

# RAPPORT D'ÉTUDE

ETUDE D'OPPORTUNITE  
PORTANT SUR LA CONSTRUCTION  
DES AUTOROUTES 13 ET 50  
DANS L'AXE MONTREAL-MIRABEL-HULL

CANQ  
TR  
GE  
PR  
103

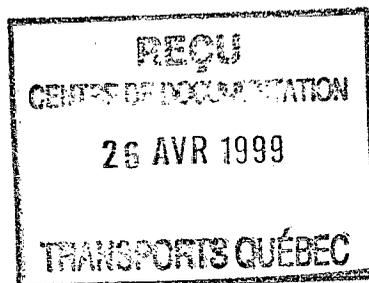


Gouvernement du Québec  
**Ministère  
des Transports**

275978

Ministère des Transports  
Direction de la planification routière  
Service des projets de Montréal  
Division évaluation des projets

ETUDE D'OPPORTUNITE  
PORTANT SUR LA CONSTRUCTION  
DES AUTOROUTES 13 ET 50  
DANS L'AXE MONTREAL-MIRABEL-HULL



Recherche et rédaction: Marie-Josée Lessard, urbaniste  
Collaboration : Hassan Sobh, M. ing.  
Jacques Thibeault, M. ing.

Assistance technique : Maryse Bourassa, t.t.p.  
Pierrette Dufour, secrétaire

Décembre 1987

CANQ  
TR  
GE  
PR  
103

## TABLE DES MATIERES

	page
1.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET.....	1
2.0 CONTEXTE DE L'ETUDE ET OBJECTIFS.....	3
3.0 PORTRAIT DE LA REGION.....	5
3.1 Caractéristiques démographiques.....	5
3.1.1 Taux de croissance de la région à l'étude.....	5
3.1.2 Population et nombre de ménages par MRC.....	10
3.1.3 Synthèse.....	13
3.2 Orientations d'aménagement.....	14
3.3 Développement des activités économiques régionales.....	15
3.3.1 Principales activités économiques par MRC.....	16
3.3.2 Orientations d'aménagement par MRC.....	22
3.3.3 Projets et axes de développement.....	24
3.3.4 Synthèse.....	26
3.4 Développement touristique et récréatif régional.....	28
3.4.1 Activités touristiques de l'Outaouais.....	28
3.4.2 Orientations d'aménagement par MRC.....	30
3.4.3 Projets et axes de développement.....	33
3.4.4 Synthèse.....	35
3.5 Développement des aéroports Dorval-Mirabel.....	36

4.0	RESEAU ROUTIER ET CIRCULATION.....	40
4.1	Caractéristiques du réseau.....	40
4.1.1	Description des infrastructures actuelles.....	40
4.1.2	Caractéristiques physiques, géométriques et structurales de la route 148.....	42
4.2	Caractéristiques actuelles de la circulation entre Lachute et Masson.....	46
4.2.1	Débits de circulation.....	46
4.2.2	Capacité et niveau de service.....	46
4.2.3	Enquêtes origine-destination (O-D).....	51
4.2.4	Problèmes de circulation sur la route 148.....	61
4.2.5	Accidents routiers.....	62
4.3	Affectation et prévisions de circulation sur l'autoroute 50 entre Lachute et Masson.....	63
4.3.1	Circulation provenant de l'autoroute 40-417.....	63
4.3.2	Circulation provenant de la route 148.....	65
4.3.3	Affectation de circulation sur l'autoroute 50.....	69
4.3.4	Prévisions de circulation.....	71
4.4	Caractéristiques actuelles de la circulation dans le secteur Boisbriand-Lachute.....	73
4.4.1	Débits de circulation et niveaux de service.....	73
4.4.2	Enquêtes O-D et circulation générée par l'aéroport de Mirabel.....	82
4.4.3	Desserte des aéroports.....	89
4.5	Prévisions de circulation sur les autoroutes 13-50 entre Boisbriand et Lachute.....	90
5.0	JUSTIFICATION.....	93

6.0	SCENARIOS D'INTERVENTION.....	101
6.1	Objectifs.....	101
6.2	Scénarios étudiés à ce jour.....	101
6.2.1	Autoroutes 13-50 entre Boisbriand et Lachute.....	102
6.2.2	Autoroute 50 entre Lachute et Masson.....	104
6.3	Description technique des scénarios retenus.....	107
6.3.1	Caractéristiques techniques des autoroutes 13 et 50 entre Boisbriand et Lachute.....	107
6.3.2	Caractéristiques techniques de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson.....	109
6.3.3	Coûts des projets autoroutiers.....	112

## LISTE DES TABLEAUX PAR CHAPITRE

## CHAPITRE 3

Tableau 3.1	Population de la région d'étude pour les années 1976, 1981, 1986
Tableau 3.2	Population des régions métropolitaines pour les années 1976, 1981, 1986
Tableau 3.3	Prévisions de la population des MRC pour 1986 et 2001
Tableau 3.4	Prévisions du nombre de ménages des MRC pour 1986 et 2001
Tableau 3.5	Dates d'adoption et d'entrée en vigueur des schémas d'aménagement des MRC
Tableau 3.6	Statistiques des entreprises actives au 87-01-01 par MRC, par type d'entreprise
Tableau 3.7	Regroupement des entreprises actives par secteurs d'activités en 1987 par MRC, en pourcentage

## CHAPITRE 4

Tableau 4.1	Caractéristiques physiques et géométriques de la route 148 entre Masson et Lachute
Tableau 4.2	Description et localisation des postes de comptage sur les routes 148, 158 et l'auto-route 50
Tableau 4.3	Capacité et niveau de service de la route 148 entre Masson et Lachute
Tableau 4.4	Répartition des véhicules par type et par motif de voyage, DJME directionnel - 1983, autoroute 40 Pointe-Fortune
Tableau 4.5	Répartition des véhicules par type et par motif de voyage, DJME directionnel - 1981, route 148 - Lachute

Tableau 4.6	Répartition des véhicules par type et par motif de voyage, DJME directionnel - 1981, route 148 - Masson
Tableau 4.7	Répartition des véhicules par type et par motif de voyage, DJME directionnel - route 148 - Fassett
Tableau 4.8	Répartition des déplacements de long parcours par zone d'origine et destination, DJMA 1987, tous véhicules, tous motifs - une direction
Tableau 4.9	Répartition du trafic de long parcours entre l'autoroute 50 et l'autoroute 417
Tableau 4.10	Répartition des déplacements par zone d'origine et de destination, tous modes, tous motifs, bidirectionnelle, entre Masson et Lachute, DJMA 1987
Tableau 4.11	Evolution du débit journalier moyen annuel 1972-1987, route 148 et l'autoroute 40-417
Tableau 4.12	DJMA 1987 (un sens) - Débits de l'heure de base (débits 30 <sup>e</sup> heure), débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D" (DSMAX NS "C" et DSMAX NS "D") et NS sur l'autoroute 15, de la rivière des Mille-Iles jusqu'à la Route 158
Tableau 4.13	Exemple de calcul de niveau de service sur l'autoroute 15
Tableau 4.14	DJMA 1987 - Débits de l'heure de base (Débits 30 <sup>e</sup> heure), débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D" (DSMAX NS "C" et DSMAX NS "D"), et NS sur les routes 148 et 158 entre le boulevard Mirabel et Lachute
Tableau 4.15	Exemple de calcul de niveau de service sur la route 148
Tableau 4.16	Véhicules générés par l'activité aéroportuaire de Mirabel, DJMA un sens, c'est-à-dire tous les véhicules originant de la zone aéroportuaire (aérogare, cargo, commerces, services) et se destinant aux zones identifiées

Tableau 4.17

DJMA 1987 (un sens) - Débits de l'heure de base (débits 30<sup>e</sup> heure), débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D" (DSMAX NS "C" et DSMAX NS "D") et NS sur l'autoroute 15, de la rivière des Milles-Iles jusqu'au boulevard Mirabel, en excluant les débits générés par l'activité aéroportuaire

Tableau 4.18

DMJA 1987 (un sens) - Débits de l'heure de base (débits 30<sup>e</sup> heure), débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D" (DSMAX NS "C" et NSMAX NS "D") et NS sur l'autoroute 15, de l'autoroute 640 jusqu'au boulevard Mirabel, dans l'hypothèse où les autoroutes 13 et 50 seraient réalisées.

## CHAPITRE 6

Tableau 6.1

Coût de construction des autoroutes 13 et 50 de Boisbriand à Lachute

Tableau 6.2

Coût de construction de l'autoroute 50 de Lachute à Masson

## CARTES

1. Localisation du territoire d'étude
2. Limite des municipalités régionales de comté
3. Le réseau routier, 1987
4. Localisation des sections (caractéristiques physiques et géométriques), route 148
5. Débits de circulation, entre Lachute et Masson, 1987
6. Trafic affecté sur l'autoroute 50 et trafic résiduaire sur la route 148, entre Lachute et Masson, 1987
7. Débits de circulation sur le réseau routier actuel, entre Boisbriand et Lachute, 1987
8. Assignation des DJMA générés par l'activité aéroportuaire, 1987
9. Assignation des DJMA, entre Boisbriand et Lachute, 1987
10. Assignation des DJMA générés par l'activité aéroportuaire, 2007
11. Assignation des DJMA, entre Boisbriand et Lachute, 2007
12. Tracé des autoroutes 13 et 50, entre Boisbriand et Lachute
13. Tracé de l'autoroute 50, entre Lachute et Masson

## LISTE DES FIGURES PAR CHAPITRE

## CHAPITRE 4

- Figure 4.1 Distribution des déplacements, route 148, DJMA 1987
- Figure 4.2 Affectation du trafic local et régional sur l'autoroute 50 et la route 148, bidirectionnel, DJMA 1987

## LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE I Classification des entreprises et regroupement par secteurs d'activité
- ANNEXE II Inventaire structural des routes, route 148
- ANNEXE III Proportion des déplacements actuels transférées sur l'autoroute 50
- ANNEXE IV Présentation des différents tracés des autoroutes 13-50 de Boisbriand à Lachute

## 1.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Le projet des autoroutes 13 et 50 consiste à relier deux agglomérations importantes, celles de Montréal et de Hull. Traversant l'aéroport de Mirabel, cet axe routier permettrait des liaisons rapides entre ces trois pôles et les autres centres d'activités économiques régionaux. La desserte de Mirabel a été le facteur déterminant le choix des tracés à l'époque, établi par le ministère des Transports et d'autres intervenants dont Transports Canada. Un tronçon de l'autoroute 13 entre l'autoroute 20 et l'autoroute 640 est ouvert à la circulation depuis la fin de 1975 et deux tronçons de l'autoroute 50, soit la voie périphérique de Lachute ouvert depuis 1977 et le premier tronçon de Hull vers Masson depuis 1983. A l'égard des tronçons d'autoroute non construits, des plans d'expropriation furent déposés en 1975 et 1976 sur la grande majorité du parcours. C'est donc à partir d'infrastructures déjà en place que s'articule le projet à l'étude.

Le projet des autoroutes 13 et 50 est localisé au nord de la rivière des Outaouais et se caractérise par la présence d'une zone rurale avec, à ses extrémités, deux pôles urbains importants (voir carte 1).

La zone rurale est constituée de petits centres dont la taille varie approximativement de 300 à 3 000 habitants. Cette zone possède de très bonnes terres agricoles soumises à la Loi sur la protection du territoire agricole. A ces petits centres s'ajoutent des villes intermédiaires (Buckingham, Lachute et Mirabel) dont la taille moyenne est de 13 000 habitants.

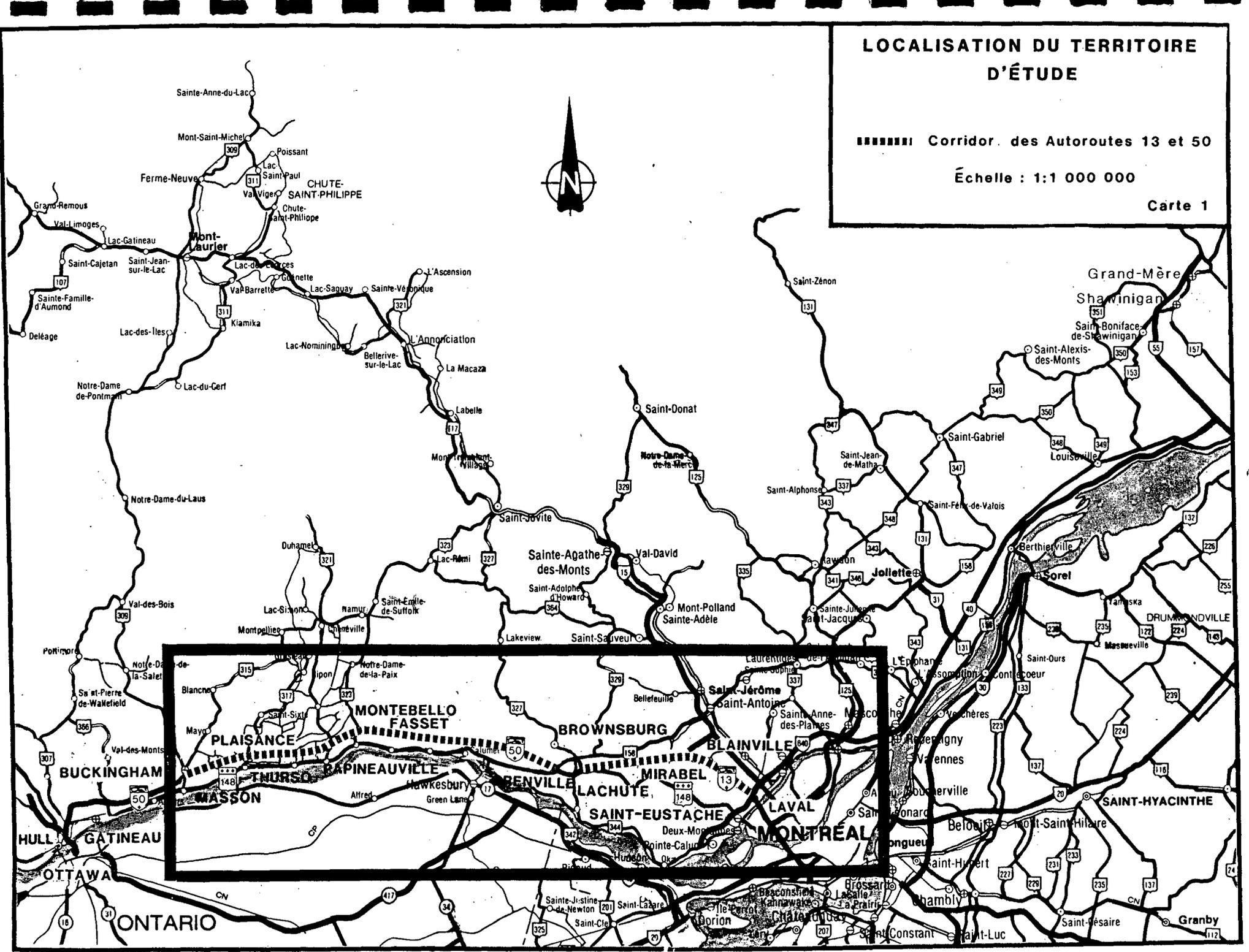
Les deux pôles urbains sont la région métropolitaine de Montréal (2 921 357 hab. en 1986) et l'agglomération Hull-Ottawa (879 263 hab. en 1986). L'agglomération Hull-Ottawa comprend la Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.) et la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (M.R.O.C.). La région métropolitaine de Montréal englobe, pour sa part, la Communauté urbaine de Montréal (C.U.M.), la ville de Laval et un certain nombre de municipalités qui forment les couronnes suburbaines nord et sud de la région métropolitaine.

# LOCALISATION DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

■■■■■■■■ Corridor des Autoroutes 13 et 50

Échelle : 1:1 000 000

Carte 1



## 2.0 CONTEXTE DE L'ETUDE ET OBJECTIFS

Les premières démarches entreprises pour relier Hull à Montréal remontent à 1967 lorsque le Conseil économique régional de l'Ouest du Québec Inc. proposait, dans un mémoire, la construction d'une autoroute à péage dans ce corridor. Les nombreuses études qui ont suivi, principalement celles du M.T.Q., évaluaient la nécessité de construire cette autoroute, compte tenu de l'état de la route 148 actuelle pour satisfaire les besoins de circulation entre Hull, l'aéroport Mirabel et Montréal.

Ce nouveau rapport consiste à présenter les autoroutes 13 et 50 comme un projet visant à soutenir les objectifs de développement économique de la région, réclamées non plus par les seuls intervenants de l'Outaouais mais également par les municipalités régionales de comté (MRC) de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel.

Récemment, la Firme Cogesult, mandatée par ces organismes, déposait un rapport "d'évaluation technico-économique du projet de prolongement des autoroutes 13-50". Présentée dans ce même contexte, l'étude concluait que "les conditions de circulation sur la route régionale, portant le numéro 148, sont telles que l'urgence de réaliser le projet des autoroutes 13 et 50 demeure d'actualité. Au-delà des considérations techniques d'achalandage et de sécurité, l'absence d'une liaison autoroutière sur la rive nord de la rivière des Outaouais est également perçue comme un handicap au développement économique de cette région" (2,i).<sup>1</sup> Le rapport appuyé par le plupart des élus, de l'Outaouais à Laval, telles qu'en font foi les coupures de presse ainsi que les résolutions parvenues au Ministère, a été suivi par la création d'un comité d'appui à l'autoroute 50, en avril passé, chargé de faire pression sur les deux paliers de gouvernement.

Dans ce contexte et compte tenu du peu de temps alloué à sa rédaction, le présent rapport reprend en synthèse les principales informations contenues dans les précédentes études du Ministère, principalement en ce qui a trait aux analyses de circulation, quoique de récents comptages ont permis d'actualiser certaines données.

Nous insisterons davantage sur de nouveaux éléments tels les objectifs de développement économique de la région et la mise en valeur des infrastructures touristiques et récréatives. Depuis 1980, ces dossiers ont été mis en lumière lors des sommets socio-économiques des Laurentides et de l'Outaouais tenus respectivement les 11, 12 avril 1986 et les 9, 10 mai 1986, et à l'intérieur des schémas d'aménagement

---

<sup>1</sup> Le premier numéro renvoi à la bibliographie en annexe, le deuxième numéro renvoi à la page.

des municipalités régionales de comté (MRC) et de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.) adoptés en 1987. Par ailleurs, les nouvelles décisions quant à l'avenir des aéroports de Dorval et de Mirabel permettent de mieux prévoir l'impact de la construction des autoroutes 13 et 50. Enfin, les scénarios d'intervention retenus seront présentés accompagnés d'une description technique et de leurs coûts respectifs.

Les objectifs poursuivis du projet sont les suivants:

- relier entre eux des centres importants (Hull, Lachute et Montréal) afin d'accroître et de renforcer leurs liens économiques;
- offrir une liaison plus directe et plus rapide entre les aéroports de Dorval et Mirabel;
- consolider un axe de développement existant en accélérant et améliorant les communications, de manière à favoriser la mise en valeur des attraits touristiques et récréatifs de la région;
- répondre à la demande de déplacements dans l'axe routier considéré. Cette demande englobe deux types de trafic, soit le trafic de long parcours et le trafic régional (entre les diverses municipalités situées le long de l'axe de l'étude);
- pallier aux lacunes, en termes de caractéristiques géométriques et de circulation, du lien routier existant (la route 148), à savoir:
  - . pour tous les types de trafic, le manque de visibilité au dépassement, la forte densité d'activités humaines en bordure de la route et le grand nombre d'accès à cette dernière;
  - . pour le trafic de long parcours, le passage forcé au coeur de chacune des localités sises sur la rive nord de la rivière des Outaouais, avec tout ce que cela comporte d'obstacles et de ralentissements;
  - . pour le trafic d'automobiles, la présence contraignante d'un bon nombre de véhicules lourds composés en grande partie de camions servant au transport du bois;
  - . rendre plus facilement accessible aux Québécois une plus grande partie de leur territoire.

### 3.0 PORTRAIT DE LA REGION

Les caractéristiques socio-économiques d'une région influencent directement la nature et la dynamique des échanges entre les pôles générateurs et émetteurs de circulation. La région d'étude présentant de nombreuses ressources autant industrielles, touristiques que récréatives, l'analyse portera sur les points suivants, soit les caractéristiques démographiques, les orientations d'aménagement, le développement des activités économiques régionales, le développement touristique et récréatif régional et le développement des aéroports de Dorval et Mirabel.

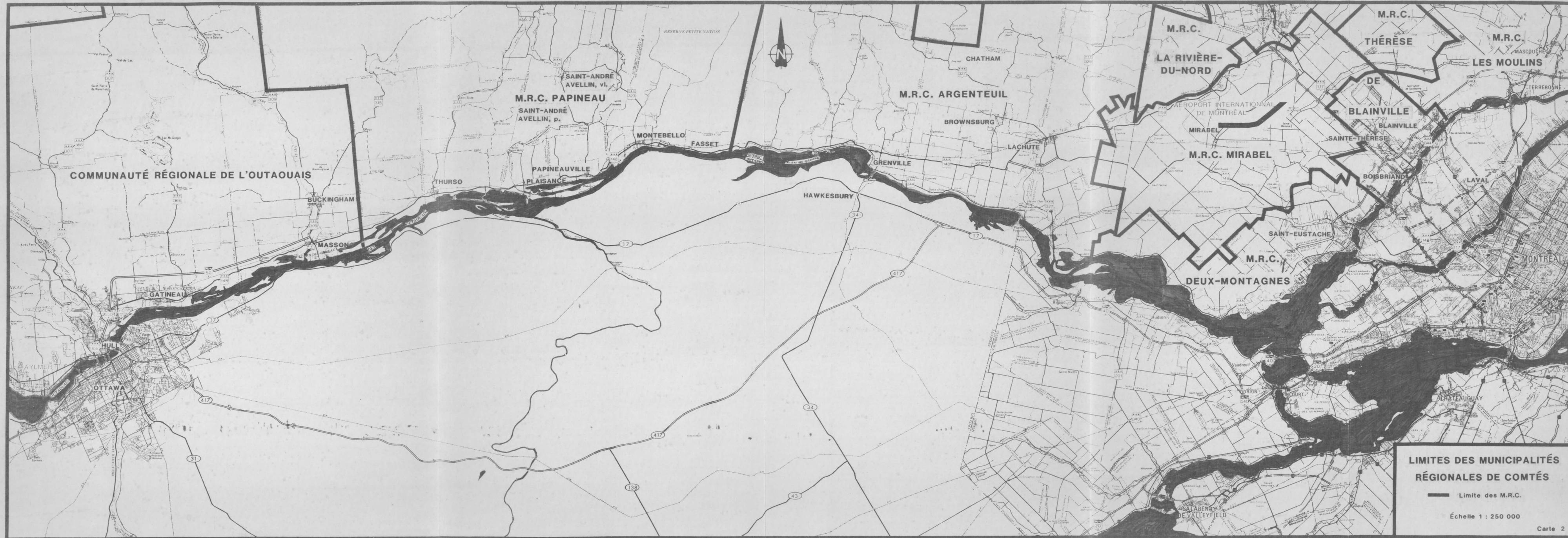
#### 3.1 Caractéristiques démographiques

La région d'étude ici décrite est le territoire de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.) et celui des municipalités régionales de comté (MRC) de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel (voir carte 2). Les principales données de population proviennent des documents du Bureau de la statistique du Québec (B.S.Q.) de 1981. Toutefois, les données du dernier recensement de 1986 (Statistique Canada) ont permis de mettre à jour la population de chacune des municipalités.

##### 3.1.1 Taux de croissance de la région à l'étude

La région a connu de 1981 à 1986 une augmentation de sa population. Le total de la population permanente des municipalités régionales de comté (MRC) de Mirabel, d'Argenteuil, de Papineau et de la Communauté régionale de l'Outaouais se situe aujourd'hui à 262 362 habitants, soit un pourcentage d'accroissement de 5,7 % par rapport à 1981. De 1976 à 1981, l'augmentation globale n'avait été que de 0,2 %. Les tableaux 3.1 et 3.2 indiquent la population pour chacune des municipalités régionales de comté et pour la Communauté régionale de l'Outaouais et, pour fins de comparaison, celle des régions métropolitaines d'Ottawa-Hull et de Montréal durant les années 1976, 1981 et 1986, ainsi que le pourcentage de variation durant ces années.

La croissance démographique de cette région, une moyenne plus élevée que celle québécoise durant la même période, devrait être maintenue pour les prochaines années. En effet, les projections démographiques du B.S.Q. calculées à partir des années 1981 indiquent un taux de croissance de 6,7 % d'ici l'an 2001 (tableau 3.3).



COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS

M.R.C. PAPINEAU

M.R.C. ARGENTEUIL

M.R.C. LA RIVIÈRE-DU-NORD

M.R.C. THÉRÈSE

M.R.C. LES MOULINS

M.R.C. MIRABEL

M.R.C. SAINT-EUSTACHE

M.R.C. DEUX-MONTAGNES

M.R.C. DE

M.R.C. BLAINVILLE

M.R.C. BLAINVILLE

M.R.C. SAINTÉ-THÉRÈSE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. SAINT-EUSTACHE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. SAINT-EUSTACHE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. CHATEAUGUAY

M.R.C. SALABERRY DE VALLEYFIELD

SAINT-ANDRÉ AVELLIN, vl.

SAINT-ANDRÉ AVELLIN, p.

PAPINEAUVILLE

PLAISANCE

THURSO

BUCKINGHAM

MASSON

GATINEAU

HULL

OTTAWA

CHATHAM

BROWNSBURG

LACHUTE

GRENVILLE

HAWKESBURY

M.R.C. THÉRÈSE

M.R.C. LES MOULINS

M.R.C. BLAINVILLE

M.R.C. BLAINVILLE

M.R.C. SAINTÉ-THÉRÈSE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. SAINT-EUSTACHE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. SAINT-EUSTACHE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. CHATEAUGUAY

M.R.C. SALABERRY DE VALLEYFIELD

SAINT-ANDRÉ AVELLIN, vl.

SAINT-ANDRÉ AVELLIN, p.

PAPINEAUVILLE

PLAISANCE

THURSO

BUCKINGHAM

MASSON

GATINEAU

HULL

OTTAWA

CHATHAM

BROWNSBURG

LACHUTE

GRENVILLE

HAWKESBURY

M.R.C. THÉRÈSE

M.R.C. LES MOULINS

M.R.C. BLAINVILLE

M.R.C. BLAINVILLE

M.R.C. SAINTÉ-THÉRÈSE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. SAINT-EUSTACHE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. SAINT-EUSTACHE

M.R.C. BOISBRIAND

M.R.C. LAVAL

M.R.C. CHATEAUGUAY

M.R.C. SALABERRY DE VALLEYFIELD

TABLEAU 3.1

Population de la région d'étude  
pour les années 1976, 1981, 1986

MRC	ANNEES		1976		1981		1986	
	N	N	variation 1976-1981 %	N	variation 1981-1986 %	N	variation 1981-1986 %	
C.R.O.	189 640	189 005	-0,3%	202 959	7,4%			
PAPINEAU	17 839	18 348	2,9%	18 790	2,4%			
ARGENTEUIL	26 697	26 759	0,2%	26 738	-0,1%			
MIRABEL	13 486	14 080	4,4%	13 875	-1,5%			
TOTAL REGION	247 662	248 172	0,2%	262 362	5,7%			
TOTAL QUEBEC	6 234 445	6 438 403	3,3%	6 540 276	1,6%			

SOURCE: Statistique Canada, 1986

TABLEAU 3.2

Population des régions métropolitaines pour les années  
1976, 1981, 1986

REGIONS METROPOLITAINES	ANNEES		1976		1981		1986	
	N	N	variation 1976-1981 %	N	variation 1981-1986 %	N	variation 1981-1986 %	
OTTAWA-HULL	693 288	743 821	7,3%	879 263	10,1%			
MONTREAL	2 802 485	2 862 286	2,1%	2 921 357	2,1%			
TOTAL QUEBEC	6 234 445	6 438 403	3,3%	6 540 276	1,6%			

SOURCE: Statistique Canada, 1986

Le tableau ci-contre (tableau 3.3) présente des projections de population jusqu'à l'an 2001 établies par le B.S.Q. en 1981. On notera une différence nettement perceptible entre les statistiques de 1986 (tableau 3.1) et les prévisions du B.S.Q. pour 1986. Comme le précise cet organisme, les chiffres conservent un caractère indicatif et ne peuvent prévoir les changements brusques dans la croissance démographique dus, entre autres, à des conditions socio-économiques particulières. Dans le cas des prévisions de croissance de la population pour la région d'étude pour 1986, celles-ci se sont avérées inférieures aux performances réalisées.

TABLEAU 3.3

Prévisions de la population des MRC  
pour 1986 et 2001

MRC \ ANNEES	1976	1981 *		1986		2001	
	N	N	variation 1976-1981 %	N	variation 1981-1986 %	N	variation 1981-2001 %
C.R.O.	189 640	189 005	-0,3%	194 194	2,7%	208 159	10,1%
PAPINEAU	17 839	18 348	2,9%	19 519	6,4%	24 384	33,0%
ARGENTEUIL	26 697	26 759	0,2%	25 198	-5,8%	20 044	-25,0%
MIRABEL	13 486	14 080	4,4%	13 856	-1,6%	12 340	-12,4%
TOTAL REGION	247 662	248 192	0,2%	252 767	1,8%	264 927	6,7%
TOTAL QUEBEC	6 234 445	6 438 403	3,3%	6 607 559	2,6%	7 104 959	10,0%

\* Année de départ des projections

SOURCE: Perspectives démographiques infrarégionales 1981-2001, B.S.Q., 1984

L'analyse de ces trois tableaux démontre tout d'abord que la Communauté régionale de l'Outaouais a connu le plus grand accroissement de population dans la région d'étude, de 7,4 % de 1981 à 1986, et compte actuellement 202 959 habitants. D'ici 2001, la Communauté régionale de l'Outaouais connaîtrait une augmentation de population de plus de 10 % selon les prévisions du B.S.Q. Ces données confirment celles faisant état du dynamisme de la région métropolitaine d'Ottawa-Hull. Selon les plus récentes données de Statistique Canada, cette dernière agglomération se retrouve, en 1986, au deuxième rang des régions métropolitaines canadiennes ayant affiché le plus fort taux de croissance démographique. Le taux de variation de 1981 à 1986 ayant été de 10,1 % (tableau 3.2).

Situé dans l'axe routier étudié, l'autre pôle principal de croissance et d'attraction que représente la région métropolitaine de Montréal affiche un taux de croissance de 2,1 % de 1981 à 1986, avec une population de 2 921 357 en 1986. Pour les mêmes années, le taux de croissance du Québec était de 1,6 % (tableau 3.2). Entre ces deux agglomérations importantes, les MRC Papineau, Argenteuil et Mirabel composent une zone intermédiaire où se retrouve une population en majorité rurale. Le taux de croissance affiché demeure relativement stable. Toutefois, ces données font abstraction de l'apport important de villégiateurs principalement dans les MRC de Papineau et d'Argenteuil où la population peut même doubler durant certaines périodes de l'année.

Selon le B.S.Q, la région compterait 90 630 ménages en 1986, soit une augmentation de 12 % par rapport à 1981. Pour l'an 2001, on prévoit 114 462 ménages, soit une augmentation de près de 42 % par rapport à 1981. Ces moyennes d'augmentation sont légèrement supérieures à celles du Québec pour les mêmes périodes (voir tableau 3.4). L'augmentation beaucoup plus rapide du nombre de ménages que de la population signifie que le nombre moyen de personnes par ménage diminue. Cette diminution significative de la taille moyenne des ménages s'explique par un ensemble de facteurs tels que la structure d'âge de la population, l'évolution des taux de fécondité et certains changements dans les mentalités et les comportements des individus. L'analyse, par région, des caractéristiques démographiques précise les principales tendances observées précédemment.

