTRUCTION 
- CONSTRUCTION PRÉVUE 
- EXPROPRIÉ 
- NON-EXPROPRIÉ 

Réalisée par le
Service de la cartographie

Avancement de la préparation technique du projet

Le ministère des Transports a déposé l'étude d'impact sur l'environnement au ministère de l'Environnement.

- le 16 novembre 1992 pour le tronçon s'étendant de Masson à Montebello;
- le 11 septembre 1992 pour le tronçon s'étendant de Montebello à Lachute ⁴.

Le projet d'autoroute présenté dans l'étude d'impact en est un à deux chaussées.

Le ministère de l'Environnement a transmis, à la fin de l'année 1993, une série de questions au ministère des Transports, et ce, afin qu'il apporte des éclaircissements au contenu de l'étude d'impact.

Après que le ministère aura répondu aux questions du ministère de l'Environnement et de la Faune, tout le dossier sera acheminé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Si des audiences publiques ont lieu, il faudra prévoir environ une année avant que le ministère des Transports obtienne le certificat d'autorisation de réalisation (CAR), compte tenu de l'envergure du projet.

Échéancier possible pour les appels d'offres de construction

À partir du moment où le ministère des Transports obtiendra le CAR du ministère de l'Environnement et de la faune, il faudra compter une année pour la production des plans et devis, c'est-à-dire avant que l'on puisse procéder aux appels d'offres pour la construction de l'autoroute dans les portions de territoire qui sont déjà expropriées.

De plus, pour les portions de territoire qui ne sont pas expropriées, il faut compter entre six et douze mois de plus avant de pouvoir procéder aux appels d'offres de construction, car il faut réaliser les expropriations.

⁴ M.T.Q., Suivi des activités de préparation des projets interrégionaux (SAPPI), Montréal, 1993.

Coûts de construction

Les coûts de construction de l'autoroute 50 (deux chaussées), entre Masson-Angers et Lachute sont évalués à **307 millions de dollars**, dont 178 millions dans la région de l'Outaouais et 129 millions dans la région des Laurentides ⁵.

La construction d'une seule chaussée de l'autoroute avec les échangeurs pourrait coûter 75 % de ce total, soit 230 millions de dollars.

SOLUTIONS DÉJÀ ÉTUDIÉES ⁶

Réfection de la route 148 avec voies de dépassement

Les améliorations susceptibles d'être apportées à la route 148 (correction de courbes et de pentes, construction de voies de dépassement), dans une emprise à deux voies, ne favoriseraient guère le transfert du trafic de long parcours car la qualité du service offert serait de beaucoup inférieure à ce que l'on se retrouve sur l'autoroute 417. La qualité du service y serait aussi très inégale, compte tenu de la traversée de nombreux villages.

Élargissement à 4 voies divisées ou contigües de la route 148

Les multiples contraintes situées en bordure de la route 148 (milieu bâti, voie ferrée, flanc de montagne, rivière des Outaouais, terres agricoles) rendent très difficiles l'élargissement à 4 voies divisées ou contigües de la route 148.

Entre Masson et Lachute, on rencontre huit agglomérations où la vitesse est réduite. La présence de relief montagneux ou de la voie ferrée fait en sorte que seulement trois des agglomérations pourraient être contournées, soit Thurso, Plaisance et Saint-Philippe-d'Argenteuil.

⁵ Idem (2)

⁶ M.T.Q., Étude d'opportunité portant sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal-Mirabel-Hull, Service des projets de Montréal, Montréal, 1987, 129 pages.

Construction d'une chaussée de l'autoroute 50

La construction d'une seule chaussée de l'autoroute n'attirerait qu'une infime voire nulle du trafic qui utilise présentement l'autoroute 417.

Construction de 2 chaussées de l'autoroute 50

Cette solution amènerait un transfert pouvant atteindre 40 % de la circulation empruntant actuellement l'autoroute 417.

JUSTIFICATION DU PROJET ET DONNÉES DE CIRCULATION

Éléments de justification du projet ⁷

Les éléments sur lesquels s'appuie le Ministère pour justifier le projet sont:

- amélioration des liens routiers entre Hull-Ottawa et Montréal;
- soutien au développement économique (industriel et touristique);
- réponse à la demande de déplacements de longue distance et régionaux;
- moyen de palier aux déficiences géométriques et de circulation de la route 148 (manque de visibilité au dépassement, traversée de plusieurs villages où la vitesse affichée est de 50 kilomètres à l'heure, grand nombre d'accès, nombre important de camions et problèmes de sécurité); ce qui fait que la qualité du service offert par cette route n'est pas convenable pour une route nationale.

⁷ Idem (8)

Débits de circulation

En 1990, le débit journalier moyen annuel (DJMA) de circulation sur la route 148 variait de **5 000 à Fassett jusqu'à 7 700** aux environs de Thurso⁸.

