



MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
Centre de documentation  
35, rue de Port-Royal Est  
3e étage  
Montréal (Québec)  
H3L 3T1

étude  
pour  
la création  
d'un  
parcpop  
corridor est 640

gilles lussier

pierre heynemand

robert letarte

louis picard

groupe pluridisciplinaire

voirie du québec

décembre 1971

479506

QMTRA  
-  
CANQ  
VO  
424

AVR 23 1971

MINISTÈRE DE LA VOIRIE  
CABINET DU MINISTRE

GOVERNEMENT DU QUÉBEC  
MINISTÈRE DE LA VOIRIE  
CABINET DU MINISTRE

QUEBEC, le 19 avril 1971.

Monsieur Philippe Ewart, ing.,  
Ewart, Tremblay & Associés,  
Ingénieurs-Conseils,  
2261, chemin Rockland,  
Montréal.

SUJET: Etude de péage  
N/Référence: 560-71-0089

Cher monsieur,

Il me fait plaisir de vous confier  
l'étude des possibilités d'exiger un péage au pont de la rivière  
des Mille Îles de l'autoroute Papineau projetée.

Avant de commencer tout travail,  
vous devrez rencontrer monsieur Claude Rouleau, ing., Sous-  
Ministre, pour discuter des modalités de votre contrat de servi-  
ces professionnels, et monsieur Jean-Paul Matte, ing., a.g.,  
directeur général des Plans et Projets, qui vous donnera des di-  
rectives précises sur l'étendue et la signification de votre man-  
dat et vous désignera les chefs des différents services de mon  
ministère avec que vous serez appelé à collaborer.

Ce travail fera l'objet d'un contrat  
de services professionnels qui définira vos devoirs et responsa-  
bilités, de même que les honoraires qui vous seront versés.

.../2

LE MINISTRE DU QUÉBEC  
MINISTÈRE DE LA VOIRIE  
CABINET DU MINISTRE

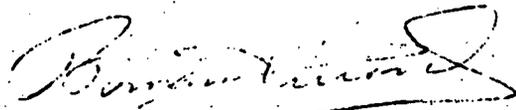
/2...

Monieur Philippe Ewart, ing.      QUEBEC, le 19 avril 1971.

---

Veillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Ministre,



Bernard Pinard, c.r.

CC: MM: Bureau du Ministre  
Chef du Cabinet du Ministre  
Sous-Ministre  
Sous-Ministre Adjoint  
Ingénieur en chef adjoint  
Directeur général des Plans et Projets  
Directeur général de la Planification  
Directeur général de la Construction  
Directeur du service des Ponts  
Directeur du service des Sols et Matériaux  
René Rioux  
John Connolly  
Jacques Hébert  
Gilbert Perras  
Ingénieur Régional, région 6-3, Anatole Gagnon

## TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
A- Avant-propos .....	1
B- Introduction .....	2
C- Objectifs .....	4
D- Sous-objectifs .....	5
I- Demande .....	6
II- Offre .....	32
III- Synthèse .....	60
IV- Concept du parc .....	68
V- Equipements proposés .....	71
VI- Zonage .....	86
VII- Contrôle, achat, financement, participatis .....	91
VIII- Conclusion .....	95
Annexes .....	100

A.-

AVANT - PROPOS

Le ministère de la Voirie de la Province de Québec est de plus en plus conscient du rôle qu'il a à jouer dans la mise en valeur du territoire québécois. La présente étude constitue une preuve additionnelle venant renforcer cette orientation. Elle essaie de définir les implications futures de l'autoroute 640, dans le corridor Est de la rivière des Mille-Iles, lequel a un potentiel récréatif qui risque de disparaître à la suite de la récente construction de cette autoroute.

B-

## INTRODUCTION

Cette étude essaie de démontrer la nécessité et les possibilités de créer un parc à vocation populaire dans la partie Est du corridor de l'autoroute 640.

Pour cela, le début de l'étude définit des objectifs et des sous-objectifs qui ont été orientés par la demande.

La première partie précise cette demande en définissant le besoin en espace récréatif circum montréalais, le marché existant de voyages de plaisance et les caractéristiques socio-économiques de la clientèle.

L'offre du site est analysée dans la deuxième partie de l'étude, dégageant les éléments physiques importants du corridor.

La troisième partie, la synthèse, résume la demande et l'offre, précise les contraintes et le potentiel des secteurs du corridor.

Le concept du parc constitue la quatrième partie de l'étude. On propose un type de parc, précise l'accessibilité et définit les types utilisateurs, le genre d'activités et les aires requises.

Les équipements proposés sont énumérés dans la cinquième partie, et les zones pour les recevoir sont définies dans la sixième partie du rapport.

La septième partie de l'étude suggère des modalités pour s'assurer le contrôle sur le développement de ce corridor. La participation de l'entreprise privée et des différents ministères sont souhaitables au financement des équipements nécessaires à l'aménagement du parc.

La dernière partie de cette étude conclut en énumérant des propositions et en suggérant les études qu'il faudra entreprendre pour développer ce parc une fois que l'accord des principes sera donné par nos dirigeants provinciaux.

C-

OBJECTIFS

Les objectifs retenus par le groupe sont de:

1. Garder au pays, au moyen d'équipement une partie de la clientèle touristique de fin de semaine qui va à l'étranger.
2. Répondre au besoin de loisirs en pleine nature pour une clientèle présentement insatisfaite de l'agglomération montréalaise.
3. Sauvegarder les boisés situés en périphérie de Montréal qui risquent de disparaître à l'avantage de l'urbanisation.

D- SOUS-OBJECTIFS

1. Estimer l'ampleur de la demande (vérifier hypothèse);
2. Voir s'il est possible de satisfaire cette demande, en fonction des sites, des ressources financières requises pour les aménager, de la main-d'oeuvre utilisable et du potentiel d'expansion future;
3. Rencontrer les normes requises pour chaque individu en espace vert, tranquillité, air pur, paysage et en alimentation intellectuelle et physique.

I - DEMANDE

- 1.- Besoin en espace vert
- 2.- Clientèle
- 3.- Caractéristiques socio-économiques

I- Besoin en espace vert:

I.1 Potentiel récréatif circum montréalais

I.2 Constatations de I.N.R.S.

I.3 Constatations de SATRA

1.1 Potentiel récréatif circum montréalais:

En projetant les boisés qui se situent à moins de trente milles du centre de Montréal, on remarque que la ceinture verte est fortement morcelée et démontre de plus en plus une carence.

Parmi les massifs boisés qui ont survécu jusqu'à maintenant, il apparaît que le boisé de Terrebonne est l'un des plus imposants.

La localisation de ce dernier au nord de Montréal en fait déjà une zone recherchée par les sportifs pratiquant les activités de pleine nature.

Le besoin d'activités récréatives, de plus en plus grandissant de la population existante et future, nous oblige à réfléchir sur la préservation et la mise en valeur du boisé de Terrebonne.

## 1.2 Constatations de I.N.R.S.:

D'une part l'Institut National de la Recherche Scientifique de l'Université du Québec, dans son rapport synthèse de la sous-région nord de Montréal, définit les besoins en espace vert comme suit:

"La région de Montréal manque d'espaces verts accessibles, aménagés ou non pour la récréation. Les grands parcs provinciaux les plus proches sont ceux des monts Tremblant et Orford à 80 milles de la métropole. Il existe bien sûr quelques autres parcs dans la région, mais leurs dimensions sont réduites et ils ne servent en général qu'au camping. Même la ville de Québec est mieux équipée avec les parcs des Laurentides et de Mont Ste-Anne, à une quinzaine de milles de la ville. Or, les activités de plein air prennent de plus en plus d'importance dans la vie des gens et les espaces utilisables à cette fin se font de plus en plus rares, surtout à proximité des grandes villes. Il faut donc tout de suite prévoir les besoins futurs et réserver les terrains nécessaires avant qu'ils ne soient compromis à jamais.

En 1985, la région de Montréal aura 5 millions d'habitants et en l'an 2,000, 7 millions d'habitants d'après les projections du Service d'Urbanisme (1) de Montréal. Une norme, généralement acceptée aux Etats-Unis, fixe à 30 acres par 1,000 personnes l'espace nécessaire pour fins récréatives. Le Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche a constaté que les Québécois ont à peu près le même comportement et les mêmes exigences que les Américains

dans ce domaine. Cette norme nous paraît donc acceptable. Il en découle que nous aurons besoin de 150,000 acres d'espaces verts en 1985, et de plus de 200,000 en l'an 2,000. La rive sud pourrait éventuellement en fournir 65,000 acres si on s'y prend à temps. Il serait difficile d'en trouver plus à cause du manque de relief et de boisés et de l'importance de l'agriculture.

IL FAUT DONC TROUVER, DANS LA REGION NORD, LES 85,000 ACRES SUPPLEMENTAIRES REQUIS EN 1985 ET LES 135,000 POUR L'AN 2,000 (1).

(1) Extrait du Rapport Synthèse de la Sous-Région Nord de Montréal

INRS, page 27.

### 1.3 - Constatations de SATRA

D'autre part les récentes études de la Société d'Aménagement du Territoire de la Région Aéroportuaire ( SATRA ) affirment :

que la superficie des parcs régionaux ( 13,500 acres ) entourant Montréal en 1966 n'atteignait pas 30% de la norme de 15 acres/1,000 habitants. Il existe donc déjà un déficit régional à combler de 34,750 acres environ;

que les parcs régionaux de l'Annexe "B" ( 2,000 acres ) ne pourraient satisfaire en termes de normes, que les besoins de la population du territoire;

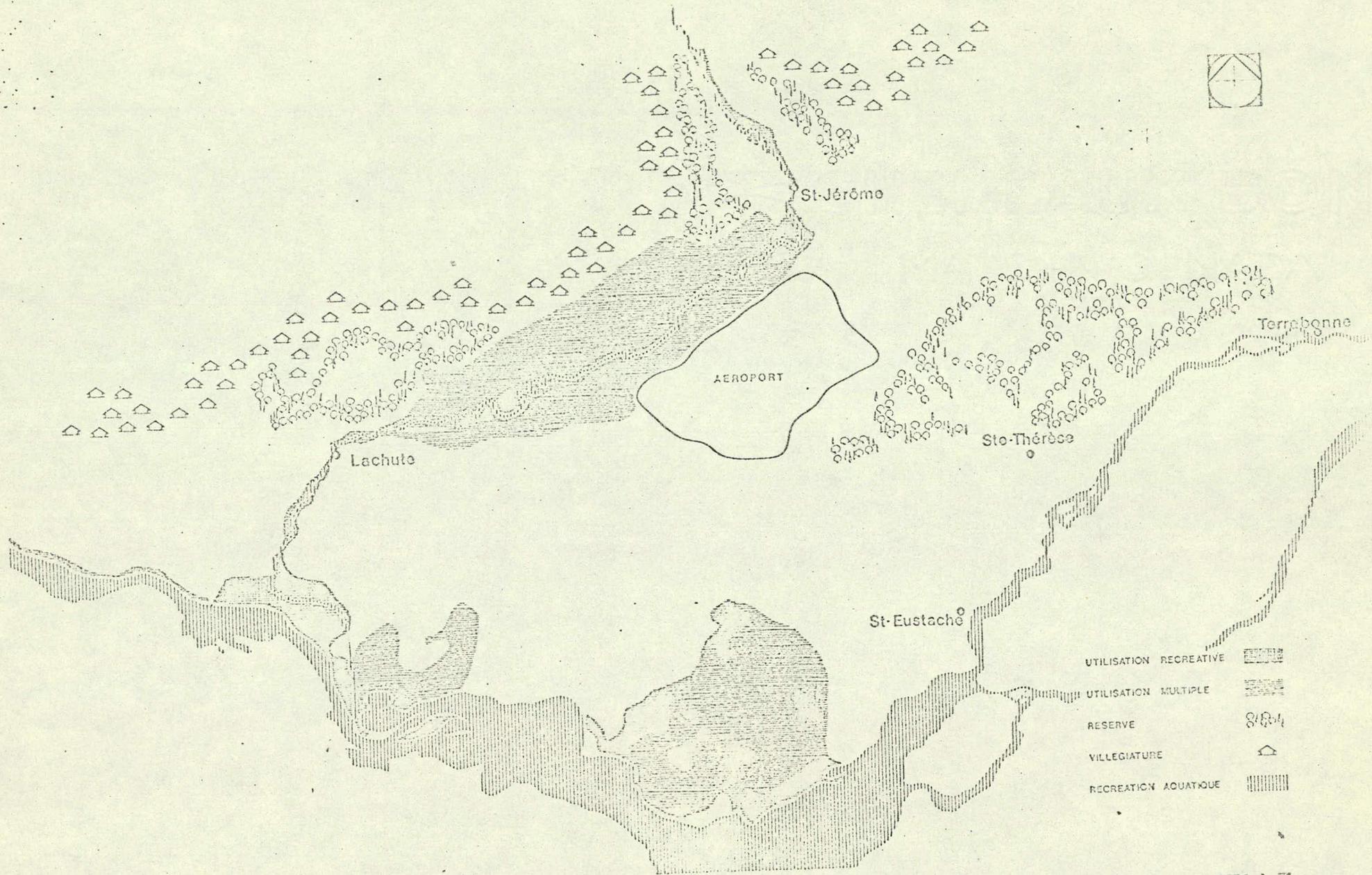
qu'il faut prévoir dans l'Annexe "B" plus de 27,500 acres pour des fins d'aménagements récréatifs de caractère régional afin de satisfaire à la demande qui s'y exercera en 2001;

que la région de Montréal devrait jouir de quelque 400,000 acres de réserves naturelles en l'an 2001;

par ailleurs la population de l'Annexe "B" aura besoin en l'an 2001 de quelque 119,400 acres de réserves localisées à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Annexe "B". (1)

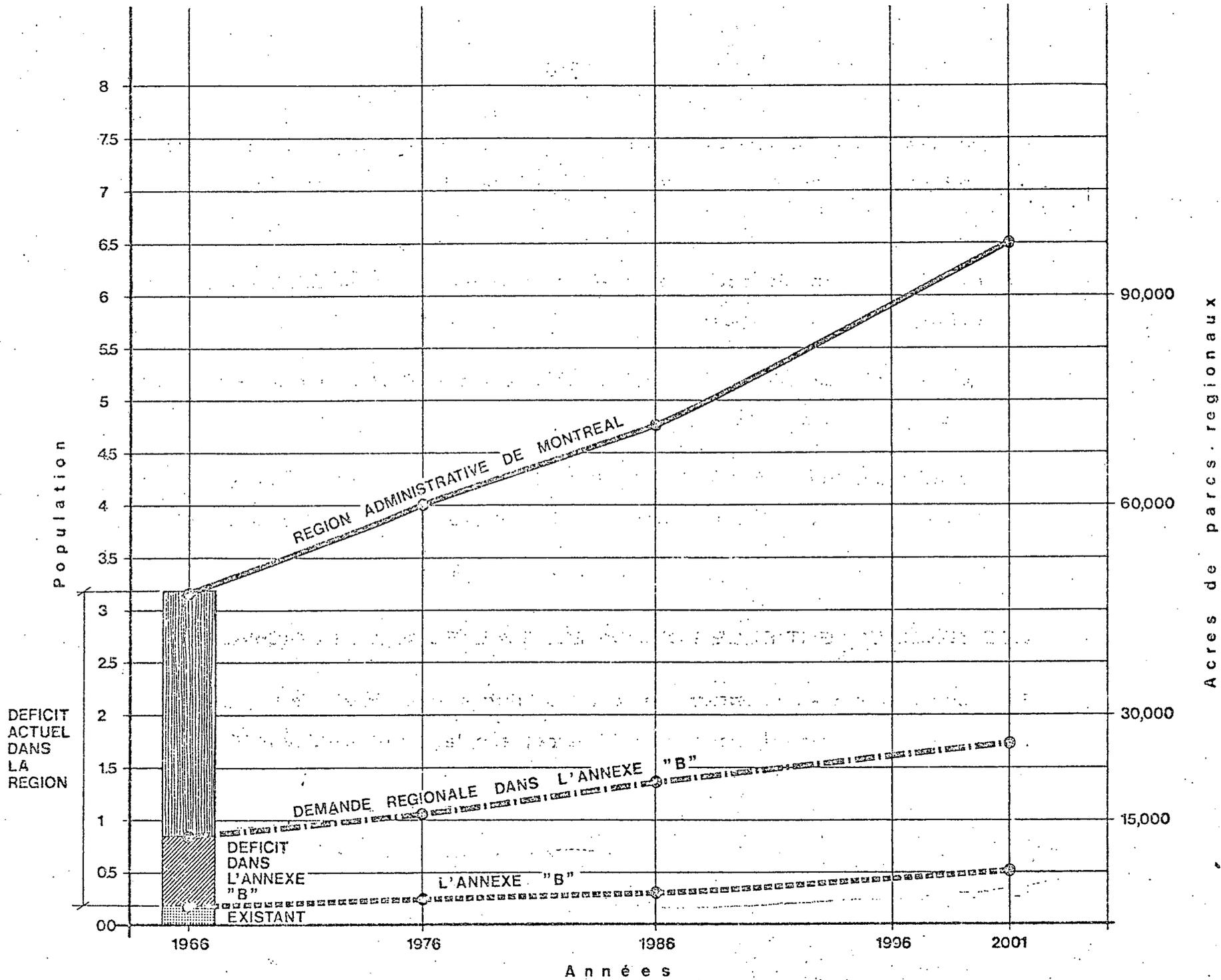
"La carte de la récréation potentielle de l'Annexe "B" montre en plus environ 45,700 acres de réserves dont l'affectation à des fins récréatives n'est pas

encore confirmée, mais qui devraient rester disponibles, tout en jouant un rôle écologique, ou esthétique. Il s'avère d'ailleurs que des ensembles importants comme celui de la forêt de Terrebonne, pourraient connaître une mise en valeur partielle".