TABLEAU 3.4

Prévisions du nombre de ménages  
des MRC pour 1986 et 2001

MRC \ ANNEES				variation
	1981	1986	2001	1981-2001 %
C.R.O.	61 803	69 890	90 289	46,0%
PAPINEAU	5 974	6 947	10 336	73,0%
ARGENTEUIL	8 926	9 277	8 906	-0,2%
MIRABEL	4 096	4 516	4 931	20,0%
TOTAL REGION	80 799	90 630	114 462	41,7%
TOTAL QUEBEC	2 172 169	2 413 591	3 016 679	38,9%

SOURCE: Projections démographiques infrarégionales  
1981-2001, B.S.Q., 1984

### 3.1.2 Population et nombre de ménages par MRC

#### Communauté régionale de l'Outaouais

Les municipalités les plus peuplées de cette communauté régionale sont dans l'ordre: Gatineau, Hull et Aylmer, ayant respectivement 81 244 habitants, 58 722 habitants et 28 976 habitants en 1986. L'analyse détaillée de la croissance de la C.R.O., prise entre les municipalités individuellement, montre que l'on assiste depuis 1976 et de manière plus accentuée depuis 1981, à un certain étalement urbain au profit de l'agglomération urbaine secondaire Buckingham-Masson, alors que l'agglomération urbaine centrale et le milieu rural demeurent stables. L'analyse des données démographiques par municipalité, de 1981 à 1986, confirme ces propos. La municipalité de Buckingham a ainsi connu une augmentation de population de 10,4 % et celle de Masson, une augmentation de 13,6 %.

Le nombre de ménages de la C.R.O. serait de 69 890 en 1986 selon les projections du B.S.Q. déterminées à partir de 1981 et de 90 289 en l'an 2001, soit une augmentation de plus de 46 % d'ici 20 ans; cette région connaissant par ailleurs une augmentation sensible de sa population (tableaux 3.3 et 3.4).

### **MRC Papineau**

Cette MRC compte à ce jour 18 790 habitants (tableau 3.1). En 1986, les municipalités les plus peuplées de cette MRC sont Thurso (2 578 hab.), Papineauville (1 488 hab.), Saint-André-Avellin vl et p. (1 361 hab. et 1 327 hab.) et Montebello (1 069 hab.). Ces municipalités ont connu une croissance assez faible de 1981 à 1986 et même une diminution de population. D'autres, au contraire, montrent une croissance plus élevée dont les municipalités de Montpellier (30,2 %), Bowman (26,2 %) et Val-des-Bois (21 %). Toutefois, dans l'ensemble, la MRC de Papineau a connu une augmentation de 2,4 % pour les cinq dernières années (tableau 3.1). Selon les prévisions du B.S.Q. à partir des données de 1981, la MRC devrait connaître un pourcentage d'accroissement de 33 % et une augmentation du nombre de ménages de 73 % d'ici 2001. En 1986, le nombre de ménages serait de 6 947 (tableaux 3.3 et 3.4).

Il est important de souligner qu'en 1985 on dénombrait pas moins de 6 617 résidences secondaires comparativement à 5 687 résidences principales sur le territoire de la MRC, représentant selon toute probabilité une population durant certaines périodes de l'année de plus de 100 % supérieure à la population recensée.

### **MRC Argenteuil**

Sur le territoire de cette MRC, on dénombre actuellement 26 738 hab. (tableau 3.1). La municipalité ayant une population permanente la plus importante est la ville de Lachute avec 11 586 hab. en 1986. Viennent ensuite les municipalités de Chatham avec 3 587 hab. et Brownsburg avec 2 679 hab.; toutes trois situées dans l'axe du corridor routier étudié. Ces municipalités ont connu un taux de croissance plutôt stable de 1981 à 1986 contrairement aux municipalités de Gore, Wentworth et Mille-Iles avec un taux de variation assez élevé de 20 %. Ce pourcentage peut paraître surprenant compte tenu de la taille de ces municipalités (respectivement 706 hab., 273 hab. et 736 hab. en 1986). Mais qu'il s'agisse d'une surestimation de la population permanente en raison du nombre élevé de résidents saisonniers ou soit d'une cueillette de données déficiente, la question de la villégiature revêt une très grande importance dans cette MRC. Actuellement, on observe de plus en plus un phénomène de retour à la campagne de retraités et du mouvement pendulaire de travailleurs résidant dans le milieu de villégiature et travaillant en milieu urbain. Une telle situation se retrouve dans les régions peu éloignées des grands centres et des services et à proximité des voies de circulation. La MRC

d'Argenteuil semble offrir ces avantages. En 1985, la MRC d'Argenteuil comptait environ 4 974 résidences secondaires comparé à 7 889 résidences principales. L'afflux de villégiateurs sur ce territoire pourrait se traduire par une augmentation de population de plus de 60 %.

Cette MRC a eu un taux de croissance à peu près stable depuis cinq ans (-0,1 %) (tableau 3.1), mais connaîtrait une diminution de sa population d'ici l'an 2001 selon les prévisions du B.S.Q. de 1981 (tableau 3.3). Contrairement aux prévisions dans lesquelles plusieurs MRC verront une augmentation du nombre de ménages d'ici la fin du siècle, la MRC d'Argenteuil aurait, en l'an 2001, à peu près le même nombre de ménages qu'en 1981. En 1986, le nombre de ménages serait de 9 277 (tableau 3.4).

### **MRC Mirabel**

En 1986, la population de cette MRC est de 13 875 habitants (tableau 3.1). La population se concentre surtout dans les parties est et sud du territoire, soit dans l'axe nord-sud de la route 117 et de l'autoroute 15, à Saint-Janvier et Saint-Antoine, et dans l'axe est-ouest le long de la route 148, à Saint-Augustin et Saint-Benoît. Le taux de croissance de la population de 1976 à 1981 était de 4,4 %, mais de 1981 à 1986 il a été de -1,5 % (tableau 3.1). Le contexte d'incertitude entourant l'aéroport de Mirabel a sûrement joué un rôle sur les activités de la région et conséquemment sur sa croissance démographique actuelle et future selon le B.S.Q.

Sur la base des données de 1981, le B.S.Q. prévoit une diminution de population pour l'an 2001 (tableau 3.3) mais toutefois une augmentation de 20 % du nombre de ménages. En 1986, le nombre de ménages serait de 4 516 (tableau 3.4).

### 3.1.3 Synthèse

Les données précédentes permettent de faire ressortir certaines constatations. Il ressort tout d'abord que la région d'étude a connu de 1981 à 1986 une croissance démographique de l'ordre de 5,7 %; celle-ci étant plus élevée que celle du Québec, de l'ordre de 1,6 % durant les mêmes périodes. Les prévisions de croissance de la population pour 1986 du B.S.Q. se sont avérées inférieures aux performances réalisées. Par ailleurs, l'augmentation du nombre de ménages de 1981 à 1986, selon les prévisions du B.S.Q., serait légèrement supérieure à celle du Québec.

L'analyse, par MRC, démontre que la C.R.O. obtient depuis cinq ans le pourcentage d'accroissement de la population le plus élevé, de l'ordre de 7,4 %. Les projections de population pour 2001 sont des plus optimistes pour cette région: l'augmentation de population devrait être de plus de 10 %. Contrairement à l'agglomération urbaine centrale et au milieu rural, c'est l'agglomération urbaine secondaire Buckingham-Masson qui connut à l'intérieur de la C.R.O., l'augmentation de population la plus importante depuis ces dernières années.

Dans l'axe du corridor routier étudié se retrouve les municipalités les plus peuplées des MRC de Papineau (Papineauville, Saint-André-Avellin (p) et (vl), Montebello) et d'Argenteuil (Chatham, Brownsburg, Lachute). Ajouté aux municipalités de Hull, Gatineau, Buckingham et Masson, situé dans la C.R.O., ce couloir linéaire regroupe une population importante. La MRC de Papineau a connu une augmentation de population de 2,4 % depuis 1981 et, selon le B.S.Q., connaîtrait plus de 33 % d'accroissement d'ici 2001. Quant aux MRC d'Argenteuil et de Mirabel, leurs populations demeurent stables depuis cinq ans. Même si selon le B.S.Q. ces MRC pourraient connaître une diminution assez importante de leurs populations d'ici 2001, plusieurs conditions socio-économiques particulières pourraient modifier ces prévisions. Dans les faits, le taux de variation prévu de 1981 à 1986 pour la MRC d'Argenteuil était de -5,8 % et il s'est avéré de -0,1 %.

Le dernier élément d'importance à souligner est l'afflux de touristes et de villégiateurs durant certaines périodes de l'année; données difficilement comptabilisables. Le nombre de résidences secondaires presque égal au nombre de résidences principales nous porte à évaluer la population des MRC de Papineau et d'Argenteuil à plus de 100 % supérieure à celle recensée, pour ces territoires situés à moins de deux heures de route de Montréal et de Hull-Ottawa.

### 3.2 Orientations d'aménagement

Les orientations d'aménagement du territoire de la région d'étude sont contenues à l'intérieur des schémas d'aménagement qu'ont élaborés l'ensemble des élus municipaux de chacune des MRC ainsi que ceux de la C.R.O. Ces documents ont tous été adoptés quoique certains ne soient pas encore en vigueur (tableau 3.5).

TABLEAU 3.5

Dates d'adoption et d'entrée en vigueur  
des schémas d'aménagement des MRC

	<u>Adoption</u>	<u>Entrée en vigueur</u>
C.R.O.	juin 1987	mars 1988 (prévu)
MRC Papineau	décembre 1986	avril 1987
MRC Argenteuil	mars 1987	décembre 1987 (prévu)
MRC de Mirabel	avril 1987	avril 1987

Le contenu de ces documents sera abordé dans les sections subséquentes. Toutefois, il importe dès maintenant de souligner que l'ensemble des MRC s'entendent pour demander au ministère des Transports la réalisation des autoroutes 13 et 50, en s'appuyant sur les grandes orientations d'aménagement et sur les objectifs de développement économique de leurs régions respectives. La problématique d'aménagement du territoire contenue aux schémas d'aménagement expose les potentiels de chacune des MRC et de la C.R.O., en terme de ressources naturelles, d'espace, d'éléments d'intérêt historique et culturel, de développement industriel et économique. Plusieurs moyens sont présentés et envisagés pour mettre en valeur ces territoires et ces richesses; un de ceux-ci étant la construction des autoroutes 13 et 50. D'ailleurs, le bilan actuel du contenu des schémas d'aménagement indique que plusieurs MRC voient en la construction d'infrastructures routières un moyen de mise en valeur de leur territoire.

### 3.3 Développement des activités économiques régionales

L'opportunité de construire une autoroute doit s'appuyer sur une connaissance approfondie des secteurs de l'activité économique et sur l'armature urbaine de la région. Le territoire d'étude est caractérisé par la présence de deux pôles urbains importants: la région métropolitaine de Montréal et l'agglomération Hull-Ottawa, d'une zone rurale, à laquelle s'ajoutent des villes intermédiaires (Buckingham, Lachute et Mirabel). Les échanges entre ces régions sont importants. Un rapport du ministère des Transports (15), rédigé en 1980, dressait un portrait socio-économique de la région outaouaise et la décrivait par ces éléments:

- un secteur primaire axé sur l'agriculture et l'exploitation forestière. L'activité agricole, concentrée surtout dans le sud de la région, le long de la rivière Outaouais, repose principalement sur la production laitière et l'élevage bovin. Ces productions ont un marché surtout régional. Quant à l'exploitation forestière, une grande partie des réserves de matières ligneuses se retrouvent désormais à l'extrême nord-ouest de la région;
- un secteur secondaire dont la structure manufacturière repose largement sur les industries reliées à la transformation du bois (pâtes et papier, bois, meubles). L'avenir de l'industrie manufacturière régionale repose sur une plus grande diversification de sa production;
- un secteur tertiaire fortement concentré au sein de l'agglomération de Hull et fortement dépendant de l'administration publique fédérale;
- un potentiel touristique et récréatif qui repose largement sur la villégiature et les activités de chasse et pêche;
- un pôle régional, Hull, tourné vers Ottawa dans les secteurs de l'emploi, notamment du commerce et des services;
- une région qui maintient des liens relativement importants avec Montréal, lesquels sont entretenus par les détaillants, les grossistes, les organismes municipaux, gouvernementaux ou régionaux et l'industrie manufacturière.

Faisant partie de la couronne suburbaine nord de la région métropolitaine de Montréal, la MRC de Mirabel et ses environs comportent une majorité de terres à vocation agricole et est caractérisée par la présence d'un aéroport international. Territoire très lié aux interventions gouvernementales depuis la décision du gouvernement fédéral en 1969 de construire à Ste-Scholastique l'aéroport international de Montréal. Le développement préconisé par la MRC Mirabel tend à remettre en valeur la vocation agricole de son territoire et à profiter des avantages des équipements et infrastructures de nature régionale et

nationale en proposant une nouvelle stratégie de développement industriel.

En plus de revenir sur les composantes des différents secteurs économiques par MRC, nous identifierons dans ce chapitre les structures d'accueil existantes pour assurer le développement industriel régional, en plus de présenter les grands axes de développement identifiés aux schémas d'aménagement régionaux ainsi que les projets retenus lors des sommets socio-économiques.

### 3.3.1 Principales activités économiques par MRC

Dans l'ensemble, la structure industrielle de chacune des MRC de la région d'étude est sensiblement la même (tableaux 3.6 et 3.7). Le tableau 3.6 présente le nombre d'entreprises actives en 1987 sur le territoire d'étude. La Communauté régionale de l'Outaouais regroupe le plus grand nombre d'entreprises soit 14 939; la MRC d'Argenteuil - 2 483 entreprises; la MRC Papineau - 2 019 entreprises; la MRC Mirabel - 1 622 entreprises. On peut observer que le pourcentage d'entreprises par catégories d'activités se répartit selon les mêmes proportions, mis à part quelques variations.

L'analyse de ces données indique tout d'abord que les entreprises de services représentent le secteur le plus élevé: 45 % par la C.R.O., 42 % pour les MRC Papineau et Argenteuil et 33 % par la MRC Mirabel. La MRC Mirabel regroupe un peu moins d'entreprises de ce type. Toutefois, contrairement aux autres régions, les entreprises de transport et d'entreposage y sont plus importantes en raison des activités reliées aux infrastructures aéroportuaires. Il ressort, de plus, que les entreprises d'hébergement et de restauration, regroupées dans la catégorie entreprises de services, se concentrent davantage dans les MRC Papineau et Argenteuil. Elles représentent respectivement 13 % et 10 % de l'ensemble des entreprises actives dans ces MRC.

Deuxième catégorie d'importance, les entreprises de commerces de détail représentent en moyenne 22 % des entreprises actives sur le territoire de chacune des quatre régions. Par ailleurs, les entreprises de construction représentent en moyenne 11 %. Enfin, les entreprises de matières premières représentent 14 % de l'ensemble des entreprises dans les MRC Papineau et Mirabel, principalement constituées d'entreprises agricoles. Les entreprises de cette catégorie sont au nombre de 9 % dans la MRC Argenteuil et 8 % dans la C.R.O. Nous présentons maintenant une analyse plus détaillée par MRC et pour la C.R.O.

TABLEAU 3.6

Statistiques des entreprises actives  
au 87-01-01 par MRC, par type d'entreprise \*

ENTREPRISES	ORGANISMES REGIONAUX		C.R.O.		MRC Papineau		MRC Argenteuil		MRC Mirabel	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Entreprises de matières premières	1 126	8	270	14	239	9	238	14		
Entreprises manufacturières	510	3	83	4	151	6	92	6		
Entreprises de construction	1 992	13	174	9	249	10	192	12		
Entreprises de transport et d'entreposage	441	3	120	6	100	4	141	9		
Entreprises de communication et services publics	113	1	27	1	30	1	14	1		
Entreprises de commerces de gros	531	3	46	2	118	5	71	4		
Entreprises de commerces de détail	3 523	24	448	22	564	23	342	21		
Entreprises de services	6 703	45	851	42	1 033	42	532	33		
TOTAL	14 939	100	2 019	100	2 483	100	1 622	100		

Source: Gouvernement du Québec, Inspecteur général des Institutions financières, Service du fichier central des entreprises, 1987

\* Voir la classification des entreprises à l'annexe 1.

TABLEAU 3.7

Regroupement des entreprises actives  
par secteurs d'activité en 1987 par M.R.C.,  
en pourcentage. \*

	C.R.O.	M.R.C. Papineau	M.R.C. Argenteuil	M.R.C. Mirabel
Secteur primaire	8 %	14 %	9 %	14 %
Secteur secondaire	3 %	4 %	6 %	6 %
Secteur tertiaire	89 %	82 %	85 %	80 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Source: Gouvernement du Québec, Inspecteur général des Institutions financières, Service du fichier central des entreprises 1987.

\* Voir la classification des entreprises à l'annexe I.

#### MRC Mirabel

L'économie de la MRC Mirabel repose sur le secteur agricole, sur les activités reliées à la zone aéroportuaire, les services et quelques entreprises manufacturières. La superficie agricole ou forestière occupe 88,8 % du territoire, la zone opérationnelle de l'aéroport représente 4,6 % et les aires urbanisées ne comptent que pour 1,4 %. Les noyaux de population de la MRC sont situés en périphérie de l'aéroport ou le long de l'axe de l'autoroute des Laurentides et de la route 117. Le centre le plus important est St-Janvier qui compte 40 % de la population de la MRC Mirabel et constitue le principal centre de services.

En 1987, les entreprises des secteurs primaire, secondaire et tertiaire représentent respectivement 14 %, 6 % et 80 % (voir tableau 3.7). Les entreprises manufacturières les plus importantes sont celles des aliments, du bois, du meuble, de l'imprimerie et de l'édition. Les entreprises de construction regroupent principalement des entreprises d'entrepreneurs spécialisés et 139 entreprises oeuvrent dans le domaine du transport. Les entreprises de services se spécialisent principalement dans les services aux entreprises et la restauration. La MRC dispose, en plus des équipements et infrastructures aéroportuaires, de deux parcs industriels: le parc industriel

commercial aéroportuaire (PICA) appartenant à la Société immobilière du Canada et le parc industriel sud à St-Janvier correspondant à la propriété de Bell Helicopter.

Comme le précise le contenu du schéma d'aménagement de la MRC Mirabel: "de part son étendue, sa forme, sa vocation et même son histoire, la ville de Mirabel est indissociable du contexte de la région nord de Montréal. Elle n'est pas autonome: plus de 55 % de la population active travaille à l'extérieur et, sur le plan des services commerciaux et publics, son territoire se divise en quatre pôles régionaux: St-Jérôme, St-Eustache, Ste-Thérèse et Lachute. Sur le plan du développement urbain, elle s'associe de plus en plus à la banlieue nord de Montréal et l'aéroport et ses services ne peuvent qu'accentuer cette réalité" (21,35).

### **MRC Argenteuil**

En 1987, les entreprises des secteurs primaire, secondaire et tertiaire représentent respectivement 9 %, 6 % et 85 % du nombre total d'entreprises situées sur le territoire de cette MRC (tableau 3.7). Les groupes d'entreprises de commerces de détail et de services accaparent 65 % des entreprises du secteur tertiaire (tableau 3.6).

On dénombrait 2 483 entreprises actives; plus de la moitié de celles-ci sont établies à Lachute (1 371). Lachute est donc un pôle important. Qualifiée de ville "intermédiaire" dans la hiérarchie du système urbain de la région montréalaise, la municipalité de Lachute offre des services diversifiés tels qu'hôpitaux, commerces de détail et de services, services professionnels et écoles. Les services plus spécialisés s'obtiennent en partie à St-Jérôme (ville satellite située à quelque 35 kilomètres vers le nord-est), mais surtout dans l'agglomération de Montréal. En outre, les entreprises agricoles et les entreprises de construction (constructeurs, promoteurs et entrepreneurs spécialisés) sont les entreprises les plus importantes à Lachute.

Les autres noyaux importants de la MRC Argenteuil sont Brownsburg (212 ent.), Chatham (182 ent.), St-André Est (178 ent.) et Grenville vl (145 ent.). Ces municipalités regroupent surtout des entreprises d'entrepreneurs spécialisés, de transport, de commerces de détail et de restauration. Le parc industriel le plus important sur le territoire de cette MRC se situe à Lachute (Aéroparc). Il s'agit d'un parc industriel municipal pour industries à grand gabarit. La superficie totale est de 121 hectares.

### **MRC Papineau**

L'économie de cette MRC repose sur l'agriculture, sur l'industrie du bois et de plus en plus sur les activités récréatives.

L'agriculture occupe une superficie importante sur le territoire et génère des retombées économiques de l'ordre de 17 millions \$ (22).

Cette activité est principalement localisée dans la plaine outaouaise où se concentre la plus grande part de la production laitière (60 % des exploitations agricoles). Parallèlement à cette production importante, se développe également la production de bovins (23 % du total des fermes) ainsi que la production céréalière. La forêt occupe plus de 74 % de l'ensemble du territoire et son exploitation permet le maintien de 3 200 emplois directs et indirects, soit plus de 40 % de la main-d'oeuvre active du territoire, et génère des retombées économiques de l'ordre de 100 millions de \$. Également lieu de récréation, la forêt permet la pratique d'activités telles la chasse et la pêche qui selon le MLCP entraînent des dépenses directes et indirectes de plus de 13,75 millions \$ annuellement sur le territoire de la MRC Papineau.

En 1987, les entreprises actives sur le territoire de la MRC sont au nombre de 2 009: 14 % dans le secteur primaire, 4 % dans le secteur secondaire et 82 % dans le secteur tertiaire (tableau 3.7). Près de 10 % des entreprises sont des entreprises agricoles, 22 % sont des entreprises de commerces de détail et 42 % des entreprises de services (tableau 3.6). Thurso constitue le centre industriel de la MRC (279 entreprises actives). Papineauville, St-André Avelin (p) et St-André Avelin (vl) regroupent dans l'ordre 248, 187 et 159 entreprises. En plus d'être des centres d'activités commerciales, ces trois municipalités offrent également des services institutionnels, tels services gouvernementaux, CLSC et centres d'accueil. Montebello (147 ent.) et Chenneville (137 ent.) constituent d'autres pôles industriels d'importance.

Le territoire de la MRC de Papineau se caractérise par la présence d'une infrastructure industrielle de petite taille; 75 % des industries ont moins de 10 employés. La municipalité de Thurso possède toutefois une zone industrielle importante à l'intérieur de laquelle se concentre une part importante des entreprises de moyenne et grande taille (7 entreprises pour 643 emplois). L'activité manufacturière sur le territoire dépend en grande partie de la ressource forestière puisque 70 % des emplois se regroupent dans les secteurs du meuble, du papier et de la transformation du bois. L'industrie chimique et la bonneterie fournissent chacun environ 10 % de l'emploi manufacturier total.

### **Communauté régionale de l'Outaouais**

Les entreprises actives se concentrent particulièrement dans le secteur tertiaire. En 1987, les secteurs primaire, secondaire et tertiaire regroupaient respectivement 8 %, 3 % et 89 % des entreprises actives (tableau 3.7). Le nombre total d'entreprises était de 14 939 dont 84 % de celles-ci se situant dans l'agglomération Aylmer-Gatineau-Hull. De 1982 à 1987, c'est la C.R.O. qui connut la hausse la plus importante du nombre d'entreprises, de l'ordre de 39 %. De 1971 à 1981, l'emploi total a connu un accroissement substantiel, particulièrement dans l'agglomération Aylmer-Gatineau-Hull. Toutefois, entre décembre 1983 et février 1984, l'augmentation du taux de chômage de l'Outaouais (18,5 %) dépasse largement celle du Québec

(8,2 %). En février 1984, le taux de chômage de l'Outaouais (14,7 %) est supérieur à celui du Québec (14,5 %).

L'Outaouais compte 7,6 % des sols agricoles du Québec. Le produit brut agricole de l'Outaouais est de 74 millions \$ ou 3,6 % du Québec selon Statistiques Canada. La production laitière s'accapare 32 % de l'utilisation des sols par rapport à 65 % pour le Québec. L'activité agricole a connu une période de croissance depuis 10 ans. La production bovine a pris de l'expansion pour se stabiliser récemment tout comme le secteur laitier. Dans le court terme, l'horticulture et les céréales seront les avenues de développement les plus dynamiques.

L'exploitation de la ressource forestière et les industries reliées à la transformation de cette ressource constituent l'essentiel de l'armature industrielle de la région de l'Outaouais. Au niveau primaire, 39 % des emplois sont directement reliés à l'exploitation forestière tandis qu'au niveau manufacturier, ce pourcentage passe à 63 % pour les emplois reliés aux pâtes et papier, au bois et au meuble.

Le secteur commercial (les commerces de gros et de détail) est peu développé, sauf pour l'alimentation. Toutefois, la région a connu un développement ces dernières années dans le secteur commercial et des services dans le nombre d'établissements et dans le volume des affaires. Il existe cependant un déséquilibre entre les structures commerciales situées de part et d'autre de la rivière Outaouais. Le rayonnement de ce secteur d'activité demeure limité en raison de la concurrence directe d'Ottawa.

L'activité administrative est un des piliers de l'économie régionale. Partie intégrante de la capitale nationale et regroupant l'administration déconcentrée provinciale pour la région administrative de l'Outaouais (07), l'agglomération urbaine centrale se caractérise par une structure d'emploi largement dominée par le secteur de l'administration publique, lequel comptait en 1981 pour 36,1 % de tous les emplois occupés sur le territoire.

La proximité d'Ottawa permettra d'accentuer le développement des secteurs de la haute technologie. L'Outaouais possède les facteurs de localisation permettant le développement de ce secteur: la proximité des principaux centres de recherche du Canada, l'existence de terrains de localisation, l'aéroport et l'aéroparc industriel de Gatineau, l'existence et la proximité d'une main-d'oeuvre scientifique relativement importante.

Sur le territoire de la C.R.O. on retrouve quatre parcs industriels d'importance, soit:

- le parc de Pontiac à Aylmer (200 ha.). La vocation de ce parc s'oriente vers le commerce de gros et de détail et vers l'usage semi-industriel (mécanique). En 1986, les entreprises procuraient 1 062 emplois;

- l'aéroparc de Gatineau (259 ha.). Le plus grand de la région, le démarrage de ce parc industriel a débuté après l'ouverture d'un tronçon de l'autoroute 50. Par les services qu'on y retrouve, par sa localisation et par le nombre d'hectares disponibles, ce parc industriel présente un grand potentiel et constitue le plus important du territoire de la communauté. Les entreprises implantées depuis 1975 sont de type manufacturier et de services.
- le parc Richelieu à Hull (153 ha.) regroupe principalement des entreprises de commerce et de services (3 800 emplois en 1986);
- le parc industriel municipal à Buckingham de 25 ha. où les entreprises procuraient en 1986, 83 emplois.

### 3.3.2 Orientations d'aménagement par MRC

Les schémas d'aménagement adoptés récemment déterminent les grandes orientations d'aménagement du territoire des MRC. Celles-ci traduisent les préoccupations et les volontés d'intervention des régions. L'analyse du contenu des schémas permet d'identifier les grands axes de développement privilégiés par le milieu.

#### MRC Mirabel

Le schéma d'aménagement de la MRC de Mirabel propose une planification dotée d'un maximum de souplesse non plus orientée sur des développements aéroportuaires, autoroutiers ou industriels à grande échelle, mais plutôt sur des décisions municipales sur des termes très courts et d'une mise en valeur de l'acquis. La MRC entend remettre en valeur la vocation agricole de son territoire, promouvoir le développement domiciliaire afin d'atteindre des seuils de population permettant de justifier certains services et équipements, améliorer les communications interrégionales et enfin, développer les activités industrielles sur son territoire. Ainsi donc, tout en continuant à assumer pleinement son rôle de site d'un aéroport international, la MRC préconise le développement de l'économie locale.

La MRC propose une nouvelle stratégie de développement industriel: le PICA aura une spécialisation agro-alimentaire pour des usages tels la culture hydroponique, la transformation de produits agricoles ou la recherche et le développement de technologies nouvelles en agriculture et en alimentation; la création d'un nouveau parc industriel municipal à St-Janvier près de la propriété de Bell Helicopter, avec vitrine sur l'autoroute des Laurentides; de plus, le schéma propose d'augmenter de 3 à 7 le nombre de zones ou de parcs industriels et commerciaux.

Le gouvernement fédéral a annoncé récemment la revente des terrains expropriés en trop en périphérie de la zone opérationnelle de l'aéroport. Le gouvernement du Québec a entrepris des négociations avec le gouvernement fédéral afin de conclure une entente sur la normalisation

du régime de propriété, de l'administration et du développement du territoire périphérique à l'aéroport de Mirabel. Ce nouveau contexte permettra de redonner aux terres expropriées leur vocation agricole et redynamiser le développement socio-économique de la région, auquel la MRC semble bien vouloir participer.

### **MRC Argenteuil**

Les principales activités économiques de cette MRC sont reliées à l'aspect touristique, à la villégiature, à l'exploitation des ressources naturelles ainsi qu'à l'exploitation agricole. Le conseil de la MRC considère important de planifier le développement de ces différents domaines d'activités, d'harmoniser ceux-ci et de les rendre complémentaires. Ainsi, le schéma d'aménagement répond aux orientations suivantes: optimisation du réseau routier, organisation des activités économiques, amélioration des services, équipements et localisation des secteurs de villégiature et gestion contrôlée de l'environnement.

A l'égard de l'organisation des activités industrielles, l'affectation du territoire industriel se concentre autour de deux pôles: Lachute et Grenville. Lachute possède déjà trois parcs industriels, dont un à caractère lourd. Une zone industrielle sera créée à Grenville capable de rivaliser avec les infrastructures industrielles de Hawkesbury (côté ontarien).

### **MRC Papineau**

Le contenu du schéma d'aménagement présente bien les préoccupations de cette MRC. Des orientations d'aménagement viennent préciser les intérêts de la MRC à l'égard du développement économique. La première consiste à: "reconnaître les trois vocations qui sont à la base du développement socio-économique" soit l'agriculture, l'exploitation et l'industrie forestière et les activités liées à la récréation (tourisme et villégiature). La deuxième orientation vise à: "développer une armature régionale capable de soutenir le développement socio-économique de toutes les parties de la MRC" dont de doter la MRC d'un réseau routier adéquat, déterminer les axes de même que les centres à privilégier pour les différents secteurs d'activités industrielles et touristiques.

Des affectations du territoire précisent ces orientations d'aménagement en déterminant des parties du territoire où peuvent s'exercer certaines activités. A titre d'exemple, une affectation agricole a été délimitée en vue d'assurer le maintien de la pratique agricole, particulièrement dans les vallées de l'Outaouais et de la Petite Nation où la vocation en terme de nombre de fermes et de population est plus importante et où sont notées les meilleures possibilités de mise en valeur (bon potentiel des sols, bonne rentabilité des productions reliées à l'élevage, bonne adaptation de l'agriculture aux particularités physiques du milieu). D'autres affectations visent à

consolider la pratique d'activités industrielles telles l'affectation forestière de production, l'affectation forestière mixte, les affectations industrielles lourdes et légères. La MRC propose déjà à Thurso un parc pour industries lourdes. Une autre zone industrielle d'envergure régionale devra être implantée dans la municipalité de Ste-Angélique entre Papineauville et St-André Avelin (le long du corridor de l'autoroute 50).