Si les deux chaussées de l'autoroute 50 avaient été en opération en 1987, le trafic s'y retrouvant aurait été de l'ordre de **5 000 à 6 400 véhicules par jour**. On obtient cette donnée en transférant sur l'autoroute 40 % de la circulation (2 500 véhicules) qui empruntait l'autoroute 417 vers Ottawa ou l'Outaouais et en y ajoutant un certain nombre de véhicules circulant déjà sur la route 148 et qui aurait intérêt à prendre l'Autoroute 50 (2500 à 3 900 véhicules). En l'an 2007, le débit sur l'autoroute 50 varierait de **7 400 à 9 500 véhicules par jour**, ce en considérant un accroissement de débits de 2 % par an depuis 1987⁹.

Temps de parcours¹⁰

En empruntant l'autoroute 50, la distance entre Montréal et Ottawa-Hull serait de 181 kilomètres. Cette distance est mesurée à partir de l'intersection des Autoroutes 40 et 13 jusqu'au centre du pont MacDonald/Cartier à Hull. Le temps de parcours serait de 110 minutes, en considérant que l'Autoroute 13 est terminée jusqu'à Mirabel.

Par l'autoroute 417, la distance serait de 173 kilomètres, toujours à partir du même point. Le temps de parcours serait de 105 minutes.

⁸ Idem (7)

⁹ Idem (7)

¹⁰ Idem (8)

BIBLIOGRAPHIE

BSQ. Statistiques régionales. Portrait statistique régional, Région de l'Outaouais et **municipalités régionales de comté**, 1987, 476 p.

BUSSIÈRES, Marc. **Synthèse générale de l'état des ponts et viaducs - région Outaouais**, MTQ, Hull, 1993, 7 p.

CCN et al. **Federal Government Employment Study. Ottawa-Hull 1981**, juin 1982, 31 p.

CCN. **Plan de la Capitale du Canada. Schéma d'aménagement des terrains fédéraux**, janvier 1988, 128 p.

CCN et al. **Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale Nationale; phase 1 : optimisation des ponts existants et évaluation préliminaire des liens interrives potentiels**, Delcan-Roche, janvier 1989.

CCN et al. **Étude sur les ponts interprovinciaux; phase 2 : état d'avancement**, mars 1993.

CCN et al. **Étude de l'emploi au gouvernement fédéral. Ottawa-Hull 1990**, juillet 1990, 41 p.

CCN. **Étude de faisabilité d'un réseau intégré de sentiers récréatifs pour la région de la Capitale nationale**, janvier 1992, 34 p.

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. **Révision de la zone agricole**, Bilan final, 1982, 5 p.

COMITÉ OUTAOUAIS. **L'Outaouais et son avenir économique; Rapport sur l'avenir économique de l'Outaouais dans une perspective de changement au statut politique et constitutionnel du Québec**, février 1992.

COMITÉ OUTAOUAIS. **L'Outaouais et son avenir économique; Plan de diversification économique. Recommandations visant la diversification économique et le maintien du niveau de l'emploi dans l'Outaouais**, avril 1992, 55 p.

CRO. **Schéma d'aménagement révisé, Annexe "A" au règlement n° 291 tel qu'amendé par les règlements n° 313 et 338**, juin 1988, 167 p.

CRO. **Schéma d'aménagement révisé, Plans officiels faisant partie intégrante du schéma d'aménagement révisé, Annexe "B" au règlement n° 291 tel qu'amendé par les règlements n° 313 et 338**, juin 1988, 167 p.

CRO. **Schéma d'aménagement révisé, Annexe "C" au règlement n° 291 tel qu'amendé par les règlements no. 313 et 338**, juin 1988, 61 p.

CTCRO. MTQ. **La mobilité des personnes dans l'Outaouais**, août 1990, 67 p.

DESGAGNÉS, Pierre. **Le contexte démographique; bilan et perspectives**, mars 1993.

DESGAGNÉS, Pierre. **Facteurs influençant la demande en transport; document de travail** avril 1993.

DESGAGNÉS, Pierre. **Impact des tendances sociales et démographiques sur la demande en transport**. avril 1993.

ÉMOND, Lise. **Les accidents de la route en Outaouais de 1979 à 1985. Centre Hospitalier régional de l'Outaouais. Département de santé communautaire**. janvier 1987, 85 p.

GAGNON, Jean. **Profil du transport fluvial, aérien et ferroviaire**, Services des réseaux multimodaux, Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, janvier 1993, 9 p.

GIASSON, Michèle, FALLU, Donald, COULOMBE, Charles. **Analyse des déplacements de circulation lourde**, mai 1993, 7 p.

LA PRESSE. **Rail contre route : les ennemis d'hier, les amis de demain**, 14 juillet 1993, Publireportage, p. 10.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE ET DE LA TECHNOLOGIE DU QUÉBEC. **Profil économique de la région de l'Outaouais (07)**, Direction générale de l'analyse économique, avril 1992, 45 p.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE ET DE LA TECHNOLOGIE DU QUÉBEC. **Répertoire des entreprises manufacturière de l'Outaouais**, Direction régionale de l'Outaouais, septembre 1992, 57 p.