SATRA ♣

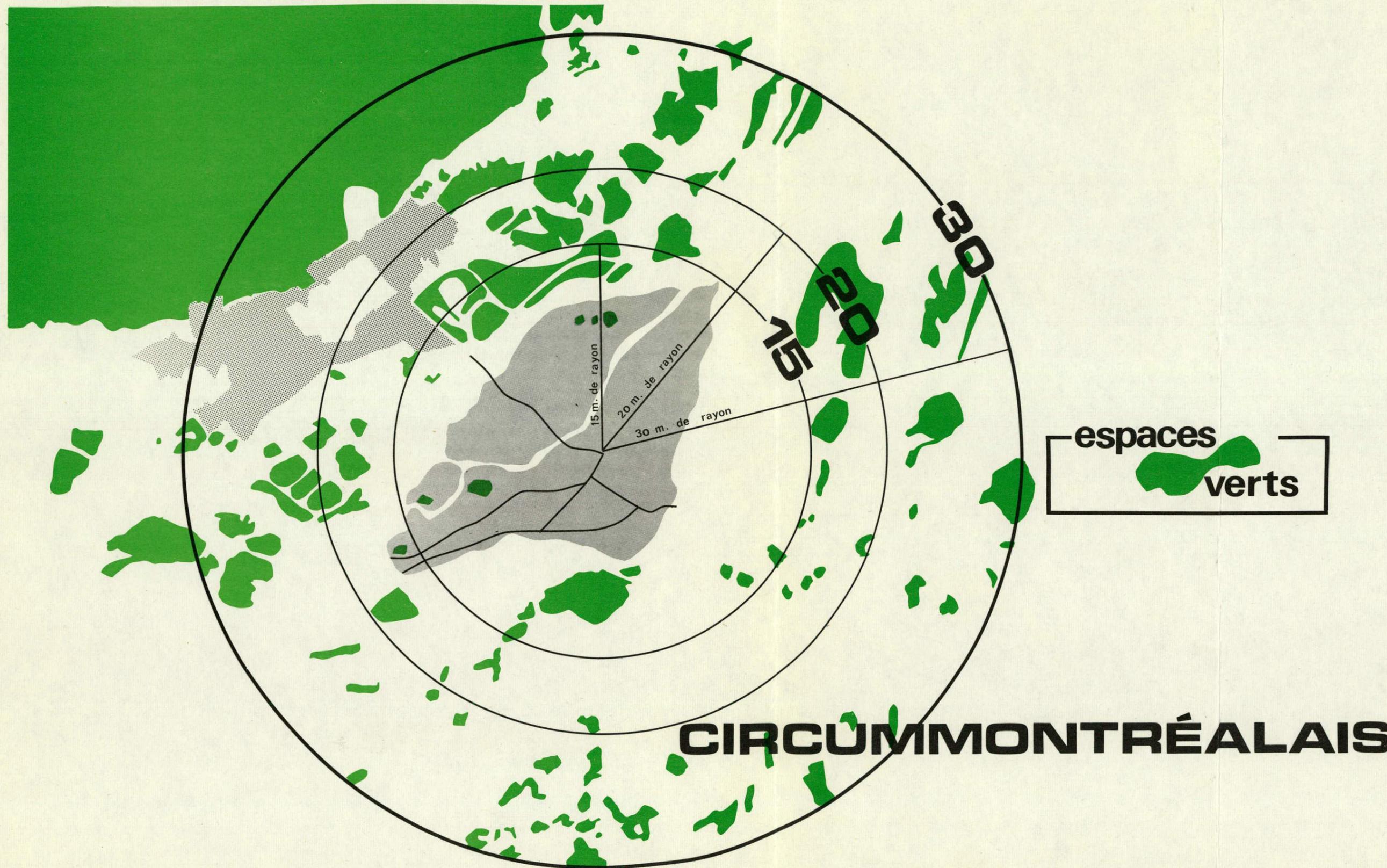
RECREATION POTENTIELLE





GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

légende



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

## 2- CLIENTELE

- 2.1 Les voyages plaisir passant par les frontières
- 2.2 Les voyages plaisir à l'intérieur du Québec
- 2.3 La fréquence et le nombre des voyages plaisir des Montréalais
- 2.4 Les activités réalisées lors des voyages plaisir
- 2.5 Le problème du manque d'informations
- 2.6 Conclusion

Le potentiel touristique issu de la ville de Montréal:

Les données permettant d'analyser les activités récréatives de la population de la ville de Montréal sont fragmentaires et manquent d'uniformité. Cependant, comme le parc proposé à Terrebonne est centré principalement sur l'automobile comme moyen d'accès et de circulation à l'intérieur, il est possible de se faire une idée sur sa clientèle potentielle en se limitant pour le moment à l'analyse des voyages plaisir qui se font présentement en automobile; un voyage plaisir comporte en moyenne 3.2 personnes.

2.1 Les voyages plaisir passant par les frontières:

Une enquête origine-destination par but de voyage fut effectuée aux principaux postes-frontière du Québec en 1968 et en 1970. Celle de 1970 n'étant pas encore compilée, nous avons analysé celle de 1968.

Les conclusions qu'on peut tirer de ces données, après certains calculs, sont les suivantes, à l'Ouest de la ville de Québec:

- 1- Près de 80% de la circulation totale est constituée de voyages plaisir en automobile.
- 2- Presque tous ces voyages originent de la ville de Montréal. La rive Sud, les autres municipalités de l'île de Montréal, la ville de Laval, les Cantons de l'Est, la ville de Québec et les autres régions du Québec sont négligeables par rapport à la ville de Montréal elle-même..

- 3- Sont par conséquent négligeables les voyages plaisir originant de villes cossues comme Westmount, Hampstead, Outremont, Ville Mont-Royal et Beaconsfield. Les banlieues résidentielles comme Ville d'Anjou, Boucherville, St-Lambert sont également négligeables.
- 4- Inversement, la presque totalité des touristes étrangers pénétrant au Québec se dirigent massivement à Montréal.
- 5- Le nombre de Québécois allant à l'étranger équivaut généralement au nombre d'étrangers entrant au Québec, en ayant toutefois tendance à être légèrement supérieur.
- 6- Tant pour les Québécois que pour les étrangers, la presque totalité des voyages plaisir se concentrent sur deux axes: Montréal-Ontario et Montréal-Etat de New-York.

Note: Pour arriver à ces conclusions, on a supposé que l'origine d'une voiture étrangère était sa destination, et que sa destination était son origine.

## 2.2 Les voyages plaisir à l'intérieur du Québec:

On n'a malheureusement pas de données sur les origines et destinations des voyages plaisir originant de Montréal via d'autres axes que ceux traversant les frontières, comme le nombre de promenades vers les Laurentides, les Cantons de l'Est et la rive Nord du Saint-Laurent.

On dispose cependant du nombre total de véhicules passant en un point donné sur les principales routes du Québec en 1969, avec leur variation saisonnière.

On peut dès lors pallier au manque d'informations de la façon suivante: en mettant sur un graphique le pourcentage de voyages plaisir aux frontières en

fonction de la variation saisonnière maximum (l'été), on s'aperçoit que ce pourcentage est exactement proportionnel à cette variation pour de forts volumes de circulation. En se servant de ce graphique comme étalon, on peut donc établir un bon ordre de grandeur du nombre de voyages plaisir sur les principales routes de la région de Montréal. A noter que ce graphique ne peut s'appliquer lorsqu'il y a un deuxième maximum au printemps sur la courbe de variation saisonnière du trafic; dans ces quelques cas, nous avons estimé au jugement le pourcentage de la circulation totale consistant en des voyages plaisir, en étant conservateur. Enfin, pour éliminer le plus possible l'effet des banlieusards voyageant soir et matin, nous avons utilisé des postes de comptage situés à environ 30 milles de Montréal.

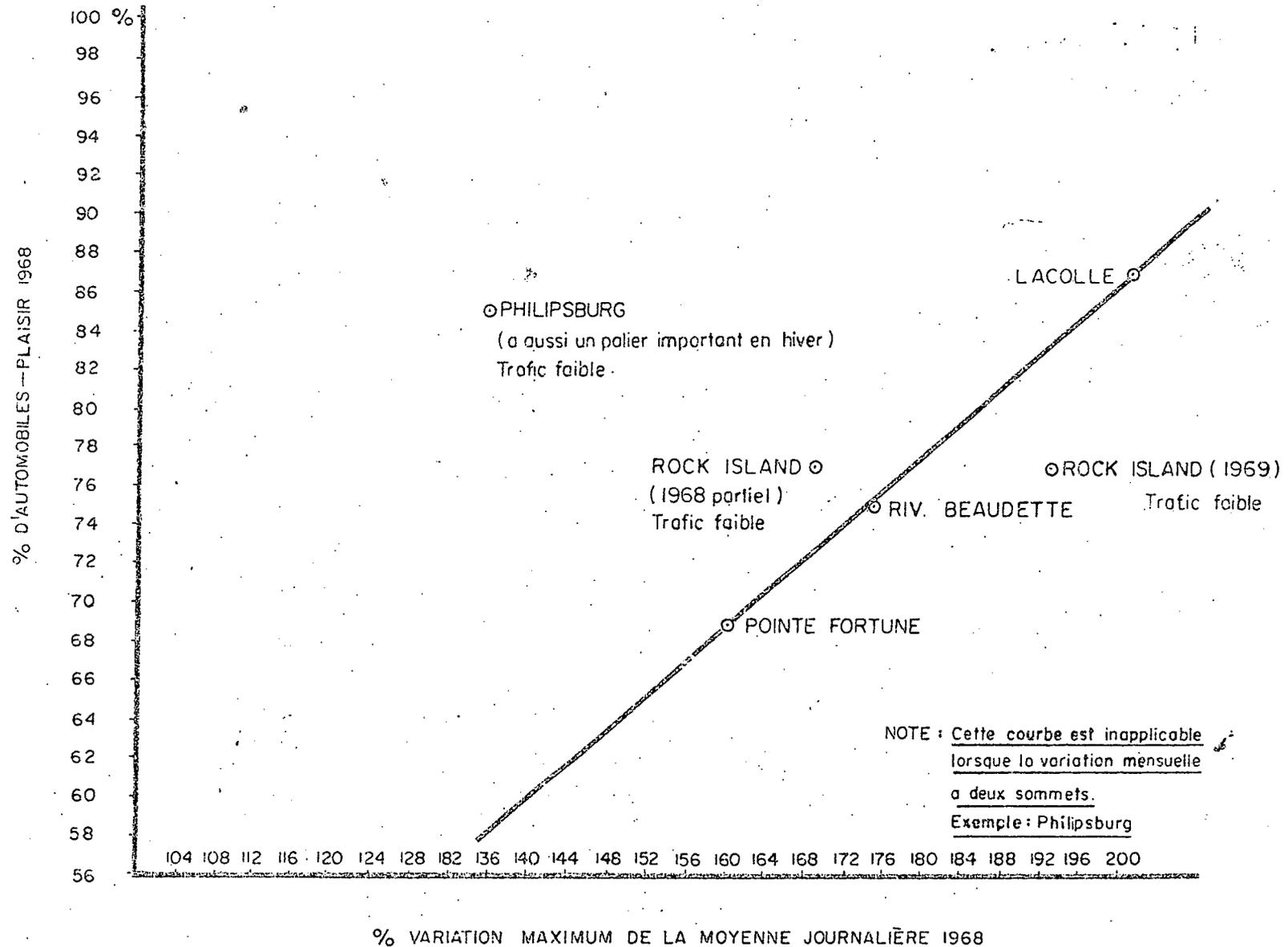
Il s'en dégage les conclusions suivantes:

- 1- Sur les axes routiers importants de l'intérieur du Québec, de 60 à 80% de la circulation totale, l'été, est constituée de voyages plaisir.
- 2- En se basant sur l'enquête effectuée aux frontières en 1968, on peut supposer que la majorité de ces voyages originent de la Ville de Montréal.
- 3- L'importance de ces axes intérieurs est bien plus considérable que ceux menant à l'extérieur du Québec.
- 4- Le pourcentage de touristes étrangers sur ces axes est négligeable; on peut l'estimer à moins de 2%, puisque la majorité de ces touristes ne rayonnent pas autour de Montréal d'après une enquête faite par le Ministère du Tourisme en 1970. D'ailleurs, même si tous les étrangers le faisaient à tous les jours, ce

pourcentage ne pourrait dépasser 7%, puisqu'il ne peut y avoir plus d'étrangers à l'intérieur du Québec qu'il n'en pénètre par les frontières.