### **Communauté régionale de l'Outaouais**

Le schéma d'aménagement de la C.R.O. propose plusieurs grandes orientations à l'égard du développement économique. Tout d'abord, on s'accorde pour adopter des mesures d'aménagement aptes à soutenir une stratégie de développement économique axée sur la diversification des activités, telles le tourisme et l'industrie; pour développer activement les fonctions reliées au rôle de métropole régionale et renforcer les liens avec le reste de la région administrative de l'Outaouais (07), dont les MRC avoisinantes; pour promouvoir un meilleur équilibre fonctionnel entre les pôles d'activités de la zone urbaine et les centres de services en milieu rural.

Ces grandes orientations d'aménagement encadrent l'ensemble des interventions d'aménagement proposées dans le schéma d'aménagement. Ceci se traduit, entre autres, par un concept d'organisation spatiale où une hiérarchie est établie entre le centre-ville régional, le centre de district et les centres de services et de points de services en milieu rural.

A l'égard du développement industriel et régional, certains parcs industriels ont à peine amorcé leur développement. Des efforts seront concentrés au développement de l'aéroparc de Gatineau afin de rentabiliser les investissements publics réalisés à ce jour, et, où depuis la construction d'un tronçon de l'autoroute 50, jouit d'une excellente accessibilité à partir du coeur de l'agglomération. D'autres zones industrielles pour petites et moyennes entreprises seront désignées par les municipalités.

Des affectations du sol viennent reconnaître l'importance d'autres activités économiques: l'agriculture, l'exploitation forestière et le récréo-touristique.

### **3.3.3 Projets et axes de développement**

Le sommet socio-économique de l'Outaouais tenu en mai 1986, regroupait les intervenants de la région administrative 07, dont ceux de la C.R.O. et de la MRC Papineau. Un consensus a été établi sur les axes de développement permettant de valoriser le potentiel des ressources de la région et de corriger ses faiblesses structurelles. Ces axes de développement ont encadré des propositions d'action présentées lors du

sommet. Certains projets ont été priorisés et ont fait l'objet d'engagement financier du milieu et du gouvernement.

Les grandes orientations de développement sont:

- favoriser une mise en valeur optimale des ressources de l'Outaouais québécois dans une perspective de plein-emploi, de préservation de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie;
- promouvoir une stratégie de développement orientée sur le renforcement de l'identité de l'Outaouais québécois tout en tirant parti de sa situation géo-politique particulière;
- promouvoir l'Outaouais québécois au sein du Québec ainsi qu'à l'extérieur.

Plusieurs projets ont été développés et discutés lors du sommet; la construction de l'A-50 est un des projets évoqués permettant d'atteindre les objectifs de développement. L'absence de liens avec les autres régions est déplorée; l'Outaouais étant la seule région proche de Montréal à ne pas être rattachée à cette dernière par une autoroute. Même si lors du sommet on a reconnu que la construction de nouveaux axes routiers pouvait servir au développement régional, ce point n'a fait l'objet d'aucune résolution d'engagement. Ce sont les secteurs du transport, de l'agro-alimentaire, de la forêt et du tourisme qui ont recueilli les engagements financiers les plus importants. Les principaux projets sont la Fromagerie (Plaisance), le centre de conditionnement et d'emballage de la pomme de terre (Notre-Dame-de-la-Paix) et les postes de réception, manutention et classification des grains locaux (Papineau). Le gouvernement s'est engagé pour une valeur de 82,5 millions \$ et le milieu pour 62,3 millions \$; le tout pour une valeur totale de 144,8 millions \$.

Quelques mois plus tôt se tenait le sommet socio-économique des Laurentides. Le principal projet sur le territoire d'étude ayant été retenu est celui de la construction du tronçon de l'A-50 entre Mirabel et Lachute, soit une route à deux voies avec étagements, mais conçu pour permettre deux autres voies si la circulation le justifie.

### 3.3.4 Synthèse

L'analyse des secteurs d'activité économique par MRC fait ressortir l'importance et le potentiel de développement des secteurs secondaire et tertiaire. La région se caractérise par la présence de centres urbains dynamiques, d'infrastructures d'accueil au développement industriel et surtout d'une volonté du milieu pour la mise en valeur et le développement des ressources de la région.

La vitalité de la région Argenteuil-Outaouais a d'ailleurs été démontrée dans l'étude de Cogesult (2). Tout d'abord, en regard de l'activité économique de Lachute, "celle-ci se caractérise par une forte concentration au niveau des industries manufacturières, concentration qui demeure supérieure à celle de l'ensemble du Québec (26 % par rapport à 22 % en 1981). Traditionnellement concentrée dans les secteurs du textile et du papier, l'activité manufacturière de Lachute a subi une mutation importante au cours de la dernière décennie avec l'implantation d'activités diversifiées: industries chimiques, produits minéraux non-métalliques et métalliques, industries alimentaires, meubles, etc. Les entreprises traditionnelles des secteurs du textile et du papier (Ayers, Price-Wilson) ont également consenti un effort important dans la modernisation et la rationalisation de leurs activités" (2,46).

D'autre part, l'Outaouais compte avec l'est ontarien pour le cinquième marché économique le plus important du Canada. Sa localisation géographique en fait une place de choix pour desservir les marchés de Montréal et de Toronto. Le gouvernement canadien achète plusieurs milliards de dollars en biens et services annuellement. La région est ontarienne qui regroupe près de 200 entreprises dans le domaine de la haute technologie est un des nombreux avantages ou facteurs de localisation positifs. Comme l'a démontré notre étude, les entreprises manufacturières dont celles reliées à la transformation du bois et de ses produits, prennent une importance capitale dans la C.R.O. comme employeur. La naissance de nouvelles petites entreprises de même que la croissance de certaines d'entre elles vers la catégorie moyenne assurent ainsi la croissance d'une région au niveau de l'emploi dans le secteur manufacturier. Par ailleurs, les axes de développement privilégiés lors du sommet socio-économique, tels l'industrie de bois, l'agro-alimentaire et la haute technologie, seront des domaines susceptibles de renforcer la structure industrielle régionale.

Comme le précise l'étude de Cogesult, "la région Argenteuil-Outaouais a consenti des investissements considérables au niveau des infrastructures industrielles. On estime à 32 millions \$ les infrastructures de cette nature dans la région; 15 millions \$ dans l'Outaouais, 12 millions \$ dans le parc industriel et commercial aéroportuaire (PICA) de Mirabel et 5 millions \$ dans le parc industriel lourd de Lachute. En fait, des 18 parcs industriels à grand gabarit au Québec, trois (3) sont situés dans la région à l'étude: le PICA, le parc aéroportuaire de Gatineau et le parc lourd de Lachute" (2,47). Ces parcs industriels s'appuient tous sur des infrastructures particulières telles des installations d'aéroportuaires. Comme en

conclut cette étude: "les deux extrémités du corridor de l'auto-  
route 13-50 ont donc fait preuve d'un dynamisme économique certain qui  
s'est traduit par un relèvement du niveau de l'emploi comparable ou  
supérieur à celui de l'ensemble du Québec" (2,49). L'amélioration du  
lien routier Hull-Montréal ne pourra que s'ajouter aux éléments  
favorables à l'implantation industrielle.

### 3.4 Développement touristique et récréatif régional

Le territoire à l'étude jouit d'un potentiel touristique et est reconnu comme privilégié par sa situation particulière avec l'Ontario, à proximité de la Capitale Nationale et entre deux des plus importants pôles urbains du Québec. Mais selon les porte-parole de la C.R.O., un obstacle majeur empêche cette région de profiter de ces avantages: la seule route interrégionale possède des caractéristiques qui sont déficientes.

Selon le ministère du Tourisme, l'Outaouais, tout comme les Laurentides, Charlevoix et l'Estrie, offre un produit touristique quatre saisons. Relief, lacs, rivières, forêt, faune et climat favorable: cette région s'est acquise une vocation de zone d'activités de plein air. Le paysage s'est transformé en lieu privilégié pour les activités reliées à la villégiature, au camping, à la chasse et la pêche, aux activités nautiques, à la pratique du ski alpin et de randonnée. Sa localisation géographique entre Montréal et Toronto et la proximité de la capitale canadienne, qui reçoit près de 2,5 millions de visiteurs annuellement, lui permettent de bénéficier des services, d'infrastructures d'accueil et d'une clientèle potentielle.

#### 3.4.1 Activités touristiques de l'Outaouais

L'analyse de ce secteur d'activité se limitera à la région touristique de l'Outaouais, soit une des dix-huit régions touristiques québécoises. Celle-ci recoupe les territoires de la C.R.O. et de la MRC de Papineau. Les MRC d'Argenteuil et de Mirabel font partie quant à elles de la région touristique des Laurentides. Malgré certaines ressemblances quant au produit touristique offert dans ces deux régions, l'Outaouais présente encore de nombreux territoires et plans d'eau de qualité accessibles, que la prolifération de la villégiature a considérablement limité dans les Laurentides. L'Outaouais a donc un grand potentiel de développement en ce domaine.

Dans le cadre de ses analyses du développement économique sur son territoire, la Communauté régionale de l'Outaouais a identifié le domaine du tourisme comme étant celui qui présente, dans la conjoncture actuelle, les perspectives de croissance les plus encourageantes. Selon le document intitulé "Amorce de discussion aux tables sectorielles et groupes thématiques" (24) soumis lors de la tenue du sommet socio-économique de l'Outaouais en mai 1986, la clientèle potentielle touristique est énorme: près de 800 000 personnes dans le Ottawa-Hull métropolitain, près de 4 millions dans un rayon de 175 kilomètres et près de 100 millions dans un rayon de 800 kilomètres. Toujours selon la même étude, le tourisme est un des secteurs-clés de l'économie outaouaise. En 1980, cette industrie employait 7,5 % à 8,5 % de la population active (environ 8 000 personnes). Les recettes touristiques se situaient entre 80 millions \$ et 120 millions \$.

Cette industrie a connu une expansion dynamique depuis 1980. De nombreux investissements publics et privés ont été réalisés et totalisaient en 1982 près de 180 millions \$. Selon le Service de développement touristique de la Société d'aménagement de l'Outaouais (S.A.O.), un relevé estimait que les principaux investissements touristiques de sept entreprises privées de l'Outaouais (ex: Mont-Sainte-Marie, Vallée Edelweiss Inc., Groupe Katimavik Inc., etc.) représentaient des immobilisations de 71,5 millions \$ et auraient des projets d'expansion de 95,5 millions \$ et plus de 1 157 emplois.

Misant sur la diversité et la qualité exceptionnelle du milieu naturel, plusieurs activités de plein air génèrent annuellement des millions de dollars en retombées économiques directes.

Royaume de la chasse et de la pêche, la région touristique de l'Outaouais se qualifie comme une des régions comptant le plus de pourvoiries, soit environ 25 % des pourvoiries du Québec selon le ministère du Tourisme. A la fois lieu de destination et de séjour, les pourvoiries ont une importance indéniable. Cette activité créerait environ 223 emplois directs et indirects, (24) les pourvoyeurs dépensant annuellement près de 4 millions \$ dans la région. Les dépenses générées par la clientèle (québécoise et étrangère) se chiffraient également à près de 4 millions \$.

La qualité des forêts et des plans d'eau favorise le camping et principalement le secteur de la villégiature. Comme l'a démontré l'analyse démographique au chapitre précédent, les MRC de Papineau et d'Argenteuil connaissent un apport de population important durant certaines périodes de l'année. Selon le ministère du Tourisme, l'Outaouais concentrerait 16 % des résidences secondaires du Québec: deuxième région d'importance après la région touristique des Laurentides qui compterait près de 34 % de résidences secondaires. Fréquentées en partie par les gens de Hull et d'Ottawa mais majoritairement par la population montréalaise, les MRC de Papineau et d'Argenteuil présentent un grand potentiel en terme de sites, mais peu exploités en raison des difficultés d'accessibilité. Cette activité générerait de nombreuses retombées économiques directes et indirectes pour les municipalités.

Les services récréatifs tels les parcs, les réserves et le ski alpin jouent un rôle de premier plan dans le développement touristique. La région compte neuf centres de ski alpin. Ce secteur crée près de 2 000 emplois saisonniers et rapporte près de 30,6 millions \$ en salaire, profits et autres (24).

Outre les congrès qui constituent un autre secteur important de l'industrie touristique, cette région attire de nombreux touristes par des manifestations et événements touristiques d'importance. Elle offre de plus une diversité d'activités culturelles et une qualité d'équipement dont certains à vocation internationale tels le Château Montebello et le Mont Ste-Marie.

Ce bref survol démontre le potentiel de l'Outaouais. Toutefois, une importante étude (8) parrainée par les principaux intervenants en ce domaine et publiée à la fin de l'année 1985 a démontré que la région n'a pas encore vraiment commencé à exploiter toutes ses possibilités comme destination touristique. Les auteurs de l'étude ont mis de l'avant tout un train de recommandations visant à augmenter la qualité, la quantité et la diversité du produit touristique régional ainsi qu'à en faciliter l'accès et la promotion. En outre, l'étude insiste fortement sur la nécessité d'établir un mécanisme de concertation et de collaboration qui permette d'orchestrer les actions des multiples intervenants afin de leur assurer une efficacité optimale.

### 3.4.2 Orientations d'aménagement par MRC

Le contenu des schémas d'aménagement régionaux des municipalités régionales de comté et de la Communauté régionale de l'Outaouais reflète cette préoccupation de protection et mise en valeur des ressources sur lesquelles repose le tourisme. Que ce soit par des objectifs visant à... "reconnaître l'importance des activités liées à la récréation (tourisme et villégiature)" -MRC Papineau-, ou... "d'accroître l'activité touristique et récréative" -C.R.O.-, ou... "de développement des ressources touristiques" -MRC d'Argenteuil-, les MRC et la C.R.O. veulent promouvoir, par ces objectifs, une intensification et un élargissement de l'activité récréo-touristique sur leur territoire. Plusieurs interventions, telles qu'indiquées à l'intérieur des schémas d'aménagement, permettront de traduire ces objectifs. On y a désigné des sites et des pôles d'accueil et déterminé des affectations du territoire, dont l'affectation récréation, qui destinera une partie du territoire à cette catégorie d'activité. Les municipalités devront y appliquer, à l'intérieur de leurs limites territoriales, un certain nombre de mesures telles la limitation de certains usages compatibles avec l'affectation, règles d'aménagement, normes de protection de l'environnement, etc. Les grandes lignes des schémas d'aménagement sont les suivantes:

#### MRC Argenteuil

Le schéma d'aménagement de cette MRC établit une affectation "récréation" où certaines interventions et projets contribueront à accroître significativement l'activité touristique et récréative sur ce territoire. L'affectation récréation couvre deux secteurs: le Plateau Laurentien avec une vocation orientée vers la villégiature, et les zones riveraines le long de la rivière Outaouais. Le schéma d'aménagement préconise pour ce dernier secteur un développement récréatif plus intensif centré surtout sur les activités nautiques, activités de plein air et patrimoniales. Il s'agit par exemple du projet de développement du corridor récréatif le long de la rivière, de la mise en valeur de divers éléments à caractère historique en bordure de l'Outaouais (villages de Carillon, Grenville, Saint-André Est),

d'identification de pôles d'accueil (parc Dollard-des-Ormeaux, village de Grenville) et la mise en valeur du potentiel faunique (Baie de Carillon).

### **MRC Papineau**

Le schéma d'aménagement de la MRC Papineau identifie plusieurs sites et projets concourant à mettre en valeur l'activité récréo-touristique. Comme projet, cette MRC tentera de développer elle aussi le corridor récréo-touristique et nautique le long de la rivière Outaouais. Comme sites, il y a tout d'abord les centres de la S.A.O. (le centre touristique du lac Simon, le centre plein air sur la Petite-Rouge, le projet de centre touristique du lac Gagné), la Montagne de la Mère Michèle au lac des Plages (projet de centre de ski alpin et de ski de fond), le site du projet Oueskarini au lac Simon, le lac des Etoiles sur l'île du Canard Blanc au lac Simon, les installations du Château Montebello, le centre éducatif forestier du lac La Blanche, l'ensemble du parcours de la rivière Petite Nation et particulièrement ses nombreuses chutes, les réserves fauniques Papineau-Labelle, Plaisance et Petite Nation et sans oublier de nombreux projets d'équipements et infrastructures de sports et loisirs à caractère intermunicipal.

### **MRC Mirabel**

Le schéma d'aménagement de la MRC de Mirabel prévoit des interventions liées à la protection, à l'amélioration et à la mise en valeur des paysages naturels et bâtis. A l'égard des paysages naturels, la MRC compte mettre en valeur deux grands boisés d'intérêt écologique, soit celui des collines de Saint-Benoit et les terrains dits "du Grand Méandre" aux limites de la municipalité de Lachute, ainsi que deux parcs régionaux, soit celui du Domaine Vert et le Bois de Belle-Rivière. Ceux-ci occupent une place majeure dans le réseau des grands équipements éducatifs de la région. La MRC de Mirabel possède, de plus, un patrimoine architectural exceptionnel, tant par sa qualité que sa quantité.

### **Communauté régionale de l'Outaouais**

Le schéma d'aménagement de la C.R.O. propose les interventions régionales suivantes: embellissement des corridors routiers (reboisement, aménagement paysager des emprises publiques), mise en valeur des couloirs riverains (programme régional d'aménagement des berges) et création d'un réseau régional de sentiers récréatifs (intégration des sentiers de randonnée pédestre, cyclisme, ski de fond, motoneige et équitation).

La C.R.O. a de plus élaboré un plan régional d'équipements récréo-touristiques. Celui-ci détaille par secteurs, soit les secteurs central, est, ouest et la Vallée de la Gatineau, les équipements et infrastructures nécessaires pour assurer un développement optimal de

l'activité récréo-touristique. Il s'agit entre autres du train touristique Hull-La Pêche, du centre récréo-touristique du village Wakefield dans la municipalité de La Pêche, de la réalisation d'un parc faunique dans la vallée du ruisseau Meach, de la mise en valeur des cavernes Lafèche, de la réhabilitation de la rivière La Blanche, du développement d'un corridor récréo-touristique entre Gatineau et le lac Mac Gregor, etc.

### 3.4.3 Projets et axes de développement

Depuis de nombreuses années, les organismes tels la Société d'aménagement de l'Outaouais (S.A.O.), l'Association touristique de l'Outaouais (A.T.O.) et l'Office des congrès et du tourisme de la Capitale ont entrepris des efforts de concertation et de développement. Ceci a permis la réalisation d'études, la mise en place d'infrastructures et de centres touristiques à travers la région et l'organisation de nombreux événements. Par ailleurs, plusieurs études de faisabilité pour divers projets de développement touristique ou dans le cadre des travaux entourant l'élaboration des schémas d'aménagement régionaux, ou celles réalisées lors de l'élaboration du plan de développement touristique pour le territoire de la Capitale Nationale à la fin de l'année 1985, ont permis d'acquérir une connaissance approfondie des ressources régionales.

Déjà on a pu établir un consensus sur les axes de développement touristique et sur un certain nombre de projets moteurs. En effet, lors du sommet socio-économique de l'Outaouais tenu en mai 1986 et celui des Laurentides tenu en février 1986, en plus de se doter de grandes orientations, le processus a permis d'amorcer une concertation régionale des différents intervenants.

Certains projets présentés à la table tourisme et loisir et mis de l'avant dans les schémas d'aménagement ont été retenus et ont fait l'objet d'engagements gouvernementaux (23). Les projets sont:

- le chemin de fer touristique entre Hull et La Pêche et le réaménagement du secteur de la gare à Hull et à La Pêche. Engagement financier de 250 000 \$, dont 125 000 \$ du gouvernement et 125 000 \$ du milieu qui consiste à un accord de principe pour récupérer l'emprise ferroviaire et pour le financement d'une étude conjointe avec le Fédéral;
- le corridor nautique Hull-Montréal. Engagement financier de 67 000 \$, dont 60 000 \$ du gouvernement et 7 000 \$ du milieu pour le financement d'une étude;
- le parc Oueskarini sur les bords du lac Simon, piloté par la MRC Papineau. L'engagement consiste à une garantie de prêt de 60 000 \$. Ce projet pourrait ultérieurement être éligible au crédit touristique;
- l'aménagement du site de la caverne Laflèche à Val-des-Monts. Engagement de 120 000 \$, dont 96 000 \$ du gouvernement et 24 000 \$ du milieu pour le financement d'une étude.

Lors du sommet socio-économique des Laurentides, deux projets situés sur le territoire d'étude ont fait l'objet d'engagements gouvernementaux (25). Il s'agit de deux parcs, soit:

- le parc régional du Long-Sault à proximité de la rivière Outaouais. Engagement de 275 000 \$ du gouvernement pour l'aménagement d'une plage adjacente au camping, la mise en place de facilités d'hébergement et de restauration en recyclant le Domaine Contrefort Carillon et d'une piste cyclable pour relier St-André au camping;
- le parc du Domaine Vert. Engagement de 225 000 \$ dont 100 000 \$ du gouvernement et 125 000 \$ du milieu.

Toujours dans le cadre des efforts de développement, un plan de développement touristique de l'Outaouais et également des Laurentides (région d'appartenance des MRC d'Argenteuil et de Mirabel), est actuellement en préparation grâce à la participation financière conjointe du ministère du Tourisme du Québec et de Tourisme Canada. Pilotée par la Société d'aménagement de l'Outaouais et l'Association touristique des Laurentides, l'étude permettra de définir un plan d'intervention pour chacune des deux régions et d'intégrer les documents de planification sectorielle déjà réalisés tout en assurant la concertation de l'ensemble des intervenants.

#### 3.4.4 Synthèse

La présentation des activités récréo-touristiques de la région d'étude et leur impact économique, de même que les réflexions amorcées dans le cadre des travaux d'élaboration des schémas d'aménagements et des sommets socio-économiques quant aux orientations et aux axes de développement à privilégier, ainsi que les efforts de concertation entrepris à ce jour par les différents intervenants, démontrent le dynamisme et le potentiel de cette région. De tous les projets mis de l'avant pour développer ce secteur d'activité, l'amélioration du réseau routier semble être une condition sine qua non, de l'avis de tous, pour supporter tout projet touchant le secteur du tourisme. Selon les principales conclusions de l'étude Cogesult, "L'amélioration du corridor routier Buckingham-Montréal via la rive nord de la rivière Outaouais, ne peut que favoriser le développement touristique de cette région dont le potentiel exceptionnel est sous-utilisé" (2,59). Il faut améliorer l'accessibilité aux sites touristiques et de villégiature et assurer un transport rapide et facile entre les grands bassins de population.

### 3.5 Développement des aéroports Dorval-Mirabel

De nombreuses discussions ont eu lieu ces dernières années quant à l'avenir et au rôle des aéroports Dorval et Mirabel. Les avis sont unanimes, Montréal souffre de son réseau aéroportuaire bi-polaire inachevé.

Planifié à la fin des années soixante, le gouvernement fédéral décidait de construire à Mirabel l'aéroport destiné à devenir la plaque tournante du trafic aérien au Canada et même pour le Nord-Est Américain en raison de ses potentiels d'opération 24 heures sur 24 et de sa capacité de croissance illimitée. Toute une stratégie opérationnelle et économique avait alors été élaborée afin de concentrer à Mirabel les liaisons internationales destinées au Canada et d'y transférer par la suite tous les vols commerciaux de Dorval. L'aéroport de Mirabel fut inaugurée en octobre 1975. Le ministère des Transports du Québec, face à cette réalité, ajusta toute sa planification dans ce secteur. Par l'entremise de deux ententes fédérales-provinciales, le M.T.Q. entreprit la construction de divers projets et le réaménagement de plusieurs tronçons de route, dont les accès est et ouest de l'aéroport et les routes 117, 148 et 158. Les autoroutes 13 et 50 devinrent, à cette époque, partie intégrante de la planification ministérielle dans ce secteur.

Dix ans plus tard, l'aéroport de Mirabel n'a toujours pas connu la croissance prévue. Outre plusieurs événements d'ordre conjoncturel reliés au monde de l'aéronautique qui ont pu nuire au développement de cet aéroport (crise du pétrole, évolution très rapide de la technologie et des aéronefs, modifications profondes des clientèles et de leurs habitudes de voyage, multiplication des portes d'entrée au Canada, etc.), la question du transfert des activités de Dorval à Mirabel, comme le préconisait le plan directeur initial, a, depuis un an, cristallisé les discussions des représentants des milieux politiques et économiques de la grande région de Montréal intéressés ou associés au monde de l'aviation ainsi qu'au développement des aéroports de Montréal (Mirabel et Dorval).

La prise de conscience du problème des aéroports de Montréal, de son envergure et de l'urgence d'y remédier, a suscité en 1981 la création par Transports Canada d'un nouveau groupe de travail chargé de proposer des modalités afin d'augmenter l'achalandage des aéroports de Montréal, d'améliorer l'image de l'aéroport international de Montréal (Mirabel) et d'impliquer les principaux intervenants économiques de la grande région métropolitaine dans le processus de promotion et de marketing de leur réseau aéroportuaire. Le Conseil consultatif des aéroports de Montréal a déposé en septembre 1986 un rapport intitulé "Recommandation d'une structure de gestion locale pour les aéroports de Montréal et l'avenir des aéroports de Montréal" (rapport Sauriol du nom de son président) (6).

La situation actuelle du réseau aéroportuaire montréalais telle que présentée dans ce rapport est la suivante:

- Montréal perd sa part du marché aérien, tant pour le trafic passagers que pour celui du cargo;
- les transporteurs internationaux recherchent des aéroports dotés de meilleures correspondances pour leurs passagers;
- Montréal n'est pas la plaque tournante qu'elle devrait être dans le secteur du trafic cargo;
- Montréal n'est plus la porte d'entrée internationale majeure de l'Est Canadien ce qui ne lui permet pas de l'être pour le Nord-Est Américain;
- le réseau aéroportuaire montréalais constitue la porte de la métropole sur le monde; cette porte s'est graduellement fermée;
- son système aéroportuaire actuel, mal intégré et sous-exploité ne permet pas à Montréal de conserver ni d'accroître sa part du trafic international avec les bénéfices économiques inhérents. Ces bénéfices économiques, très considérables, se dirigent ailleurs, principalement à Toronto;
- si le système bi-aéroportuaire actuel se maintient, les inefficacités de Montréal inciteront les transporteurs à continuer de choisir Toronto comme pivot canadien de leur trafic;
- l'utilisation actuelle du système aéroportuaire montréalais se fait au détriment des intérêts économiques à long terme du Grand Montréal.

Cet état de fait nécessitait une décision quant à l'avenir des aéroports de Montréal et à la structure de gestion souhaitée.

A la même période, le Comité consultatif sur le développement de la région de Montréal (le rapport Picard du nom de son président) (3) déposait en novembre 1986 un rapport présentant les éléments d'une stratégie pour le développement de la région de Montréal. Le Comité recommandait deux grands objectifs pour la revitalisation de Montréal, soit de rétablir Montréal dans son rôle de pôle majeur de développement au Canada et au Québec et, faire de Montréal une grande ville à vocation internationale. Le plan de développement proposé s'articule autour de sept axes dont celui du transport. Les principales faiblesses du transport aérien, comme le précisent les auteurs, proviennent surtout de la dualité des aéroports Dorval-Mirabel qui occasionne des difficultés de correspondance, des coûts additionnels pour certains services aéroportuaires (immigration, douanes) et pour certains transporteurs qui doivent fonctionner aux deux endroits, une rentabilité commerciale limitée à Mirabel, des difficultés et un coût du

transit des marchandises air/air entre les deux aéroports- cette faiblesse affecte surtout les vols mixtes (passagers/cargo) et profite à Toronto-, etc. Par ailleurs, le réseau aéroportuaire crée actuellement plus d'ennuis que de retombées positives à l'égard du tourisme. Le Comité recommande donc de régler définitivement le problème des aéroports de façon à ce que les facilités de transport aérien deviennent un attrait au lieu d'un handicap pour les touristes et conséquemment, pour le développement de la région de Montréal.

A la suite de ces rapports et des positions adoptées par chacun sur les différentes options allant du statu quo à la concentration de tous les vols commerciaux à Dorval ou à Mirabel, le gouvernement fédéral décidait en décembre 1986 de garder ouvert les aéroports de Dorval et Mirabel. Les deux aéroports n'en formeraient plus qu'un seul sur le plan administratif et seraient dotés d'une gestion commune. Le "nouveau" aéroport international de Montréal serait constitué de deux aéro-gares. Dorval devenant l'aéro-gare ouest et Mirabel l'aéro-gare nord. De plus, Ottawa s'engageait à instaurer un service de navette gratuit entre les deux aéro-gares et à construire une liaison routière rapide entre Dorval et Mirabel. En avril 1987, le cabinet fédéral annonçait de plus une nouvelle politique qui permettra aux autorités provinciales, régionales ou locales d'assumer directement la gestion des aéroports du pays. Celles-ci auront maintenant la possibilité de jouer un rôle majeur dans l'exploitation des aéroports locaux, actuellement assumée seul par le gouvernement fédéral. Les jours suivants, l'agglomération montréalaise se disait prête à faire l'expérience de la nouvelle politique de gestion locale des aéroports. La délégation de la région de Montréal proposait que des représentants des élus et des milieux d'affaires locaux participent à la gestion et au marketing de l'aéroport de Montréal et de ses deux terminaux, Dorval et Mirabel.

**C'est dans ce contexte où la volonté de doter la région du Grand Montréal d'un réseau aéroportuaire efficace se traduit par des décisions, des investissements et une implication plus grande de la communauté économique montréalaise à la gestion des aéroports, que s'inscrit l'étude d'une amélioration à brève échéance des voies d'accès reliant les deux aéroports au grand réseau montréalais de voies rapides.**

Le tracé des autoroutes 13 et 50 a fait l'objet de plusieurs études au cours des années 70 et au début des années 80. De nombreuses variantes ont été analysées par les différents services techniques du ministère des Transports avant d'en arriver à un consensus acceptable aux organismes touchés par cet important projet. Les trois (3) objectifs recherchés ont été les suivants:

- faciliter des liaisons interrégionales efficaces entre l'Outaouais et Montréal;

- permettre une desserte optimale de l'aéroport de Mirabel en assumant une liaison directe du centre même de l'aéroport au réseau autoroutier de la grande région métropolitaine de Montréal;
- s'intégrer de façon harmonieuse au milieu récepteur en minimisant les impacts environnementaux.

Alors que le gouvernement du Québec est intéressé à la réalisation des autoroutes 13 et 50 par les liaisons interrégionales efficaces que lui assure ce projet (liaison Lachute-Montréal et Outaouais-Montréal), le gouvernement fédéral a la responsabilité de la desserte de sa clientèle aéroportuaire de même que l'implantation du réseau à l'intérieur de son propre territoire, soit la zone opérationnelle. Face à ces réalités et aux décisions récentes du gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec se disait prêt à collaborer à l'effort de consolidation et de mise en valeur des installations aéroportuaires de Montréal (La Presse, avril 1987).

## 4.0 RESEAU ROUTIER ET CIRCULATION

Dans ce chapitre, l'analyse portera sur l'évaluation des caractéristiques de circulation sur le réseau routier de la région d'étude, soit pour les secteurs Boisbriand-Lachute et Lachute-Masson, au niveau de l'achalandage, du niveau de service, de la capacité des routes existantes et des conditions de circulation propres à la route 148 de Lachute à Masson.

Les affectations de circulation permettront, par la suite, d'évaluer le transfert probable des débits de circulation sur de nouvelles infrastructures routières, dont l'autoroute 13 et l'autoroute 50, en provenance de la route 148, de l'autoroute 40-417 du côté ontarien, de l'autoroute 15 et en considérant les débits générés par l'aéroport de Mirabel. Enfin, on tâchera de prévoir l'augmentation à long terme des débits de circulation et leur impact sur les conditions d'écoulement du trafic.