MRC DE PAPINEAU. **Schéma d'aménagement, Tome I, Le territoire et la problématique**, avril 1987, 82 p.

MRC DE PAPINEAU. **Schéma d'aménagement, Tome II, Le contenu obligatoire, le document complémentaire et l'estimation des coûts**, avril 1987, 91 p.

MRC DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU. **Schéma d'aménagement**, octobre 1988, 104 p.

MRC PONTIAC. **Schéma d'aménagement**, septembre 1988, 98 p.

MROC. **Official Plan of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Vol. 1**, Office Consolidation, juin 1991, 65 p.

MROC. **Official Plan of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Vol. 2**, Office Consolidation, juin 1991, 10 p.

MTQ. **Atlas des organismes de transport en commun du Québec**, 1989.

MTQ. **Étude d'opportunité portant sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal-Mirabel-Hull**, Montréal, 1987, 129 p.

MTQ. Inventaire des infrastructures de transport, Classification fonctionnelle. Réseau entretenu en été par le Ministère des Transports, Région 07, 1993, 81 p.

MTQ. Inventaire des infrastructures de transport, classification fonctionnelle - Réseau routier supérieur, Région 07, 1993, 93 p.

MTQ. Pour un réseau ferroviaire de base au Québec., Service du transport ferroviaire, juin 1991, 98 p.

MTQ. Suivi des activités de préparation des projets inter-regionaux (S.A.P.P.I)., Région 07, juillet 1992, 47 projets.

MTQ. (A) Contribution de la Direction de la sécurité routière au plan de transport, Jacques Thibault, Montréal, juin 1993, 36 p.

MTQ. (B) La gestion des corridors routiers, région de l'Outaouais, Compte rendu de la journée d'information et de consultation du 9 février, Yvan Rompré, Québec, juin 1993, 19 p.

MTQ. (C) Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire, juin 1993, 50 p.

MTQ. Programme des projets régionaux 1992-1997 (progr. quinquennale), Région 07, 34 p.

MTQ. (D) Rapport d'enquête sur le transport des marchandises auprès des principales entreprises manufacturières de la région de l'Outaouais, 1993.

MTQ. (E) Synthèse générale de l'état des ponts et viaducs - région Outaouais, Marc Bussières, ing., Hull, 1993, 7 p.

MTQ. Système 129 (1984-89), Programmes de construction, Régions du Québec, 6 volumes.

MTQ, Système 250, Programme de construction du réseau routier 1990-92, Régions du Québec.

SAAQ. Bilan routier 1992 - Région 07.

STATISTIQUE CANADA. Trucking in Canada 1987, septembre 1989.

STO et al. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Mémoire technique sur les orientations de l'étude, DELUC, août 1991, 86 p.

STO et al. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Annexe au mémoire technique sur les orientations de l'étude, Comptes rendus des réunions, DELUC, août 1991.

STO et al. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Mémoire technique n° 2, facteurs influençant le choix modal, DELUC, janvier 1992.

STO et al. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Mémoire technique n° 3, comparaison des caractéristiques et contraintes reliées aux différents modes de transport, DELUC/DiboConsult, janvier 1992, 22 p.

STO et al. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Mémoire technique n° 4, Caractéristiques des corridors de transport et programmation des réseaux, DELUC, janvier 1992, 90 p.

STO et al. Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Mémoire technique n° 5, Tendances et perspectives pouvant influencer le domaine des transports, DELUC, janvier 1992, 21 p.

STO et al. **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Mémoire technique n° 6, adéquation offre-demande et problèmes ponctuels**, DELUC, janvier 1992, 36 p.

STO et al. **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Mémoire technique n° 7, profil socio-économique et organisation spatiale du territoire**, DELUC, janvier 1992, 62 p.

STO et al. **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Annexes techniques au rapport d'étape n° 1**, DELUC avec la collaboration de DiboConsult, février 1992, 132 p.

STO et al. **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, rapport d'étape, Inventaire et analyse**, mai 1992.

STO et al. **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun; Les scénarios de développement et structuration des données socio-économiques**, Deluc, avril 1992, 18 p.

STO et al. **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun; scénarios de développement, structuration des données socio-économiques par zone de transport selon les scénarios proposés, préliminaire**, Deluc, octobre 1992.

TRANS. **National Capital Region Goods Movement Study; Technical report**, Delcan, mai 1991, 92 p.

VILLE DE GATINEAU. **Plan directeur des voies cyclables (version finale)**, Pluram, avril 1991, 70 p.

VILLE DE HULL. **Comité spécial relatif aux terrains de stationnement non-conformes dans l'île de Hull**, septembre 1992, 126 p.

VILLE D'OTTAWA. **Official plan. Section 7.8**, juillet 1992, 54 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 042 719



Transports
Québec