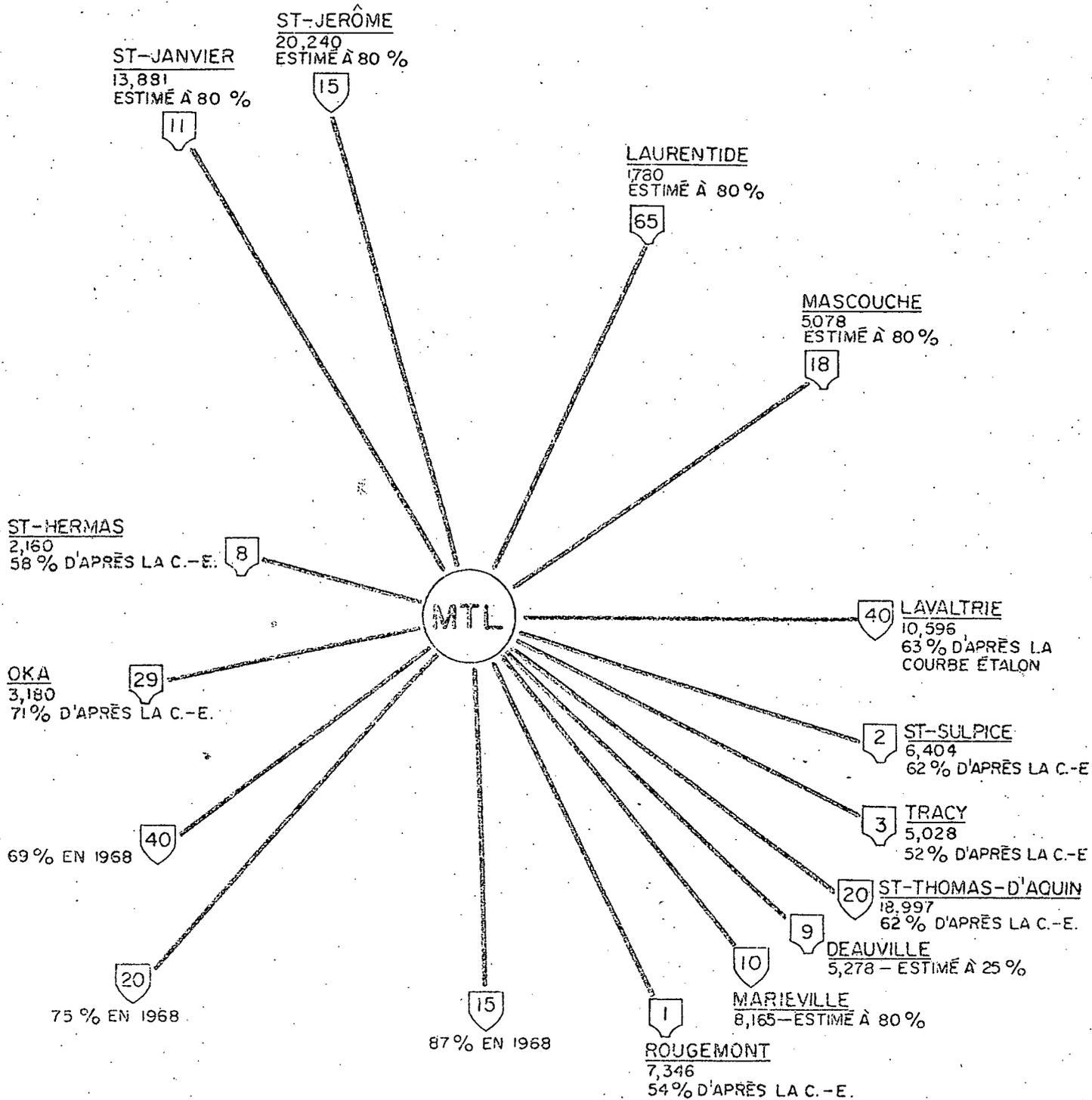
- 5- La plupart des voyages plaisir à l'intérieur du Québec se concentrent sur 5 axes originant de Montréal, vers: les Laurentides (via St-Jérôme), les Laurentides (via Terrebonne), la rive Nord du Saint-Laurent, les Cantons de l'Est et l'autoroute 20 Montréal-Québec. Chacun de ces axes est desservi par une autoroute.
- 6- L'axe des Laurentides via St-Jérôme représente plus du double de tout autre axe majeur.
- 7- Bien qu'il soit plus modeste, l'axe de la route 29 vers l'Ouest est assez important puisqu'il supporte à peu près autant de voyages plaisir que les autoroutes de New-York, Toronto ou Ottawa prises individuellement en excluant les étrangers. A noter que cet axe est partiellement desservi par une autoroute (la 640), celle-là même dont le prolongement est présentement en construction vers le parc proposé.

# COURBE ÉTALON POUR ÉTABLIR LE % DE VOYAGES-PLAISIR SUR LES ROUTES



# J.M.E. — BIDIRECTIONNEL

## & % DE VOYAGES-PLAISIR



### 2.3 La fréquence et le nombre des voyages plaisir des Montréalais:

En moyenne, environ 40,000 voyages plaisir sont effectués chaque jour d'été par les Montréalais (de juin à septembre inclusivement). A ce nombre s'ajoutent environ 3,000 voyages plaisir d'étrangers se rendant à Montréal journellement.

La population de Montréal en 1970 se chiffrant à 1,466,500 h., on peut estimer qu'il y a à Montréal au moins 300,000 familles possédant une voiture. En posant comme hypothèse que chaque voyage plaisir recensé représente en moyenne une famille, on peut conclure que:

Chaque famille de la ville de Montréal fait en moyenne un voyage plaisir par semaine en automobile à 30 milles et plus de Montréal, de juin à septembre inclusivement.

Note importante: ceci ne comprend pas les voyages plaisir effectués à moins de 30 milles de Montréal, ni à Montréal même. Ce nombre n'est certes pas négligeable.

### 2.4 Les activités réalisées lors des voyages plaisir:

Pour savoir si le parc proposé répond bien à la demande, il est essentiel de connaître les centres d'intérêt des promeneurs. Malheureusement, on ne dispose pas suffisamment de données pour connaître les activités qu'exercent les gens lors de leurs voyages plaisir, c'est-à-dire ce qui les attire. Il serait important d'effectuer une enquête sommaire sur ce point lors de l'été 1972.

Toutefois, en supposant que les montréalais exercent des activités semblables à celles des touristes étrangers dans la région de Montréal, on peut se faire une idée de leur ordre de grandeur en examinant le tableau suivant, compilé à l'aide d'une enquête effectuée aux frontières, en 1970, par le Ministère du Tourisme:

Activités exercées par les touristes étrangers

en 1970, lors de leurs voyages-plaisir

Activités	Dans tout le Québec *	Dans la région administrative de Montréal (excluant le Montréal métropolitain)	Dans le Montréal métropolitain
Promenade en voiture seulement	35%	35%	32%
Promenade à pied	15%	9%	15%
Tous les sports de plein air	12%	29%	7%
Camping (par sport)	4%	6%	2%
Monuments, théâtre, expositions	29%	12%	40%
Visite de parents ou d'amis	3%	9%	3%
	<hr/> 100%	<hr/> 100%	<hr/> 100%

\* Les pourcentages de cette colonne sont peu significatifs, à cause de l'influence considérable des villes de Montréal et de Québec sur les moyennes.

Les conclusions qu'on peut tirer de ce tableau sont les suivantes si, comme l'affirme l'I.N.R.S., les loisirs des québécois ne diffèrent pas tellement de ceux des américains (et par extension, de ceux des autres canadiens):

1- Les deux-tiers des activités qu'ils exercent hors du Montréal métropolitain lors de leur voyage plaisir hebdomadaire, consistent en promenade pure en automobile, et en pratique de sports de plein air.

2- Plus spécifiquement, 44% des gens faisant des voyages plaisir le font pour faire des sports de plein air, de la promenade à pied ou du camping (par sport). A 3.2 personnes par véhicule, ceci représente un marché total d'environ 400,000 montréalais en moyenne par semaine, de juin à septembre (augmentant de 10,000 par année), dont un certain pourcentage sera sûrement accaparé par le parc proposé s'il est bien équipé, et auquel viendra s'ajouter un certain nombre de touristes étrangers. On ne peut pas estimer ce pourcentage, pour le moment, parce qu'il dépendra largement de la qualité et du choix des équipements offerts, de la facilité des moyens d'accès, de l'efficacité de la campagne de promotion, et du prix d'admission. Mais le moins qu'on puisse dire est qu'il existe un potentiel considérable.

3- De plus, les 35% de gens qui font de la promenade pure en automobile représentent plus de 300,000 personnes additionnelles par semaine (augmentant de 8,000 par année). Nul doute qu'une certaine portion pourrait également être déviée sur le parc, mais on peut affirmer, à priori, qu'elle sera toutefois plus faible que la précédente, quoique importante (sans compter les touristes étrangers).

4- Un autre segment du secteur loisir viendra s'ajouter à la clientèle précédente: celui des gens faisant actuellement des voyages plaisir à moins de 30 milles de Montréal ou à Montréal même. On n'a actuellement aucun moyen d'en mesurer l'importance.

5- Enfin, un dernier segment pourra aussi s'ajouter aux précédents: celui des personnes ne possédant pas ou n'utilisant pas leur voiture pour fins de loisirs. Un bon nombre d'assistés sociaux pourraient s'y inclure. Comme pour le précédent, il n'est pas possible, présentement, d'en mesurer l'importance.

6- Il ne faudrait pas passer sous silence le fait que si le nombre et la fréquence des voyages plaisir sont si élevés, cela peut fort bien être un indice que les montréalais sont actuellement satisfaits de la façon dont ils occupent présentement leurs loisirs, et qu'ils ne ressentent pas le besoin d'avoir un parc du type proposé. Et même si ce n'était pas le cas, le marché total estimé à 700,000 personnes par semaine n'apporte aucun argument de plus en faveur du site proposé par rapport à d'autres sites, puisqu'il s'agit d'une clientèle qui consent à dépasser un rayon de 30 milles pour se récréer. En effet, peut-être désireraient-elles tout un réseau de plusieurs petits parcs ou haltes routières dans des régions plus touristiques comme les Laurentides et les Cantons de l'Est, dont elles pourraient effectuer le circuit pendant tout un été, plutôt qu'un seul grand parc qu'elles ne visiteront peut-être qu'une seule fois par été.

En somme, l'incertitude dans laquelle on se trouve nécessite l'apport d'informations additionnelles.

2.5 Le problème du manque d'informations:

Les conclusions qui précèdent ont été tirées à partir de données fragmentaires, complétées à l'aide d'hypothèses, de déductions, et d'estimations. Bien que cela soit suffisant pour se faire une bonne idée de la situation, il y aurait lieu de faire une enquête sommaire:

- 1) pour vérifier les hypothèses et estimations précédentes;
- 2) pour obtenir certaines informations complètement nouvelles.

1) Les hypothèses et estimations suivantes sont à vérifier:

- la durée du séjour lors des voyages plaisir; s'agit-il surtout de promenades d'une journée?
- le pourcentage de voyages plaisir par rapport au trafic total sur chaque grand axe de circulation originant de Montréal.
- les origines et destinations de ces automobilistes; à noter que ces renseignements seront sous peu disponibles en ce qui concerne les axes traversant l'Annexe "B".
- les activités des Montréalais lors de leurs voyages-plaisir.

2) Les nouvelles informations suivantes sont à obtenir:

- un estimé de l'importance des gens faisant actuellement des voyages plaisir à moins de 30 milles de Montréal et à Montréal même, et la nature précise de leurs activités.
- un estimé de la clientèle possible des défavorisés n'ayant pas actuellement la motivation ou les moyens pour occuper rationnellement leurs temps de loisirs; ceci comprend les familles ne possédant pas d'automobile.

- une observation sur place des activités des gens sur les haltes routières, et leur achalandage par rapport au volume de circulation touristique sur chaque route qu'elles desservent.
- enfin, il serait optionnel de recommencer une autre étude complète sur les loisirs d'hiver. Une telle étude serait passablement plus compliquée que l'étude actuelle, parce que les données disponibles sont rares, et que la cueillette des données nécessaires se ferait dans des conditions physiques difficiles. Cette étude pourrait être remise à plus tard, si on la jugeait vraiment nécessaire.

2.6. Conclusion:

Chaque famille de la ville de Montréal fait en moyenne un voyage plaisir par semaine l'été à 30 milles et plus de Montréal, ce qui représente un marché total de 400,000 montréalais par semaine faisant de tels voyages dans le but de faire du sport, plus 300,000 autres faisant de la pure promenade automobile. Et ceci ne comprend pas les milliers de personnes faisant des promenades à moins de 30 milles de Montréal et à Montréal même.

Le potentiel existant pour le parc proposé est donc très élevé, et il serait recommandable d'effectuer les études nécessaires pour estimer la part susceptible d'y satisfaire ses besoins en loisirs.

3.- CARACTERISTIQUES SOCIO - ECONOMIQUES

3.1 activités

3.2 ages

3.3 participation

### 3- CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES:

#### "RESUME DES RESULTATS DE L'ENQUETE CANADIENNE DU C.O.R.D.S."

Jusqu'à présent les seules données canadiennes sur la participation aux activités de loisirs en plein air sont celles fournies par l'enquête menée par Canadian Facts (Traveldata) pour le C.O.R.D.S. en 1967, 1968 et 1969.

#### 3.1 Activités:

Les activités telles que définies dans l'enquête se répartissent en cinq groupes, soit les sports nautiques, la chasse et la pêche, le camping, la promenade et les sports d'hiver.

La participation à chacune de ces activités apparaît nettement moins forte au Québec que dans l'ensemble du Canada; même la zone métropolitaine de Montréal où la participation est plus grande ne dépasse la moyenne canadienne que pour les sports d'hiver.

#### 3.2 Ages:

La participation diminue à mesure que l'âge augmente. Les 18-29 ans ont les taux les plus élevés dans toutes les activités sauf pour la chasse et la pêche où c'est le groupe 30-39 ans qui a le taux le plus élevé.

Les femmes ont généralement des taux de participation plus faibles que les hommes.

### 3.3 Participation:

a) La langue maternelle:

Les canadiens de langue française ont une participation plus faible que les anglophones, ce qui est normal si l'on considère le tableau I et le fait qu'il y a une corrélation très forte entre le fait de parler français et celui d'habiter au Québec.

b) L'urbanisation:

Ce facteur semble avoir une grande influence sur la participation aux activités de plein air: le fait d'habiter la campagne implique des taux de participation très faibles; ce sont les agriculteurs qui ont les taux les plus bas (moins du quart de cette population participe). De façon générale, la participation augmente avec la dimension de la ville, sauf pour la chasse et la pêche.

c) L'éducation:

La participation augmente à mesure que le niveau d'éducation s'élève (sauf pour la chasse et la pêche).

d) Les catégories professionnelles et les revenus:

Les professionnels et les administrateurs ont une participation supérieure dans la majorité des activités alors que les fermiers, la main-d'oeuvre non qualifiée et les retraités ont une très faible participation.

Il s'ensuit que dans l'ensemble, la participation aux activités de plein air augmente avec les revenus (1).

(1) Extrait: Rapport d'Etape de l'Aménagement de la Rivière du Nord, chapitre "Dossier de la demande", pages 25, 26 et 27 de M. Gaétan Richard, urbaniste.

II- OFFRE

- 1- Localisation
- 2- Eléments naturels
- 3- Superstructures
- 4- Urbanisation
- 5- Equipements récréatifs existants

I- LOCALISATION

## LOCALISATION

D'une superficie possible d'environ 21,000 acres, le futur parc à vocation populaire chevauchera la partie extrême sud-ouest du comté de l'Assomption, et sud-est du comté de Terrebonne.

Deux points d'eau importants y facilitent l'aménagement du parc, à savoir la rivière des Mille Îles au sud, et la rivière Mascouche qui bordera la partie nord du parc, coupant également celui-ci en deux parties lorsqu'elle chemine vers son embouchure avec la rivière des Mille Îles.

Situé dans les basses terres de la plaine du fleuve Saint-Laurent, environ à vingt milles du centre ville de Montréal, le futur parc sera facilement accessible, à la plupart des montréalais, en moins d'une demi-heure. La proximité à Montréal sera d'autant plus grande lorsque le réseau routier et autoroutier de la desserte de Ste-Scholastique sera terminé. Notamment, viendront s'ajouter à l'Autoroute 25 qui coupe actuellement l'aire retenue par le parc, les Autoroutes 19 et 640, cette dernière constituant l'épine dorsale du futur parc, tandis que la première bordera celui-ci à l'ouest, ainsi que l'autoroute 50 qui passera au Nord du parc proposé, un peu en dehors de ses limites.