### 4.1 Caractéristiques du réseau

#### 4.1.1 Description des infrastructures actuelles

Le corridor Montréal-Hull-Ottawa est parcouru par deux routes principales et une autoroute. Au Québec, la route 148 longe la rivière des Outaouais de Hull à Lachute en traversant les municipalités de Gatineau, Masson, Thurso, Plaisance, Papineauville, Montebello, Pointe-au-Chêne, Calumet et Grenville. A partir de Lachute, la route 148 se dirige vers le sud, en direction de Mirabel et Laval. La route 158, au nord de Lachute, permet d'atteindre l'autoroute 15 et d'accéder aussi à Montréal (carte 3).

Sept routes secondaires se raccordent à la route 148, donnant accès à l'arrière-pays. De Hull à Lachute, la route 366 en direction du lac McGregor est une collectrice bordée de résidences et de fermes, desservant le trafic local. La route 309 est une route régionale en direction de Mont-Laurier et se caractérise par la présence de nombreux véhicules lourds (9,4 %) dont plus de 6 % étant des camions servant au transport de bois. La route 315, une collectrice, est également une route utilisée par les transporteurs de bois traversant des secteurs d'exploitation forestière. La route 317 est une route régionale en direction de St-Jovite et Mont-Tremblant. La route 321 est une collectrice en direction du lac Simon et dessert le trafic local. La route 323 est une route régionale de Montebello à St-Jovite et, tout comme les deux routes précédentes, dessert le trafic local et permet l'accès aux sites de villégiatures. Enfin, la route 327 est



**LE RÉSEAU ROUTIER**  
1987  
Échelle 1 : 250 000  
Carte 3

une route régionale desservant le trafic local et permettant l'accès aux sites de villégiature dont Lakeview et St-Jovite.

Du côté ontarien, la route 17 et l'autoroute 40-417 font la liaison entre Montréal et Ottawa.

Le corridor de l'autoroute 50 se situe dans le même axe que la route 148, de Hull à Mirabel. Quelques tronçons ont à ce jour été réalisés; il s'agit des sections Hull-Masson (30 kilomètres) et celle de Lachute (5,5 kilomètres); tous à quatre voies. Le projet actuel consiste en la construction des tronçons de Masson à Lachute (92,3 kilomètres), de Lachute à l'intersection Montée St-Simon et boulevard Mirabel (22,7 kilomètres).

De Mirabel à Montréal, la Montée Mirabel permet d'atteindre l'autoroute 15 et, par la suite, Montréal en direction sud. Le corridor de l'autoroute 13 se situe à l'ouest de l'autoroute 15. Un tronçon à quatre voies est déjà ouvert à la circulation: de l'autoroute 20 (à Lachine) à l'autoroute 640 (à St-Eustache) (22 kilomètres). La construction de l'autoroute 13, soit du point de jonction avec l'autoroute 640 jusqu'au point d'intersection avec le boulevard Mirabel incluant les échangeurs et le raccordement à l'autoroute 50, couvre une distance de 23,8 kilomètres.

Le corridor Ottawa-Montréal est également traversé par la voie ferrée du Canadien Pacifique, qui relie Montréal à Hull en passant par Sainte-Thérèse, Mirabel et Lachute. Cette voie est utilisée principalement pour le transport des marchandises. De nombreuses entreprises localisées le long de la voie utilisent cette dernière pour recevoir leurs matières premières et expédier leurs produits. Le transport des voyageurs est pour sa part beaucoup moins important. Un seul train de passagers parcourt quotidiennement cet axe dans les deux sens. Sur la rive ontarienne, deux lignes transcontinentales relient Montréal et l'agglomération Hull-Ottawa. Celle du Canadien Pacifique est utilisée presque uniquement pour le transport des marchandises, alors que celle du Canadien National assure la presque totalité du service voyageur en plus d'un important trafic de marchandises.

#### 4.1.2 Caractéristiques physiques, géométriques et structurales de la route 148

A partir de la route 309 (à Masson) jusqu'à la limite ouest de la municipalité de Lachute, la route 148 traverse un milieu à caractère rural et semi-urbain. La largeur des voies varie en moyenne de 3,30 à 3,65 mètres; les accotements, pour leur part, varient en moyenne de 0,9 à 3,7 mètres (voir tableau 4.1). Les normes du Ministère pour une route principale de type interrégional telle la route 148 sont de 3,65 mètres pour la largeur des voies et de 3,0 mètres pour les accotements, lorsque le débit journalier moyen annuel (DJMA) dépasse 2 000

véhicules/jour (planche D23-01 des normes du MTQ). En milieu urbain, elles sont de 3,50 mètres pour la largeur des voies et de 3,0 mètres pour les accotements (planche D23-09 des normes du MTQ). Sur une distance d'environ 90 kilomètres, de Masson à Lachute, la route 148 ne compte que 15,5 kilomètres (17,3 %) et 19,8 kilomètres (22 %) dont la largeur moyenne des voies et des accotements respectivement sont conformes aux normes. Ainsi, seul les sections 148-04-90 à 148-04-110 près de Masson totalisant 14,4 kilomètres, ont à la fois la largeur des voies et des accotements conformes aux normes du MTQ.

Toujours, selon les normes du Ministère, 60 % au moins de la longueur d'un tronçon de route doit permettre le dépassement des véhicules lents. Or, pour un conducteur partant de Masson vers Lachute, celui-ci se heurte dès le départ à un segment de route d'une distance de 14,4 kilomètres où la visibilité au dépassement n'est possible que de 40 % à 49 % de la distance en question. Puis, par la suite, emprunte une zone d'environ 25 kilomètres où la visibilité au dépassement est très bonne (68 % à 100 %), pour traverser finalement une autre zone d'environ 50 kilomètres de longueur où la visibilité est médiocre (de 23 % à 56 %) (voir tableau 4.1 et carte 4). Or, ceci démontre que la route 148 possède des caractéristiques non uniformes le long du parcours qui peuvent influencer les comportements des conducteurs.

Les caractéristiques structurales de la route 148 ont été recensées en 1986 (voir annexe II). Tout d'abord, la déflexion caractéristique définit la qualité de la chaussée. Cet indice s'avère léger (51 %) et moyen (47 %) sur l'ensemble des sous-sections. Il est élevé seulement sur une sous-section (148-04-230-01) localisée dans la municipalité de Fassett sur une distance de 1,5 kilomètre. Le coefficient de roulement (kr) sur chacune des sous-sections est généralement bon à l'exception de six d'entre elles ayant un niveau moyen (11 kilomètres) et une autre de niveau mauvais (1,8 kilomètre) localisée à Grenville. Plus de 75 % des sous-sections ont un niveau de détérioration léger et minime. Onze sous-sections, représentant 20 kilomètres, ont un niveau moyen et deux sous-sections ont un niveau avancé soit 3,5 kilomètres (148-04-230-01 et 148-05-010-01). Ces tronçons sont situés dans les municipalités de Fassett et Grenville. La majorité des sous-sections ont un taux de fissuration variant de peu à moyen. Le taux moyen se retrouve principalement dans les municipalités de Masson, Thurso, Grenville et Chatham, sur une distance de 29 kilomètres. Quant aux taux de rapiéçage, il varie de peu à nul. Le drainage, enfin, est de niveau moyen sur plus de la moitié du parcours entre Masson et Lachute. En résumé, on peut dire qu'actuellement la route 148 offre un confort de roulement que l'on peut qualifier d'acceptable.

TABLEAU 4.1

CARACTERISTIQUES PHYSIQUES ET GEOMETRIQUES DE LA ROUTE 148 ENTRE  
MASSON ET LACHUTE

SECTION 148-	LONGUEUR (Metres)	T.	M.	% VISI. A 450 M	VBM km/H	VITESSE AFF.	LARGEUR VOIE	(M.) ACC.
04-90	1,813	P	S	49	93	50	3.50*	3.50*
04-100 @ 04-110	12,561	P	R	40	110	90	3.65*	3.70*
04-120	1,103	P	S	68*	93	50	3.60*	2.50
04-130	537	P	S	82*	94	50	3.40	2.30
04-140 @ 04-160	16,218	P	R	78*	90	90	3.30	2.50
04-170	1,530	P	S	92*	95	50	3.30	3.25*
04-180	1,327	P	S	100*	92	50	3.45	2.20
04-190	3,910	P	R	99*	90	90	3.30	3.15*
04-200	1,696	P	R	23	97	90	3.35	2.80
04-210	1,875	P	S	17	89	50	3.35	1.35
04-220 @ 04-230	9,597	P	R	70*	90	90	3.30	2.00
05-10 @ 05-41	18,352	P	R	52	100	90	3.50	1.30
05-43	3,093	P	R	46	100	90	3.35	2.70
05-51	12,581	P	R	53	100	90	3.45	0.90
05-54 @ 05-61	3,399	P	S	56	100	70	3.40	2.40
<b>TOTAL</b>	<b>89,592</b>							

SOURCE: INVENTAIRE CAPACITE-COURBES-PENTES DES ROUTES DU QUEBEC,  
REGIONS 07 ET 06-4, DISTRICTS 74 ET 75, MTQ, SERVICE DES RELEVES  
TECHNIQUES, 1987

T. : GENRE DE TERRAIN (P=PLAT)

M. : MILIEU (R=RURAL S=SEMI-URBAIN)

% VISI. A 450 M :POURCENTAGE DE VISIBILITE AU DEPASSEMENT A 450 M.

VBM :VITESSE DE BASE MOYENNE Km/h

VITESSE AFF. :VITESSE AFFICHEE Km/h

ACC.: ACCOTEMENT

\* :REPOND AUX NORMES DU M.T.Q.



**LOCALISATION DES SECTIONS  
ROUTE 148  
entre Lachute et Masson**

00-000 Section

Échelle 1 : 250 000

## 4.2 Caractéristiques actuelles de la circulation entre Lachute et Masson

### 4.2.1 Débits de circulation

Les résultats de différents comptages de circulation effectués le long de la route 148 ont permis d'estimer les DJMA de 1987 (voir liste des comptages au tableau 4.2).

Tel que présenté à la carte 5, le DJMA (débit journalier moyen annuel) varie entre 4 820 véhicules/jour et 9 812 véhicules/jour en 1987. Quand au DJME (débit journalier moyen d'été), il varie de 5 500 véhicules/jour à 11 200 véhicules/jour. C'est près de Masson, soit à l'est de la route 309, que la route 148 est la plus achalandée avec un DJMA d'environ 9 800 véhicules/jour et un DJME de 11 200 véhicules/jour.

### 4.2.2 Capacité et niveau de service

Lors de l'évaluation de la capacité et des niveaux de service de la route 148, les sections consécutives et ayant des caractéristiques physiques, géométriques et de circulation semblables ont été regroupées. Ces données, de même que les résultats de l'évaluation de la capacité et des niveaux de service, sont présentés au tableau 4.3.

La méthode utilisée pour évaluer la capacité et les niveaux de service est celle du "Highway Capacity Manual, Report 209, 1985". De cette évaluation, il ressort que la route 148, entre Masson et Lachute, fonctionne globalement à un niveau de service "D". Ce niveau de service est surtout attribuable à la déficience des caractéristiques physiques, géométriques et au pourcentage élevé de camions (de 9 % à 14 %). Un tel niveau de service offert sur la route 148, sur près de 90 kilomètres, ne peut être considéré intéressant pour le trafic de long parcours. Il est à remarquer que le maximum du niveau de service "D" est présentement atteint sur trois sections, soit la section 148-04-90 située à l'est de Masson, la section 148-04-210 située à Montebello et la section 148-05-43 située près de Grenville. Notons qu'une section de route est considérée désuète lorsque le maximum du niveau de service "D" est atteint. Par ailleurs, dans l'hypothèse où le taux d'accroissement du trafic serait aux environs de 2 %, une autre section serait désuète d'ici 1990, tandis que les autres le seraient à moyen et long terme (1990 à 2006).

Pour des routes principales, le niveau de service "D" s'approche de l'écoulement instable. Les véhicules sont confinés à leur seule voie, puisque le dépassement devient de plus en plus difficile. En fait, le besoin de dépasser est très grand alors que la possibilité de dépassement devient à toutes fins pratiques nulle. On assiste à des regroupements en pelotons de l'ordre de 5 à 10 véhicules. La vitesse de parcours se situe entre 80 km/h et 84 km/h. Les manoeuvres de virages et les distractions créent une onde de choc majeure dans l'écoulement du trafic. Des retards se produisent sur environ 60 % à 75 % du parcours.

Il est à noter que, lors de l'évaluation du niveau de service, nous n'avons pas tenu compte des zones à vitesse réduite (50 km/h) aux approches des municipalités. Il est bien entendu qu'à ces endroits, le niveau de service pour les véhicules de long parcours est considéré comme étant au niveau "E" ou "F" à cause de la limitation de vitesse.

TABLEAU 4.2

Description et localisation des postes de comptage sur les routes 148, 158 et l'A-50

Route	Localisation	Type	Durée	Date
148	A 7,3 km à l'ouest de l'intersection avec l'A-640	A	10 jours	5 au 14 mai
148	A 1,6 km à l'ouest de l'intersection de l'A-50	A	10 jours	5 au 14 mai
148	A 12 kilomètres à l'ouest de la Route 327	A	7 jours	8 au 14 mai
148	Intersection chemin Côte St-Louis/Route 148	M	7h-19h	Mercredi 6 mai
148	Intersection Route 148/Montée Mirabel	M	7h-19h	Jeudi 7 mai
148	Intersection Route 148/Route 158	M	7h-19h	Mardi 12 mai
148	Intersection Route 148/A-50 à l'est de Grenville	M	7h-19h	Mercredi 13 mai
148	Intersection Route 148/A-50 à l'ouest de Grenville	M	7h-19h	Mardi 12 mai
148	Intersection Route 148/chemin Scott	M	7h-19h	Mercredi 13 mai
148	Intersection Route 148/Route 323	M	7h-19h	Mercredi 27 mai
148	Intersection Route 148/Route 321	M	7h-19h	Mardi 19 mai
148	Intersection Route 148/Route 317	M	7h-19h	Mercredi 20 mai
148	Intersection Route 148/Route 309	M	7h-19h	Mercredi 20 mai
A-50	Sortie A-50/Route 309	M	7h-19h	Jeudi 21 mai
A-50	Entrée A50/Route 309	M	7h-19h	Jeudi 21 mai
A-50	A l'est de la Route 366	M	7h-19h	Mardi 19 mai
158	A 1,3 km à l'est du chemin St-Canut	A	10 jours	5 au 14 mai
158	A 0,4 km à l'ouest de l'intersection Route 329	A	10 jours	5 au 14 mai
158	Intersection Route 158/Montée St-Rémi	M	7h-19h	Mercredi 6 mai
158	Intersection Route 158/Montée St-Louis	M	7h-19h	Jeudi 14 mai

A = Automatique

M = Manuel

TABLEAU 4.3 CAPACITE ET NIVEAU DE SERVICE DE LA ROUTE 148 ENTRE MASSON ET LACHUTE

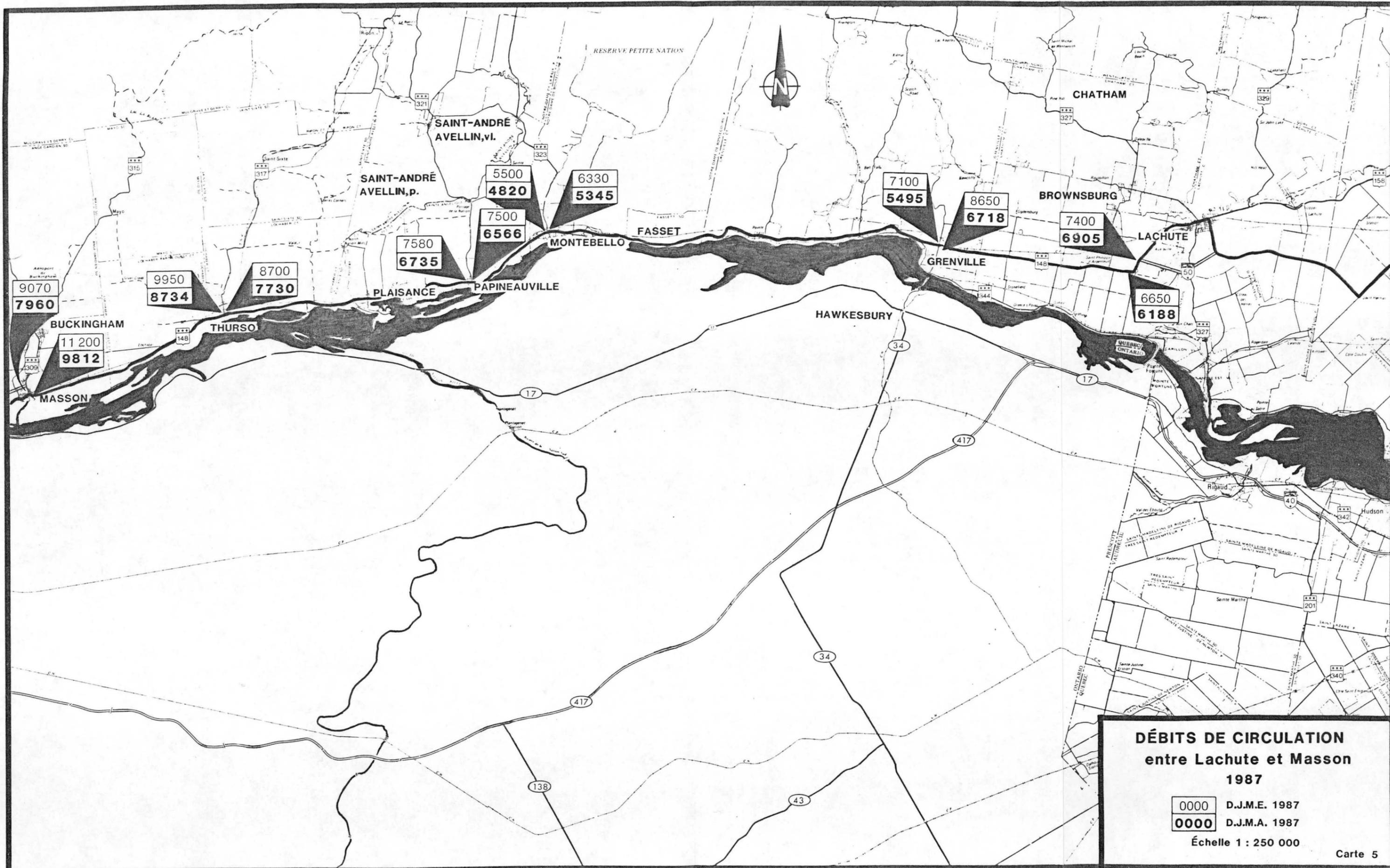
SECTION 148-	LONGUEUR (Metres)	T. M.	X VIS 450 M.	% VIS CAM.	VBM KM/H	VIT. AFF.	FPI	DIST. DIR.	LARGEUR (M) VOIE	ACC.	DJMA V/JR	30-E (%)	30-E VEH/H	D.S.VEH/H	D.S. MAX. AU NIVEAU					N.S. DESUET. 2.0%	
															A	B	C	D	E		
04-90	1,813	P S	49	9.6	93	50	0.85	60/40	3.50	3.50	9812	11.4	1119	1316	180	438	768	1340	2257	D	1988
04-100 @ 04-110	12,561	P R	40	9.5	110	90	0.85	60	3.65	3.70	9273	11.6	1076	1265	168	450	804	1418	2404	D	1993
04-120	1,103	P S	68	9.5	93	50	0.85	61	3.60	2.50	8734	11.8	1031	1212	213	490	842	1427	2378	D	1995
04-130	537	P S	82	10.5	94	50	0.85	58	3.40	2.30	7730	12.0	928	1091	271	532	865	1402	2286	D	2000
04-140 @ 04-160	16,218	P R	78	12.0	90	90	0.90	55	3.30	2.50	7233	14.0	1013	1125	269	529	860	1398	2280	D	1998
04-170	1,530	P S	92	12.2	95	50	0.96	55	3.30	3.25	6735	15.8	1064	1108	315	572	923	1415	2271	D	1999
04-180	1,327	P S	100	12.0	92	50	0.93	53	3.45	2.20	6566	16.0	1051	1130	395	608	968	1470	2322	D	2000
04-190	3,910	P R	99	13.0	90	90	0.92	55	3.30	3.15	5694	16.5	939	1021	334	589	939	1430	2259	D	2004
04-200	1,696	P R	23	13.5	97	90	0.90	57	3.35	2.80	4821	17.3	834	927	110	366	710	1277	2226	D	2003
04-210	1,875	P S	17	13.0	89	50	0.82	55	3.35	1.35	5345	17.8	951	1160	103	341	662	1190	2220	D	1988
04-220 @ 04-230	9,597	P R	70	13.0	90	90	0.85	55	3.30	2.00	5410	17.8	963	1133	245	480	830	1364	2259	D	1996
05-10 @ 05-41	18,352	P R	52	14.0	100	90	0.88	55	3.50	1.30	5475	16.7	914	1039	142	375	672	1195	2192	D	1994
05-43	3,093	P R	46	14.0	100	90	0.78	55	3.35	2.70	6718	15.4	1035	1326	200	454	779	1330	2239	D	1987
05-51	12,581	P R	53	12.0	100	90	0.87	55	3.45	0.90	6905	13.8	953	1095	136	360	646	1145	2182	D	1989
05-54 @ 05-61	3,399	P S	56	10.0	100	70	0.87	55	3.40	2.40	5540	14.5	803	923	161	429	767	1355	2321	D	2006
TOTAL	89,592																				

SOURCE: INVENTAIRE CAPACITE-COURBES-PENTES DES ROUTES DU QUEBEC, REGIONS 7  
ET 6-4, DISTRICTS 74 ET 75, M.T.Q., SERVICE DES RELEVES TECHNIQUES 1987

T.: GENRE DE TERRAIN (P=PLAT)  
M.: MILIEU (R=RURAL S=SEMI-URBAIN)  
XVIS.: POURCENTAGE DE VISIBILITE  
450 M. AU DEPPASSEMENT A 450 M.  
% CAM.: POURCENTAGE DES CAMIONS

VBM.: VITESSE DE BASE MOYENNE Km/h  
VIT. AFF.: VITESSE AFFICHEE Km/h  
FPI.: FACTEUR DE POINTE INSTANTANEE  
DIST.: DISTRIBUTION DIRECTIONNELLE  
DIR. DU TRAFIC

ACC.: LARGEUR D'ACCOTEMENT  
30-E.: DEBIT DE LA 30e HEURE LA PLUS CHARGEE  
D.S.: DEBIT DE SERVICE  
N.S.: NIVEAU DE SERVICE  
DESUET.: ANNEE DE DESUETUDE AU MAXIMUM DU NIVEAU "D"  
A 2.0% D'AUGMENTATION ANNUELLE



#### 4.2.3 Enquêtes origine-destination (O-D)

De 1975 à 1983, plusieurs enquêtes O-D ont été effectuées sur le territoire d'étude, permettant de déterminer la mobilité et les caractéristiques des déplacements des voyageurs dans le corridor Montréal-Hull-Ottawa. De ces enquêtes, nous avons retenu les quatre enquêtes plus récentes, dont trois localisées sur la route 148 et une sur l'autoroute 40-417 à Pointe-Fortune. Les résultats de ces enquêtes ont permis d'analyser les déplacements entre Hull-Ottawa et Montréal et de déterminer par la suite l'ordre de grandeur de la demande dans l'axe de la future autoroute 50. Ces enquêtes effectuées entre 1979 et 1983 sont les dernières à avoir été réalisées à l'intérieur de ce corridor routier, par le Service des relevés techniques du ministère des Transports du Québec (MTQ).

##### Enquête origine-destination à Pointe-Fortune

Cette enquête a été effectuée sur l'autoroute 40-417, à 0,65 kilomètre au nord du viaduc de la Montée Wilson près de la frontière ontarienne. A cet endroit, l'autoroute 40-417 traverse un milieu à caractère rural. Du total de tous les véhicules circulant de l'est vers l'ouest, 89,9 % furent interviewés durant les périodes de relevés du mois d'août 1983, soit mardi le 9 de 13 h 00 à 19 h 00, mercredi le 10 de 7 h 00 à 13 h 00, samedi et dimanche les 13 et 14 de 13 h 00 à 19 h 00. Les résultats de cette enquête ont permis d'estimer le nombre de déplacements journaliers (véhicules) de long parcours entre la région d'Ottawa-Hull et celle de Montréal.

A ce poste d'enquête, le motif loisir occupait le premier rang avec 64,1 % des déplacements, alors que 27,5 % se déplaçaient pour motif affaire et 5,5 % pour motif travail (tableau 4.4). En origine, Montréal génère à elle seul 62,9 % de tout le trafic, Rigaud et les environs 6,2 %, Québec 4,5 % et les provinces de l'est 4,5 %. En destination, l'Ontario occupe le premier rang en recevant 75,3 % de tout le trafic, alors que la région de Hull en recueille 9,9 % et la circonscription électorale de Papineau en accapare 6,7 %. Ces résultats confirment l'importance du trafic de long parcours sur l'autoroute 40-417.

A noter que le haut pourcentage que représentait le motif loisir par rapport au total des déplacements à ce poste peut s'expliquer par le fait que l'enquête s'est déroulée au mois d'août où les vacanciers sont en grand nombre.

Parmi les véhicules qui ont franchi ce poste d'enquête, 49,8 % étaient immatriculés au Québec et 9,5 % étaient des camions. Une moyenne de 2,25 personnes prenaient place par véhicule; ce taux d'occupation varie de 1,48 pour le motif affaire à 2,63 pour le loisir. Le débit bidirectionnel à ce poste était de 10 270 véhicules pour le DJMA et de 13 060 véhicules pour le DJME.

TABLEAU 4.4

Répartition des véhicules par type et par motif de voyage  
DJME directionnel - 1983  
A-40 Pointe-Fortune

MOTIF TYPE DE VEHICULES	Travail	Affaire	Magasinage	Loisir	Autres	Total	%
Automobiles							
-Québec	167	809	24	2 109	84	3 193	49,8
-Extérieur	162	373	28	1 763	47	2 373	37,0
Camions	17	561	0	32	1	611	9,5
Autres*	6	18	0	206	6	236	3,7
Total	352	1 761	52	4 110	138	6 413	100,0
%	5,5	27,5	0,8	64,1	2,1	100,0	

Source: Enquête O-D Pointe-Fortune, autoroute 40 poste 2, 1983.  
Service des relevés techniques, M.T.Q.

\* Comprend les automobiles avec remorque, les équipements de ferme et les motocyclettes.

### Enquête origine-destination à Lachute

Cette enquête était localisée à Lachute sur la route 148, à 1,5 kilomètre à l'ouest de l'autoroute 50. A cet endroit, la route 148 traverse un milieu à caractère rural. Des véhicules voyageant de l'est vers l'ouest, 92,3 % furent interviewés durant les périodes de relevés qui eurent lieu durant deux jours ouvrables et deux jours de fin de semaine au mois d'août 1981, soit samedi, dimanche et lundi les 22, 23 et 24 de 13 h 00 à 19 h 00 et mardi le 25 de 7 h 00 à 13 h 00. L'analyse des résultats révèle que le principal motif de fréquentation de la route 148 à cet endroit était le loisir avec 42,7 % de tous les déplacements, suivi par le motif travail avec 20,3 % et le motif affaire avec 11,7 % (tableau 4.5)

En origine, Lachute vient au premier rang avec 48 %, suivie de Montréal et ses environs et l'est du Québec avec 24 % des déplacements. Tandis qu'en destination, près de 36 % des voyageurs se dirigeaient vers l'Ontario, 11,3 % à Grenville, 20,6 % à Chatham, le reste des déplacements se dispersait vers les municipalités sises le long du parcours de la route 148.

Parmi les véhicules qui ont franchi ce poste d'enquête, 68,2 % étaient immatriculés au Québec et 8,0 % étaient des camions. Une moyenne de 2,1 personnes prenaient place par véhicule à cet endroit; ce taux d'occupation varie de 1,5 pour les motifs travail et affaire à 2,6 pour les motifs loisir et magasinage.

Le débit bidirectionnel à ce poste était de 4 330 véhicules/jour pour le DJMA et de 5 218 pour le DJME.

TABLEAU 4.5

Répartition des véhicules par type et par motif de voyage  
 DJME directionnel - 1981  
 Route 148 - Lachute

MOTIF TYPE DE VEHICULES	MOTIF					Total	%
	Travail	Affaire	Magasinage	Loisir	Autres		
Automobiles							
- Québec	471	245	184	774	108	1 782	68,2
- Extérieur	67	54	116	270	34	541	20,7
Camions	193	2	2	10	1	208	8,0
Autres*	8	6	3	60	3	80	3,1
Total	739	307	305	1 114	146	2 611	100,0
%	20,3	11,7	11,7	42,7	5,6	100,0	

Source: M.T.Q., Service des relevés techniques, enquêtes origine-destination Lachute/Route 148, poste 1, 1981.

\* Comprend les automobiles avec remorque, les équipements de ferme et motocyclettes.

### Enquête origine-destination à Masson

Cette enquête fut réalisée au mois de septembre 1981 à Masson, sur la route 148, à 1,0 kilomètre à l'est de la Montée Lanthier. A cet endroit, la route 148 traverse un milieu à caractère rural. Durant la période d'enquête qui eut lieu durant deux jours ouvrables et deux jours de fin de semaine, soit samedi, dimanche et lundi les 12, 13 et 14 septembre de 13 h 00 à 19 h 00 et mardi le 15 de 7 h 00 à 13 h 00, 94,6 % des véhicules voyageant de l'ouest vers l'est ayant franchi ce poste d'enquête furent interviewés.

L'analyse des résultats de cette enquête démontre que 40,7 % des déplacements se faisaient dans un but de travail et 9,9 % pour motif affaire alors que seulement 34,3 % se déplaçaient pour le motif loisir. Plus de 74 % des véhicules ayant franchi le poste d'enquête étaient immatriculés au Québec et 12 % étaient des camions (tableau 4.6).

De tous les véhicules ayant franchi le poste d'enquête, plus de 28 % provenaient de Masson et Buckingham, 45 % de Hull-Gatineau-Aylmer et des environs, et près de 22 % provenaient de l'Ontario. C'est Thurso qui occupait le premier rang au chapitre des destinations avec plus de 28 % des déplacements, suivie de Montréal et ses environs avec 12 %, et 39 % avaient comme destination les circonscriptions électorales de Papineau et d'Argenteuil, excluant la municipalité de Thurso.

Une moyenne de 1,85 personne prenait place par véhicule à cet endroit; ce taux d'occupation varie de 1,4 pour les motifs travail et affaire à 2,4 pour le motif loisir.

Le débit bidirectionnel à cet endroit était de 4 000 véhicules/jour pour le DJMA et de 4 860 pour le DJME.

TABLEAU 4.6

Répartition des véhicules par type et par motif de voyage.  
 DJME directionnel - 1981  
 Route 148 - Masson

MOTIF TYPE DE VEHICULES	Travail	Affaire	Magasinage	Loisir	Autres	Total	%
Automobiles							
-Québec	666	188	148	616	185	1 803	74,2
-Extérieur	57	27	6	180	16	286	11,8
Camions	257	24	1	4	5	291	12,0
Autres*	8	2	2	33	3	48	2,0
Total	988	241	157	833	209	2 428	100,0
%	40,7	9,9	6,5	34,3	8,6	100,0	

Source: M.T.Q., Service des relevés techniques.  
 Enquête origine-destination 1981, Masson/Route 148, poste 2.

\* Comprend les automobiles avec remorque, les équipements de ferme et les motocyclettes.

