

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

AVR 27 1994

TRANSPORTS QUÉBEC

P

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

CANQ
TR
PT
PL
182

Québec 

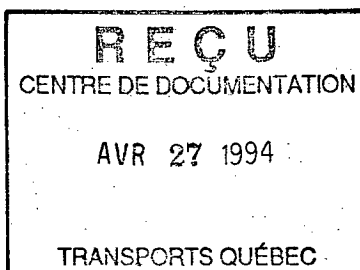
L'AVENIR DES TRANSPORTS
DANS LES MRC DE L'OUTAOUAIS
DOCUMENT DE CONSULTATION

326334

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1



AVENIR DES TRANSPORTS
DANS LES MRC
DE L'OUTAOUAIS



DOCUMENT DE CONSULTATION

Dev. Gen. - Chénier

CDDO

TR

PT

PL

182

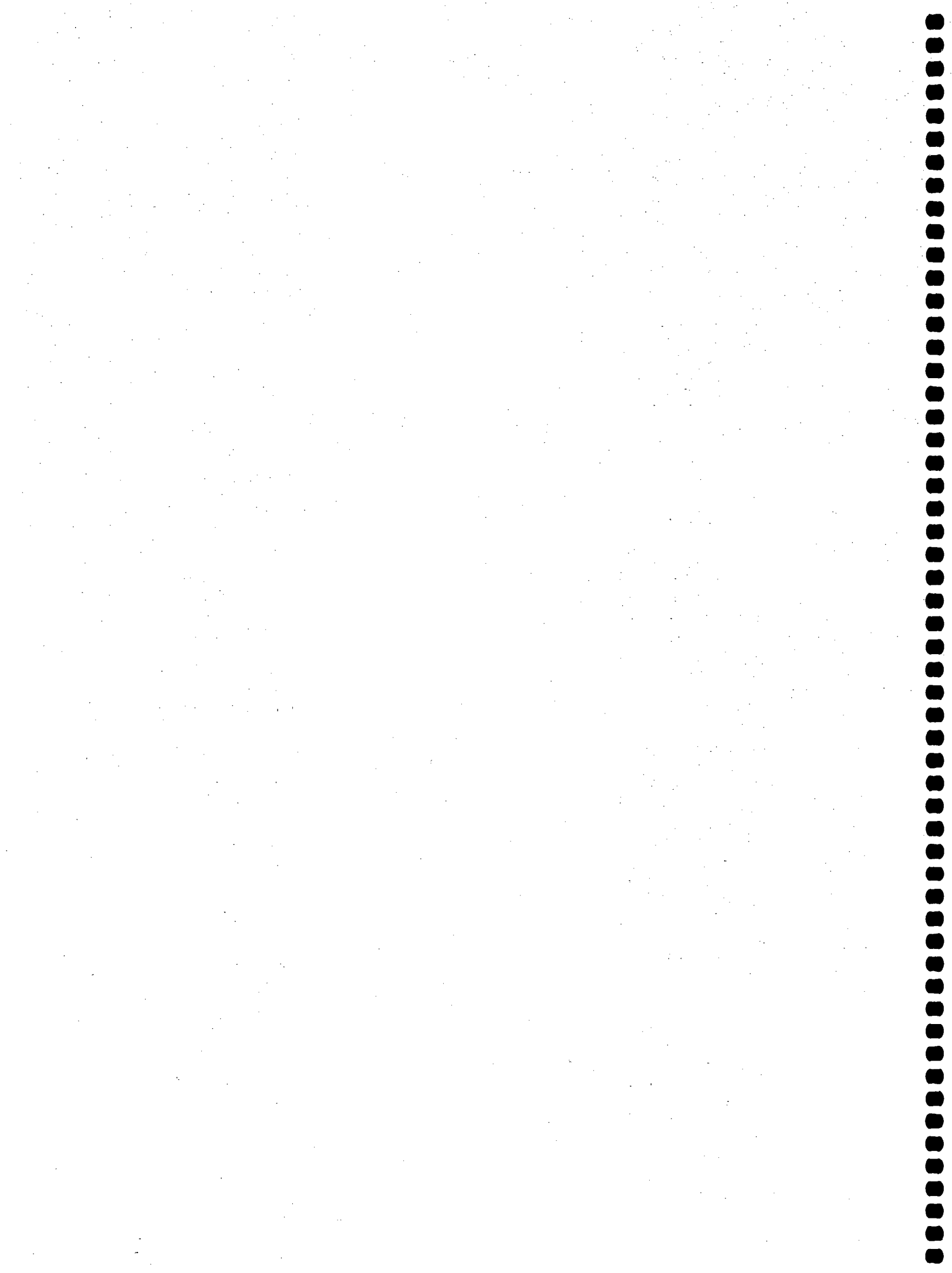
Ce document a été produit par la *Direction de la planification* en collaboration avec la *Direction de l'Outaouais* et la *Direction des communications* du *Ministère des Transports du Québec*.