## 2- ELEMENTS NATURELS

- 2.1 Climatologie
- 2.2 Hydrologie
- 2.3 Topographie
- 2.4 Pédologie et végétation
- 2.5 Agriculture

## 2.1 --- Climatologie:

### Première constatation:

Du point de vue climatologique, si l'on retient le facteur durée de l'ensoleillement, la situation géographique du futur parc est bien choisie. En effet, celui-ci fait face au sud et ne rencontre aucun obstacle physique majeur pouvant former un écran contre le soleil, ce qui a pour effet un ensoleillement journalier maximum qui dure le temps du passage du soleil d'est vers l'ouest.

### Deuxième constatation:

La moyenne de 68° F. pour le mois de juillet caractérise les régions qui ont un été chaud. La région du futur parc se situe dans l'aire balayée par cette limite de 68°F. Elle se caractérise ainsi, du point de vue thermique, comme étant la région la plus chaude du Québec méridional.

Quelques précisions et comparaisons entre différents lieux situés au nord de Montréal et de l'île Laval, aideront sans doute à mieux fixer les idées sur le climat de la région du futur parc.

Une distinction est faite entre trois régions:

Premièrement, nous retenons la région élevée du nord, c'est-à-dire celle située au-dessus de l'escarpement qui longe approximativement la courbe de 500 pieds d'altitude. Cette région identifie assez bien les espaces de hautes altitudes actuellement exploitées d'une façon intensive pour les activités de plein air des zones de villégiature et de grande nature.

Deuxièmement, nous retenons la zone basse du sud qui correspond grosso modo aux basses terres de la plaine du Saint-Laurent nord montréalaise. C'est à l'intérieur de cette région que nous nous localisons, dans les altitudes inférieures à 225 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Finalement, nous retenons une zone tampon qui marque le passage entre les deux précédentes. Dans les données qui suivent, la première zone est identifiée par Ste-Agathe, la seconde par La Trappe et la troisième par St-Jérôme.

Variation des températures dans les trois régions

	<u>Moyenne de novem- bre à avril.</u>	<u>Moyenne de mai à octobre</u>	<u>Moyenne annuelle</u>
Ste-Agathe	20.1° F	55.2° F	37.5° F
St-Jérôme	21.5° F	58.2° F	39.8° F
La Trappe	25.3° F	60.8° F	43.1° F

En référant à ce tableau, nous remarquons que la décroissance thermique est plus que tangible entre les parties hautes et les parties basses, que cette décroissance va nettement en faveur des régions basses qui sont les plus favorisées par les facteurs thermiques, et finalement, que la région du parc à vocation populaire n'a rien à envier sur le plan des températures à la zone de villégiature traditionnelle des Laurentides.

Troisième constatation:

Le nombre de jours consécutifs sans gel varie de 120 jours dans la partie nord, à 151 dans la partie sud, soit la période s'échelonnant du 7 mai au 5 octobre pour la région qui intéresse le parc, et la période du 22 mai au 21 septembre pour la région de Ste-Agathe. Nous constatons donc une fois de plus que sur le plan climatique, un autre des aspects importants du climat va en faveur de la région choisie.

Quatrième constatation:

En dernier lieu, nous constatons que le minimum moyen de janvier, dans la zone du parc, se situe aux environs de 5° F, et que l'expérience des trente dernières années nous montre que les précipitations neigeuses dans cette même zone ont varié de 50 à 125 pouces, ce qui constitue un tout fort acceptable susceptible de favoriser la pratique, à prix populaires, de certains sports d'hiver tels la raquette, le ski de fond, le toboggan.

## 2.2 Hydrologie:

Plusieurs points d'eau intéressants viennent agrémenter l'aire choisie pour le futur parc. Tout y est à partir de la rivière des Mille Îles jusqu'aux canaux de drainage caractéristiques des sols argileux qui dominent dans la région, en passant par les ruisseaux, tel le ruisseau de la Pinière entre autres qui se déverse dans la rivière des Mille Îles, les petits lacs dont le plus connu est le lac Pincourt, ainsi que la rivière Mascouche.

Le voisinage du lac Pincourt, déjà fortement occupé et exploité durant l'été, fait actuellement l'objet d'une spéculation intense. Les nombreux terrains à vendre dans les alentours de ce dernier en sont une preuve évidente. Quant à la rivière Mascouche, cette dernière serpentant dans les argiles déposés là par la mer Champlain, constitue, avec la rivière des Mille Îles, le facteur hydrologique dominant de l'aire retenue. En effet, la presque totalité de la région du parc est occupée par le bassin de drainage de celle-ci. Ces deux points d'eau, très attrayants, doivent être conservés, et leur accessibilité au grand public de passage à l'intérieur du parc doit être facilitée à son maximum, ce qui implique la multiplication des percées sur ces deux rivières.

Sur le plan du drainage des sols, le problème de l'écoulement et de l'imperméabilité des sols argileux se pose sur une importante partie de l'aire retenue. En effet, le drainage naturel des sols de la plaine est, en général, imparfait ou mauvais suivant la prédominance de matériaux à texture fine et peu poreux. Les terrains bien égouttés sont ceux équipés de canaux de drainage.

Ils sont facilement identifiables par leur aspect rectiligne et orthogonal. Même les matériaux sableux et poreux souffrent d'un drainage difficile parce que dans la plupart des cas, ils reposent à faible profondeur sur un substratum plat et imperméable constitué d'argiles. C'est ce qui explique sur le plan hydrologique les quelques superficies marécageuses observées. Nous constatons donc finalement, que pour un aménagement global, il serait intéressant de faciliter l'écoulement des eaux, surtout dans la partie ouest du parc qui englobe le champ de tir, c'est-à-dire dans la région où les zones marécageuses sont les plus contraignantes et les plus importantes en superficie.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

## légende

 rivières, marais



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc pop  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

### 2.3 Topographie de la région du parc:

D'une façon globale, le relief du futur parc n'a rien de tourmenté. Seulement deux cent deux pieds différencient le point le plus haut du point le plus bas du parc, soit l'écart entre la courbe de 25 pieds qui borde le fleuve à l'ouest de la rivière Mascouche et le lieu indiquant 225 pieds d'altitude. Ce dernier est situé en bordure est de la route 65, immédiatement au nord du chemin St-Roch qui mène à St-Louis-de-Terrebonne.

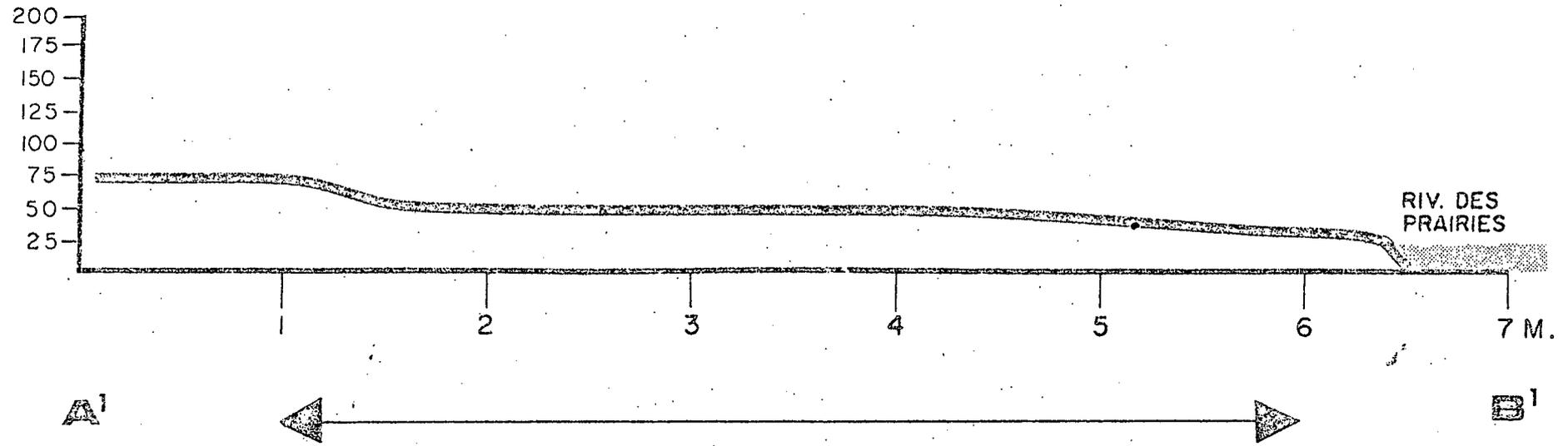
Si l'on observe de plus près cette région, nous pouvons voir se dessiner deux ensembles:

Le premier, situé approximativement à l'est de la route 18, se caractérise par un relief très doux. En aucun lieu, l'altitude y dépasse la cote de 75 pieds, et les courbes de 25, 50 et 75 pieds sont suffisamment espacées pour prédire une pente très douce. L'agriculture, les canaux de drainage ainsi que le dessin du profil No 1 en témoignent.

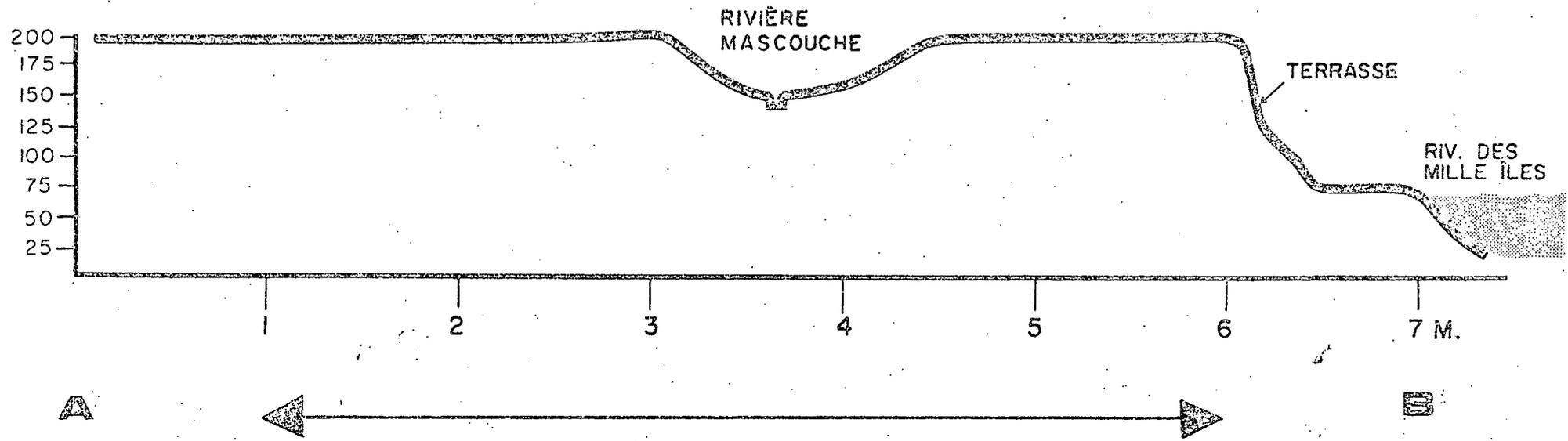
Le second ensemble, situé à l'ouest du premier et bordé à l'extrême ouest par la route 65, s'avère très différent du premier. Il présente une topographie plus accidentée, qui a pour cause une terrasse très apparente ainsi que l'encaissement de la vallée de la rivière Mascouche (voir carte et profil No 2).

Le seul élément véritablement marquant sur le plan topographique demeure le rebord d'une des nombreuses terrasses témoins de la mer Champlain. Cette ancienne berge sépare en deux parties bien distinctes la plaine du Saint-Laurent, et suit

# PROFIL N. 1



PROFIL N. 2



de façon assez exacte le contour d'élévation de 100 pieds. D'une dénivellation d'environ 75 pieds, elle s'identifie facilement dans le paysage. Elle offre, en plus du coup d'oeil magnifique, de nombreuses possibilités d'aménagement récréatif d'hiver, entre autres, le ski familial pour les enfants qui débutent et la glissade en toboggan pour toute la famille. La terrasse pourrait avantageusement être aménagée à ces fins, notamment dans la partie du parc sise dans le comté de Terrebonne.

Au-dessus de cette ancienne berge, la plaine argileuse et sableuse est découpée de ravins et ondulée de basses collines.

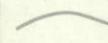
Dans la partie basse, quelques faibles ondulations et quelques légères dépressions font oublier à certains endroits la planéité de l'ensemble.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

### légende

 rivières, marais

 topographie



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

#### 2.4 Pédologie et végétation:

Deux évènements importants ont influencé d'une façon impérative les formations pédologiques globales de la région qui fait l'objet de la présente étude. Il s'agit de la dernière glaciation et de l'invasissement post-glaciaire de la mer Champlain qui inonda tout l'espace occupé de nos jours par les basses terres du Saint-Laurent.

L'héritage de la glaciation fut les nombreuses étendues de tills, alors que celui de la mer Champlain fut de remanier et de recouvrir en majeure partie ces étendues de tills d'une couche d'argiles marines, de sables de fond de plage et de graviers d'une épaisseur variable.

En surface, les sables semblent dominer la partie nord du parc sise sur le replat supérieur de la terrasse qui longe la courbe de 100 pieds, alors que les argiles recouvrent surtout la partie sud avec en certains endroits des affleurements de tills d'origine glaciaire.

Dans le paysage, sur le plan de la végétation et de l'utilisation du sol, nous constatons une relation très apparente qui associe espaces boisés à sols sablonneux et espaces argileux et de tills calcaires à sols cultivés. Quant à la végétation, disons au point de départ que la forêt climatique originelle est à toutes fins pratiques disparue. Les incendies de forêt de même que les coupes de bois en ont fait ainsi. Les souches témoins de l'ancienne forêt primitive font penser que cette forêt d'arbres à feuilles caduques devait être remarquablement dense.

Actuellement, la forêt en place est en plein développement. Sa qualité et sa densité varient d'un endroit à l'autre, et sa croissance demanderait à être suivie de plus près si l'on veut permettre aux espèces d'arbres les plus sains de profiter plus rapidement.

Un bref tour d'horizon sur le terrain nous a permis de constater que le boisé du comté d'Argenteuil (celui de la zone spéciale de préservation entre autres) semblait beaucoup mieux constitué que celui de la forêt de Terrebonne qui, une fois entretenu, pourrait avantageusement être réservé comme zone d'ambiance naturelle. Quant aux différentes espèces d'arbres que renferment ces espaces boisés, elles varient cette fois encore suivant la nature du sol sous-jacent et suivant les conditions du drainage de ces sols. Cependant, nous n'avons pas eu le temps d'effectuer un inventaire suffisant des espèces d'arbres existants dans la région. Nous recommandons donc la mise en marche d'une telle étude.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

légende

 rivières, marais

 boisé



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

## 2.5 Agriculture:

Sur le plan agricole, le potentiel actuel de la région retenue pour le parc fait que cette zone est de moyenne importance pour l'agriculture.

Nous sommes en présence d'une région agricole dont l'évolution est, dans l'ensemble, peu prometteuse dans les conditions actuelles. En effet, selon l'I.N.R.S. (Institut National de la Recherche Scientifique), sur le plan de la réorientation de la production par l'organisation de la mise en marché et le développement des nouvelles formes de gestion agricole, la majeure partie de la zone retenue pour l'emplacement du futur parc a été zonée sans importance pour l'agriculture.