### Enquête origine-destination à Fassett

Cette quatrième enquête était située à Fassett sur la route 148 à 7,7 kilomètres à l'est de l'intersection avec la route 323, où seul les conducteurs de véhicules en direction de Hull furent interviewés et cela durant une journée ouvrable et une journée de fin de semaine, en juillet 1978, soit mercredi le 12 de 7 h 00 à 19 h 00 et samedi le 15 de 8 h 00 à 18 h 00. A cet endroit, la route 148 traverse un milieu à caractère rural.

Les résultats de cette enquête démontrent que 62 % des déplacements se font dans un but de loisir alors que seulement 30 % ont comme but le travail (tableau 4.7). Plus de 80 % des véhicules ayant franchi ce poste d'enquête étaient des automobiles immatriculées au Québec et moins de 7 % des camions.

Les déplacements de loisir se font avec un taux d'occupation (2,7 personnes) supérieur à tout autre but. Quant aux déplacements de travail, leur taux est le plus bas avec 1,5 personne par véhicule. Le débit bidirectionnel à cet endroit était de 4 035 pour le DJMA et 4 771 pour le DJME.

De tous les véhicules ayant franchi le poste d'enquête à Fassett, plus de 50 % provenaient de la région de Montréal et ses environs et 21 % de régions plus à l'est dont 12 % de l'extérieur du Québec. La destination de ces véhicules était la région de Hull et l'Ontario dans une proportion d'à peine 21,2 %, dont 15,2 % pour Hull. Par contre, 30,6 % se rendaient à un centre touristique (Montebello) ou à la zone de villégiature du lac Simon. Les gens de l'est du Québec et de l'extérieur de la province se dirigeaient en priorité vers l'Ontario, Hull et Montebello. Quant aux personnes de Lachute et des environs (Grenville, Saint-Jérôme), elles avaient comme destination la région de Hull et quelques municipalités localisées le long de la route 148.

TABLEAU 4.7

Répartition des véhicules par type et par motif de voyage  
 DJME directionnel - 1978  
 Route 148 - Fassett

MOTIF TYPE DE VEHICULES	Travail	Affaire	Magasinage	Loisir	Autres	Total	%
Automobiles*							
- Québec	465	45	1 063	92		1 665	81,5
- Extérieur	20	3	95	10		128	6,2
Autobus	3	---	6	---		9	0,3
Camions	118	---	19	1		138	6,8
Autres**	11	---	90	5		106	5,2
TOTAL	617	48	1 273	108		2 046	100,0
%	30,1	2,3	62,4	5,2		100,0	

Source: M.T.Q., Service des relevés techniques.

Le Poste d'enquête était situé à 7,7 kilomètres à l'est de l'intersection des routes 148 et 323.

\* Comprend les automobiles et les camions à deux essieux.

\*\* Comprend les automobiles avec remorque, les équipements, les maisons mobiles préfabriquées, les équipements de ferme et les motocyclettes.

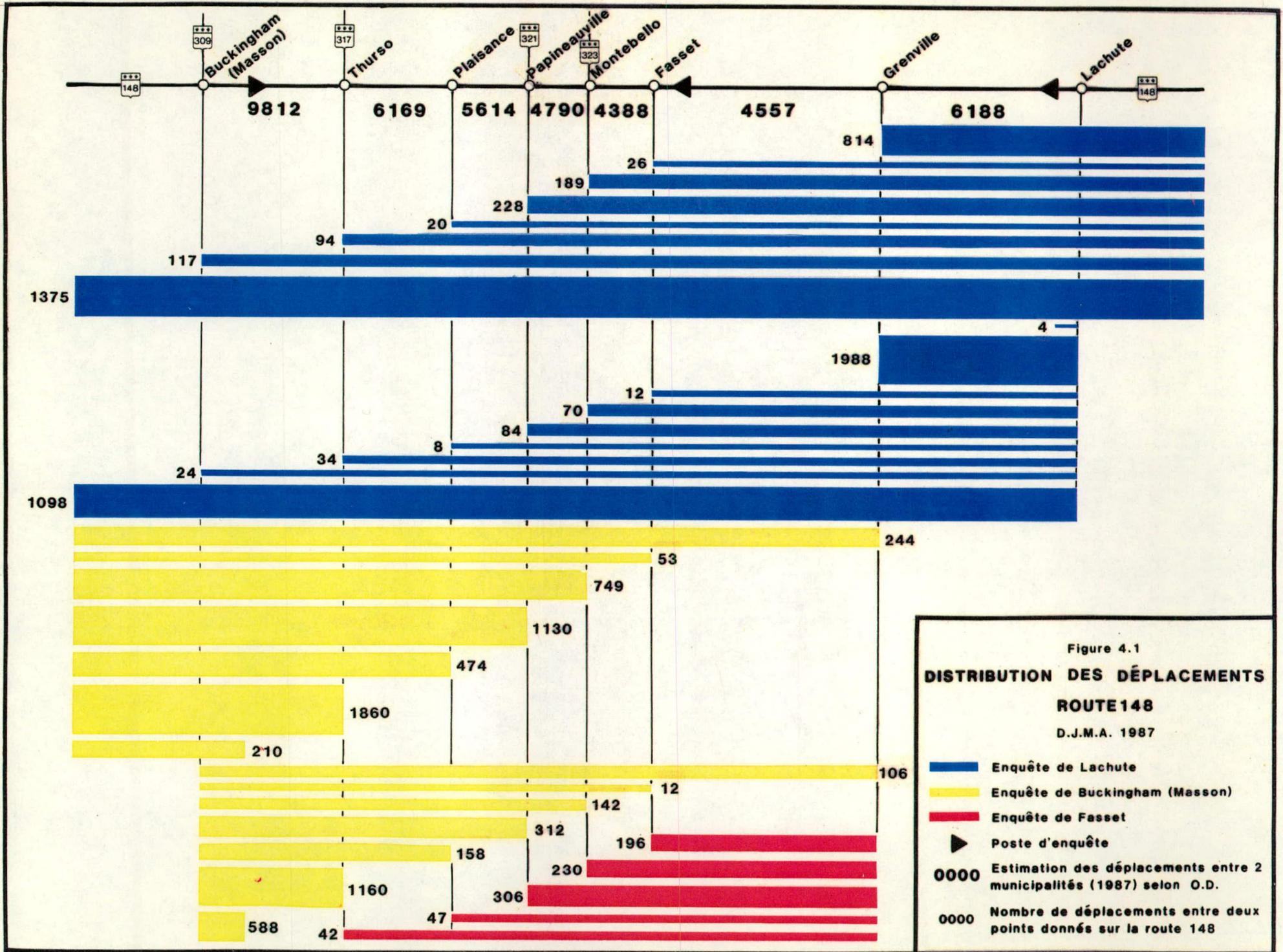
### Résumé des enquêtes origine-destination

Pour mieux visualiser les types de déplacements, nous avons tracé à la figure 4.1 le diagramme d'écoulement de la circulation, qui fut reconstitué à partir des données des trois enquêtes O-D sur la route 148. Toutefois, ce diagramme ne comprend pas les déplacements à caractère local à l'exception de ceux interceptés aux trois postes. En conséquence, les DJMA de 1987 indiqués sur cette carte ne correspondent pas aux vrais DJMA.

De ce diagramme, il ressort que la route 148 supporte à la fois une circulation locale et de long parcours. La circulation de long parcours résulterait de son caractère de route principale tournée vers la desserte des municipalités localisées le long de la rivière des Outaouais et de zones récréatives situées au nord de la route 148 entre Masson et Lachute.

Aussi, aux approches des municipalités, la fréquence des motifs travail et affaire est plus significative alors qu'entre les municipalités, la fréquence du motif loisir est plus importante.

De l'enquête sur l'autoroute 40-417 à Pointe-Fortune, il ressort qu'un bon nombre des déplacements pour motif affaire, faisant le trajet Montréal-Hull-Ottawa, empruntait l'autoroute 40-417 ontarienne au détriment de la route 148. A noter, l'autoroute 40-417 constitue la seule voie rapide dans ce corridor et offre une meilleure qualité de service que la route 148.



#### 4.2.4 Problèmes de circulation sur la route 148

Les raisons justifiant la construction de l'autoroute 50 reposent entre autres sur les problèmes de circulation de la route 148. Certaines contraintes importantes découlant des caractéristiques géométriques et de la circulation découragent nombre de voyageurs de long parcours entre la région de Montréal et Hull-Ottawa, et ce à l'avantage de l'autoroute 40-417. L'examen des diverses caractéristiques de la route 148 a permis de dégager les principales lacunes de cette route et de mieux comprendre les choix du public voyageur.

L'un des inconvénients à la circulation de long parcours est, de toute évidence, le passage de la route 148 au coeur de chacune des localités sises sur la rive immédiate de la rivière des Outaouais, avec ce que cela comporte d'obstacles: zones à vitesse réduite (50 km/h), feux de signalisation, véhicules stationnés en bordure de rue, rues étroites, trafic transversal, piétons. De Lachute à Masson, sur un parcours d'environ 90 kilomètres, la route 148 traverse huit agglomérations dans lesquelles le niveau de service est pratiquement considéré comme étant au niveau "E" ou "F" pour les voyageurs de long parcours (vitesse limite 50 km/h).

Un deuxième inconvénient majeur, celui-là pour tous les types de circulation, est le manque de visibilité au dépassement, avec de nombreuses sections où la distance de visibilité au dépassement est insuffisante. De plus, à cause de la distribution presque égale sur les deux voies du débit de l'heure de base (dans une proportion d'environ 55/45), il est très souvent impossible d'utiliser les zones de dépassement.

Un troisième inconvénient est la présence dans le trafic d'un bon nombre de véhicules lourds (de 9 à 14 %), composés en grande partie de camions servant au transport du bois.

Enfin, un dernier inconvénient à la circulation est la forte densité d'activités humaines en bordure de la route 148 et le grand nombre d'accès à cette dernière. Le nombre de conflits potentiels et existants entre le trafic de la route 148 et le trafic dit "transversal" est considérable et détériore d'une façon appréciable la qualité de service sur cette route.

#### 4.2.5 Accidents routiers

Une compilation des accidents routiers survenus durant les trois dernières années sur la route 148, entre Lachute et Masson, a permis d'établir un taux moyen d'accident sur cette route principale. Le taux moyen d'accident sur les routes principales du Québec est de 1,52/ M véh-km (M = 1 000 000).

	1984	1985	1986
Taux moyen d'accident sur sur la route 148 (nb. d'accidents par M véh-km)	1,68	2,05	1,97

Le taux critique d'accident se retrouve à 1,67/ M véh-km. Ce taux, lorsque dépassé, nous assure que le taux moyen d'accident rencontré n'est pas le fruit du hasard mais plutôt le signe de déficiences certaines en terme de sécurité. Les taux moyens d'accident sur la route 148 pour les trois dernières années, en plus d'être supérieurs au taux moyen du Québec sur de telles routes, excèdent tous le taux critique.

#### 4.3 Affectation et prévisions de circulation sur l'autoroute 50 entre Lachute et Masson

Afin d'estimer la demande actuelle de base du trafic sur l'autoroute 50, l'affectation de circulation tient compte du trafic de long parcours provenant de l'autoroute 40-417 et du trafic local et régional provenant de la route 148. Les prévisions du trafic pour l'horizon 2007 s'appuient sur l'évolution du trafic et les données socio-économiques.

##### 4.3.1 Circulation provenant de l'autoroute 40-417

Le tableau 4.8 présente la matrice O-D pour les déplacements de long parcours, actualisés en DJMA 1987, qui sont susceptibles d'être transférés sur l'autoroute 50. Ce DJMA est estimé à 6 180 véhicules/jour pour les deux directions ( $3\ 090 \times 2 = 6\ 180$ ).

Cette matrice révèle que 71 % des véhicules de long parcours sur l'autoroute 40-417, entre Montréal et Hull-Ottawa, proviennent de Laval et Montréal. Comme zone de destination, plus de 76 % du trafic de long parcours se dirigent vers la rive sud de la rivière des Outaouais qui a son centroïde à Ottawa, alors que seulement 23,3 % se destinent sur la rive nord, vers les agglomérations Hull, Gatineau et Aylmer.

Pour fins d'affectation, nous avons choisi, comme point de départ de Montréal, l'intersection de l'autoroute 40 et l'autoroute 13, comme point d'arrivée à Hull-Ottawa, le pont McDonald-Cartier. De plus, nous avons fait l'hypothèse que les autoroutes 13-50 seraient complétées jusqu'à Mirabel et Lachute. Les temps et les distances de parcours sur les deux itinéraires les plus plausibles entre Montréal et Hull-Ottawa se retrouvent au tableau 4.9. Le temps de parcours sur l'autoroute 50 a été calculé en se basant sur une vitesse de 100 km/h pour une autoroute à quatre voies de circulation.

Compte tenu que la majeure partie des déplacements (76,7 %) dans ce corridor proviennent ou se destinent vers la rive sud de la rivière des Outaouais, comparativement à 76 % obtenu lors de l'enquête O-D de 1979, il nous paraît réaliste de retenir la même proportion du trafic affecté sur l'autoroute 50. Ce pourcentage est d'ailleurs le même que celui obtenu dans l'étude du Ministère en 1979 (16).

Ainsi, un maximum de 40 % du trafic de long parcours, soit 2 472 véhicules empruntant actuellement l'autoroute 40-417, pourrait être transféré sur l'autoroute 50. Le tableau 4.9 présente les données pertinentes ainsi que la répartition du trafic de long parcours entre l'autoroute 50 et l'autoroute 417.

TABLEAU 4.8

Répartition des déplacements de long parcours par zone d'origine  
et de destination, DJMA 1987  
Tous véhicules, tous motifs - une direction

DESTINATION ORIGINE	Hull-Gatineau Aylmer	Ottawa*	TOTAL	%
Laval et Montréal	459	1 740	2 199	71,2
Rive-sud de Montréal	109	185	294	9,5
Est du Québec	103	175	278	9,0
Provinces maritimes et Etats-Unis	33	220	253	8,2
Autres	17	49	66	2,1
TOTAL	721	2 369	3 090	100,0
%	23,3	76,7	100,0	

Source: Enquête O-D, Pointe-Fortune autoroute 40, 1983, M.T.Q.,  
Service des relevés techniques.

\* Valeur estimée à 50 % de tous les déplacements en destination de  
l'Ontario, soit la même proportion que celle de l'enquête en 1978.

TABLEAU 4.9

## Répartition du trafic de long parcours entre l'A-50 et l'A-417

Montréal-Ottawa-Hull via	Distance de parcours (km)	Temps de parcours (min.)	Répartition du trafic %	DJMA en transit 1987
Autoroute 50	181	110	40	2 472
Autoroute 40-417	173	105	60	3 708
TOTAL				6 180

## 4.3.2 Circulation provenant de la route 148

A partir des trois enquêtes origine-destination effectuées sur la route 148 aux postes d'interviews Masson, Fassett et Lachute, nous avons reconstruit la matrice O-D (tableau 4.10). Cette matrice indique la distribution actuelle des déplacements le long de la route 148. Elle est constituée de quatorze (14) zones regroupant toutes les origines et les destinations qui ont été recensées lors des enquêtes O-D. Cette matrice est exprimée en DJMA de 1987. Cependant, cette estimation des déplacements ne comprend pas certains déplacements de courte distance, lesquels n'ont pu être interceptés à cause de la localisation particulière des postes d'enquête.

Pour fins d'affectation, un réseau simplifié, constitué de 14 zones d'origine et de destination et 17 noeuds, a été retenu. Ce réseau est présenté à la figure 4.2 à même les résultats de l'affectation.

L'affectation du trafic sur ce réseau a été fait en utilisant une méthode de diversion, se basant sur une fonction de coût économique de trajets (temps et distance) entre chaque paire origine-destination.

Le temps de parcours sur les segments de l'autoroute 50 est fonction d'une vitesse de parcours de 100 km/h, pour une autoroute à deux chaussées (quatre voies de circulation). Le temps de parcours sur la route 148 est calculé en se basant sur la vitesse moyenne pondérée affichée le long du parcours.

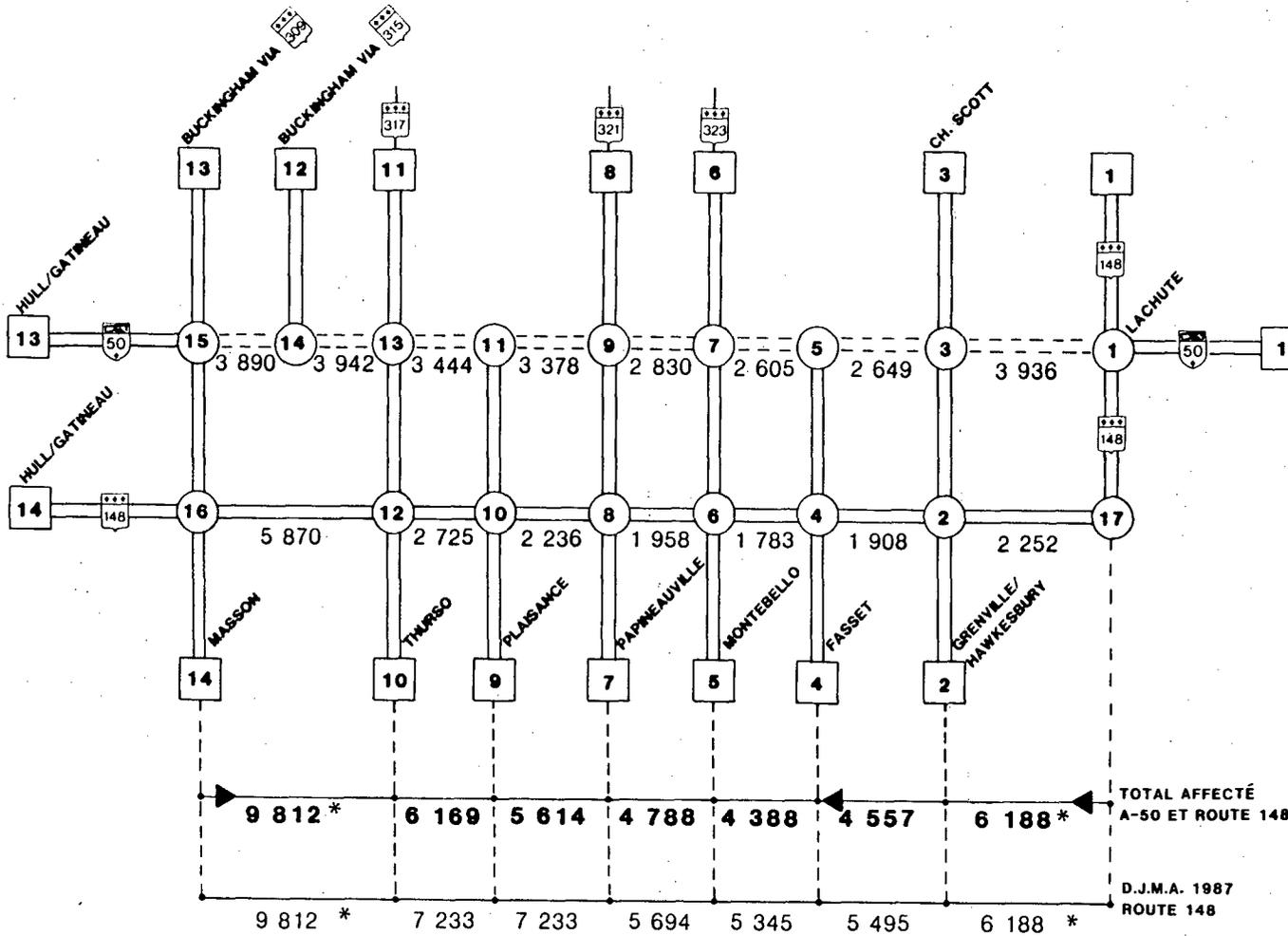
Les résultats de cette affectation (figure 4.2) révèlent qu'un débit variant de 2 649 à 3 942 véhicules/jour sera transféré de la route 148 à l'autoroute 50. Il est à rappeler que le débit total affecté sur l'autoroute 50 et la route 148 (total des trois enquêtes) ne doit pas être confondu avec le vrai DJMA de la route 148.

L'annexe 4 présente, sous forme de matrice, la proportion des déplacements actuels sur la route 148 qui seraient transférés sur l'autoroute 50, entre chaque paire origine-destination.

TABLEAU 4.10

Répartition des déplacements par zones d'origine et de destination,  
tous modes, tous motifs  
bidirectionnelle, entre Masson et Lachute  
DJMA 1987

D O	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	TOTAL
1	4	2 584	214	38	180	80	98	214	26	88	46	88	2 268	260	6 188
2	0	0	0	196	230	0	306	0	47	42	0	0	0	0	821
13	0	316	0	57	555	267	511	762	520	2 107	223	24	0	320	5 662
14	0	34	0	8	36	32	85	85	113	669	20	20	0	432	1 534
TOTAL	4	2 934	214	299	1 001	379	1 000	1 061	706	2 906	289	132	2 268	1 012	14 205



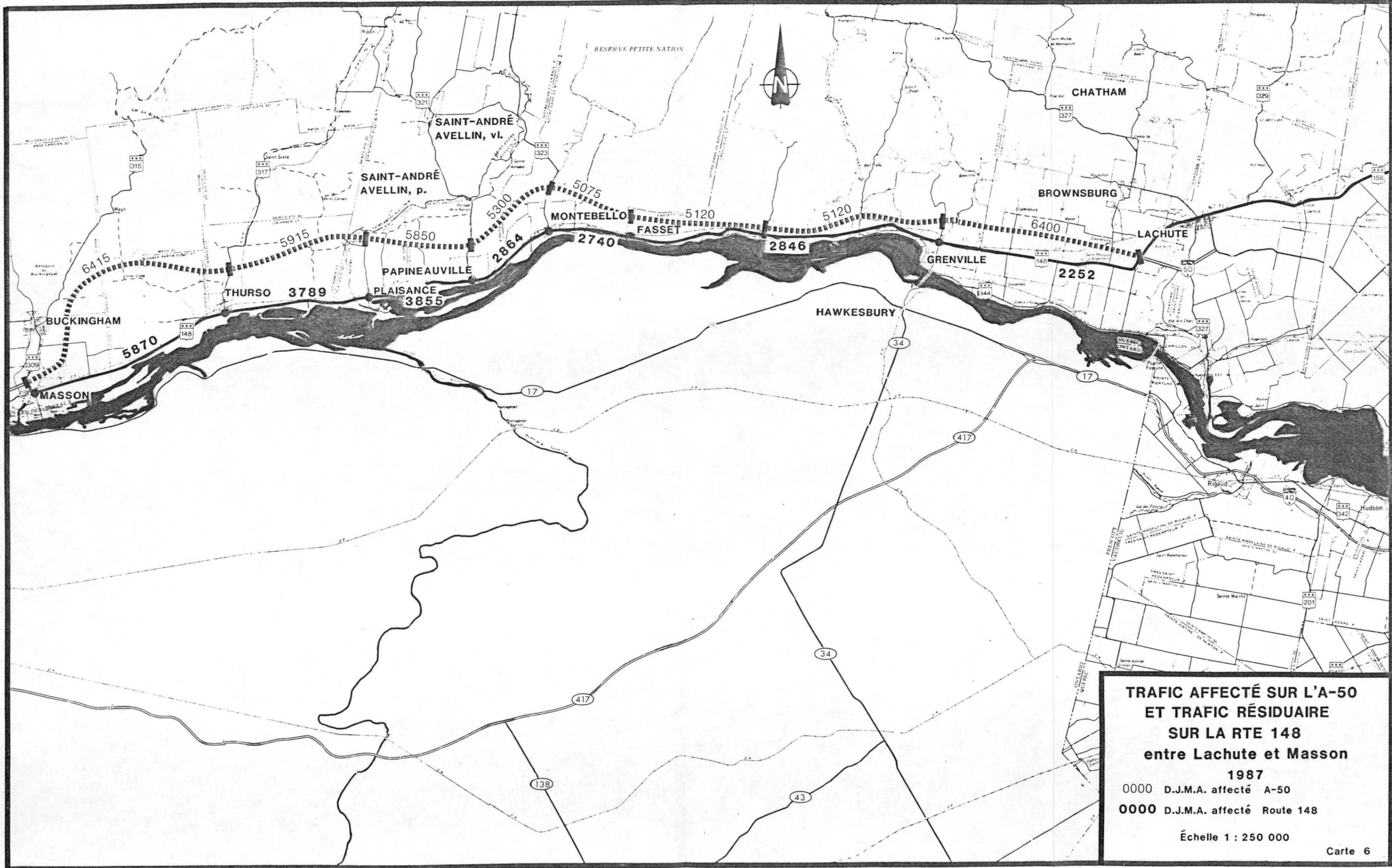
#### 4.3.3 Affectation de circulation sur l'autoroute 50

Les résultats de l'affectation finale du trafic sur l'autoroute 50 et la route 148 sont présentés à la carte 6. Ces résultats tiennent compte à la fois de l'affectation du trafic provenant de la route 148 et de l'autoroute 40-417. A titre d'exemple, on retrouve entre Thurso et Plaisance les débits suivants:

A-50 : 2 472 (tableau 4.9) + 3 444 (figure 4.2) = 5 915 véh/jr

Rte 148: 7 223 (DJMA 1987, Rte 148) - 3 444 (fig. 4.2) = 3 779 véh/jr

Ainsi, si l'autoroute 50 avait été construite en 1987, elle supporterait un DJMA variant de 5 000 à 6 400 véhicules/jour, alors que la route 148 ne supporterait plus qu'un DJMA variant de 2 250 à 5 870 véhicule/jour. L'affectation présentée à la carte 6 est effectuée en considérant l'autoroute 50 avec deux chaussées (quatre voies de circulation). Cependant, si une seule chaussée (deux voies) était construite, l'autoroute 50 aurait alors des caractéristiques qui se rapprocheraient davantage de celles d'une route principale que d'une autoroute. Par conséquent, le transfert de trafic de l'autoroute 40-417 vers l'autoroute 50 serait très minime, sinon nul, alors que le transfert du trafic de la route 148 vers l'autoroute 50 en serait réduit d'environ 50 %. Ainsi, le débit total transféré sur l'autoroute 50 ne serait plus que d'environ 1 500 à 2 000 véhicules/jour pour les deux directions.



SAINT-ANDRÉ  
AVELLIN, vl.

SAINT-ANDRÉ  
AVELLIN, p.

CHATHAM

BROWNSBURG

LACHUTE

GRENVILLE

HAWKESBURY

BUCKINGHAM

MASSON

THURSO

PAPINEAUVILLE

PLAISANCE

MONTEBELLO

FASSET

6415

5915

5850

5300

2864

2740

5120

5120

2846

6400

2252

5870

17

34

417

17

34

417

138

43

#### 4.3.4 Prévisions de circulation

Les prévisions de circulation pour l'horizon 2007 s'appuient sur l'évolution passée du trafic et sur diverses prévisions socio-économiques décrites aux chapitres précédents. Selon le tableau 3.4 (chapitre 3), le nombre total de ménages de la région d'étude, regroupant le territoire de la C.R.O. et des MRC de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel, devrait s'accroître de 80 799 à 90 630 ménages entre 1981 et 1986, soit une augmentation annuelle de 2,3 %.

L'évolution du trafic journalier moyen annuel, entre 1972 et 1987, sur différentes sections de la route 148 ainsi que sur l'autoroute 40-417 à Pointe-Fortune est présentée au tableau 4.11. Etant donné que le DJMA de 1987 a été estimé à partir des comptages dont la localisation (à l'intérieur des agglomérations) diffère des années antécédentes, l'analyse s'est limitée aux DJMA de 1972 à 1986. De cette analyse, il ressort que le DJMA sur la route 148 a connu une augmentation moyenne annuelle de 2,4 % tandis que sur l'autoroute 40, cette augmentation était de 1,9 %.

Dans ce contexte, il nous semble raisonnable d'utiliser un taux d'augmentation de 2,0 % pour effectuer des prévisions de trafic pour l'horizon 2007.

Ainsi, en se basant sur les débits journaliers de 1987 estimés sur l'autoroute 50, cette dernière supporterait un DJMA variant de 7 425 à 9 500 véhicules/jour en l'an 2007.

TABLEAU 4.11

EVOLUTION DU DEBIT JOURNALIER MOYEN 1972-1987  
ROUTE 148 ET A-40/417

SECTION	-----D.J.M.A-----							T.A.A.
	1972	1974	1976	1979	1982	1986	1987*	72-86
MASSON - THURSO	4,700	5,170	5,640	5,350	5,295	5,975	9,812	1.7%
TURSO - PAPINEAUVILLE	3,400	3,740	4,300	4,605	4,375	4,960	7,233	2.7%
PAPINEAUVILLE-MONTEBELLO	3,150	3,465	3,975	4,250	4,125	4,670	5,694	2.9%
MONTEBELLO-FASSETT	2,900	3,190	3,700	3,960	3,840	4,300	5,345	2.9%
FASSETT-GRENVILLE	2,700	2,970	3,775	4,035	3,933	4,430	5,495	3.6%
GRENVILLE-LACHUTE	5,450	5,918	6,300	5,255	5,483	5,825	6,188	0.5%
MOYENNE ANNUELLE	3,717	4,075	4,615	4,576	4,508	5,027	6,628	2.4%
A-40,417								
POINTE-FORTUNE	8,500	8,670	9,380	10,290	9,757	11,138	11,722	1.9%

D.J.M.A. :DEBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL

T.A.A. :TAUX D'AUGMENTATION ANNUEL COMPOSE

\* :DEBITS ESTIMES POUR FIN D'AFFECTATION

SOURCE: DIAGRAMME D'ECOULEMENT SUR LES ROUTES DU QUEBEC, M.T.Q.

#### 4.4 Caractéristiques actuelles de la circulation dans le secteur Boisbriand-Lachute

Entre Boisbriand et l'aéroport de Mirabel, l'autoroute 15 constitue le seul lien routier susceptible d'assurer une liaison rapide entre la grande région de Montréal et l'aéroport. Pour cette raison, la justification d'un lien autoroutier (A-13) plus direct entre Montréal et l'aéroport de Mirabel est essentiellement liée au niveau de service offert par l'autoroute 15.

Par contre, la justification du segment de l'autoroute 50 compris entre le boulevard Mirabel et la municipalité de Lachute, est liée aux caractéristiques actuelles de la circulation sur le réseau des routes principales existantes dans ce secteur (route 148 et route 158) ainsi qu'à la continuité qu'il faudra nécessairement assurer entre l'autoroute 13 et l'autoroute 50 dans l'hypothèse où cette dernière serait réalisée de Lachute à Masson.

Pour ces raisons, les sections suivantes traitent séparément le cas de l'autoroute 13 et celui de l'autoroute 50.

##### 4.4.1 Débits de circulation et niveaux de service

Les débits de circulation estimés pour l'année 1987 sur la route 148, la route 158 et l'autoroute 15 dans le secteur Boisbriand-Lachute sont présentés à la carte 7. Ces débits ont été obtenus à partir des comptages réalisés sur les routes 148, 158 et l'autoroute 15 en 1986 et 1987.