Avril 1994

ISBN 2-550-29304-5

T A B L E D E S M A T I È R E S

Un plan de transport pour l'Outaouais	5
Pourquoi consultons-nous la population ?	5
Quelle est la situation actuelle et prévisible des transports ?	5
Quelles sont les orientations proposées ?	9
Quels sont les moyens à prendre pour concrétiser ces orientations ?	10
Comment pouvez-vous exprimer votre opinion ?	14
Pour en savoir plus. . .	15



UN PLAN DE TRANSPORT POUR L'OUTAOUAIS

Le ministère des Transports du Québec a amorcé, en 1992, la réalisation d'un plan de transport pour la région de l'Outaouais (07). Il s'agit du premier d'une série de plans de transport qui doivent être établis pour les diverses régions du Québec. 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.

- *Un plan de transport en deux volets*

Compte tenu des spécificités caractérisant la problématique de transport de la Communauté urbaine de l'Outaouais, d'une part, et celle des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac, d'autre part, le Ministère réalise son plan de transport en deux volets. Le présent document porte sur le volet MRC.

- *Les étapes franchies jusqu'à maintenant*

La réalisation du plan de transport comporte plusieurs étapes. Le Ministère a tout d'abord effectué une étude de la situation qui prévaut en matière de transport dans l'Outaouais, étape qui a nécessité la collecte et l'analyse d'une masse de renseignements d'ordre technique et a mené à la présentation, en 1993, d'un document préliminaire qui expose la problématique ainsi que les orientations et objectifs. En octobre 1993, ce document a fait l'objet d'une consultation auprès d'intervenants du milieu dans les domaines du transport, de l'aménagement du territoire et du développement économique.

À la suite de cette analyse de la situation et de l'identification d'orientations et d'objectifs qui en découlent, le Ministère a élaboré des scénarios d'intervention. Cette étape a été complétée en mars 1994 et le contenu proposé du plan de transport sera soumis à la consultation publique en mai et juin 1994.

POURQUOI CONSULTONS-NOUS LA POPULATION ?

Le ministère des Transports veut consulter l'ensemble des décideurs ainsi que la population des MRC de l'Outaouais pour :

- **les informer** du portrait actuel et prévisible des transports dans les MRC de l'Outaouais ;
- **connaître leurs avis** sur les orientations ainsi que sur les moyens proposés pour concrétiser ces orientations.

Le Ministère prendra en considération ces avis avant de finaliser le plan de transport.

QUELLE EST LA SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIBLE DES TRANSPORTS ?

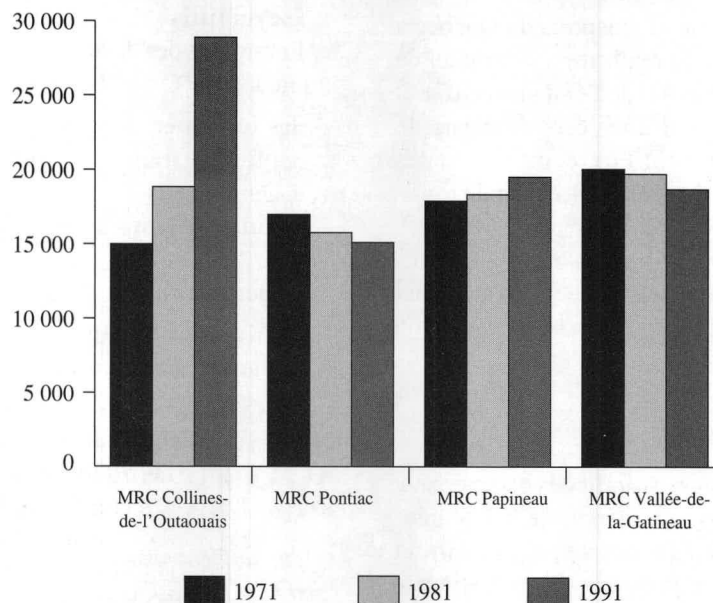
- *Une faible croissance de la demande en transport, sauf dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais*