L'extrême sud des comtés de Terrebonne et de l'Assomption qui correspond grosso modo à la limite de la terrasse qui longe la courbe de 100 pieds fait partie de cette zone. Suivant cette première façon d'analyser l'agriculture de la région, seule la zone du coude de la rivière Mascouche dans la région entourant la municipalité du même nom a été considérée comme zone à protéger pour l'agriculture.

Du point de vue de l'augmentation des superficies défrichées entre 1951 et 1966, la moitié ouest de l'aire actuellement retenue pour le parc n'a connu qu'une augmentation variant entre 1 et 14%. Cette partie correspond à celle du parc située dans le comté de Terrebonne. L'autre partie située dans le comté de l'Assomption a connu par contre un taux d'augmentation de 15% et plus, ce qui vient appuyer la légère supériorité agricole de la zone précédemment décrite comme zone à protéger pour l'agriculture.

Pour conclure sur l'agriculture, considérons un dernier élément qui, encore une fois, peut laisser entrevoir le dynamisme de la région. Il s'agit d'évaluer le taux d'absentéisme. Les données sont de 1966. Nous y avons remarqué que la majeure partie de l'aire actuellement retenue pour le parc connaissait un taux d'absentéisme variant de 35 à 70%. Ceci nous montre clairement que cette région agricole devient de plus en plus inoccupée comme telle et que la frange urbaine du Montréal métropolitain tend à étendre ses tentacules si loin qu'on ne saura plus trop bien, et cette échéance n'est peut-être pas si éloignée qu'on le pense, où finit la ville et où commence la campagne. Il est donc grand temps de protéger cette région si l'on désire conserver une zone verte autour de Montréal puisque les statistiques nous prouvent que de moins en moins de gens vivent de l'agriculture dans la zone réservée pour le parc. On peut même supposer que ce taux d'absentéisme laisse sous-entendre que les habitants de ces anciennes fermes agricoles ne sont que des travailleurs industriels ou autres qui gagnent leur vie à Montréal ou dans les petites municipalités environnantes. Seul l'extrême sud du comté de l'Assomption subit un taux d'absentéisme inférieur à 35%.

La partie du parc située dans le comté de l'Assomption semble donc, à première vue, la plus importante sur le plan agricole, et ceci devra être pris en considération dans la localisation des équipements qui viendront aménager le futur parc.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

légende

 rivières, marais

 agriculture



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc pop  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

### 3- SUPERSTRUCTURES

- 3.1 Réseau autoroutier
- 3.2 Réseau des routes secondaires
- 3.3 Réseau ferroviaire
- 3.4 Réseau hydro électrique

3.1 Réseau autoroutier:

Le corridor Est de la rivière des Mille Îles est desservi présentement par l'autoroute des Laurentides et par l'autoroute 25.

L'autoroute 640 qui est présentement en construction, traversera le corridor longitudinalement pour devenir l'axe structurant du développement éventuel.

Le Ministère de la Voirie du Québec projette la construction de l'autoroute Papineau (19) qui viendra à court terme compléter le réseau nord-sud. Celle-ci formera, avec l'autoroute 50 qui se situera au nord du corridor, un quadrilatère facile d'accès.

3.2 Réseau des routes secondaires:

Présentement, les routes secondaires 11, 18, 337 et 65 desservent le corridor en direction nord-sud. La route 29, le chemin Comtois et le chemin Nord du Bas de la Mascouche qui longent cette dernière, complètent le réseau de voies secondaires en direction est-ouest.

3.2 Réseau ferroviaire:

Deux voies de chemin de fer du Canadien Pacifique traversent, en direction nord-est, le corridor est de la rivière des Mille Îles. La première dessert la partie ouest de ce corridor, alors que la seconde se situe plus à l'est près de Terrebonne. Cette dernière voie ferroviaire pourrait permettre une liaison par transport en commun au futur parc proposé.

### 3.4 Réseau hydro électrique:

La partie Est du corridor est présentement divisée par plusieurs servitudes de l'Hydro-Québec. En effet, on compte cinq (5) lignes de haute tension qui se dirigent vers le nord. Celles-ci ont pour désavantages de produire de longues percées dans les boisés qu'elles traversent.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

### légende

- autoroutes
- routes secondaires
- rivières, marais



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc  
corridor est 640

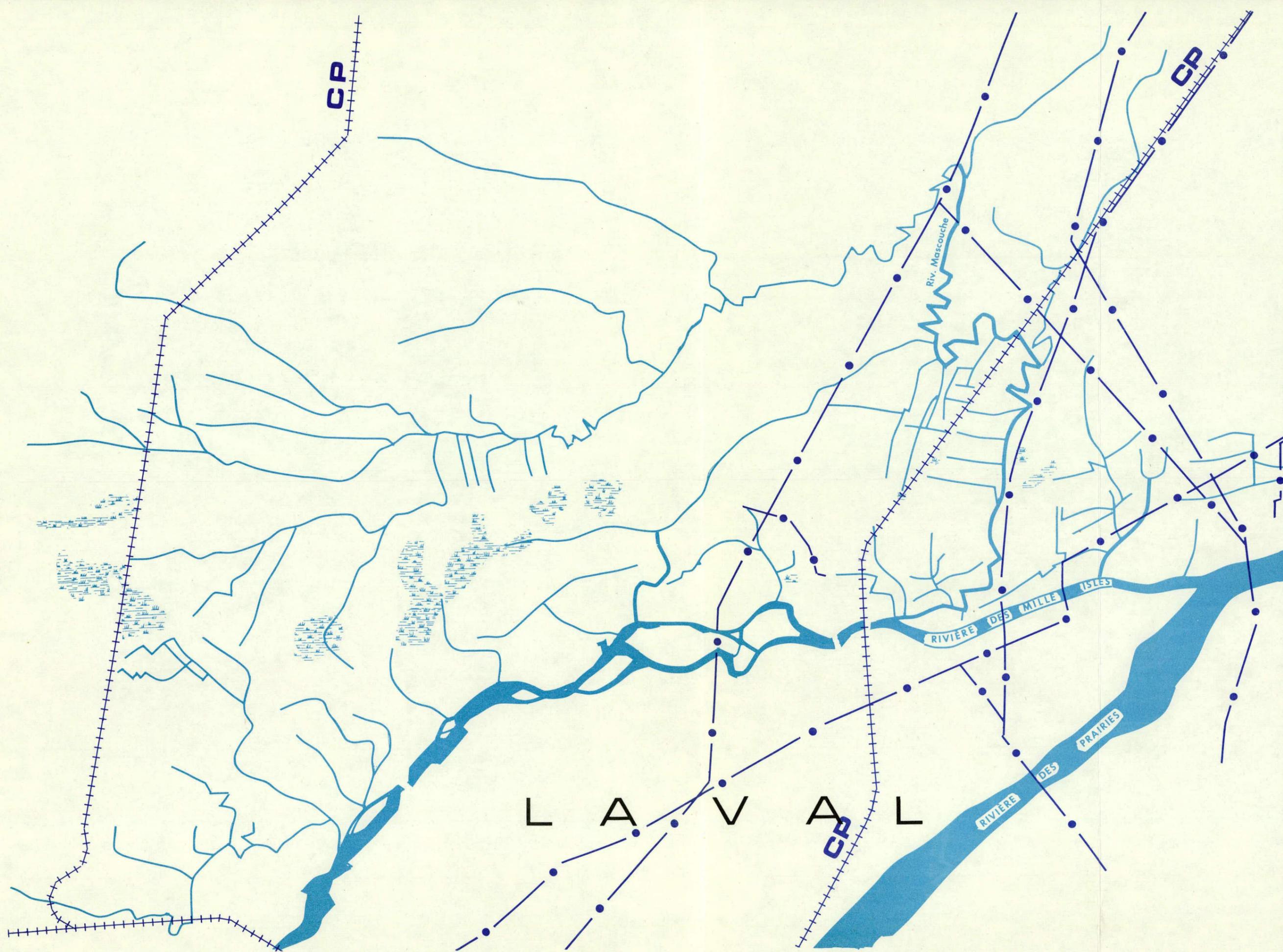
date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

### légende

- Hydro-Québec
- + + + + + voies ferrées
- rivières, marais



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc pop  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

4- URBANISATION

4.1 Evolution

4.2 Tendence à court terme

#### 4.1 Evolution:

Le secteur d'analyse du corridor Est de la rivière des Mille Îles est entrécoupé par plusieurs pôles urbains:

##### Ste-Thérèse:

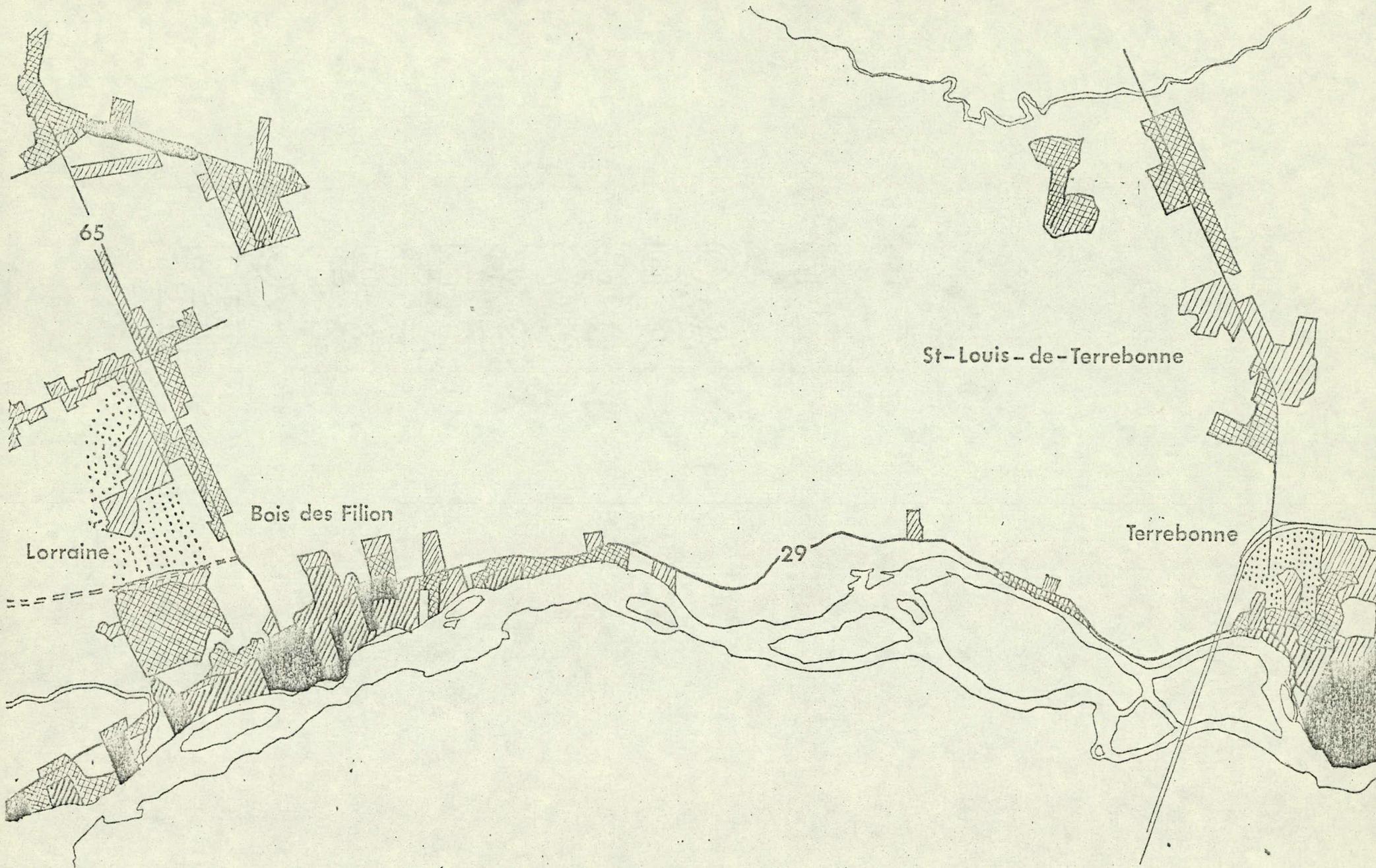
En effet, l'agglomération de Ste-Thérèse qui englobe Rosemère, Lorraine et Bois-des-Filion, forme la première frange urbaine du nord de Montréal. On constate à la lumière de son évolution des vingt dernières années, un fort dynamisme qui nécessite d'être planifié afin de permettre la consolidation des noyaux existants, et d'orienter les futures zones de développement. Ainsi, l'urbanisation désordonnée qui tend à s'étendre le long des routes 65 et 29 pourrait être éliminée.

##### Terrebonne:

Au centre du corridor de la rivière des Mille Îles, la petite municipalité de Terrebonne de la paroisse de St-Louis-de-Terrebonne a vu, au cours des vingt dernières années, triplé l'étendue de son territoire. Dû à sa localisation et aux infrastructures existantes (autoroute 25, voie ferrée du C.P., route 29), ce pôle urbain s'est développé d'une façon concentrée. Autour de ses limites existe une banque de terrains qui sont susceptibles de recevoir des développements à caractère récréatif et agricole.

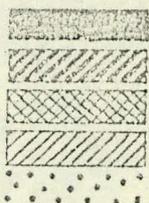
##### Terrebonne Heights:

Cette petite agglomération se situant à proximité du chemin Gascon, présente des caractéristiques d'une urbanisation désordonnée progressant rapidement en détruisant du boisé environnant.



# URBANISATION

JUSQU'À 1952  
 1952 À 1960  
 1961 À 1965  
 1966 À 1970  
 EN VOIE D'URBANISATION



Repentigny:

A l'extrémité est du corridor de la rivière des Mille Îles se situent les municipalités de Charlemagne et de Repentigny qui sont desservies présentement par une autoroute (40). Ces centres, comme pour les précédents, ont vu doubler, au cours des vingt dernières années, leur superficie urbaine.

Zône extra-urbaine:

Entre les trois centres de Ste-Thérèse, Terrebonne et Repentigny, il existe deux zones de verdure de grande superficie.

Il existe également des zones à caractère mixte, agricole et récréatif qui se situent le long de la rivière des Mille Îles, de même que le long de la rivière Mascouche où se sont localisés des chalets, des campings, des lieux de pique-nique, des fermes plus ou moins importantes.

4.2 Tendance à court terme:

Lorraine:

Le développement de Lorraine est prévu entre les territoires actuellement urbanisés et l'emplacement de l'autoroute 640.

Bois-des-Filion:

Le développement de Bois-des-Filion pourrait se localiser dans la partie de la municipalité qui se situe au nord de la route 29, et à l'est de la ville le long des berges de la rivière des Mille Îles.

Terrebonne:

L' autoroute 25 qui se localise à l'est et au nord de l' agglomération de Terrebonne, aura pour effet d' encourager le développement qui se situe au nord-est entre l' autoroute et l' agglomération existante.

Terrebonne Heights:

L' autoroute 640 aura comme effet d' entraînement de favoriser le développement compris entre l' agglomération de Terrebonne et Terrebonne Heights (Terrebonne-en-Haut).

Charlemagne:

A Charlemagne et Repentigny, le développement se consolidera en se localisant le long de l' autoroute 40. Ce qui aura comme effet de retarder le développement de l' axe urbain Terrebonne-Charlemagne, et de protéger les boisés ainsi que les zones agricoles existantes.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

légende

 rivières, marais

 urbanisation



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

MUNICIPALITES

Dans le comté de Terrebonne:

- Lorraine
- Bois-des-Filion
- Terrebonne
- Saint-Louis-de-Terrebonne
- Sainte-Anne-des-Plaines

Dans le comté de l'Assomption:

- Saint-Charles-de-Lachenaie
- Saint-Henri-de-Mascouche

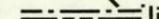


GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

légende

 rivières, marais

 charlemagne

 limites adr.