##### a) Débits de circulation et niveaux de service sur l'autoroute 15

Compte tenu de l'augmentation des débits de circulation sur l'autoroute 15 et des tendances manifestées dans le corridor autoroute 15/route 117 à la suite de l'abolition des péages, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) supportés par l'autoroute 15 sont estimés en 1987 à 46 400 véhicules au nord du boulevard Mirabel, à 62 000 véhicules au sud du boulevard Mirabel et à 73 000 véhicules au nord de l'autoroute 640. Pour une autoroute située en milieu essentiellement semi-urbain et rural au nord de l'autoroute 640, il s'agit là de très forts débits. Compte tenu des caractéristiques multifonctionnelles de l'autoroute 15 (trafic de type urbain et récréationnel) et de la nature des milieux qu'elle dessert, le rapport entre le débit de l'heure de base (débit de la trentième heure) et le DJMA devrait se situer entre 12,7 % et 15,4 % sur le segment de l'autoroute 15 compris entre la rivière des Milles-Iles et la route 158, dans le sens le plus chargé. C'est ainsi que le débit de l'heure de base est estimé à

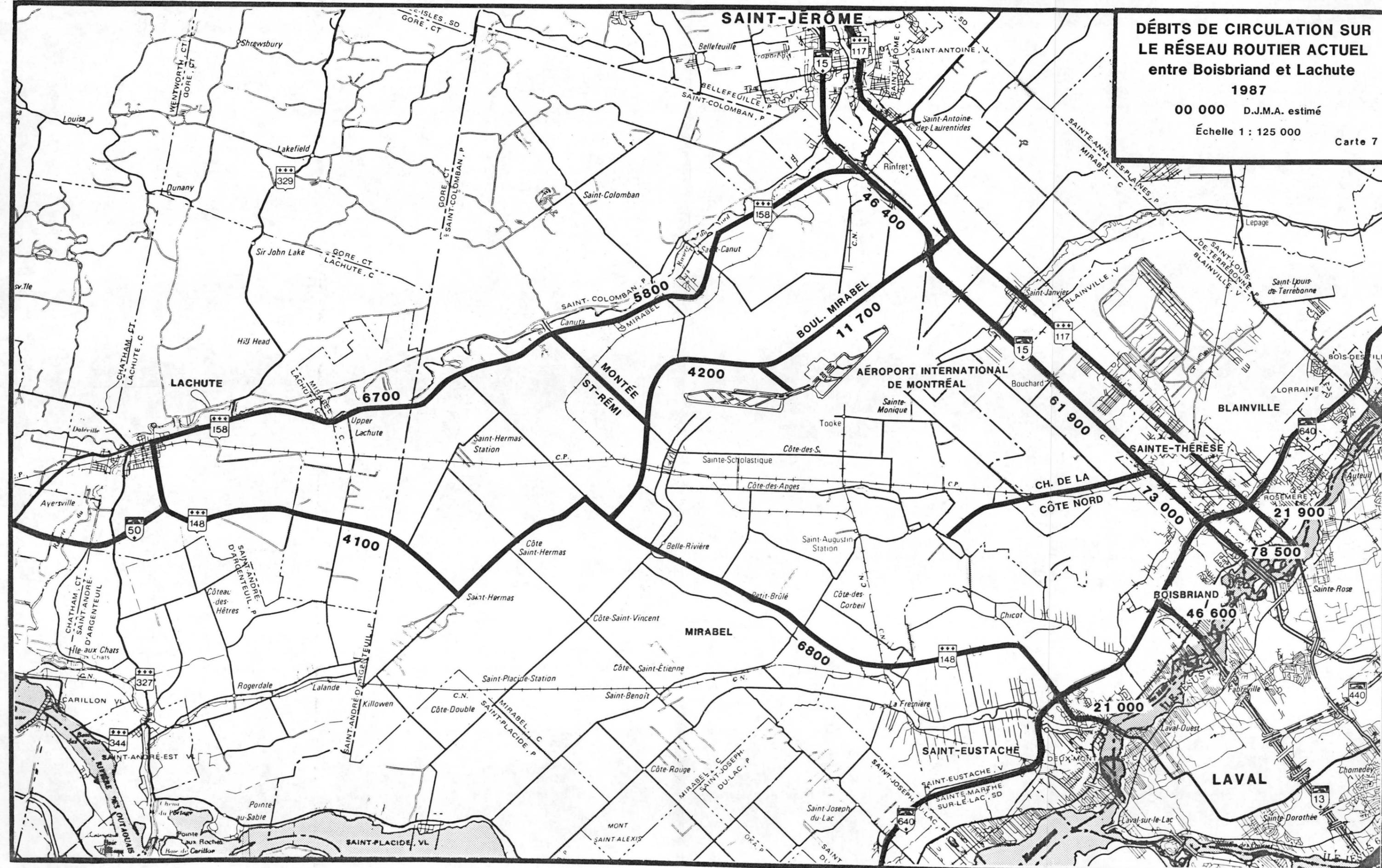
**DÉBITS DE CIRCULATION SUR  
LE RÉSEAU ROUTIER ACTUEL  
entre Boisbriand et Lachute**

**1987**

00 000 D.J.M.A. estimé

Échelle 1 : 125 000

Carte 7



3 400 véhicules/heure au nord du boulevard Mirabel, à 4 500 véhicules/heure au sud du boulevard Mirabel et à 4 940 véhicules/heure au nord de l'autoroute 640. Avec de tels débits, l'autoroute 15 offre un niveau de service "E" et "D" de l'autoroute 640 jusqu'au boulevard Mirabel.

Au niveau de service "D", l'écoulement est stable, mais au maximum de ce niveau l'écoulement est instable. A ce niveau de service, une légère augmentation du trafic cause une forte détérioration de la qualité de service. La vitesse de parcours se situe généralement entre 74 km/h et 87 km/h, la marge de manoeuvre est très limitée et il se produit une baisse drastique du confort tant physique que psychologique des conducteurs. A cause de la forte densité de circulation au niveau de service "D", même les incidents mineurs peuvent créer des files d'attentes substantielles. Le niveau de service "D" est celui au-delà duquel une route est généralement considérée désuète en terme de circulation.

Au niveau de service "E", l'écoulement est instable et la capacité est atteinte au maximum de ce niveau. Il n'y a à peu près aucun créneau qui puisse être utilisé puisque l'espacement moyen entre les véhicules est de 24 mètres. Tout véhicule entrant sur l'autoroute ou encore chaque manoeuvre de changement de voie oblige le véhicule suivant à céder le passage et crée ainsi une onde de choc qui se propage en amont. Au maximum de ce niveau de service, l'autoroute peut devenir congestionnée au moindre incident et de très longues files d'attentes sont ainsi créées. La qualité de service est fortement détériorée et le confort des conducteurs est extrêmement pauvre. La vitesse de parcours se situe entre 50 km/h et 73 km/h. Lorsqu'une autoroute fonctionne au niveau de service "E" elle a déjà atteint sa désuétude depuis un certain temps, en termes de circulation.

**Il est clair que l'autoroute 15 a atteint et même dépassé sa désuétude entre l'autoroute 640 et le boulevard Mirabel et que la construction d'un nouveau lien rapide entre l'autoroute 640 et l'aéroport de Mirabel est techniquement justifié en terme de circulation.**

Un résumé des DJMA, des débits de l'heure de base et des niveaux de service sur l'autoroute 15 est présenté au tableau 4.12, tandis qu'un exemple de calcul des niveaux de service est présenté au tableau 4.13.

TABLEAU 4.12

DJMA 1987 (un sens) - Débits de l'heure de base (débits 30<sup>e</sup> heure),  
 débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D"  
 (DSMAX NS "C" et DSMAX NS "D") et NS sur l'autoroute 15,  
 de la rivière des Mille-Iles jusqu'à la Route 158

LOCALISATION	DJMA 1 sens	D30e hre /DJMA	Débits 30e hre*	DSMAX NS C	DSMAX NS D	NS
Sud de l'A-640	39 200	0,127	5 186	4 002	4 833	E
Nord de l'A-640	36 500	0,136	5 171	4 002	4 833	E
Sud du boul. Mirabel	31 000	0,145	4 732	4 002	4 833	D
Nord du boul. Mirabel	23 200	0,154	3 760	4 002	4 833	C

\* Le débit de la trentième heure tient compte du facteur de pointe instantanée (FPI) de 0,95 et plus (FPI = débit 30<sup>e</sup> heure / 4 x le débit des 15 minutes les plus chargées durant cette heure).

TABLEAU 4.13: Exemple de calcul du niveau de service sur l'A-15.

ENDROIT: AUTOROUTE 15 AU NORD DE L'A-640		PERIODE: hre de base																					
DATE : 1987																							
I-GEOMETRIE:		Vitesse de design:	70 mi/h (70, 60 ou 50 mi/h)																				
nord	bande centrale	> 6 pieds	nombre de voies : 3																				
	direction 1 ----->	35 pieds	Profil du terrain: 1																				
	-----accotement-----	> 6 pieds	(1 = plat, 2 = valonne, 3 = montagneux)																				
	type de bande centrale:	2 1 = auret	Longueur du segment: N.A.																				
		----- 2 = engazonnement																					
II-DONNEES DE CIRCULATION:		type de conducteur :	1 = habitues																				
Debit total dir. 1 :	4964 veh./h.		2 2 = comb 1+3																				
Debit calcule = debit horaire/F.P.I.		% camions: 3	----- 3 = non-habitues																				
Debit calcule =	5171 veh./h	% autobus: 0	% veh. rec.: 3																				
		F.P.I. :	0.96																				
III-ANALYSE DU NIVEAU DE SERVICE:																							
NS	DS	cj	x (v/c) <sub>i</sub>	N	x	fw	x	fp	x	fhv		pt		et		pr		er		pb		eb	
	MAX.	ITAB 3-1	ITAB 3-1			ITAB 3-2	ITAB 3-101							TAB 3-3				TAB 3-3				ITAB 3-3	
A	1819	2000	0.35	3		1.00	0.90	0.96				0.03		1.7		0.03		1.6		0.00		1.5	
B	2807	2000	0.54	3		1.00	0.90	0.96				0.03		1.7		0.03		1.6		0.00		1.5	
C	4002	2000	0.77	3		1.00	0.90	0.96				0.03		1.7		0.03		1.6		0.00		1.5	
D	4833	2000	0.93	3		1.00	0.90	0.96				0.03		1.7		0.03		1.6		0.00		1.5	
E	5197	2000	1.00	3		1.00	0.90	0.96				0.03		1.7		0.03		1.6		0.00		1.5	
IV-CONCLUSIONS:		Ce segment fonctionne au NS		E (1)		capacite = 5197 veh./h.																	
		(1) NS F PRESQU'ATTEINT		-----		-----																	
V-ABBREVIATIONS:																							
		NS = niveau de service																					
		F.P.I. = facteur de pointe instantanee																					
		(v/c) <sub>i</sub> = rapport du debit de service / capacite au niveau i																					
		DS = debit de service maximum au niveau considere																					

b) Débits de circulation et niveaux de service sur les routes 148 et 158, de l'aéroport de Mirabel jusqu'à Lachute

Les DJMA estimés en 1987 sur les routes 148 et 158 sont indiqués à la carte 7 à l'exception du DJMA sur la route 158 à proximité de l'agglomération même de Lachute, lequel se chiffre à environ 9 400 véhicules/jour. Le rapport entre le débit de la 30<sup>e</sup> heure et le DJMA est de 0,157 sur la route 148 selon les données du compteur permanent localisé à Mirabel dans l'ancienne municipalité de St-Hermas, tandis que sur la route 158 ce rapport est évalué à environ 0,12 selon les données des comptages effectués une semaine de mai 1987 à proximité de l'ancienne municipalité de Saint-Canut. Les niveaux de service sur les routes 148 et 158 ont été déterminés à partir de ces données et des caractéristiques géométriques de ces routes. Un résumé des résultats obtenus est présenté au tableau 4.14 et un exemple de calcul du NS est présenté au tableau 4.15.

A partir du tableau 4.14, on observe que malgré un débit de circulation relativement peu élevé, la route 148 offre un NS "D". Cette situation est causée d'une part par les caractéristiques géométriques déficientes de la route 148 dans le secteur de Saint-Hermas (accotements de 0,6 mètre seulement, voies de 3,35 mètres, dépassement possible sur seulement 50 % du parcours) et d'autre part par la forte proportion de véhicules lourds (15 % de camions). Quant à la route 158, à cause des débits relativement élevés qu'elle supporte, elle offre un NS "D" à proximité de Saint-Canut et un NS "E" à proximité de Lachute.

Pour des routes principales, le niveau de service "D" s'approche de l'écoulement instable. Les véhicules sont confinés à leur seule voie puisque le dépassement devient de plus en plus difficile. En fait, le besoin de dépasser est très grand alors que la possibilité de dépassement devient à toutes fins pratiques nulle. On assiste à des regroupements en pelotons de l'ordre de 5 à 10 véhicules. Dans des conditions idéales, la vitesse de parcours se situe entre 80 km/h et 84 km/h. Les manoeuvres de virages et les distractions créent une onde de choc majeure dans l'écoulement du trafic. Des retards se produisent sur environ 60 % à 75 % du parcours.

Au niveau de service "E", l'écoulement est instable et la capacité est atteinte au maximum de ce niveau. Le dépassement est virtuellement impossible à ce niveau et les véhicules se regroupent en de longs pelotons derrière les automobiles les plus lentes, les camions, les autobus, etc. Dans des conditions idéales, la vitesse de parcours se situe entre 70 km/h et 80 km/h. L'onde de choc créée par les manoeuvres de virages ou les distractions est encore plus importante qu'au niveau de service "D". Des retards se produisent sur plus de 75 % du parcours.

Comme on peut le constater, les niveaux de service offerts sur les routes 148 et 158 ne peuvent être considérés intéressants pour effectuer de longs parcours. Même si des améliorations ponctuelles étaient apportées à proximité de l'agglomération de Lachute, il reste que sur la majorité de leur parcours, entre l'aéroport de Mirabel et la municipalité de Lachute, les routes 148 et 158 continueraient à offrir un niveau de service trop pauvre pour la circulation de long parcours. Or, selon une enquête O-D effectuée en 1983 sur la route 158 à proximité de Lachute, plus du tiers du trafic peut être assimilé à de la circulation de long parcours, puisqu'il provenait de la grande région de Montréal ou de municipalités localisées plus au sud ou à l'est. Cette circulation se destinait principalement à Lachute ou plus loin au nord et à l'ouest de cette municipalité.

TABLEAU 4.14

DJMA 1987 - Débits de l'heure de base (Débits 30<sup>e</sup> heure),  
 débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D"  
 (DSMAX NS "C" et DSMAX NS "D") et NS  
 sur les routes 148 et 158 entre le boulevard Mirabel et Lachute

LOCALISATION	DJMA	D30 <sup>e</sup> hre /DJMA	Débits 30 <sup>e</sup> hre*	DSMAX NS C	DSMAX NS D	NS
Route 148	4 100	0,157	784	586	1 013	D
Route 158 à l'ouest de St-Canut	6 700	0,12	874	828	1 410	D
Route 158 à l'est de Lachute	9 400	0,12	1 187	661	1 168	E

\* Le débit de la trentième heure tient compte du facteur de pointe instantanée (FPI = débit 30<sup>e</sup> heure / 4 x le débit des 15 minutes les plus chargées de cette heure, lequel est de 0,82 sur la route 148, de 0,92 sur la route 158 près de Saint-Canut et de 0,95 sur la route 158 près de Lachute.



#### 4.4.2 Enquêtes O-D et circulation générée par l'aéroport de Mirabel

Afin de connaître l'impact de la réalisation des autoroutes 13-50 dans le secteur Boisbriand-Lachute, une étude d'affectation de la circulation avait été réalisée en 1982 (14). A cause de la grande quantité de données à traiter, cette étude avait nécessité quelques mois de travail. L'affectation tenait compte tant des tendances des déplacements de la grande région de Montréal selon l'enquête O-D STCUM 1978, que des tendances des déplacements générés par l'activité aéroportuaire de Mirabel. Dans la présente étude, nous avons conservé les données de l'enquête O-D STCUM 1978 puisque les grandes tendances manifestées à l'époque demeurent semblables aujourd'hui dans le secteur à l'étude. Cependant, les résultats obtenus ont été actualisés afin de tenir compte d'une part de la croissance des débits de circulation et d'autre part de l'impact de l'abolition des péages autoroutiers. Quant aux tendances des déplacements générés par l'activité aéroportuaire de Mirabel, elles ont été obtenues à partir des données utilisées dans l'étude d'affectation de 1982 et à partir des données d'une étude de génération du trafic routier publiée en avril 1987 par le Bureau de planification des aéroports de Montréal (26). Les origines et destinations des déplacements véhiculaires générés par l'activité aéroportuaire sont indiquées au tableau 4.16. Cette génération tient compte tant des déplacements de la clientèle de l'aéroport (voyageurs, cargo) que des autres déplacements (visiteurs, employés). Selon ces données, le DJMA par sens, généré par l'activité aéroportuaire se chiffrait à environ 5 220 véhicules se destinant dans une proportion de près de 60 % à l'île de Montréal, l'île Jésus et la rive-sud de Montréal. L'assignation du trafic généré en 1987 par l'activité aéroportuaire est présentée à la carte 8. Les 3 350 véhicules qui utiliseraient l'autoroute 13 utilisent actuellement l'autoroute 15 pour se rendre vers le sud. Ceci signifie qu'en 1987, la circulation générée par l'aéroport de Mirabel sur l'autoroute 15 est d'environ 9 000 véhicules/jour (3 350 + 5 650), soit près de 15 % du DJMA supporté par cette autoroute au sud immédiat du boulevard Mirabel. Une analyse sommaire (voir tableau 4.17) des niveaux de service qui seraient offerts sur l'autoroute 15 si les débits générés par l'activité aéroportuaire étaient exclus, démontre que cette dernière offrirait alors un niveau de service "D" et que sa désuétude ne serait pas encore atteinte sur le segment compris entre l'autoroute 640 et le boulevard Mirabel.

L'affectation de l'ensemble de la circulation sur le réseau des grands axes routiers du secteur Boisbriand-Lachute est présenté à la carte 9. A cause de la méthode utilisée (affectation par diversion, sans tenir compte des contraintes de capacité), les débits affectés sur l'autoroute 13 représentent à notre avis un strict minimum. D'ailleurs, les niveaux de service "D" et "E" offerts sur l'autoroute 15 (voir tableau 4.18) inciteraient des usagers de cette autoroute à utiliser l'autoroute 13 comme alternative en période de pointe puisque cette dernière offrirait un niveau de service "A" ou "B".

A notre avis, cette situation pourrait entraîner un transfert de trafic de l'ordre de 5 % à 10 % de l'autoroute 15 vers l'autoroute 13 (c'est-à-dire sur les 56 500 véhicules indiqués à la carte 9, 6 000 pourraient être transférés sur l'autoroute 13. Cette dernière supporterait alors un DJMA de l'ordre de 16 400 véhicules au lieu de 10 350 et l'autoroute 15 supporterait un DJMA de l'ordre de 50 500 véhicules au lieu des 56 500 indiqués. Dans cette hypothèse, le boulevard Mirabel supporterait alors un DJMA de l'ordre de 20 600 véhicules entre l'aéroport et l'autoroute 15).

TABLEAU 4.16

Véhicules générés par l'activité aéroportuaire de Mirabel, DJMA un sens, c'est-à-dire tous les véhicules originant de la zone aéroportuaire (aérogare, cargo, commerces, services) et se destinant aux zones identifiées

Zones	Véhicules
Ile de Montréal	2 434
Ile Jésus	329
MRC de Vaudreuil-Soulanges	60
Rive-sud de Montréal	234
MRC l'Assomption, MRC Les Moulins et MRC Thérèse-de-Blainville (partie)	63
MRC Thérèse-de-Blainville (partie)	434
MRC Deux-Montagnes et MRC Mirabel	452
MRC la Rivière-du-Nord et autres plus au nord	415
Lachute et MRC d'Argenteuil	172
MRC de Joliette et environs	6
Communauté urbaine de Québec	77
Est du Québec	104
Ottawa, Hull et Cornwall	289
Provinces de l'Ouest	104
Etats-Unis	44
	5 217

TABLEAU 4.17

DJMA 1987 (un sens). Débits de l'heure de base (débits 30<sup>e</sup> heure), débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D" (DSMAX NS "C" et DSMAX NS "D") et NS sur l'autoroute 15, de la rivière des Milles-Iles jusqu'au boulevard Mirabel, en excluant les débits générés par l'activité aéroportuaire

LOCALISATION	DJMA 1 sens	D 30 <sup>e</sup> hre /DJMA	Débits 30 <sup>e</sup> hre*	DSMAX NS C	DSMAX NS D	NS
Sud de l'A-640	34 700	0,132	4 771	4 002	4 833	D
Nord de l'A-640	32 000	0,141	4 700	4 002	4 833	D
Sud du boul. Mirabel	26 500	0,150	4 184	4 002	4 833	D

\* Le débit de la trentième heure tient compte du facteur de pointe instantanée (FPI) de 0,95 et plus (FPI = débit 30<sup>e</sup> heure / 4 x le débit des 15 minutes les plus chargées durant cette heure).

Le facteur de l'heure de base (D30<sup>e</sup> heure / DJMA) a été ajusté à la hausse pour tenir compte du fait que l'heure de base de la circulation générée par l'aéroport ne coïncide pas avec celle du reste du trafic sur l'autoroute 15.

TABLEAU 4.18

DMJA (un sens). Débits de l'heure de base (débits 30<sup>e</sup> heure),  
 débits de service maximum aux niveaux de service "C" et "D"  
 (DSMAX NS "C" et NSMAX NS "D")  
 et NS sur l'autoroute 15, de l'autoroute 640 jusqu'au boulevard Mirabel,  
 dans l'hypothèse où les autoroutes 13 et 50 seraient réalisées.

LOCALISATION	DJMA 1 sens	D 30 <sup>e</sup> hre /DJMA	Débits 30 <sup>e</sup> hre*	DSMAX NS C	DSMAX NS D	NS
Nord de l'A-640	32 350	0,146	4 920	4 002	4 833	E
Sud du boul. Mirabel	28 250	0,145	4 312	4 002	4 833	D

\* Le débit de la trentième heure tient compte du facteur de pointe instantanée (FPI = débit 30<sup>e</sup> heure / 4 x le débit des 15 minutes les plus chargées durant cette heure).



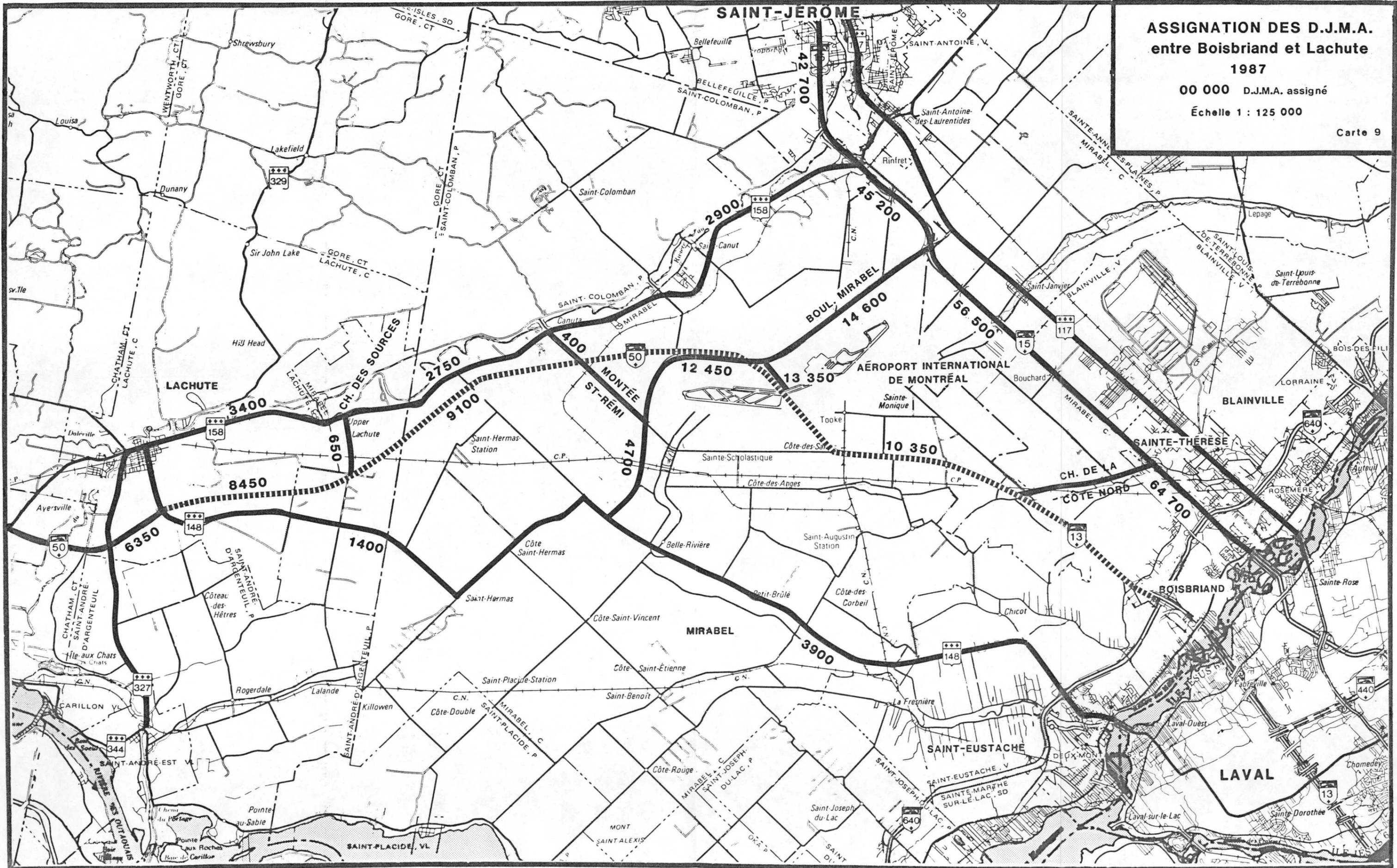
**ASSIGNATION DES D.J.M.A.  
entre Boisbriand et Lachute**

1987

00 000 D.J.M.A. assigné

Échelle 1 : 125 000

Carte 9



#### 4.4.3 Desserte des aéroports

En soi, le prolongement de l'autoroute 13 est un projet permettant d'apporter une amélioration de l'accès à Mirabel, autant des correspondances entre les aéroports de Dorval et Mirabel, problèmes soulevés récemment lors des différentes analyses ayant trait aux déficiences du réseau aéroportuaire montréalais, que de l'accès au centre-ville de Montréal.

Le temps de déplacement sur les autoroutes et les grandes artères urbaines varie selon les heures de la journée, selon les jours et selon les saisons de l'année. Or, étant donné que les voyageurs aériens se rendent à Mirabel par voies terrestres, et que les correspondances entre les aéroports montréalais se font aussi de la sorte, tous sont sujets aux variations de temps de déplacement. Les études réalisées sur les différents systèmes de transport terrestre entre les aéroports de Mirabel-Dorval et le centre-ville de Montréal (autobus, taxis, limousines, trains), dont l'étude plus récente du BTM (1985) (1), indiquent que les correspondances actuelles entre les aéroports Mirabel et Dorval sont d'environ 70 000 passagers/année et se font presque exclusivement au moyen de transport en commun. Si on tient compte du taux de croissance du trafic aérien et de la récupération d'un certain nombre d'usagers par l'amélioration de la correspondance, un achalandage de l'ordre de 150 000 passagers/année pourrait être atteint en 1991. De manière à répondre de façon optimale aux objectifs de desserte de Mirabel, l'amélioration des infrastructures d'accès terrestres permettra d'obtenir également un meilleur niveau de service.

#### 4.5 Prévisions de circulation sur les autoroutes 13-50 entre Boisbriand et Lachute

L'augmentation des débits de circulation sur les autoroutes 13-50, d'ici l'année horizon 2007, a été évaluée en tenant compte d'une part de l'accroissement de l'activité aéroportuaire telle que prévue par Transport Canada (26) et d'autre part d'un taux annuel d'augmentation de 2 % pour le trafic non relié à l'activité aéroportuaire. Une affectation de la circulation générée par l'activité aéroportuaire à l'année horizon 2007 est présentée à la carte 10. En fait, le DJMA (total deux sens) généré par cette activité passe d'environ 10 450 véhicules en 1987 à 17 450 véhicules en 2007, soit une augmentation totale de 67 %, ce qui correspond à un taux annuel de croissance de 2,6 %. De 1987 à 2007, le trafic relié à l'activité aéroportuaire devrait s'accroître plus rapidement que le trafic non relié à cette activité (2,6 % pour le trafic relié à l'activité aéroportuaire versus 2,0 % pour le trafic non relié à cette activité). L'affectation de l'ensemble de la circulation prévue en 2007 sur les autoroutes 13-50 est présentée à la carte 11. Notons que dans le corridor de l'autoroute 13 et autoroute 15 à la hauteur de Sainte-Thérèse, le DJMA passerait d'environ 66 850 véhicules en 1987 à 101 250 véhicules en 2007, soit une augmentation totale de 51 % en vingt ans, ce qui correspond à un taux annuel de croissance de 2,1 %.

Selon les résultats de l'affectation, l'autoroute 15 supporterait un DJMA de l'ordre de 85 000 véhicules en 2007, au sud du boulevard Mirabel. Ces débits sont plus représentatifs de la demande que de la réalité qui prévaudra alors sur cette autoroute puisqu'avec un DJMA de l'ordre de 42 500 véhicules par sens, l'autoroute 15 offrirait un NS "E" lors des périodes de pointes quotidiennes, ce qui entraînerait un transfert du trafic vers l'autoroute 13, laquelle offrirait un NS "A" ou "B". A notre avis, cette situation pourrait entraîner un transfert de trafic de l'ordre de 10 % à 20 % de l'autoroute 15 vers l'autoroute 13 (c'est-à-dire sur les 85 200 véhicules indiqués à la carte 11, 16 000 véhicules pourraient être transférés sur l'autoroute 13. Cette dernière supporterait alors un DJMA de l'ordre de 32 000 véhicules au lieu de 16 050 et l'autoroute 15 supporterait un DJMA de l'ordre de 69 000 véhicules au lieu de 85 200 véhicules indiqués. Dans cette hypothèse, le boulevard Mirabel supporterait alors un DJMA de l'ordre de 39 000 véhicules entre l'aéroport et l'autoroute 15).