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 %, taux légèrement supérieur à celui de 14 % enregistré pour l'ensemble du Québec au cours de cette période. Cette croissance démographique a été cependant inégale d'une MRC à l'autre. En effet, pendant que la MRC des Collines-de-l'Outaouais voyait sa population doubler, la MRC de Papineau n'enregistrait qu'une légère croissance de ses effectifs alors que les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac subissaient un léger déclin (voir graphique). En raison de sa proximité et de sa facilité d'accès au territoire de la CUO, la MRC des Collines-de-l'Outaouais se voit attribuer de plus en plus un rôle de banlieue éloignée de cette dernière.

Selon les évaluations du ministère des Transports pour 2011, la population de la MRC des Collines-de-l'Outaouais devrait encore enregistrer des gains importants alors que celle des autres MRC devrait se stabiliser, sinon même diminuer.

Cette forte croissance démographique prévue dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais

Évolution de la population des MRC de l'Outaouais
de 1971 à 1991



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

pourrait se traduire par un accroissement des déplacements sur les routes qui relient son territoire à celui de la CUO. Dans les autres MRC, les augmentations de débits devraient être moins prononcées.

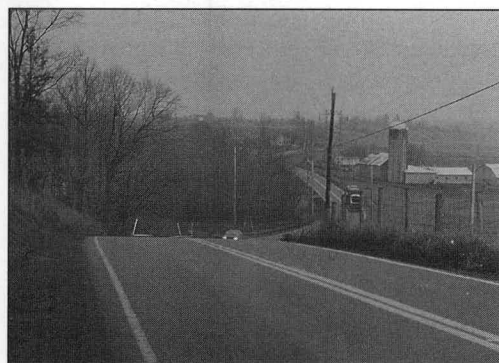
- *L'état acceptable de la majorité des chaussées et des structures*

La majorité des chaussées et des structures appartenant au Ministère dans le territoire des MRC est généralement dans un état acceptable. Les données dont dispose le Ministère indiquent que 61 % du réseau est en bon état, 31 % dans un état moyen et 3 % en mauvais état. Les chaussées en mauvais état se retrouvent sur des routes où la circulation est très faible.

- *Des déficiences géométriques limitant la fluidité de la circulation sur les routes nationales et régionales*

Les débits de circulation sur le réseau routier des MRC sont relativement faibles, variant de quelques centaines à quelques milliers de véhicules par jour. De façon générale, les problèmes de circulation ne sont donc pas

attribuables au fait que les débits observés soient supérieurs à la capacité des routes, mais plutôt aux déficiences géométriques (présence de courbes et pentes fortes) des routes elles-mêmes. Ainsi, la route 148, qui constitue le seul lien routier direct entre l'Outaouais et la région de Montréal, n'offre pas une qualité de service convenable pour le trafic de transit, et donc pour une route nationale, surtout en raison de la traversée de plusieurs villages. Des déficiences géométriques du réseau limitent aussi la fluidité et la sécurité des déplacements, notamment le long des routes 105, 117 et 309, qui sont, par surcroît, d'importantes routes de camionnage.



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

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 tracé de l'autoroute 50 ont été entreprises par le Ministère en 1972 et la construction du premier tronçon, soit le contournement sud de Lachute, a été réalisée en 1977. Un second tronçon entre Hull et Masson-Angers a été achevé en 1983, puis un troisième, reliant Mirabel à Lachute, était amorcé en 1993.

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 entre l'Outaouais et la région de Montréal apparaît comme une condition essentielle à la diversification économique régionale. En plus d'être réclamé par l'ensemble des instances municipales régionales¹, 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 Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO).