étude  
pour  
la création  
d'un  
parc pop  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

5- EQUIPEMENTS RECREATIFS EXISTANTS

En visitant le corridor Est de la rivière des Mille Îles, nous avons inventorié les quelques équipements récréatifs les plus importants.

En effet, le long de la rivière des Mille Îles entre les municipalités de Bois-des-Filion et de Terrebonne, nous avons constaté la présence de chalets, de terrains de camping, de lieux de pique-nique et des équipements de services (restaurants, etc. ...). A l'est de Terrebonne, d'autres chalets et équipements touristiques, cabines, hôtels, fermes et pépinière, maisons canadiennes ont attiré notre attention.

Le parcours sur le chemin Gascon (route 337) et sur le chemin Comtois nous a permis également d'observer l'existence de chalets et de camping, d'un lac artificiel, d'un terrain de golf et d'équipements de services.

Sur le parcours de la route 65, il existe une école d'équitation, un petit aéroport de plaisance et des équipements de services (motels, hôtels, restaurants).

Le long de la route 18, on remarque la présence de bancs de sable qui pourraient être avantageusement aménagés.

III - SYNTHESE

1- DEMANDE

2- OFFRE

3- CONTRAINTES

4- POTENTIEL

I- DEMANDE

I.1 Besoin

I.2 Clientèle

I.3 Caractéristiques socio-économiques

1.1 Besoin:

Il faut trouver dans la région nord 85,000 acres supplémentaires requis en 1985, et 135,000 pour l'an 2000.

1.2 Clientèle:

Chaque famille de la ville de Montréal effectue, en moyenne, un voyage plaisir par semaine, en été, à une distance de 30 milles et plus.

- 400,000 personnes se déplacent dans un but sportif
- 300,000 personnes se déplacent dans un but de promenade.

1.3 Caractéristiques socio-économiques:

La participation aux activités récréatives est moins forte au Québec. Elle augmente avec le taux d'urbanisation, le niveau d'éducation et le revenu, et elle diminue avec l'âge.

2- OFFRE

2.1 Localisation géographique

2.2 Climatologie

2.3 Hydrologie

2.4 Topographie

2.5 Végétation, pédologie

2.6 Agriculture

2.7 Infrastructure

2.8 Urbanisation

2.9 Equipements récréatifs

2.1 Localisation géographique:

La localisation régionale de ce secteur au potentiel récréatif est l'une des plus près du centre-ville de Montréal.

2.2 Climatologie:

La région du parc à vocation populaire n'a rien à envier sur le plan température à la zone de villégiature traditionnelle des Laurentides.

2.3 Hydrologie:

La région offre des points d'eau intéressants allant du petit ruisseau à la rivière et au lac artificiel.

2.4 Topographie:

Le relief du secteur n'a rien de tourmenté.

2.5 Végétation, pédologie:

La nature du boisé varie en qualité et densité. La composition du sol se caractérise par la présence de tills, argiles et sables.

2.6 Agriculture:

Les zones agricoles sont de moyennes et bonnes qualités.

2.7 Infrastructure:

Le corridor sera des plus favorisés en réseau routier et ferroviaire.

2.8 Urbanisation:

La croissance urbaine se polarise autour des centres existants.

L'urbanisation désordonnée qui se manifeste à certains endroits, devrait être interdite et contrôlée.

2.9 Équipements récréatifs:

Il existe un réseau d'équipements récréatifs encore imparfait et insuffisant.



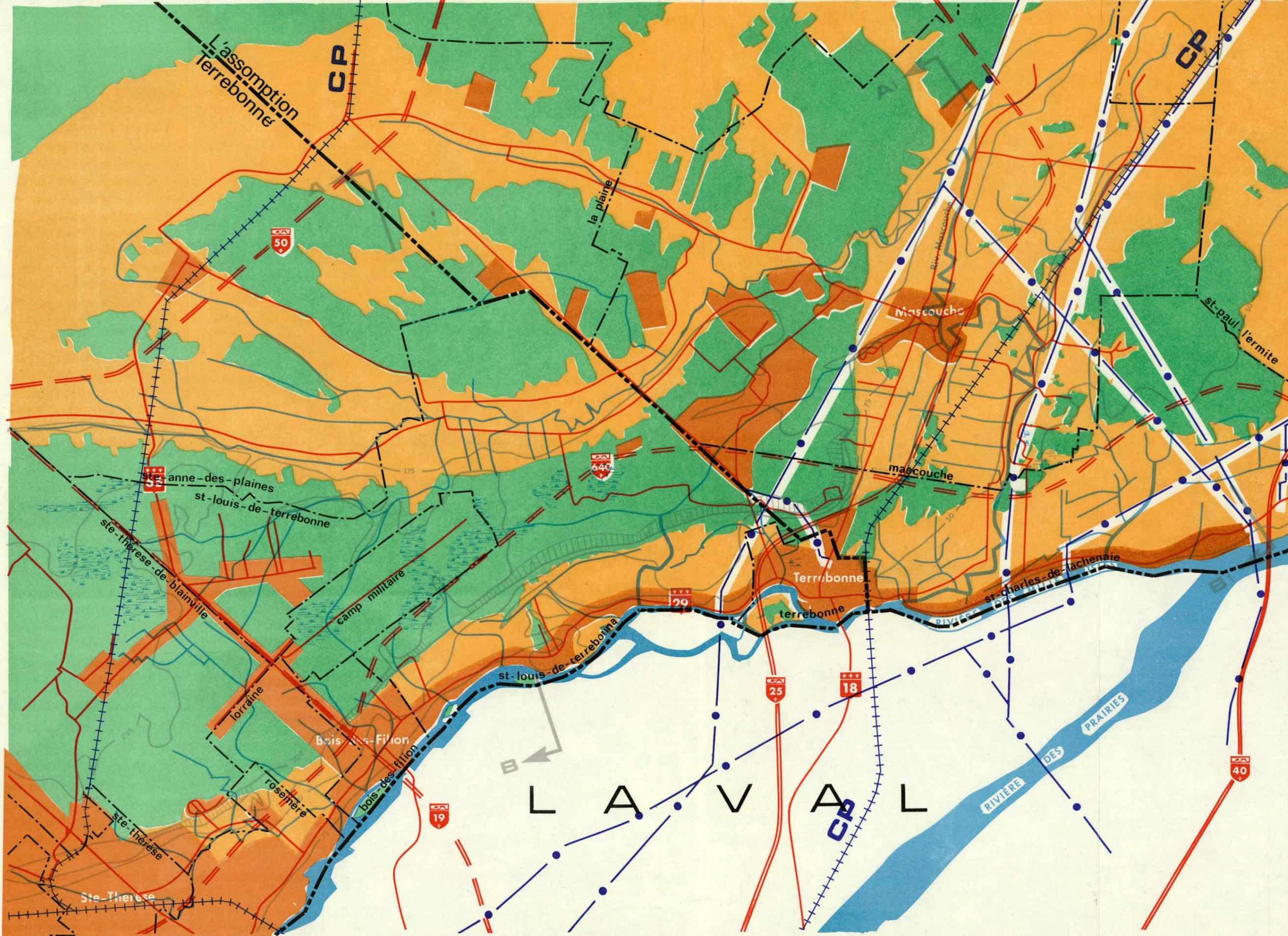
GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

### légende

- autoroutes
- routes secondaires
- Hydro-Québec
- voies ferrées
- rivières, marais
- topographie
- boisé
- agriculture
- urbanisation
- limites adm.

**synthèse**  
étude  
pour  
la création  
d'un  
parc  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000



3- Contraintes

Surface marécageuse	1,264 acres
Surface bancs de sable	348 acres
Coupure autoroutière	900 acres
Servitude Hydro Electrique	143 acres
Servitude du-C. P.	48 acres
Agriculture	
Urbanisation désordonnée	
Boisé pauvre à certains endroits	
Dépotoire qui nécessite du curtage	
Présence de zones de chalets d'été	
Présence d'un champ de tir dangereux	

4- Potentiel:

Zone de boisé de réserve	2,236 acres
Zone de boisé naturel	10,818 acres
Zone agricole	4,343 acres
Zone utilisation intense	2,657 acres
Zone de récréation	1,668 acres
SURFACE DU PARC	21,719 acres

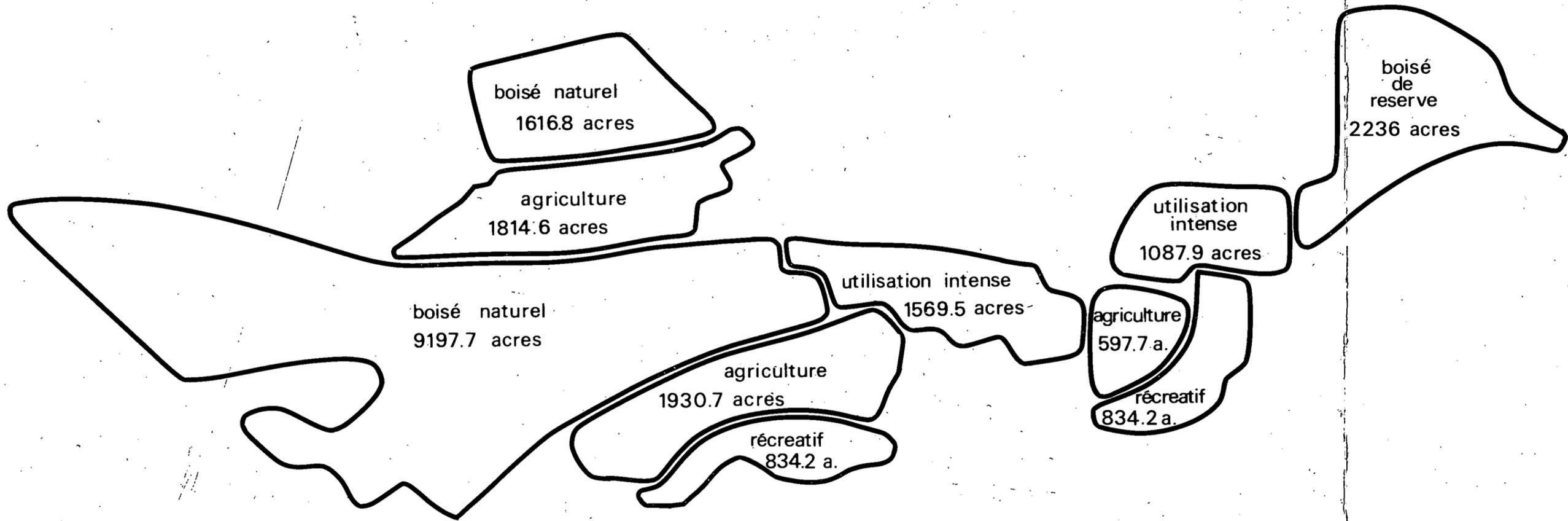


GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

légende

potentiel

— limite de zones



surface totale du parc 2179.3 acres

L A V A L

étude  
pour  
la création  
d'un  
parc pop  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000

#### IV- CONCEPT DU PARC

- 1- Type de parc
- 2- Accessibilité
- 3- Types d'utilisateurs
- 4- Genre d'activités
- 5- Aires requises

1- Type de parc:

Le type du parc est celui d'un espace aux activités récréatives et touristiques à densité élevée de nature populaire.

2- Accessibilité:

Sa localisation géographique qui le situe à courte distance de l'agglomération de Montréal lui assure une accessibilité par automobile sur voies rapides et directes et par transport en commun.

3- Types d'utilisateurs:

La population résidant à l'intérieur de l'agglomération montréalaise, les touristes québécois, ontariens et mêmes américains formeront la clientèle.

4- Genre d'activités:

On peut concevoir que les activités exercées à l'intérieur des limites du parc sont de quatre ordres:

- de service
- récréatives
- formatrices
- naturelles.

4.1 Activités de services:

Camping, pique-nique, centre de services, halte routière, hôtel, motel, restaurant, ciné-parc, auberge de jeunesse, manège, aéroport de plaisance.

4.2 Activités récréatives:

Natation, pêche, golf, tennis, voile, canotage, ski nautique, équitation, patin, ski, skidoo, toboggan, course, activités intérieures.

4.3 Activités socio-culturelles (formatrices):

Colonie de vacance, ferme expérimentale, classe verte, maison canadienne, théâtre d'été.

4.4 Activités naturelles:

Promenade, excursion.

5- Aires requises:

Pour chacune de ces activités, on devra consulter les normes en vigueur. Dans l'ensemble, l'envergure de ce type de zone récréative nécessite plusieurs milliers d'acres; cela dépend toutefois des moyens des organismes investisseurs: l'entreprise publique ou les entreprises privées.

V- EQUIPEMENTS PROPOSES

- 1- Equipements de services
- 2- Equipements récréatifs
- 3- Equipements formateurs (socio-culturels)
- 4- Equipements naturels

I- Equipements de services

I.1 Centres de services et haltes de repos

I.2 Auberge de jeunesse

I.3 Manèges

1.1 Centres de services et haltes de repos:

Le futur parc sera très facilement accessible. Nous en avons déjà fait mention, les autoroutes 19, 25 et 640 feront partie de l'équipement autoroutier traversant ou bordant le parc. La future autoroute 640 entre autres, le traversera d'Est en Ouest. Cet élément prenant une telle importance dans le parc, nous devons envisager la possibilité de faciliter la tâche des nombreux automobilistes qui viendront, avec leur famille, simplement pour faire une ballade en voiture.

Dans ce but, nous entrevoyons la possibilité d'aménager, le long du corridor de l'autoroute 640, un véritable centre de services de même qu'une ou deux haltes de repos qui viendraient agrémenter la visite des vacanciers itinérants qui constitueront une partie importante des clients du parc.

Afin de compléter cette étude, voyons donc les distinctions importantes qui existent entre les trois types d'aires d'arrêt en bordure des autoroutes, leurs utilités respectives de même que les équipements susceptibles de faire l'objet de tels aménagements.

L'aire d'arrêt la plus élémentaire est la saillie d'arrêt. Son aménagement, qui requiert un minimum de services et d'investissements, est axé presque exclusivement en fonction des véhicules automobiles. Sur les autoroutes nord-américaines, la saillie d'arrêt correspond à l'accotement qui les borde. Son utilisation ne doit s'effectuer qu'en cas d'urgence. A titre d'exemple, le conducteur peut s'y arrêter lorsque son moteur surchauffe, lors d'une crevaison, lorsqu'il veut vérifier sa position sur une carte routière, etc. ...

Les haltes de repos sont au contraire de véritables aménagements bordant les autoroutes et dont l'accès s'avère très facile et très invitante. Elles sont axées vers le conducteur et les autres occupants des véhicules plutôt que vers les véhicules eux-mêmes. Elles deviennent des oasis de détente et de repos, de relaxation, voire même de loisir. Elles contribuent par le fait même à augmenter la sécurité sur les autoroutes. De telles haltes devraient posséder les équipements suivants, à savoir:

- Abreuvoir
- Abris contre les intempéries atmosphériques
- Bancs de repos bien orientés vers le soleil
- Boutiques d'artisanat local
- Foyers pour cuisson de plein air
- Kiosque d'information touristique
- Restaurants
- Tables de pique-nique
- Toilettes.