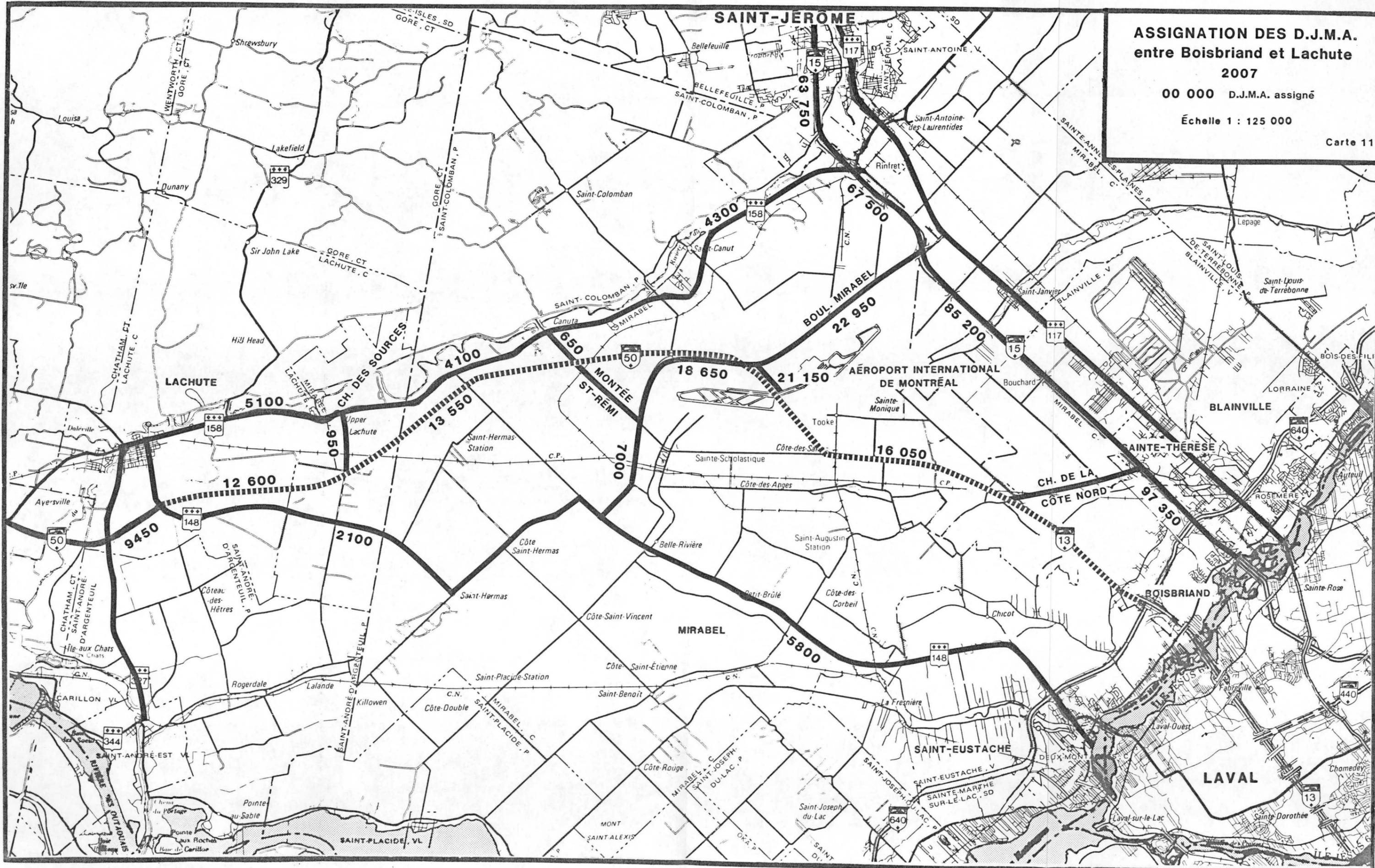


**ASSIGNATION DES D.J.M.A.  
entre Boisbriand et Lachute  
2007**

00 000 D.J.M.A. assigné

Échelle 1 : 125 000

Carte 11



## 5.0 JUSTIFICATION

L'absence de lien autoroutier entre Hull-Lachute-Montréal est déplorée par l'ensemble des intervenants de ces régions comme étant un frein au développement. Selon ses promoteurs, sa réalisation permettrait de compléter l'armature régionale pour favoriser l'intégration des régions et de renforcer la cohésion entre les sous-régions et la région dans son ensemble, de promouvoir l'Outaouais québécois au sein du Québec ainsi qu'à l'extérieur pour attirer des investisseurs et, enfin, d'améliorer l'accès à l'emploi pour la population de la région (23). Déjà, en 1971, dans une étude sur "une nouvelle liaison Hull/Ste-Scolastique/ Montréal", l'Institut nationale de la recherche scientifique (I.N.R.S.) faisait ressortir certains éléments significatifs de l'impact à long terme de l'autoroute sur le niveau d'activité économique de la région. Selon ses auteurs: "Un bon réseau de voies de communications est un des éléments majeurs de la vie régionale. Une région peut se définir, d'une part par ses liaisons intra-régionales qui lui assurent une vie commerciale, économique, intellectuelle même et, partant une certaine indépendance sinon une homogénéité, d'autre part, par ses liaisons extra-régionales qui la mettent en relation avec les régions voisines. Un réseau routier, à moins qu'il ait un rôle bien particulier comme l'acheminement de matières premières de leur source à leur port d'exportation, ne se comprend que par son insertion à la vie régionale. Aucun des secteurs de l'économie ne peut rester indifférent à une modification du réseau routier" (7,39). L'évaluation de l'impact autoroutier s'inscrit dans une analyse du contexte régional, autant en ce qui concerne les caractéristiques socio-économiques que les caractéristiques de circulation prévalant sur le réseau routier telles que présentées aux chapitres précédents. Les conclusions qui s'en dégagent permettent d'évaluer les effets bénéfiques d'un prolongement des autoroutes 13 et 50.

Le corridor outaouais se caractérise par une population concentrée dans les villes et le long des axes routiers. La région d'étude, regroupant les MRC de Mirabel, d'Argenteuil, de Papineau et la Communauté régionale de l'Outaouais, a connu de 1981 à 1986 une croissance démographique de l'ordre de 5,7 %; celle-ci étant supérieure à celle du Québec, de 1,6 % durant les mêmes périodes. Par ailleurs, selon les prévisions du B.S.Q., l'augmentation du nombre de ménages de 1981 à 1986 serait légèrement supérieure à celle du Québec. C'est la Communauté régionale de l'Outaouais qui obtient depuis cinq ans le pourcentage d'accroissement de la population le plus élevé, de 7,4 %. Ces données rejoignent celles faisant état du dynamisme de la région métropolitaine d'Ottawa-Hull. Selon les plus récentes données de Statistique Canada, cette dernière agglomération se retrouve, en 1986, au deuxième rang des régions métropolitaines canadiennes ayant affiché le plus fort taux de croissance démographique. Le taux de variation de 1981 à 1986 ayant été de 10,1 %. La croissance particulière de l'agglomération Aylmer-Hull-Buckingham-Masson, donne de plus en plus à

Hull la taille d'une capitale régionale dont il importe d'accroître les fonctions et les liens. Selon le rapport de l'I.N.R.S, "Dans la mesure où la vie d'échange intra et extra-régionale de Hull est assurée, ses fonctions régionales pourraient se développer au rythme de sa croissance démographique. Pour canaliser cette croissance et les liens de tous ordres, Hull doit au moins bénéficier d'une infrastructure susceptible d'intégrer simultanément l'Ouest du Québec au développement hullois et montréalais" (7,49). Quant aux MRC, la MRC de Papineau a connu une augmentation de population de 2,4 % depuis 1981, et les MRC d'Argenteuil et de Mirabel ont connu une population stable. L'analyse a par ailleurs fait ressortir l'afflux de touristes et de villégiateurs durant certaines périodes de l'année. Le nombre de résidences secondaires presque égal au nombre de résidences principales nous porte à évaluer la population des MRC de Papineau et d'Argenteuil à plus de 100 % supérieure à celle recensée, pour ces territoires situés à moins de deux heures de route de Montréal et de Hull-Ottawa.

L'activité agricole représente une activité importante sur le territoire à l'étude. Les axes de développement retenus lors du sommet socio-économique de l'Outaouais démontre la volonté de rendre l'agriculture de l'Outaouais rentable. La volonté de consolidation est un signe que l'on veut faire survivre l'agriculture. De nouveaux projets verront le jour sous peu: La Fromagerie à Plaisance, le centre de conditionnement et d'emballage de la pomme de terre à Notre-Dame-de-la-Paix, les postes de réception, manutention et classification des grains locaux à Papineau. La MRC Mirabel veut, quant à elle, remettre en valeur la vocation agricole de son territoire en développant le PICA en spécialisation agro-alimentaire pour les usages tels la culture hydroponique, la transformation de produits agricoles ou la recherche et le développement de technologies nouvelles en agriculture et en alimentation. L'amélioration du lien routier ne peut qu'accélérer le rapprochement des marchés. D'après une analyse de l'I.N.R.S. à l'égard de la production laitière, "le transport du lait nécessite une haute utilisation du système routier... De bonnes conditions routières peuvent réduire les coûts de main-d'oeuvre pour l'écoulement des produits, que le temps de transport nécessitait" (7,53). Il en est de même à l'égard de l'élevage où les produits doivent être acheminés vers Montréal ou Toronto. L'amélioration des conditions routières permettrait de maximiser la possibilité d'un drainage vers Montréal plutôt qu'une fuite vers Toronto. Ces constatations s'appliquent également à l'écoulement des produits du bois, autre source de revenus importante pour la région.

Au cours de ces dernières années, le secteur manufacturier demeurait toujours une des activités très importantes dans la région Argenteuil-Outaouais, principalement en ce qui concerne les industries reliées à la transformation de la ressource forestière (pâtes et papiers, bois, meuble). L'évaluation de l'impact d'une autoroute sur cette activité permet aux auteurs de l'étude de l'I.N.R.S. de conclure que "la construction d'une autoroute provoque une impulsion considérable sur les

industries manufacturières d'une région, tant au point de vue quantitatif que qualitatif. Toutes conditions étant égales, cette impulsion profite d'abord aux industries déjà implantées dans le milieu. Les avantages industriels à court terme se traduisent tout d'abord par l'accroissement des activités industrielles directement liées à la construction de l'autoroute (industrie du ciment, panneaux de signalisation, etc.) et, deuxièmement, par la facilité d'accès et l'épargne de temps pour le transport-camion qui élargissent le rayonnement des industries" (7,72). Plusieurs centres se sont dotés de parcs industriels d'importance, une meilleure infrastructure routière s'ajouterait aux éléments favorables à l'implantation industrielle (coût de terrains et de services, qualité de la main-d'oeuvre, ressources, etc).

Le territoire de la région étudiée jouit d'un potentiel touristique exceptionnel combiné à une situation stratégique de premier ordre. Les activités touristiques de l'Outaouais desservent actuellement surtout une population locale; la plupart viennent des zones urbaines de Hull et d'Ottawa. Une meilleure accessibilité au site permettrait d'attirer toute une clientèle extra-régionale; le marché de "l'Eastern Ontario" de même que le bassin de Montréal. Comme le mentionne le ministère du Tourisme dans son rapport "Le tourisme au Québec", "le tourisme est une activité économique importante et génère des emplois touchant une large partie de la population. Il est le secteur de l'économie où chaque dollar dépensé ou investi crée rapidement le plus d'emplois sans entraîner pour cela des effets de dégradation comparables à ceux du secteur manufacturier. Plus que dans les autres secteurs de l'économie, les achats pour l'implantation et l'exploitation des entreprises touristiques sont davantage dirigés vers l'économie nationale puisqu'ils touchent d'abord la construction, l'agro-alimentaire, les transports et le commerce de détail d'envergure locale ou régionale. Source de devises étrangères, le tourisme exerce une nette influence sur la balance des paiements et sur la valeur de la monnaie" (19,32). L'impact économique varie également d'un produit à l'autre: le ski alpin, les congrès internationaux et les voyages-motivation engendrent de substantielles dépenses quotidiennes, et, la chasse et la pêche ont un potentiel économique considérable face au marché américain. L'Outaouais offre cet éventail d'activités, mais tout dépend de sa mise en valeur tout autant que de la facilité des voies d'accès aux différents sites.

Le climat d'incertitude prévalant ces dernières années quant à l'avenir et au rôle des aéroports de Dorval et Mirabel a eu un impact sur la réalisation des projets autoroutiers 13 et 50. La publication des rapports Picard (3) et Sauriol (6) et les nombreuses discussions qui eurent lieu dernièrement sur ces questions ont été suivies d'une décision du gouvernement fédéral, en décembre 1986, à l'effet de maintenir ouverts les deux aéroports et de les doter d'une gestion commune. Dans ce contexte, les projets autoroutiers permettraient d'obtenir une desserte optimale de l'aéroport de Mirabel en assurant une liaison directe du centre même de l'aéroport au réseau autoroutier de la grande région métropolitaine de Montréal.

Quand aux bénéfices que pourraient obtenir les usagers, l'aménagement d'une autoroute pourrait se traduire par d'autres avantages tels l'impact sur la sécurité routière, l'augmentation du confort des usagers, la réduction de "l'éloignement psychologique" des résidents de la région, etc. Avantages très difficiles à traduire en valeur monétaire, mais pas moins réels.

Enfin, le projet de construction des autoroutes 13 et 50, évoqué depuis plusieurs années, a été plus récemment inscrit à l'intérieur des schémas d'aménagement régionaux et, défini comme projets prioritaires lors des sommets socio-économiques. C'est l'ouverture de leur territoire au développement qui constitue la priorité où le développement repose entre autres sur un bon réseau routier. Et, comme le précise la C.R.O.: "Le réseau de transport a une influence déterminante sur le développement, en ce sens que la localisation des infrastructures détermine la direction de la croissance tandis que leur capacité conditionne à la fois le type d'aménagement et l'intensité d'occupation qui pourra commodément accueillir telle ou telle partie du territoire. Le développement à son tour implique une évolution dans les besoins en transport et exige des améliorations au réseau ou l'établissement de nouveaux services" (24, 9.5).

L'analyse portant sur l'opportunité de réaliser ces infrastructures autoroutières a également nécessité l'évaluation des caractéristiques de circulation sur le réseau routier actuel. Dans le couloir Lachute-Masson, l'étude a permis de faire ressortir certaines déficiences sur la route 148; caractéristiques qui ne peuvent satisfaire le trafic de long parcours sur cette route reliant l'Outaouais à la région montréalaise du côté québécois. L'analyse a porté autant sur les caractéristiques physiques, géométriques et structurales de la route 148, que sur la capacité, le niveau de service, les conditions de circulation et la sécurité routière.

Tout d'abord, les enquêtes origine-destination réalisées entre 1975 et 1983 ont déterminé les caractéristiques des déplacements dans le corridor Montréal/Hull-Ottawa. Celles-ci indiquent en premier lieu que la route 148 supporte à la fois une circulation locale et de long parcours. La circulation de long parcours résulterait de son caractère de route principale tournée vers la desserte des municipalités localisées le long de la rivière des Outaouais et de zones récréatives situées au nord de la route 148. De plus, aux approches des municipalités, la fréquence des motifs travail et affaire est plus significative alors qu'entre les municipalités où la fréquence du motif loisir est plus importante. Enfin, bon nombre de déplacements pour motif affaire entre l'Outaouais et Montréal emprunte l'autoroute 40-417 au détriment de la route 148. L'autoroute 40-417 constitue la seule voie rapide dans ce corridor et offre une meilleure qualité de service que la route 148.

Par ailleurs, les caractéristiques physiques et géométriques de la route 148 sont non uniformes le long de son parcours (largeur des voies et des accotements, visibilité au dépassement). Sur une distance d'environ 90 kilomètres, la route 148 ne compte que 15,5 kilomètres (17,3 %) et 19,8 kilomètres (22 %) dont la largeur moyenne des voies et des accotements respectivement sont conformes aux normes du M.T.Q. La route 148 possède de nombreuses sections où la distance au dépassement est insuffisante. A cause de la distribution du débit presque égale sur les deux voies (dans une proportion d'environ 55/45), il est en plus très souvent impossible d'utiliser les zones de dépassement. L'analyse des caractéristiques structurales (déflexion caractéristique, coefficient de roulement, niveau de détérioration, taux de fissuration, taux de rapiéçage, drainage) démontre toutefois qu'actuellement la route 148 offre un confort de roulement que l'on peut qualifier d'acceptable.

Les taux moyens d'accident sur la route 148 pour les années 1984, 1985 et 1986, en plus d'être supérieurs au taux moyen du Québec sur une telle route, excèdent tous le taux critique. Ces résultats seraient un indice de déficiences certaines en terme de sécurité.

Attribuable principalement aux déficiences des caractéristiques physiques, géométriques et au pourcentage élevé de camions (de 9 % à 14 %), la route 148 offre un niveau de service (NS) "D". Trois sections ont déjà atteint le maximum du NS "D" et plusieurs sections l'atteindront à moyen et long terme (1990 à 2006) dans l'hypothèse où le taux d'accroissement annuel du trafic serait aux environs de 2 %. Un tel NS ne peut être considéré intéressant pour le trafic de long parcours surtout aux approches des municipalités où le NS peut être de "E" ou "F" compte tenu des zones à vitesse réduite (50 km/h). Un autre inconvénient à la circulation de long parcours est le passage de la route 148 au coeur de chacune des localités sises sur la rive immédiate de la rivière des Outaouais, avec ce que cela comporte d'obstacles: zones à vitesse réduite, feux de signalisation, véhicules stationnés en bordure de rue, rues étroites, trafic transversal et piétons. La forte densité d'activités humaines en bordure de la route 148 et le grand nombre d'accès à cette dernière sont d'autres éléments négatifs. Le nombre de conflits existants et potentiels entre le trafic de la route 148 et le trafic dit "transversal" est considérable et détériore d'une façon appréciable la qualité de service sur cette route.

Les débits de circulation, les affectations et les prévisions ont permis de connaître les mouvements actuels et futurs de circulation advenant le cas de la construction de l'autoroute 50 à deux chaussées (quatre voies). Sur la route 148, le DJMA varie entre 4 820 véhicules et 9 812 véhicules et le DJME varie entre 5 500 véhicules et 11 200 véhicules en 1987. Les affectations de circulation ont démontré qu'un maximum de 40 % du trafic de long parcours, soit 2 472 véhicules/jour empruntant actuellement l'autoroute 40-417, pourrait être transféré sur l'autoroute 50. Par ailleurs, un débit variant de 2 649 véhicules/jour à 3 942 véhicules/jour pourrait être transféré de

la route 148 vers l'autoroute 50. Ainsi, si l'autoroute 50 avait été construite en 1987, celle-ci supporterait un DJMA variant de 5 000 véhicules à 6 400 véhicules alors que la route 148 ne supporterait plus qu'un DJMA variant de 2 250 véhicules à 5 870 véhicules. Cependant, si une seule chaussée (deux voies) était construite, l'autoroute 50 aurait alors des caractéristiques qui se rapprocheraient davantage de celles d'une route principale que d'une autoroute. Par conséquent, le transfert de trafic de l'autoroute 40-417 vers l'autoroute 50 serait très minime, sinon nul, alors que le transfert du trafic de la route 148 vers l'autoroute 50 en serait réduit d'environ 50 %. Le débit total transféré sur l'autoroute 50 ne serait plus que d'environ 1 500 véhicules/jour à 2 000 véhicules/jour pour les deux directions. Les prévisions de circulation sur l'autoroute 50 pour l'an 2007, basées sur l'évolution passée du trafic et les prévisions socio-économiques, indiquent que cette dernière supporterait un DJMA variant de 7 425 véhicules à 9 500 véhicules en considérant un taux annuel de croissance de 2 %.

En conclusion, il ressort que toutes les contraintes découlant des caractéristiques physiques, géométriques et de circulation sur la route 148 dans le couloir Lachute-Masson, découragent nombre de voyageurs de long parcours entre la région de Montréal et Hull-Ottawa, et ce à l'avantage de l'autoroute 40-417. La justification d'un lien autoroutier (A-50) à deux chaussées repose sur le niveau de service actuel et les conditions de circulation sur la route 148.

L'analyse des caractéristiques de circulation sur le réseau routier dans le secteur Boisbriand-Lachute a permis d'évaluer la qualité et le niveau de service sur les routes 148 et 158 et sur l'autoroute 15.

Les DJMA estimés en 1987 sur la route 148, à l'est de Lachute, sont de 4 100 véhicules; sur la route 158, à l'ouest de Saint-Canut, le DJMA est de 6 700 véhicules; sur la route 158, à l'est de Lachute, le DJMA est de 9 400 véhicules. Malgré un débit de circulation relativement peu élevé, la route 148 offre un NS "D". Cette situation est causée par les caractéristiques géométriques déficientes (accotements de 0,6 mètre seulement, voies de 3,35 mètres, dépassement possible sur seulement 50 % du parcours) et par la forte proportion de véhicules lourds (15 % de camions). Quant à la route 158, à cause des débits relativement élevés qu'elle supporte, elle offre un NS "D" à proximité de Saint-Canut et un NS "E" à proximité de Lachute. Ces niveaux de service ne peuvent être considérés intéressants pour effectuer de long parcours. D'ailleurs, selon une enquête origine-destination effectuée en 1983 sur la route 158 à proximité de Lachute, plus du tiers du trafic peut être assimilé à de la circulation de long parcours, puis-

qu'il provenait de la région de Montréal et se destinait principalement à Lachute ou plus loin au nord et à l'ouest de cette municipalité.

Les DJMA supportés par l'autoroute 15 sont estimés en 1987 à 46 400 véhicules au nord du boulevard Mirabel, à 62 000 véhicules au sud du boulevard Mirabel et à 73 000 véhicules au nord de l'autoroute 640. Ces débits s'expliquent par l'augmentation des débits de circulation sur l'autoroute 15 et les tendances manifestées dans le corridor autoroute 15/route 117 à la suite de l'abolition des péages. Pour une autoroute située en milieu essentiellement semi-urbain et rural au nord de l'autoroute 640, il s'agit là de très forts débits. L'autoroute 15 offre ainsi un niveau de service "E" et "D" de l'autoroute 640 jusqu'au boulevard Mirabel. Ces résultats démontrent que dans ce secteur, l'autoroute 15 a atteint et même dépassé sa désuétude en terme de circulation et que la construction d'un nouveau lien rapide entre l'autoroute 640 et l'aéroport de Mirabel est techniquement justifié en terme de circulation.

Les affectations et les prévisions de circulation ont permis d'estimer les mouvements actuels et futurs advenant le cas de la construction des autoroutes 13 et 50 entre Boisbriand et Lachute. Les résultats de l'affectation démontrent entre autres que l'autoroute 13 supporterait en 1987 un DJMA de 10 350 véhicules. Les DJMA supportés par l'autoroute 15 sont estimés en 1987 à 45 200 véhicules au nord du boulevard Mirabel, à 56 500 véhicules au sud du boulevard Mirabel et à 64 700 véhicules au nord de l'autoroute 640. Les débits affectés sur l'autoroute 13 représentent un strict minimum. Les niveaux de service "D" et "E" offerts sur l'autoroute 15 inciteraient des usagers de cette autoroute à utiliser l'autoroute 13 comme alternative en période de pointe puisque cette dernière offrirait un niveau de service "A" ou "B" (un transfert possible de l'ordre de 5 % à 10 %). Quant aux prévisions de circulation sur les autoroutes 13 et 50 d'ici l'année 2007, celles-ci ont été évaluées en tenant compte de l'accroissement de l'activité aéroportuaire telle que prévue par Transport Canada et d'un taux annuel d'augmentation de 2 % pour le trafic non relié à l'activité aéroportuaire. Les résultats indiquent qu'en l'an 2007, l'autoroute 15 supporterait un DJMA de l'ordre de 85 000 véhicules au sud du boulevard Mirabel (42 500 véhicules par sens). Ces débits sont plus représentatifs de la demande que de la réalité qui prévaudra alors sur cette autoroute, puisqu'avec de tels débits, l'autoroute 15 offrirait un NS "E" lors des périodes de pointe quotidiennes, ce qui entraînerait un transfert du trafic vers l'autoroute 13, laquelle offrirait un NS "A" ou "B". Cette situation pourrait entraîner un transfert de trafic de l'ordre de 10 % à 20 % de l'autoroute 15 vers l'autoroute 13. Cette dernière supporterait alors un DJMA de l'ordre de 32 000 véhicules et l'autoroute 15 supporterait un DJMA de l'ordre de 69 000 véhicules au sud du boulevard Mirabel. Le boulevard Mirabel supporterait alors un DJMA de 39 000 véhicules entre l'aéroport et l'autoroute 15.

En conclusion, les résultats de l'analyse de circulation dans le secteur Boisbriand-Lachute indiquent, en premier lieu, que la justification du lien autoroutier (A-13) plus direct entre Montréal et l'aéroport de Mirabel est liée au niveau de service offert par l'autoroute 15. L'autoroute 15 constituant actuellement le seul lien routier, le prolongement de l'autoroute 13 apporterait une amélioration de l'accès à Mirabel autant des correspondances entre les aéroports de Dorval et Mirabel, problèmes soulevés récemment lors des analyses ayant trait aux déficiences du réseau aéroportuaire montréalais, que de l'accès au centre-ville de Montréal. De manière à répondre de façon optimale aux objectifs de desserte de Mirabel, l'amélioration des infrastructures d'accès terrestres permettra d'obtenir également un meilleur niveau de service. Enfin, quant à la justification du segment de l'autoroute 50 compris entre le boulevard Mirabel et la municipalité de Lachute, celle-ci est liée aux caractéristiques actuelles de la circulation sur le réseau des routes principales existantes dans ce secteur (routes 148 et 158) ainsi qu'à la continuité qu'il faudra nécessairement assurer entre l'autoroute 13 et l'autoroute 50 dans l'hypothèse où cette dernière serait réalisée de Lachute à Masson.

## 6.0 SCENARIOS D'INTERVENTION

### 6.1 Objectifs

Afin d'améliorer les liens routiers entre Hull-Ottawa et Montréal, les principaux objectifs poursuivis dans l'étude ont été:

- d'apporter une réduction de la distance-temps entre Hull et Montréal par rapport à la route 148 actuelle;
- d'accroître la capacité, la sécurité et un meilleur service offert au trafic de long parcours;
- d'offrir une liaison plus directe et plus rapide entre les aéroports de Dorval et Mirabel;
- de réduire le temps de parcours des déplacements inter-régionaux;
- de soutenir le développement touristique, économique et industriel de l'Outaouais.

### 6.2 Scénarios étudiés à ce jour

Depuis 1968, soit depuis le dépôt au Ministère d'un mémoire du Conseil économique régional de l'Ouest du Québec traitant des voies de communication reliant Hull à Montréal et, de la décision du gouvernement du Canada d'implanter un nouvel aéroport international à Sainte-Scholastique, plusieurs scénarios d'intervention et tracés d'autoroute ont été élaborés par le ministère des Transports. Les objectifs du projet d'autoroutes 13-50 ont été tout d'abord d'assurer un lien rapide entre Hull et Montréal tout en privilégiant la desserte du complexe aéroportuaire de Mirabel, de relier à court terme Lachute à Montréal via le boulevard Mirabel et, enfin, d'assurer un lien direct plus efficace pour l'aéroport de Mirabel compte tenu de l'achalandage considérable sur l'autoroute 15 aux heures de pointe et pendant les fins de semaine. Les différents scénarios étudiés à ce jour seront présentés en deux sections: les hypothèses de tracé des autoroutes 13-50 entre Boisbriand et Lachute et ceux de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson.

### 6.2.1 Autoroutes 13-50 entre Boisbriand et Lachute

La décision du gouvernement du Canada de maintenir en opération les deux aéroports de Dorval et de Mirabel et celle du gouvernement du Québec de collaborer à l'effort de consolidation et mise en valeur des installations aéroportuaires de Montréal nécessitent de doter la région de Mirabel des infrastructures routières qui en faciliteront le développement. Déjà, au cours des années 70, le projet des autoroutes 13-50 était développé et a, depuis ce jour, subi des modifications importantes. Plusieurs hypothèses de tracé ont été étudiées par les services techniques du Ministère (voir annexe IV). Des affectations de circulation ont été réalisées et ont permis de déterminer lesquels des scénarios permettraient une amélioration de la desserte de l'aéroport de Mirabel et une optimisation du temps et de la distance pour l'ensemble des véhicules (14). Le corridor définitif a été adopté en avril 1983 après entente avec la Société immobilière du Canada (Mirabel) Ltée, Transports Canada et la ville de Mirabel. A cette époque, le gouvernement fédéral annonçait son intention de procéder à la vente des terres situées sur le territoire exproprié, en dehors de la zone opérationnelle de l'aéroport de Mirabel. L'emprise nécessaire à la réalisation des autoroutes 13 et 50 à l'intérieur du territoire exproprié a été remis au ministère des Transports. Toutefois, de la limite sud de la zone expropriée jusqu'à l'autoroute 640, le projet se situe sur le domaine privé.

Le projet des autoroutes 13 et 50, soit la construction d'une autoroute à deux chaussées avec étagement, a nécessité des discussions de la part de tous les organismes impliqués tant au niveau du tracé que des aménagements géométriques. Quelques modifications ont dû être apportées. L'intersection entre l'autoroute 13 et l'échangeur Montée Duquette a été déplacée légèrement afin de réduire l'impact sur un peuplement d'érables, tel que suggéré par la Direction de la protection du territoire agricole du Québec. L'Association des agriculteurs expropriés a demandé que l'autoroute 13 soit située à la limite des anciens cadastres du secteur St-Augustin au lieu de longer la voie ferrée, causant ainsi beaucoup moins de dommages aux fermes situées sur la Petite Côte des Anges en évitant d'enclaver tous ces lots. Transports Canada a revu les plans de l'important échangeur donnant accès au terminus et aux installations de l'aérogare où la plus large partie des travaux se trouve commune aux deux autoroutes.

Le projet retenu semble satisfaire toutes les parties concernées et répond aux objectifs recherchés dans la présente étude (carte 12).

**TRACÉ DES AUTOROUTES 13 ET 50**  
**entre Boisbriand et Lachute**

■■■■■■■■■■ A-13 ET A-50 projetées  
 ○■■■■■■■■■ échangeur projeté  
 ■■■■■■■■■■ viaduc projeté

Échelle 1 : 125 000      Carte 12



### 6.2.2 Autoroute 50 entre Lachute et Masson

Plusieurs solutions possibles ont déjà été étudiées par le ministère des Transports, et présentées dans les rapports Lalonde (16) et Gagnon (15), répondant avec plus ou moins de succès selon le cas au besoin d'amélioration de la liaison routière Lachute-Masson. Voici quatre de ces scénarios:

- la simple réfection, avec voies de dépassement de la route 148;
- l'élargissement à quatre voies divisées ou à quatre voies contiguës de la chaussée de la route 148 (avec voies périphériques aux agglomérations);
- la construction, dans une nouvelle emprise d'une autoroute (A-50) comportant une chaussée de deux voies;
- la construction, toujours dans une nouvelle emprise, d'une autoroute (A-50) comportant deux chaussées de deux voies chacune.

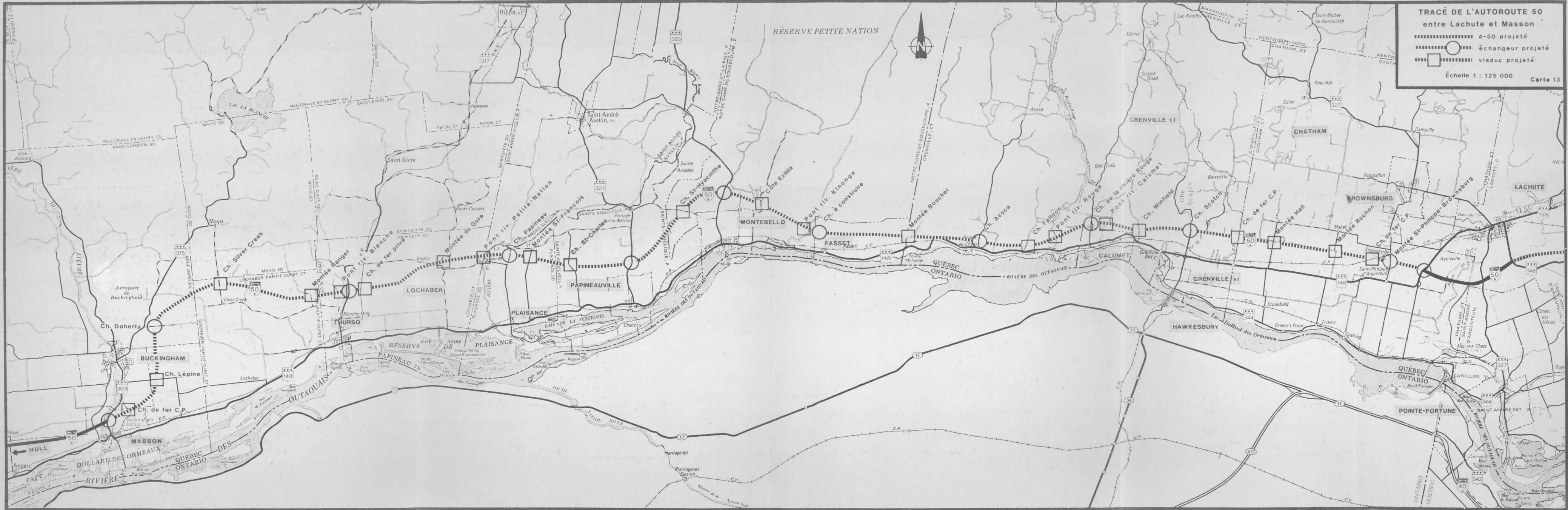
Le premier scénario ne répond pas aux objectifs poursuivis. Les améliorations susceptibles d'être apportées à la route 148, en demeurant dans une emprise à deux voies, ne favoriseraient guère le transfert du trafic de long parcours car l'importance du trafic actuel et la différence marquée de la qualité de service entre la route 148 et l'autoroute 40-417 (côté ontarien) joueraient nettement en faveur de cette dernière (confort, sécurité, etc.). De plus, le redressement des courbes et la réduction des pentes n'auraient qu'un faible impact sur l'amélioration de la qualité du service. Parmi toutes les améliorations envisagées, la construction de voies auxiliaires pour les véhicules lents mériterait d'être réalisée sur un parcours où la circulation est déjà assez dense et où la géométrie du tracé favorise très peu les dépassements. Pourtant, même si cette initiative améliorerait grandement la qualité de service de la route 148, elle ne pourrait, à elle seule, suffire à conserver un niveau de service uniforme sur tout le parcours, et cela en raison du passage de la route à l'intérieur de plusieurs localités.