En ce qui a trait à l'état d'avancement du projet, mentionnons que le Ministère a réalisé des études d'opportunité et d'avant-projet et procédé à l'expropriation de plusieurs tronçons. À l'automne 1992, le Ministère a déposé au ministère de l'Environnement une étude d'impact sur l'environnement pour les tronçons situés entre Masson-Angers et Lachute. Le ministère de l'Environnement et de la Faune a soumis au MTQ, à la fin de 1993, une série de questions complémentaires relatives à ce projet. Lorsque le MTQ aura répondu à ces questions à la satisfaction du ministère de l'Environnement et de la Faune, le dossier sera acheminé au Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement (BAPE). Des audiences publiques seront

ensuite tenues si des demandes sont formulées à cet effet.

- *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, il existe encore une discontinuité de 8,6 kilomètres entre l'autoroute 5 et la voie de contournement de Wakefield. La circulation doit donc utiliser la route 105, qui est à deux voies et dont certaines caractéristiques géométriques sont déficientes telles que des pentes prononcées et une faible visibilité au dépassement.

- *D'importants projets à l'étude mais des ressources financières limitées*

Compte tenu des nombreuses demandes formulées par le milieu, plusieurs projets routiers sont à l'étude au sein du Ministère. Les plus importants concernent le prolongement de l'autoroute 50 de Masson-Angers vers Lachute et le prolongement de l'autoroute 5 jusqu'à Low. Les coûts de construction sont de l'ordre de 180 millions de dollars pour l'autoroute 50 (pour le tronçon situé sur le territoire de l'Outaouais seulement) et de 45 millions de dollars pour l'autoroute 5. La valeur totale de ces projets, sans compter les nombreuses autres demandes, dépasse largement les ressources financières dont dispose le Ministère pour la région.

1. *Déclaration 1993 des dirigeants des instances municipales régionales de l'Outaouais, 27 avril 1993.*

- *Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité*

La prolifération des entrées privées et des intersections sur le réseau routier du Ministère entraîne une diminution de la fluidité de la circulation ainsi qu'une augmentation des problèmes liés à la sécurité des usagers de la route et des riverains. Ces problèmes se retrouvent sur plusieurs tronçons du réseau supérieur, notamment sur les routes nationales 148 et 105 ainsi que sur la plupart des routes régionales. Le Ministère a formé un groupe de travail réunissant des aménagistes des MRC et de la CUO afin de déterminer des avenues de solutions possibles à ces problèmes.



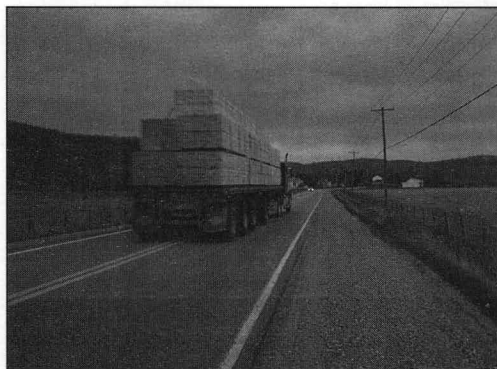
- *Une connaissance incomplète des sites de concentration d'accidents*

Bien que diverses analyses de sécurité aient été effectuées et que des corrections aient déjà été apportées à certains sites de concentration d'accidents, la connaissance précise de ces sites de concentration d'accidents se doit d'être complétée dans la région de l'Outaouais.

- *Une utilisation prédominante du camion*

L'abandon de plusieurs lignes et tronçons ferroviaires, conjugué à l'arrêt du flottage du bois sur la 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 %. Bien que les pourcentages de camions puissent être relativement élevés, le nombre de ces véhicules est en général faible, ne dépassant pas 400 par direction, par jour.



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 quotidiennement sur l'autoroute 40-417, à la frontière, seulement 80 camions proviennent ou se dirigent vers l'Outaouais. Sur la route 148 près de Lachute, le débit journalier y est encore plus faible avec environ 65 camions par direction, toujours en provenance ou à destination de l'Outaouais.