Le centre de service est l'aire d'arrêt la plus complète. Elle regroupe à la fois les services essentiels nécessaires tant à l'automobiliste balladeur qu'à son véhicule. Le centre de service constitue donc idéalement un amalgame des deux premières aires d'arrêt, mais il est également plus que cela. En effet, en plus de tous les services précédemment mentionnés, nous devrions y rencontrer quelques services plus complets, tels les stations de réparation et les stations d'essence.

Dans un parc tel que celui proposé, il serait intéressant de rencontrer de tels équipements. Une étude des sites susceptibles de les recevoir resterait à faire.

1.2 Auberge de jeunesse:

Il serait intéressant de projeter la mise sur pieds d'une auberge de jeunesse, ce qui permettrait d'attirer dans le parc la tranche de la population des 15-25 qui serait de passage dans la région.

1.3 Manèges:

Afin de compléter la gamme des services disponibles dans le parc, et afin de rejoindre par ces services le plus de gens possible, nous proposons la mise sur pieds d'une série de manèges destinés aux très jeunes et aux moins jeunes. La localisation et la rentabilité de telles activités devraient faire l'objet d'une étude sérieuse. Toutefois, quant à la localisation sommaire, nous proposons la localisation d'un tel équipement dans la zone d'utilisation intense du parc tel que défini sur la carte du zonage.

2- Equipements récréatifs

2.1 Centre récréatif

2.2 Complexe nautique

## 2.1 Centre récréatif:

Parmi les activités récréatives qui ont été proposées pour le parc, il y a celles qui demandent d'être pratiquées à l'intérieur, dans des bâtiments de plus ou moins grande importance.

Ainsi, les piscines pourraient être recouvertes et servir pour les quatre saisons; les salles de gymnase permettraient des jeux d'intérieur (volley-ball, basket-ball, culture physique, tennis, tennis sur table, etc. ....)

D'autres activités, dites passives, demandent des salles de projection, de conférence, des arénas, des stationnements, ciné-parc, etc. ...

Tous ces équipements pourraient être regroupés et faire l'objet d'un centre récréatif qui se localiserait dans la zone d'utilisation intense du parc.

## 2.2 Complexe nautique:

Dans presque tous les parcs on retrouve des équipements nautiques importants et fortement fréquentés par le public. Toutefois, on constate que le tourisme est souvent plus attiré par des centres qui regroupent des activités complémentaires.

Afin de répondre à ce besoin et de se garantir la rentabilité des opérations, il serait souhaitable que soit créé un complexe nautique regroupant les équipements suivants: plages, piscine, barboteuse, marina, école de natation, école de voile, de canotage, restaurant, hôtel, etc. ... Ce complexe pourrait facilement se localiser le long d'une des rivières qui bordent les limites du parc proposé.

3- Equipements formateurs (socio-culturels)

3-1 Ferme expérimentale

3.2 Colonie de vacance

3.3 Théâtre d' été

3.4 Classe de plein air

3.5 Maison canadienne

### 3- Equipements formateurs (socio-culturels):

La plupart des parcs d'importance ont, en regard avec les possibilités qui sont offertes, une certaine orientation formatrice qui se marie facilement avec les activités de plein air. Cet élément formateur varie suivant l'histoire du lieu choisi, la nature du milieu ambiant, etc. ...

A Forillon, par exemple, le parc deviendra d'une certaine façon une sorte de musée à l'état sauvage où seront exposés sur leurs sites d'origine, des vestiges de civilisations préhistoriques, des ruines d'anciens campements micmacs, une mine de plomb ouverte par l'intendant Talon, etc. ...

Dans le parc des Laurentides, pour ne citer qu'un autre exemple, un étudiant en biologie est actuellement à aménager un petit musée qui servira de centre d'interprétation de la nature.

Dans le cas qui nous touche de plus près, le parc qui est susceptible d'être utilisé d'une façon intensive pourrait également posséder ses éléments formateurs puisés à même les ressources potentielles de la région.

Les principaux éléments formateurs que nous y voyons sont les suivants:

- Une ferme expérimentale
- Une colonie de vacance
- Un théâtre d'été.

### 3.1 Ferme expérimentale:

Il s'agit de réserver une partie du parc à l'aménagement d'une ferme expérimentale, laquelle pourrait être visitée par tous les utilisateurs du parc. Les visiteurs pourraient y recevoir les renseignements généraux quant aux différents processus de culture et d'élevage. Les jeunes, pour leur part, pourraient également prendre connaissance avec les différents animaux de la ferme québécoise ayant trait à l'élevage laitier, l'élevage de bovins, l'élevage porcin et les différents animaux de la basse-cour.

La création d'une ferme expérimentale dans les limites du parc permettrait aux jeunes Montréalais, qui fréquenteront la colonie de vacance, de participer à la vie de la ferme en y travaillant une journée durant leur stage. Ainsi, plusieurs d'entre eux verraient sans doute pour la première fois, les animaux et plantes qu'ils ont par contre si souvent vus à la télévision.

La ferme expérimentale pourrait également revêtir un côté pratique très favorable à l'agriculture de la région nord de Montréal, à la condition, bien entendu, que des équipes d'experts soient mandatées à un tel travail. La collaboration du ministère de l'Agriculture et de la Colonisation serait donc très précieuse pour entreprendre un tel aménagement.

Quant à la localisation de cette ferme expérimentale, nous suggérons l'aire agricole du parc située près de la rivière Mascouche dans le comté de l'Assomption, soit l'aire où la situation de l'agriculture semble la plus convenable. Une telle localisation permettrait d'inclure dans les limites du parc, cette région agricole dont l'expropriation pourrait être autrement difficile.

### 3.2 Colonie de vacance:

Demeurant fidèle à notre mandat qui veut qu'un parc populaire soit développé dans la partie est de l'autoroute 640, nous proposons d'aménager une section de ce parc en une colonie de vacance.

Par l'entremise d'une colonie de vacance, nous pourrions rejoindre l'un des buts majeurs poursuivi dans la création de ce parc, soit favoriser l'accessibilité à la tranche la moins favorisée de la population montréalaise. En effet, il serait possible de réserver cette colonie à la jeunesse des différents quartiers les moins favorisés de la métropole, à cette jeunesse qui, si l'on continue de l'ignorer, n'aura pour seuls souvenirs que les fonds de ruelle et les cours d'école désormais recouvertes d'asphalte ou de ciment.

La mise sur pied d'une colonie de vacance permet également l'assurance d'un parc vivant durant tout l'été, tant les semaines que durant les fins de semaine. Il serait sans doute possible de regrouper en sept ou huit quartiers la tranche la moins favorisée de la population montréalaise, et de céduer, durant les vacances d'été, pour la jeunesse de ces quartiers, une visite d'une semaine à la colonie de vacance. Par la même occasion, nous serions assuré de la venue des parents qui viendraient prendre un premier contact avec le parc en conduisant leurs enfants à la colonie de vacance.

La conception, l'aménagement et les équipements devraient résulter des besoins et de la demande de la population à qui sera destinée cette colonie de vacance.

Les possibilités d'équipement sont quasi sans limite. Nous n'avons que l'embarras du choix. Baseball, soccer, natation, tennis, volley ball, etc. ... sont autant

de sports dont la pratique peut se faire dans le cadre d'une colonie de vacances. Les ballades dans le bois, les randonnées de pêche, la visite et le travail sur une ferme, etc. ... sont d'autres exemples parmi tant d'autres.

Il suffira pour réussir, d'aménager la colonie de vacances en fonction du potentiel que le site choisi pourra offrir.

### 3.3 Théâtre d'été:

La venue d'un théâtre d'été à l'intérieur du parc viendrait y compléter les équipements formateurs majeurs.

Pourquoi un tel équipement? Tout simplement parce que la demande d'une telle activité est très forte et que nous serions presque certain d'une clientèle suffisante durant tout l'été, d'autant plus que l'accessibilité au parc sera grandement facilitée par la présence des quatre autoroutes Nos 19, 25, 640 et 50. En plus de la clientèle des campeurs et des balladeurs montréalais et autres, nous pourrions avoir, sur semaine, la clientèle des jeunes de la colonie de vacances qui pourraient rendre visite à la grange transformée en théâtre d'été. Deux genres de spectacles pourraient y être présentés, à savoir un spectacle de marionnettes, certains soirs de semaine, pour les jeunes de la colonie de vacances; de même qu'une véritable pièce de théâtre pour les adultes.

Une telle activité s'intégrerait donc très bien aux éléments formateurs de l'aménagement du parc.

A la suite de ces trois équipements majeurs viennent s'ajouter deux autres équipements socio-culturels qui s'intégreraient parfaitement dans le parc.

3.4 Classe de plein air:

Une telle classe, semblable à celles que l'on retrouve dans la partie plus au nord des Laurentides, pourrait également être destinée aux jeunes des quartiers les plus défavorisés de la métropole. Elle pourrait également s'intégrer à l'emplacement de la colonie de vacance dont les équipements immobiliers (dortoirs, cafétéria et autres) seraient, d'une façon passagère, transformés pour recevoir les jeunes écoliers.

3.5 Maison canadienne:

Une ou plusieurs des maisons canadiennes sises sur l'emplacement du parc devraient être restaurées et conservées comme musée historique. Ces vieilles maisons complèteraient admirablement bien les équipements socio-culturels et permettraient aux gens qui les visitent de faire connaissance avec les vieilles traditions et les modes de vie typiquement canadiens-français.

De tels équipements formateurs auraient avantage à se localiser dans la même zone. Ainsi, un complexe socio-culturel serait formé dans le parc, complexe qui regrouperait une ferme expérimentale, une colonie de vacance, un théâtre d'été, une maison canadienne historique et une classe de plein air.

4- Équipements naturels

4.1 Sentiers

4.2 Piste de skidoo

4.3 Éléments naturels

#### 4.1 Sentiers:

De nombreux promeneurs aiment parcourir des sites qui offrent la possibilité de retrouver la nature, de l'observer et de l'admirer.

Afin d'assouvir ce besoin, de petits sentiers devraient être tracés dans les zones de préservation et d'ambiance naturelle, conduisant les nomades aux lieux les plus caractéristiques qu'offrirait la faune, la flore et les paysages du parc proposé.

#### 4.2 Piste de skidoo et "mini-trail":

De plus en plus, les compagnies fabriquant des skidoos tracent sur certains territoires des pistes et parcours qui permettent aux amateurs de pratiquer en sécurité la moto-neige. Il en est ainsi avec la mini-moto qui demande également de petites "trails" (parcours).

Avec la réglementation de plus en plus sévère qui est exercée contre ces activités motrices, des espaces devraient être aménagés afin de permettre la pratique de ces activités sportives.

#### 4.3 Eléments naturels:

La présence d'animaux sauvages dans un parc est absolument nécessaire si l'on veut que celui-ci joue pleinement son rôle.

C'est pourquoi il serait souhaitable de prévoir, dans les zones d'ambiance naturelle et de préservation, des espaces où la vie animale pourrait s'épanouir. La présence de chevreuils, lapins, lièvres, mouvettes, faisans, buffles, canards, etc. ... serait un élément attrayant sur le tourisme.

VI- ZONAGE

- 1- Zone d'utilisation intense
- 2- Zone de récréation de plein air
- 3- Zone d'ambiance naturelle
- 4- Zone de conservation rurale
- 5- Zone de préservation

A l'exemple des grands parcs populaires connus, nous avons voulu assurer un équilibre entre deux grands objectifs poursuivis dans l'aménagement d'un parc.

A- Objectif de la conservation.

B- Objectif de l'utilisation par les visiteurs.

Ainsi, nous avons retenu les zones suivantes: \*

- 1- Zone d'utilisation intense
- 2- Zone de récréation de plein air
- 3- Zone d'ambiance naturelle
- 4- Zone de conservation rurale
- 5- Zone de préservation.

Définition des cinq zones:

1- Zone d'utilisation intense:

L'étendue de terrain occupée pour fin d'utilisation intensive sera celle avoisinant les intersections routières et autoroutières les plus importantes du parc proposé. En effet, bordant cette zone, nous retrouverons les échangeurs qui feront le raccordement entre les autoroutes 25 et 640, la route 18 (chemin Masson) et l'autoroute 640, de même que le chemin Nord du bas de Mascouche et l'autoroute 640.

L'accessibilité à cette zone touristique d'utilisation intense sera donc facilitée grandement. Ainsi, cette zone sera susceptible de recevoir les équipements suivants dont l'accessibilité constitue un premier gage de rentabilité:

\* Note: pour la localisation de ces différentes zones, référez-vous à la carte du zonage dans l'album cartographique.

- a) Un centre de service autoroutier complet tel que défini précédemment au chapitre V.
- b) Un manège pour enfants
- c) Des hôtels-motels
- d) Des restaurants
- e) Des chalets à louer le long de la rivière Mascouche.

2- Zone de récréation de plein air:

A l'intérieur de la zone réservée à cet effet, nous retrouvons la présence de quelques axes routiers pittoresques, telle la route 29 qui longe la rivière des Mille Îles et le chemin Nord du Bas de Mascouche qui longe, à l'est, la rivière Mascouche. On constate également la présence d'une île (Île aux Vaches) qui vient augmenter le potentiel récréatif.

Cette zone est susceptible de recevoir avantageusement les équipements suivants

- a) Terrains de camping et de roulottes
- b) Terrains de pique-nique
- c) Terrains de stationnement
- d) Restaurants casse-croûte
- e) Marinas
- f) Plages
- g) Chalets.

3- Zone d'ambiance naturelle:

Cette zone, la plus importante du parc sur le plan de la superficie, constitue une zone intermédiaire entre les deux précédentes et les deux qui suivront.

Son site, dominé par la présence du bois de Terrebonne, sera également facile d'accès puisque le tracé de l'autoroute 640 vient couper d'est en ouest cette zone dans sa partie sud. Quelques autres routes secondaires y faciliteront la pénétration, tel que la route 65 et le chemin de pénétration à l'intérieur du champ de tir entre autres. N'oublions pas également que la future autoroute 19 viendra border cette zone dans sa partie Ouest lorsqu'elle sera achevée.

Cette zone d'ambiance naturelle devrait demeurer à l'état sauvage tout en acceptant par contre quelques aménagements simples qui n'altéreraient point le cadre naturel de cette forêt.

Les équipements suivants se marieraient bien à l'intérieur de cette zone:

- a) Une halte routière tel que défini précédemment au chapitre V.
- b) Quelques terrains de pique-nique.
- c) Camping de type primitif à grande échelle.
- d) Quelques sentiers pouvant servir à la promenade en raquette, en ski de fond et pour la promenade à pied durant l'été.
- e) Possibilités de quelques sentiers pour le skidoo, au sud de l'autoroute 640 et dont le tracé serait fait de façon à ne point handicaper les autres équipements.
- f) Terrains et pistes d'équitation.
- g) Un petit zoo.

4- Zone de conservation rurale:

Cette zone doit être maintenue telle qu'elle apparaît actuellement. Seuls quelques équipements du terroir agricole actuel devraient y être transformés pour fins touristiques.

Ainsi, nous pourrions y retrouver les équipements suivants pouvant former un complexe:

- a) Une ferme expérimentale
- b) Un théâtre d'été
- c) Une vieille maison canadienne restaurée
- d) Une colonie de vacance pour les jeunes
- e) Une classe de plein air
- f) Une auberge de jeunesse.

5- Zone de préservation:

Ce placage forestier situé dans le comté de l'Assomption constitue un espace dont la fréquentation devrait être réduite à son minimum. En principe, cette zone devrait même n'être accessible qu'à pieds.

L'utilité d'un tel espace est de répondre à certains besoins éprouvés par un nombre sans cesse grandissant de personnes amantes de la grande nature. Retenons entre autres le besoin de promenade en pleine nature, celui de l'étude de la flore et de la faune dans son milieu naturel, et finalement, celui du camping de type très primitif.



GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

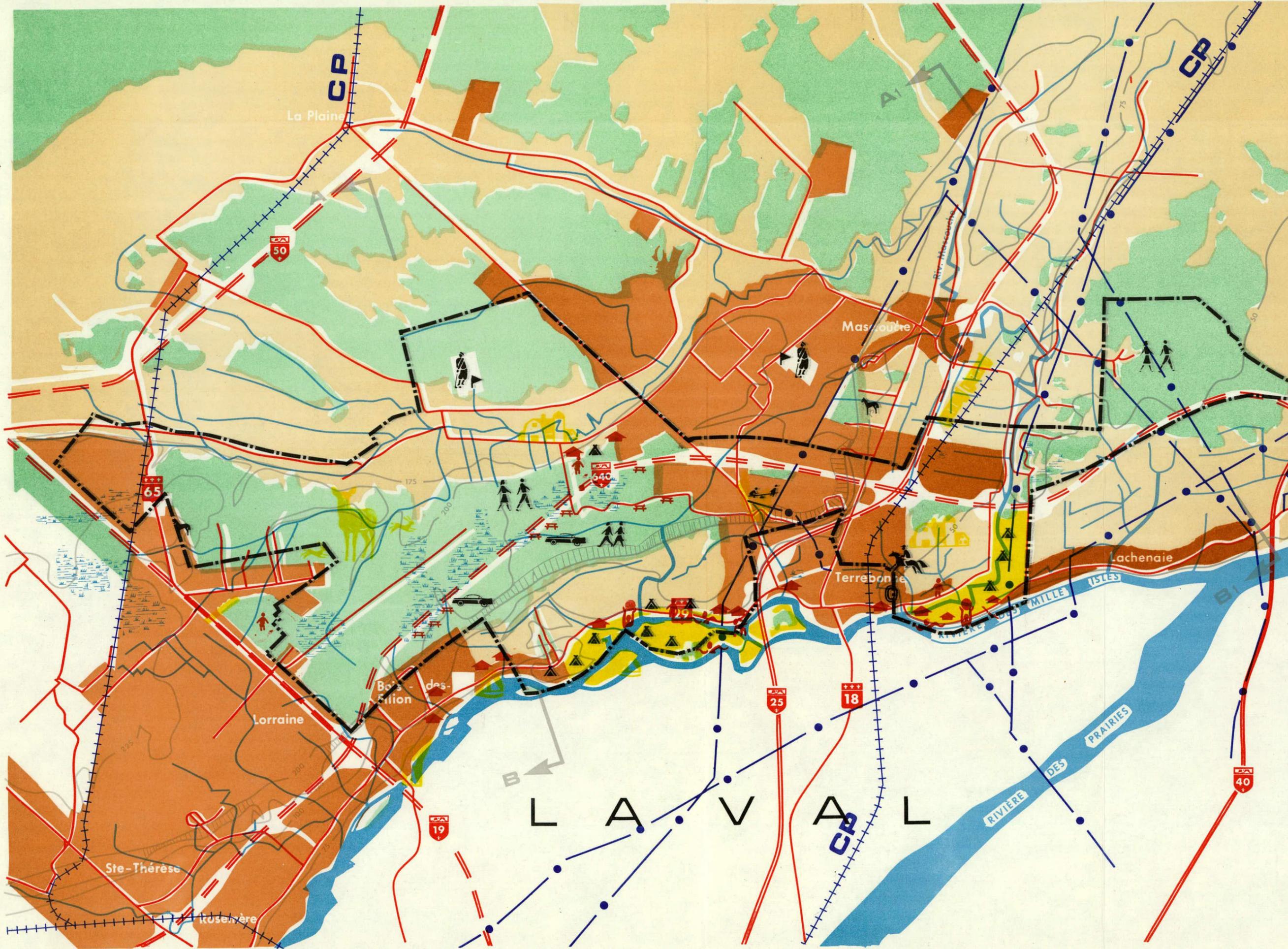
concept

légende

-  autoroutes
-  routes secondaires
-  Hydro-Québec
-  voies ferrées
-  rivières, marais
-  boisé
-  topographie
-  limite du parc
-  golf promenade
-  aéroport
-  camping baignade
-  hypodrome
-  chalet bateau
-  ferme équitation
-  agriculture
-  urbanisation
-  récréation

étude  
pour  
la création  
d'un  
parc  
pop  
corridor est 640

date: décembre 1971  
échelle: 1:50,000



VII- CONTROLE, ACHAT, FINANCEMENT, PARTICIPANTS

Le Gouvernement du Québec pourrait, par l'entremise du Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, décréter que le corridor comprenant la forêt de Terrebonne soit zoné parc provincial

L'acquisition des terrains nécessaires à la création d'un tel parc peut s'estimer grosso modo au coût de 50 millions de dollars. Quant au financement des divers équipements qui seraient utiles à la promotion des quelques activités de services, récréatives, formatrices et naturelles, il pourrait s'effectuer conjointement par l'entreprise publique, semi-publique et privée.

L'entreprise publique, par l'intermédiaire de nombreux ministères, aura certes un rôle capital à jouer. Ainsi, par exemple, le Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche pourrait contrôler l'aménagement du futur parc ainsi que le financement des équipements récréatifs et naturels; le Ministère de la Voirie pourrait, en plus de la construction des routes déjà projetées, s'occuper de la mise sur pieds des haltes autoroutières, tandis que le Ministère des Terres et Forêts pourrait, pour sa part, s'occuper du reboisement en certains endroits du parc et du nettoyage des boisés existants, que le Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation aurait avantage à s'occuper de la ferme expérimentale projetée, et que finalement, le Ministère des Affaires Culturelles pourrait planifier l'aménagement des divers équipements formateurs. Plusieurs autres ministères pourraient également participer d'une façon active à la réalisation de ce parc.

Nous songeons plus spécialement au Ministère du Travail et de la Main-d' Oeuvre, au Ministère des Affaires Municipales qui, par l'entremise des sept municipalités concernées, pourraient aider à financer certaines infrastructures de base, et en dernier lieu, au Ministère de l'Expansion Economique Régionale qui pourrait donner un appui financier partiel dans plusieurs domaines le concernant.

Cependant, tout ne doit pas être qu'entreprise publique ou semi-publique. Nous devons permettre à l'initiative des particuliers de jouer un rôle qui se vaudra aussi important que le précédent dans l'aménagement du futur parc à vocation populaire. Si le rôle des différents ministères concernés est surtout axé vers la planification générale et le financement des infrastructures, celui de l'entreprise privée sera de mettre en valeur d'une façon directe des aménagements bien précis et bien localisés. Entre autres, nous songeons aux équipements suivants: aéroport de plaisance, auberge de jeunesse, camping, centres de services autoroutiers, colonie de vacance, ferme expérimentale, manèges, marinas, plages, services d'hôtellerie, services de restaurants, théâtre d'été, etc. ...

PARTICIPANTS

MINISTERE TOURISME, CHASSE ET PECHE:

Pourrait contrôler l'aménagement du parc et le financement des équipements récréatifs et naturels.

MINISTERE DE LA VOIRIE:

Pourrait construire des routes et haltes routières.

MINISTERE DES TERRES ET FORETS:

Pourrait reboiser et nettoyer le boisé existant.

MINISTERE DU TRAVAIL ET MAIN-D'OEUVRE:

Pourrait aménager les équipements divers du parc.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET COLONISATION:

Pourrait créer une ferme expérimentale.

MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES:

Pourrait financer les infrastructures.

MINISTERE DES AFFAIRES CULTURELLES:

Pourrait aménager les équipements formateurs.

MINISTERE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE (Canada):

Pourrait apporter partiellement leur aide financière.

VIII- CONCLUSIONS

1- Propositions

2- Etudes ultérieures

I- PROPOSITIONS:

I.1 Zonage:

Le Ministère du Tourisme devrait zoner ce corridor pour fins récréatives.

I.2 Expropriation:

Par la suite, ce corridor devrait être exproprié et acheté par la Province.

I.3 Aménagement:

L'aménagement de ce parc pop pourrait être fait conjointement par l'entreprise publique et privée en finançant les équipements proposés.

I.4 Urbanisation:

Le développement urbain devrait être localisé à Terrebonne, Bois des Filion et Repentigny de façon à ne pas combler l'espace situé entre les deux centres.

I.5 Agriculture:

Dans les limites du parc, la région agricole du comté de l'Assomption devrait être conservée. On devra en tenir compte lors de la localisation des équipements d'aménagement du futur parc.

I.6 Boisé:

Le boisé entre Terrebonne et Bois des Filion devrait devenir une zone d'ambiance naturelle. Le boisé entre Terrebonne et Repentigny devrait être gardé comme réserve.

I.7 Récréation:

Une partie des abords de la rivière des Mille Îles, entre Terrebonne et Bois des Filion, de même que les abords de l'embouchure de la rivière Mascouche et des rives du lac Pincourt devraient être réservés aux activités récréatives.

2- Etudes ultérieures

- 2.1 Economiques
- 2.2 Légales
- 2.3 Physiques
- 2.4 Equipements
- 2.5 Sociales
- 2.6 Ecologiques
- 2.7 Etude de la clientèle

2.1 Economiques:

- Etude de rentabilité du parc
- Etude du coût des terrains
- Etude du coût des équipements
- Etude des conséquences de l'implantation du parc sur l'équilibre économique de la région.

2.2 Légales:

- Etude des titres de propriété
- Etude d'expropriation.

2.3 Physiques:

- Inventaire des espèces forestières
- Etude assèchement des marais
- Possibilité de l'utilisation des bancs de sable
- Etude de l'occupation du sol.

2.4 Equipements:

- Inventaire des équipements touristiques de tous ordres.
- Etude des sites les plus aptes à recevoir les équipements suivants:
  - centre de services autoroutiers
  - colonies de vacances
  - fermes expérimentales.

## 2.5 Sociales:

- Etude socio-culturelle
- Etude démographique
- Etude socio-économique.

## 2.6 Écologiques:

- Faune
- Flore

## 2.7 Études de la clientèle:

- a) Effectuer une enquête touristique origine-destination sur les principaux axes routiers originant de Montréal. Il est possible que cette étude ne soit pas nécessaire, si l'enquête O-D de l'Annexe "B" nous donne assez d'information pour se faire une bonne idée de la situation ailleurs, ou si elle nous démontre que le potentiel de la clientèle des Laurentides est déjà suffisant à lui seul pour nécessiter le parc proposé.
- b) Effectuer une étude de recherche commerciale sur les désirs des Montréalais en matière de loisirs. Une mini-enquête socio-économique pourrait s'y insérer, afin d'estimer la part de la population n'occupant pas rationnellement ses temps de loisirs.

Ces deux enquêtes se compléteront mutuellement et répondront aux questions de la partie "E" précédente. Enfin, il ne faut pas oublier que même si le parc était parfaitement conçu en fonction des besoins et désirs réels de la population, il pourrait s'avérer un échec sans une campagne de publicité appropriée.

ANNEXES

1- Bibliographies

2- Lettre mandataire

PLANIFICATION

1- Rapport du Président de la C.D.R.M.

Le développement de la sous-région nord de Montréal et de l'aménagement  
de la zone aéroportuaire. 22 janvier 1971.

2- Institut National de la Recherche Scientifique, I.N.R.S.

C.R.U.R.

Projet NAIM - 17 septembre 1970

Nouvel aéroport international de Montréal.

Synthèse cartographique.

3- Préliminaire Schémas d'aménagement

SATRA - Août 1971

I.N.R.S.: "L'Agriculture dans la Région Nord"

15 septembre 1970 - 27 pages

Ministère de l'Agriculture du Canada:

"Etude pédologique des comtés de l'Assomption  
et de Montcalm" - 1965

"Les sols des comtés d'Argenteuil, Deux-Montagnes  
et Terrebonne" - 1960

Hufty, A.: "Les climats thermiques du Québec méridional".

Extrait des Cahiers de géographie du Québec,

No 25, avril 1968, pages 25 à 47.

Ministère de la Voirie:

"Nouvel aéroport de Montréal, réseaux des grandes routes"

Partie II

Réseaux alternatifs et estimations préliminaires.

Données sur le marché:

"Etude d'origine et de destination - Les frontières - été 1968", par le Service Technique de la Circulation (Ministère de la Voirie).

"Recensement de la circulation sur les routes du Québec - 1969" et les cartes complémentaires, par le Service Technique de la Circulation (Ministère de la Voirie).

"Le touriste non-résident au Québec - 1970", par le Ministère du Tourisme Chasse et Pêche.

"Répertoire des Municipalités - 1971", par le Bureau de la Statistique du Québec (Ministère de l'Industrie et du Commerce).

"Recensement du Canada - 1966", Bureau Fédéral de la Statistique.



GOVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DU TOURISME,  
DE LA CHASSE  
ET DE LA PÊCHE

DIRECTION  
GÉNÉRALE  
DU TOURISME

HÔTEL DU GOUVERNEMENT  
QUÉBEC

Montréal, le 15 novembre 1971.

Monsieur Gilles Lussier,  
Coordonnateur à la CDRM,  
Ministère de la Voirie,  
255 boul. Crémazie est,  
Montréal 354.

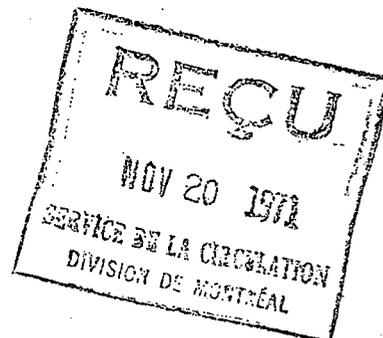
Cher monsieur Lussier,

Je vous adresse cette lettre puisque c'est avec vous que j'ai déjà parlé au début de l'année 1971 de la possibilité d'utiliser la partie est de la nouvelle route 640 comme voie d'accès à un parc à pique-nique et à camping pour la population non favorisée de la Ville de Montréal.

J'avais même pensé donner à ce bout de la route le nom de Boulevard des Loisirs. Je crois que vous êtes la personne désignée à la Voirie pour étudier les grandes lignes d'un tel projet, vu qu'en plus d'être coordonnateur à la CDRM vous êtes chargé au bureau du ministère, à Montréal, de l'action interministérielle.

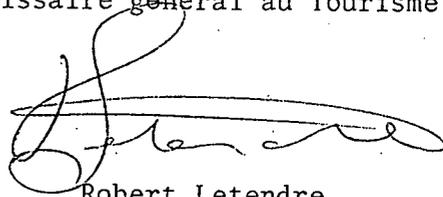
Je vous laisse le soin, évidemment, d'obtenir les autorisations requises de vos supérieurs à qui il appartient d'en informer monsieur le ministre Pinard en temps et lieu.

J'aimerais pouvoir rencontrer les membres du Comité que vous allez constituer, dans les plus brefs délais possible pour leur exposer ma pensée à ce sujet. Je vous propose mardi, le 23 novembre. De plus, je dois vous souligner que vu que nous avons une très importante réunion de la haute Direction du ministère le 14 janvier, j'apprécierais que le projet dont il est question soit prêt dans les grandes lignes pour au plus tard la fin du mois de décembre. Nous ferons évidemment quelques réunions pour constater les progrès accomplis dans ce travail et je vous demanderais de considérer ce projet comme hautement confidentiel.



Je vous remercie à l'avance de  
votre bienveillante coopération et vous prie d'accepter, cher  
monsieur Lussier, l'assurance de mes sentiments les plus dis-  
tingués.

Le Commissaire général au Tourisme,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Robert Letendre', written in a cursive style.

Robert Letendre

RL/tv