Par ailleurs, une enquête effectuée par le Ministère auprès des principaux employeurs manufacturiers de la région révèle que la voie ferrée entre Hull et Montréal, bien que peu utilisée s'avère essentielle pour le transport de certaines matières dangereuses et d'importantes quantités de produits sur de longues distances. Des intervenants de la région projettent aussi d'utiliser cette voie ferrée de Hull jusqu'à Montebello pour y faire circuler un train touristique. Cependant, le Canadien Pacifique a récemment demandé l'autorisation à l'Office national des transports d'abandonner un tronçon de cette ligne ferroviaire, entre Thurso et Saint-Augustin, dans la région de Mirabel.

- *Un projet de vélo-route entre Hull, Montréal et 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 construction d'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.

QUELLES SONT LES ORIENTATIONS PROPOSÉES ?

Les grandes orientations en transport du Ministère ainsi que les éléments de la situation actuelle et prévisible des transports pour l'Outaouais amènent le Ministère à formuler les orientations et les objectifs 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 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 d'aménagement des MRC et les plans d'urbanisme municipaux ;

- mieux connaître les sites de concentration d'accidents sur le territoire des MRC en se dotant des outils techniques nécessaires pour réaliser un diagnostic de sécurité routière pour l'ensemble de la région ;
- intervenir de façon plus systématique sur les sites de concentration d'accidents identifiés à la suite de ce diagnostic.

Orientation n° 3 :

Améliorer les conditions de déplacement entre l'Outaouais et les régions limitrophes.

- 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 accorderait ultérieurement une priorité relativement aux travaux d'amélioration, 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 CFIL (chemin de fer d'intérêt local) sur la voie du CP Rail si la demande le justifie et si un promoteur est intéressé.

QUELS SONT LES MOYENS À PRENDRE POUR CONCRÉTISER CES ORIENTATIONS ?

D'ici l'horizon 2011, les moyens qu'on peut prendre pour concrétiser ces orientations sont les suivants :

MAINTIEN DU RÉSEAU ROUTIER

Le Ministère dépense présentement un peu plus de six millions de dollars par an pour maintenir en bon état les chaussées du réseau routier de l'Outaouais. Pour le territoire des MRC, la somme allouée s'élève à environ cinq millions de dollars par année.

Les analyses effectuées par le Ministère indiquent que le maintien du réseau en bon état nécessiterait, au cours des prochaines années, une somme annuelle équivalente à celle qui a été dépensée antérieurement à ce chapitre.

ACCROISSEMENT DE L'EFFICACITÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

Pour accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier régional, le Ministère envisage différentes interventions :

- *Travaux d'amélioration
du réseau routier*

Différents travaux seraient effectués pour améliorer les caractéristiques géométriques de plusieurs routes sous la responsabilité du Ministère dans le territoire des MRC (voir carte).

Dans le cadre de ces travaux, la priorité serait accordée aux routes identifiées comme étant des itinéraires de camionnage de transit, soit les routes 105, 117 et 309. Quant à la route 148, outre les travaux de resurfacement, le Ministère ne prévoirait pas de travaux majeurs d'amélioration, compte tenu des contraintes environnementales liées à tout élargissement de la chaussée (expropriation d'un nombre élevé de résidences).

Les plus importants travaux d'amélioration seraient donc effectués sur les routes 105, 117 et 309.

En ce qui concerne la route 105, elle a déjà fait l'objet de plusieurs travaux visant à corriger ses déficiences géométriques. Des améliorations seraient encore prévues entre Low et Grand-Remous, soit des corrections de profil, de courbes, des constructions de voies de dépassement, des réaménagements d'intersections, etc.

Les travaux majeurs d'amélioration de la route 117, entrepris depuis plusieurs années déjà, seraient poursuivis afin que ses caractéristiques techniques soient conformes à sa vocation de route nationale. Trois tronçons seraient reconstruits sur une distance totale de 34 kilomètres.

Sur la route 309, qui est une importante route de camionnage, la construction de voies auxiliaires pour véhicules lents et la correction de courbes permettraient d'améliorer les conditions de circulation entre Buckingham et Notre-Dame-de-la-Salette.

L'ensemble des projets concernant les routes 105, 117 et 309 contribuerait ainsi à améliorer les conditions de déplacements entre l'Outaouais et les régions limitrophes.

Plusieurs travaux de réfection et d'amélioration seraient également effectués sur les routes régionales et collectrices.

- *Gestion des corridors routiers*

Le Ministère a déjà entrepris une opération de gestion des corridors routiers avec les MRC et des municipalités et il compte poursuivre cette activité. Celle-ci permettra d'identifier des avenues de solutions préventives et correctives de façon à préserver et à améliorer les conditions de circulation et la sécurité sur le réseau routier supérieur. Au nombre des interventions possibles figurent des mesures d'aménagement du territoire et d'urbanisme ainsi que différentes actions et travaux visant à limiter le nombre d'entrées privées et d'intersections sur les routes du réseau du Ministère.

INTERVENTIONS PROPOSÉES

SOURCE: Ministère des Transports du Québec, 1994

Réalisée par le Service de la cartographie



- *Connaissance des sites de concentration d'accidents et interventions adéquates*

L'amélioration des connaissances des sites de concentration d'accidents s'effectuera par la réalisation d'un diagnostic régional de sécurité routière. Lorsque le diagnostic sera complété, le Ministère sera en mesure d'identifier les interventions à faire sur les sites les plus problématiques en utilisant les sommes disponibles dans le programme des «sites à haute fréquence d'accidents».

- *Pavage des accotements sur la route 148*

Le Ministère prévoit paver les accotements de la route 148, dans la MRC de Papineau, lorsqu'il procédera à l'application d'une nouvelle couche d'usure. L'asphaltage de l'accotement, tout en facilitant l'entretien, pourrait contribuer à augmenter la sécurité des cyclistes, qui disposeraient d'une aire asphaltée à l'extérieur de la voie de roulement.

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Compte tenu des orientations de transport du Ministère pour l'Outaouais, les projets de développement du réseau routier les plus importants sont ceux qui permettraient d'améliorer les conditions de déplacement entre la région et le reste du Québec. Il s'agit donc des projets de prolongement de l'autoroute 5 vers le nord et de l'autoroute 50 vers l'est. Un examen des conditions de circulation dans ces corridors permet de préciser les besoins pour ces infrastructures et d'identifier les interventions futures du Ministère en regard de ces projets.

Autoroute 5

Dans le corridor de l'autoroute 5 et de la route 105, les conditions de circulation devraient demeurer acceptables pour un bon nombre d'années. En effet, sur la section de 8,6 kilomètres de la route 105 qui relie le chemin de la Rivière au contournement de Wakefield, les débits de circulation sont de

l'ordre de 10 000 véhicules par jour. La capacité de cette route n'est donc pas encore atteinte. Avec des accroissements des débits de circulation de 2 % par an, la capacité de cette route pourrait l'être d'ici une quinzaine d'années. Des interventions dans ce corridor s'avéreraient alors nécessaires. Le Ministère compte donc analyser périodiquement l'évolution des débits de circulation sur cette portion de la route 105 afin de réaliser les interventions requises en temps opportun.

Plus au nord, entre le contournement de Wakefield et la municipalité de Low, les débits de circulation sur la route 105 passent de 5 000 à 3 000 véhicules par jour. En raison de ces faibles débits, la capacité de la route 105 ne sera vraisemblablement pas atteinte dans un avenir prévisible. Le projet de prolongement de l'autoroute 5 entre Wakefield et Low n'apparaît donc pas opportun d'ici 2011. Toutefois, divers travaux ponctuels ainsi que le raccordement de la voie de contournement de Wakefield à la route 105 permettraient d'améliorer les conditions de circulation sur ce tronçon.

Autoroute 50

En ce qui concerne la section de la route 148 dans la MRC de Papineau, les conditions de circulation ne sont pas convenables pour le trafic de long parcours, et donc pour une route nationale, notamment en raison de la traversée de plusieurs villages. En dehors de ces agglomérations, la route 148 n'est pas à l'heure actuelle utilisée à pleine capacité. Selon la croissance des débits de circulation, certains tronçons de la route 148 auront atteint leur capacité autour de l'année 2011.

Dans ce contexte, il apparaît opportun pour le Ministère de poursuivre les études et démarches nécessaires pour obtenir les autorisations gouvernementales requises pour la réalisation du projet de l'autoroute 50.

Cependant, les coûts de réalisation des projets des autoroutes 5 et 50 totalisent près de 225 millions de dollars, auxquels s'ajoutent 130 millions de dollars pour la construction du

tronçon de l'autoroute 50, situé entre les limites de l'Outaouais et Mirabel. Ces coûts dépassent largement les sommes disponibles pour les projets de développement du réseau routier dans le territoire des MRC de l'Outaouais.

Route 307

Enfin, le Ministère pourrait réaliser une voie de contournement du village de Saint-Pierre-de-Wakefield, qui est traversé par la route 307. Celle-ci est très étroite et fait l'objet d'un fort achalandage en période estivale. Elle est en outre utilisée par un nombre élevé de camions.

POUR UNE MEILLEURE EFFICACITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

- *Identification d'itinéraires de camionnage et révision de la politique de circulation des véhicules lourds*

Le Ministère élabore un projet de réseau de camionnage pour les véhicules en transit et révisé sa politique de circulation des véhicules lourds. Au cours de l'année 1994, ce projet et cette politique seront présentés à l'ensemble des municipalités et des MRC concernées ainsi qu'aux transporteurs routiers pour recueillir leurs commentaires. À la suite de ces consultations, le réseau de camionnage sera révisé afin de refléter les particularités régionales et la volonté du milieu et de permettre l'harmonisation du réseau du Ministère avec celui des municipalités. Le réseau de camionnage et la politique sur les véhicules lourds constitueront des outils pour aider les municipalités à mieux gérer leur territoire.

- *Maintien de la ligne ferroviaire entre Thurso et Saint-Augustin*

Le Ministère effectuera dans la mesure où le tronçon concerné peut être rentable, les représentations nécessaires auprès de l'Office national des Transports (ONT) afin de maintenir la voie ferrée entre Thurso et Saint-Augustin.

Advenant la décision de l'ONT d'autoriser l'abandon de cette ligne, le Ministère serait prêt à examiner la possibilité de fournir un soutien technique et financier à la réalisation d'une étude de faisabilité pour la mise en place d'un CFIL de transport des marchandises, dans la mesure où il y aurait une demande suffisante et où un promoteur serait intéressé.

COMMENT POUVEZ-VOUS EXPRIMER VOTRE OPINION?

Vous pouvez faire connaître votre opinion sur le transport en Outaouais de l'une ou l'autre des façons suivantes :

- Vous pouvez préparer un mémoire exprimant vos opinions et le faire parvenir à :

Ministère des Transports du Québec
a/s Monsieur Denis Carrier
170, rue Hôtel-de-Ville
5^e étage
Hull, (Québec)
J8X 4C2

Téléphone : (819) 772-3107
Télécopieur: (819) 772-3107

- Si vous désirez présenter ce mémoire lors d'une des soirées de consultation prévues dans chacune des quatre MRC, veuillez l'indiquer en transmettant votre mémoire.
- Si votre mémoire n'a pas été transmis avant les soirées de consultation, vous pourrez le déposer avant le début de l'une ou l'autre des soirées et demander à en faire une présentation.
- Vous pourrez aussi exprimer vos opinions verbalement, après la présentation des mémoires, lors des soirées de consultation publique prévues dans les MRC de Papineau, Vallée-de-la-Gatineau, Collines-de-l'Outaouais et Pontiac.

POUR EN SAVOIR PLUS...

Les principaux documents produits dans le cadre du Plan de transport de l'Outaouais (07) sont disponibles pour consultation au bureau de la direction de l'Outaouais du Ministère et dans les centres de services du Ministère, dont voici les adresses et les numéros de téléphone :

170, rue Hôtel-de-Ville
5^e étage
Hull, (Québec)
J8X 4C2
(819) 772-3107

208, rue Henri-Bourassa
Papineauville (Québec)
JOV 1R0
(819) 427-6238

157, rue Principale Nord
Maniwaki (Québec)
J9E 2G7
(819) 449-5421

33, rue Jean-Proulx
Hull (Québec)
J8Z 1X1
(819) 772-3339

Route 148
Campbells' Bay (Québec)
JOX 1K0
(819) 648-5977

Les documents disponibles pour consultation sont les suivants :

- *Problématique, orientations et objectifs, 1994*
- *Rapport sur la consultation des spécialistes du 7 octobre 1993, 1994*
- *Scénarios d'intervention, 1994*



Transports
Québec