L'élargissement à quatre voies de la route 148, avec voies périphériques aux agglomérations, a été un des scénarios envisagés. Entre Lachute et Masson, la route 148 traverse huit zones de vitesse réduite qui correspondent à huit agglomérations. La construction de voies périphériques permettrait au public-voyageur en transit de maintenir une meilleure vitesse de parcours tout en évitant les inconvénients causés par le passage sur la rue principale dans chaque localité. Après analyse, parmi les huit voies périphériques jugées les meilleures, seulement trois se prêteraient tant bien que mal à ce genre de réalisation, soit les deux passant par le sud à Thurso et Plaisance, et celle à St-Philippe, par le nord. Les cinq autres voies périphériques seraient très difficiles à réaliser compte tenu de la présence

d'une voie ferrée et d'un relief montagneux. De plus, le meilleur tracé n'est possible, dans sept cas sur huit, qu'en empiétant sur des terres agricoles. Il s'avère donc que ce scénario est peu souhaitable et difficilement réalisable autant l'élargissement de la route 148 que les voies périphériques, compte tenu des multiples contraintes existant en bordure de l'emprise actuelle de la route (milieu bâti, voie ferrée, flanc de montagne, rivière des Outaouais, terres agricoles). De plus, une estimation sommaire de la longueur des voies périphériques montre qu'il faudrait construire au moins 23 kilomètres de nouvelle route, soit près de 26 % de la longueur du parcours, et une étude détaillée des tracés ne pourrait que faire augmenter cette longueur.

La troisième et la quatrième solutions impliquant, dans les deux cas, la construction d'une autoroute dans une nouvelle emprise (A-50), constitueraient davantage une véritable grande voie de communication terrestre entre deux grands pôles de développement économique et les pôles régionaux au nord de la rivière des Outaouais. Toutefois, les affectations de trafic ont démontré que la construction d'une autoroute à deux chaussées favoriserait davantage un transfert massif du trafic de long parcours de l'Ontario vers le Québec, tout en transférant également une partie du trafic régional et local de la route 148 actuelle. Les prévisions de circulation sont de plus fort encourageantes. Ainsi, pour assurer une desserte régionale efficace et augmenter le niveau de service et la sécurité des usagers, la construction de l'autoroute 50 à deux chaussées avec étagement des intersections semble la solution la plus appropriée.

De l'étude de ces quatre scénarios, l'attrait des deux scénarios d'amélioration de la route 148 est plutôt décevant car entaché de nombreuses contraintes. La construction d'une autoroute comportant une seule chaussée ne permettrait pas d'atteindre les objectifs recherchés contrairement à la construction d'une autoroute de deux chaussées avec étagement où un véritable axe de communication entre Lachute et Masson, rejoignant Montréal via Mirabel, serait créé. Ce projet dépasse largement la seule notion de mise en oeuvre de moyens pour assurer les déplacements des biens et personnes entre différentes régions. Il faut, au contraire, l'inscrire dans un contexte socio-économique dynamique en compétition et dans une perspective à plus long terme (carte 13).



**TRACÉ DE L'AUTOROUTE 50**  
**entre Lachute et Masson**

- A-50 projeté
- échangeur projeté
- viaduc projeté

Échelle 1 : 125 000    Carte 13

### 6.3 Description technique des scénarios retenus

Les projets routiers étudiés se présentent comme suit: la construction de l'autoroute 13 à deux chaussées avec étagement et la construction à deux chaussées avec étagement de l'autoroute 50 de Mirabel à Lachute; de Lachute à Masson, la construction de l'autoroute 50 à deux chaussées. Les caractéristiques techniques de ces projets seront celles reliées au nombre de voies, la largeur de l'emprise, la vitesse affichée, les conditions d'accès, les types de structures construites aux intersections des autoroutes avec les routes principales, la classification de ces dernières et leur localisation, et enfin, le pourcentage du corridor exproprié à ce jour.

#### 6.3.1 Caractéristiques techniques des autoroutes 13 et 50 entre Boisbriand et Lachute

La section de l'autoroute 13 comprise entre l'autoroute 640 et l'aéroport de Mirabel a deux chaussées de 7,3 mètres chacune (quatre voies de 3,65 mètres) et les accotements ont 1,3 mètre à l'intérieur et 3 mètres à l'extérieur. L'emprise nominale est de 90 mètres. Le terre-plein central a une largeur de 26 mètres. La vitesse de base de l'autoroute est de 120 km/h et la limite de vitesse indiquée de 100 km/h. Des servitudes de non-accès sont prévues le long de l'autoroute 13 ainsi qu'aux échangeurs.

Le projet pourrait se réaliser en deux phases. A la phase I, la section de l'autoroute 50 du boulevard Mirabel à la route 148 (raccordement à l'autoroute 50 existante à Lachute) est d'une seule chaussée. La chaussée est construite dans la voie sud de l'autoroute, les accotements ont 3,0 mètres de part et d'autre de la chaussée de 7,3 mètres (deux voies de 3,65 mètres). Dans la phase finale, l'autoroute aura deux chaussées de 7,3 mètres chacune, soit quatre voies de 3,65 mètres. L'accotement sera de 1,3 mètre à l'intérieur et de 3 mètres à l'extérieur. L'emprise nominale sera de 90 mètres sauf à l'intérieur des limites municipales de Lachute où l'emprise maximale pourra atteindre 213,36 mètres. Sur la plupart du parcours, le terre-plein central aura une largeur de 26 mètres. Dans un premier temps, la limite de vitesse affichée est de 90 km/h. Dans la phase finale, la vitesse de base de l'autoroute sera de 120 km/h et la limite de vitesse indiquée de 100 km/h. L'autoroute comporte des servitudes de non-accès tout le long de son emprise. Le tracé est présenté à la carte 12.

Le projet d'autoroutes 13-50 de Boisbriand à Lachute comprend la construction de structures aux endroits suivants:

- Autoroute 640/Autoroute 13 (municipalité de Boisbriand) : compléter l'échangeur de type trèfle
- Chemin de la Côte Cachée (Boisbriand) : échangeur parclo modifié
- Chemin de la Côte Sud (Mirabel et Boisbriand) : échangeur type losange
- Chemin de la Côte-Nord (Mirabel) : viaduc
- Chemin de fer du C.P. : viaduc
- Montée Duquette (Mirabel) : échangeur type losange
- Chemin de fer du C.N. (Mirabel) : viaduc
- Chemin taxi-ways (zone opérationnelle de l'aéroport, voies de circulation pour opération des aéronefs) : deux viaducs
- boulevard Mirabel (Mirabel) : raccordement au boulevard existant, compléter l'échangeur de type urbain, carrefour directionnel
- boulevard Mirabel/boulevard Cargo (Mirabel) : échangeur parclo modifié
- boulevard Mirabel (Mirabel) : du boulevard Cargo au chemin St-Simon, construction d'un chemin de desserte au nord de la voie
- boulevard Mirabel et chemin St-Simon (Mirabel) : échangeur parclo type "A2" modifié
- chemin de fer du C.N. (Mirabel) : viaduc
- chemin Côte St-Louis (Mirabel) : échangeur type losange
- chemin de fer du C.P. (Mirabel) : viaduc
- chemin des Sources (Mirabel) : échangeur type losange
- route 329 et raccordement au chemin Vide-Sac (Lachute) : viaduc
- route 148/chemin Béthanie/Autoroute 50 (Lachute): raccordement à l'autoroute 50 existante, échangeur parclo type "A2".

Le projet d'autoroutes 13-50 de Boisbriand à Lachute comprend la construction de structures aux endroits suivants:

- Autoroute 640/Autoroute 13 (municipalité de Boisbriand) : compléter l'échangeur de type trèfle
- Chemin de la Côte Cachée (Boisbriand) : viaduc
- Chemin Grand St-Charles et chemin de la Côte Sud (Mirabel et Boisbriand) : viaduc
- Chemin de la Côte-Nord (Mirabel) : échangeur de type parclo "A2"
- Chemin de fer du C.P. : viaduc
- Montée Duquette (Mirabel) : échangeur type losange
- Chemin de fer du C.N. (Mirabel) : viaduc
- Chemin taxi-ways (zone opérationnelle de l'aéroport, voies de circulation pour opération des aéronefs) : deux viaducs
- boulevard Mirabel (Mirabel) : raccordement au boulevard existant, compléter l'échangeur de type urbain, carrefour directionnel
- boulevard Mirabel/boulevard Cargo (Mirabel) : échangeur parclo modifié
- boulevard Mirabel (Mirabel) : du boulevard Cargo au chemin St-Simon, construction d'un chemin de desserte au nord de la voie
- boulevard Mirabel et chemin St-Simon (Mirabel) : échangeur parclo type "A2" modifié
- chemin de fer du C.N. (Mirabel) : viaduc
- chemin Côte St-Louis (Mirabel) : échangeur type losange
- chemin de fer du C.P. (Mirabel) : viaduc
- chemin des Sources (Mirabel) : échangeur type losange
- route 329 et raccordement au chemin Vide-Sac (Lachute) : viaduc
- route 148/chemin Béthanie/Autoroute 50 (Lachute): raccordement à l'autoroute 50 existante, échangeur parclo type "A2".

La plupart des structures mentionnées précédemment se retrouvent au carrefour de routes locales à voies contiguës en milieu rural à l'exception des routes suivantes:

- Autoroute 640 : autoroute à chaussées séparées en milieu rural
- Boulevard Mirabel : route principale à chaussées séparées en milieu rural qui relie le réseau aéroportuaire à l'autoroute 15
- Chemin Côte St-Louis et la route 329 : routes régionales à voies contiguës en milieu rural
- Route 148 : route principale à chaussées séparées en milieu rural
- Autoroute 50 (section existante) : autoroute à chaussées séparées en milieu rural.

En terminant, il importe de souligner que l'emprise du corridor Lachute-Mirabel a été réservée lors de la révente des terrains expropriés en dehors de la zone opérationnelle. L'emprise du corridor de l'autoroute 13 a également été retenue à l'exception de la limite sud de la zone expropriée jusqu'à l'autoroute 640, où le projet se situe dans le domaine privé. Toutefois, le Ministère est propriétaire des terrains aux approches de l'échangeur à l'autoroute 640.

### **6.3.2 Caractéristiques techniques de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson**

L'autoroute a deux chaussées de 7,3 mètres chacune, soit quatre voies de 3,65 mètres. L'accotement est de 1,3 mètres à l'intérieur et de 3 mètres à l'extérieur. L'emprise nominale est de 90 mètres. Le terre-plein central a une largeur de 26 mètres. La limite de vitesse de base de l'autoroute est de 120 km/h et la limite de vitesse indiquée de 100 km/h. L'autoroute comporte des servitudes de non-accès tout le long de son emprise. Le tracé est présenté à la carte 13.

Le projet d'autoroute 50 de Lachute à Masson comprend la construction de structures aux endroits suivants:

- Autoroute 50/Route 148 (municipalité de Chatham) : raccordement à l'autoroute 50 existante, échangeur parclo type A-B
- Montée St-Philippe-Brownsburg (Chatham) : échangeur parclo type A-B;
- Chemin de fer du C.P. (Chatham) : viaduc
- Montée Rochon (Chatham) : viaduc
- Montée Hall (Chatham) : viaduc
- Chemin de fer du C.P. (Grenville-Chatham) : viaduc
- Chemin Scotch (Grenville c.) : échangeur parclo type "B2"
- Chemin Winfield (Grenville c) : viaduc
- Rivière Calumet (Grenville c.) : pont
- Chemin de la Rivière Rouge (Grenville c.) : échangeur parclo type "A2"
- Rivière Rouge (Grenville c.) : pont
- Chemin Falloon (Grenville c.) : viaduc
- Chemin Avoca (Grenville c.) : échangeur parclo type A-B
- Montée Boucher (Grenville c./Fassett) : viaduc
- Chemin à construire de la route 148 à l'autoroute 50 (Fassett) : échangeur parclo type A-B
- Rivière Kinonge (Fassett) : pont
- Côte Ezilda (Notre-Dame-de-Bon-Secours) : viaduc
- Route 323 (Montebello) : échangeur parclo modifié
- Chemin St-Hyacinthe (Notre-Dame-de-Bon-Secours) : viaduc

- Route 321 (Sainte-Angélique) : échangeur parclo type A-B
- Chemin St-Charles (Sainte-Angélique) : viaduc
- Montée St-François (Plaisance) : viaduc
- Chemin Papineau (Plaisance) : échangeur parclo type A-B
- Rivière Petite-Nation (Plaisance-Lochaber) : pont
- Montée du Gore (Lochaber) : viaduc
- Chemin de fer privé (Lochaber) : viaduc
- Route 317 (Lochaber) : échangeur
- Rivière Blanche (Lochaber) : pont
- Montée Ranger (Lochaber-Partie ouest) : viaduc
- Chemin Silver Creek (Lochaber-Partie-ouest) : viaduc
- Chemin Doherty (L'Ange-Gardien) : échangeur parclo type A-B
- Chemin Lépine (Buckingham) : viaduc
- Chemin de fer du C.P. (Masson) : viaduc
- Route 309/Autoroute 50 (Masson) : raccordement à l'autoroute 50 existante, compléter l'échangeur parclo type A-B

La plupart des structures mentionnées précédemment se retrouvent aux carrefours de routes locales à voies contiguës en milieu rural à l'exception des routes suivantes:

- Autoroute 50 (section existante) : autoroute à chaussées séparées en milieu rural
- Route 148 : route provinciale à voies contiguës en milieu rural
- Routes 323, 321, 317, 309 : routes régionales à voies contiguës en milieu rural

En terminant, il est important de souligner que le gouvernement du Québec est propriétaire depuis 1976 de 60 % à 62 % du corridor de l'autoroute 50 entre la Montée Lépine près de Masson à la limite du Comté d'Argenteuil (région 07) en vertu d'un dépôt effectué au bureau d'enregistrement des divisions concernées. De la limite du Comté d'Argenteuil à Lachute (région 06), le pourcentage est de 97 %.

### 6.3.3 Coûts des projets autoroutiers

L'estimation des coûts de réalisation des projets autoroutiers sont les suivants:

- Autoroutes 13-50 de Boisbriand à Lachute : 107 millions en dollars 1986. Ce montant représente les coûts de construction de l'autoroute 13 à deux chaussées avec étagement et la construction d'une première chaussée à deux voies avec étagement de l'autoroute 50, sur une distance totale de 46,5 kilomètres.

TABLEAU 6.1

#### Coût de construction des autoroutes 13-50 de Boisbriand à Lachute

	Autoroute 13	Autoroute 50 de la Montée St-Simon à Lachute	
Type de route	Autoroute étagée complète	Autoroute étagée 1 chaussée	Autoroute étagée complète
Coût*	74 M \$	33 M \$	50 M \$
Nb. de kilomètres	23,8 km	22,7 km	22,7 km

\* Comprenant la chaussée, les ouvrages d'art et les frais de génie et contingence ( $\pm 15\%$ ).

- Autoroute 50 de Lachute à Masson : 290 millions en dollars 1986. Ce montant représente les coûts de construction de deux chaussées avec étagement.

TABLEAU 6.2

## Coût de construction de l'autoroute 50 de Lachute à Masson

Type de route	Autoroute étagée une chaussée	Autoroute étagée complète
Coût *	140 M \$	290 M \$
Nb. de kilomètres	92,3 km	92,3 km

- \* Ces coûts sont approximatifs. Les données proviennent d'une étude réalisée en 1980 par le ministère des Transports du Québec (14) et actualisés en dollars 1986. Cette estimation pourrait varier si des modifications au tracé étaient nécessaires à la suite des résultats de l'étude d'impact et, pour d'autres raisons dont celles à l'égard du dossier d'expropriation.

## BIBLIOGRAPHIE

1. B.T.M., La desserte du complexe aéroportuaire de Montréal par un système de transport collectif rapide, document synthèse, avril 1985, 36 pages.
2. Cogesult, Etude technico-économique du prolongement des autoroutes 13 et 50, document préparé pour la Société d'aménagement de l'Outaouais et pour les M.R.C. Papineau, Argenteuil et Mirabel, avril 1986, 59 pages.
3. Comité ministériel sur le développement de la région de Montréal, Rapport du Comité consultatif, novembre 1986, (rapport Picard du nom du président du comité).
4. Communauté régionale de l'Outaouais, Schéma d'aménagement révisé, juin 1987.
5. Conseil consultatif des aéroports de Montréal, "Rapport du sous-comité formé pour étudier les systèmes de transport terrestre entre les aéroports de Mirabel/Dorval et le centre-ville de Montréal", juin 1985.
6. Conseil consultatif des aéroports de Montréal, Recommandation d'une structure de gestion locale pour les aéroports de Montréal et l'avenir des aéroports de Montréal, mémoire présenté au Ministre des Transports du Canada, septembre 1986 (rapport Sauriol du nom du président du Conseil).
7. Houde, Pierre et Gravel, Robert, Une nouvelle liaison Hull-Ste-Scholastique-Montréal, Institut national de la recherche scientifique (I.N.R.S.), 1971, 83 pages.
8. Laventhol et Horwath. Etude du développement touristique dans la région de la Capitale Nationale, Sommaire, décembre 1985.
9. Ministère de l'Industrie et du Commerce, Parcs industriels du Québec 1986, Direction de l'aide à l'implantation industrielle, 1986, 79 pages.

10. Ministère des Affaires municipales, Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, Communauté régionale de l'Outaouais, décembre 1986.
11. Ministère des Affaires municipales, Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, MRC d'Argenteuil, mai 1986.
12. Ministère des Affaires municipales, Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, M.R.C. de Mirabel, mai 1986.
13. Ministère des Affaires municipales, Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, MRC de Papineau, juin 1986.
14. Ministère des Transports, Assignation de la circulation, Autoroute 13-50, Service des tracés et projets, Montréal, novembre 1982.
15. Ministère des transports, Autoroute 50: Etude d'opportunité (tronçon Masson-Lachute), Service des études, 1980, 88 pages (rapport Gagnon du nom du chargé de projet).
16. Ministère des Transports, Etude de circulation routière entre Buckingham et Lachute, Route 148/Autoroute 50, Service circulation et aménagements, décembre 1979, 42 pages (rapport Lalonde du nom du chargé de projet).
17. Ministère des Transports, Evaluation de l'opportunité des projets autoroutiers 13 et 50 au nord de Montréal, Service des études, 1981, 93 pages (rapport Paré du nom du chargé de projet).

18. Ministère des Transports, Enquêtes Origine-Destination, Service des relevés techniques,
  - 1983 Pointe-Fortune, Autoroute 40, poste 2
  - 1981 Masson, route 148, poste 2
  - 1981 Lachute, route 148, poste 1
  - 1978, Fassett, route 148
  
19. Ministère du Tourisme, Le tourisme au Québec - bilan et perspectives d'action 1985-1988, 1984, 94 pages.
  
20. Municipalité régionale de comté d'Argenteuil, Schéma d'aménagement, mars 1987.
  
21. Municipalité régionale de comté de Mirabel, Schéma d'aménagement, avril 1987.
  
22. Municipalité régionale de comté de Papineau, Schéma d'aménagement, Tomes I et II, décembre 1986.
  
23. Sommet socio-économique de l'Outaouais, série de cahiers déposés lors du sommet tenu les 9, 10 mai 1986, Cahier des propositions d'action, Cahiers des axes, Sommaire des engagements gouvernementaux.
  
24. Sommet socio-économique de l'Outaouais, Documents d'amorce de discussion aux tables sectorielles et groupes thématiques, textes produits sous la coordination du Comité du contenu du sommet socio-économique de l'Outaouais, 1986.
  
25. Sommet socio-économique des Laurentides, série de cahiers déposés lors du sommet tenu les 11, 12 avril 1986, Cahier des propositions d'action, Résolution d'engagement.
  
26. Transports Canada, Mirabel, Génération de trafic routier, Bureau de planification des aéroports de Montréal, avril 1987.
  
27. Transports Canada, Plan directeur de Mirabel, module du transport de surface, Bureau de planification et d'aménagement des aéroports de Montréal, mai 1986.
  
28. Transports Canada, Prévisions sur l'activité aérienne 1986-1996, Direction des statistiques et prévisions (AIR)

## ANNEXE I

**Classification des entreprises  
et regroupement par secteurs d'activité****SECTEUR PRIMAIRE**

Entreprises de matières premières: agriculture et services relatifs à l'agriculture, pêche et piégeage, services forestiers, mines, carrières et services miniers.

**SECTEUR SECONDAIRE**

Entreprises manufacturières: aliments, produits textiles, habillement, bois, meuble, papier, imprimerie, transformation des métaux, machinerie, matériel de transport, produits électriques, chimiques.

**SECTEUR TERTIAIRE**

Entreprise de construction: constructeurs, promoteurs et entrepreneurs généraux.

Entreprises de transport et entreposage: transport, entreposage.

Entreprises de communications et services publics: communications, distribution.

Entreprises de commerces de gros

Entreprises de commerces de détail

Entreprises de services: intermédiaires financiers et assurances, services immobiliers et agences d'assurances, services aux entreprises, services gouvernementaux, services d'enseignement, services de santé et services sociaux, hébergement, restauration, clubs sportifs.

## ANNEXE II

## Inventaire structural des routes, route 148

Le tableau à la page suivante présente les données structurales de la route 148 du tronçon 148-04-071-01 (Masson) au tronçon 148-05-054-01 (Lachute). Les relevés sont interprétés de la manière suivante:

## Coefficient de roulement:

22	-	48	mauvais
49	-	61	moyen
62	-	100	bon

Déflexion caractéristique  $\bar{x} + 2$  sigma:

de	0	à	600	-	légère
de	601	à	1 100	-	moyenne
de	1 101	à	2 000	-	élevé
de	2 001	et plus		-	très élevé

## Niveau de détérioration:

A	-	minime
B	-	légère
C	-	moyenne
D	-	avancée
E	-	excessive

## Cote de fissuration et cote de rapiéçage:

1	-	nul
3	-	peu
5	-	moyen
7	-	beaucoup
9	-	excessif

## Cote de drainage:

1	-	très bon
2	-	bon
3	-	moyen
4	-	mauvais
5	-	très mauvais

CODE CARACT.	IDENTIFICATION RTE TRONC SEC S-S	LONG.	PROFILOMETRIE DATE	SR	SOM	DEFLEXION DATE	X+2SIGMA	QUALITE	FISS.	RAP.	DRAI.	CONSTR. ANNEE
	00148 04 071 01	2,692	86-08	71	277	86-07	607	A12	5	3	3	51
	00148 04 071 02	1,953	86-08	61	472	86-07	723	B23	7	3	3	51
	00148 04 071 03	2,563	86-08	62	1159	86-07	769	C24	7	3	3	51
Wasson	00148 04 071 04	2,056	86-08	54	1099	86-07	571	B32	7	5	2	51
	00148 04 091 01	1,776	86-08	66	1044	86-07	539	A21	5	3		63
	00148 04 091 02	2,640	86-08	86	195	86-07	457	A01	5	1	3	63
	00148 04 091 03	1,575	86-08	85	198	86-07	385	A00	5	1	3	63
Lochaber P.C.	00148 04 110 01	1,132	86-08	86	196	86-07	367	A00	3	1	3	68
	00148 04 110 02	2,896	86-08	79	239	86-07	541	A02	3	1	3	68
	00148 04 110 03	3,009	86-08	82	241	86-07	539	A01	3	1	3	68
	00148 04 110 04	1,275	86-08	67	469	86-07	641	B13	3	1	2	68
Mungo	00148 04 120 01	1,095	86-08	63	722	86-07	577	B22	5	3	2	52
	00148 04 130 01	1,542	86-08	69	799	86-07	673	B13	5	5	1	53
Lochaber	00148 04 140 01	2,170	86-08	89	145	86-07	849	C05	3	1	3	36
	00148 04 140 02	2,161	86-08	91	143	86-07	783	B04	3	1	3	36
	00148 04 140 03	1,631	86-08	72	250	86-07	457	A11	3	3	3	36
	00148 04 140 04	1,173	86-08	81	208	86-07	525	A01	1	1	3	36
da'rauc	00148 04 150 01	1,689	86-08	70	279	86-07	491	A11	3	1	3	65
	00148 04 150 02	1,059	86-08	72	476	86-07	705	B13	5	1	2	65
	00148 04 150 03	1,212	86-08	76	306	86-07	907	C05	3	3	3	65
	00148 04 150 04	1,859	86-08	74	175	86-07	925	C15	3	3	3	65
St. Mary's	00148 04 160 01	1,475	86-08	70	183	86-07	923	C15	1	1	3	64
	00148 04 160 02	1,737	86-08	74	235	86-07	719	B13	1	1	3	64
St. Mary's	00148 04 170 01	1,526	86-08	72	419	86-07	491	A11	3	1	2	64
	00148 04 180 01	1,331	86-08	77	548	86-07	471	A01	5	3	2	44
St. Mary's	00148 04 190 01	2,363	86-08	67	298	86-07	657	B13	3	1	3	62
	00148 04 190 02	1,920	86-08	86	217	86-07	971	C05	3	1	2	62
St. Mary's	00148 04 200 01	1,298	86-08	74	347	86-07	897	C15	3	3	3	44
	00148 04 210 01	1,863	86-08	75	485	86-07	691	B13	3	1	1	44
St. Mary's	00148 04 220 01	2,469	86-08	79	331	86-07	1017	C05	3	1	3	44
	00148 04 220 02	1,485	86-08	77	376	86-07	1047	C05	3	1	3	44
Fissett	00148 04 230 01	1,460	86-08	58	1263	86-07	1177	D35	5	3	3	44
	00148 04 230 02	2,147	86-08	76	330	86-07	801	B04	3	1	3	44
	00148 04 230 03	2,024	86-08	74	410	86-07	939	C15	3	1	3	44
	00148 05 010 01	2,061	86-08	57	1020	86-07	973	D35	5	3	3	24
Grenville	00148 05 010 02	1,728	86-08	65	607	86-07	1031	C25	5	3	3	24
	00148 05 010 03	2,150	86-08	72	566	86-07	525	A11	5	3	3	24
	00148 05 010 04	1,812	86-08	48	1044	86-07	457	B41	3	3	4	24
	00148 05 010 05	1,795	86-08	56	923	86-07	491	B31	3	3	3	24
	00148 05 010 06	1,932	86-08	71	519	86-07	439	A11	3	3	3	24
St. Mary's	00148 05 020 01	1,888	86-08	72	419	86-07	559	A12	3	3	3	40
	00148 05 020 02	1,608	86-08	66	546	86-07	621	B23	3	1	3	40
	00148 05 031 01	1,734	86-08	71	416	86-07	521	A11	3	1		24
Grenville	00148 05 031 02	1,646	86-08	73	508	86-07	719	B13	3	1		23
	00148 05 043 01	1,411	86-08	68	531	86-07	425	A11	3	1	3	23
	00148 05 043 02	1,677	86-08	60	652	86-07	591	B32	3	3	3	23
	00148 05 051 01	2,089	86-08	72	458	86-07	473	A11	5	1	3	38
Charlton	00148 05 051 02	1,194	86-08	88	234	86-07	263	A00	3	1	3	38
	00148 05 051 03	2,516	86-08	76	439	86-07	367	A00	5	1	3	
	00148 05 051 04	2,183	86-08	69	473	86-07	621	B13	3	3	3	38
	00148 05 051 05	1,647	86-08	76	522	86-07	403	A01	5	1	3	38
	00148 05 051 06	2,944	86-07	79	386	86-07	655	B03	5	3	3	38
	00148 05 054 01	2,723	86-07	79	335	86-07	575	A02	3	3	3	
	00148 05 061 01	1,453	86-07	64	670	80-08	840	C25	5	3	2	66
M 1	00148 05 064 01	2,334						Z99				23
M 1	00148 05 070 01	1,131	79-07	64	514	80-08	426	A21	3	1		71
M 1	00148 05 080 01	1,653	79-07	58	738	80-08	587	B32	3	3		73
M 1	00148 05 091 01	2,341	79-07	44	1139	80-08	705	D53	3	3		75
	00148 05 101 01	1,314	86-07	67	524	86-07	605	A12	3	1		23

ANNEXE III

Proportion des déplacements actuels transférés sur l'autoroute 50

D \ 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
0														
1	-	0,50	-	0,58	0,23	0,88	0,29	0,87	0,19	0,47	0,90	0,90	0,79	0,48
2	-	-	-	0,50	0,11	0,74	0,13	0,65	0,10	0,14	0,81	-	-	-
13	-	0,32	0,81	0,25	0,19	0,86	0,21	0,84	0,13	0,15	0,82	-	-	-
14	-	0,14	0,80	0,14	0,11	0,70	0,12	0,53	0,07	0,09	0,50	-	-	-

## ANNEXE IV

**Présentation des différents tracés des autoroutes 13-50  
de Boisbriand à Lachute**

Les différents scénarios étudiés à ce jour peuvent être décrits succinctement comme suit:

Scénario 1:

Ce scénario est constitué d'une seule composante.

Aucun nouveau lien n'est créé entre l'autoroute 640 et la zone opérationnelle de l'aéroport.

Un nouveau lien routier est créé entre la zone opérationnelle de l'aéroport, à partir du boulevard Mirabel, jusqu'à l'actuelle voie périphérique de Lachute.

Scénario 2:

Ce scénario est constitué d'une seule composante.

Le tracé est dans l'emprise expropriée de l'autoroute 13/50, à partir de la jonction de l'autoroute 13/640, jusqu'à l'actuelle voie périphérique de Lachute.

Scénario 3:

Ce scénario comprend deux composantes.

La première est identique au scénario 2. La seconde est la route d'accès à l'aérogare.

Scénario 4:

Ce scénario est constitué de deux composantes.

La première est un nouveau lien parallèle à l'autoroute 15.

Ce lien part de la jonction des autoroutes 13-640 et se raccorde à l'autoroute 15 et au boulevard Mirabel, à l'est de la zone opérationnelle de l'aéroport.

La deuxième composante est un lien routier qui relie l'autoroute 13 et la voie périphérique de Lachute, en passant au sud de l'aéroport de Mirabel.

Scénario 5:

Ce scénario comprend deux composantes.

La première est identique à la première du scénario 4. La seconde relie l'actuelle voie périphérique de Lachute au boulevard Mirabel, à l'ouest de la zone opérationnelle de l'aéroport.

Scénario 6:

Ce scénario est semblable comme orientation au scénario 3. Cependant, il se situe à l'extérieur de l'emprise déjà expropriée.

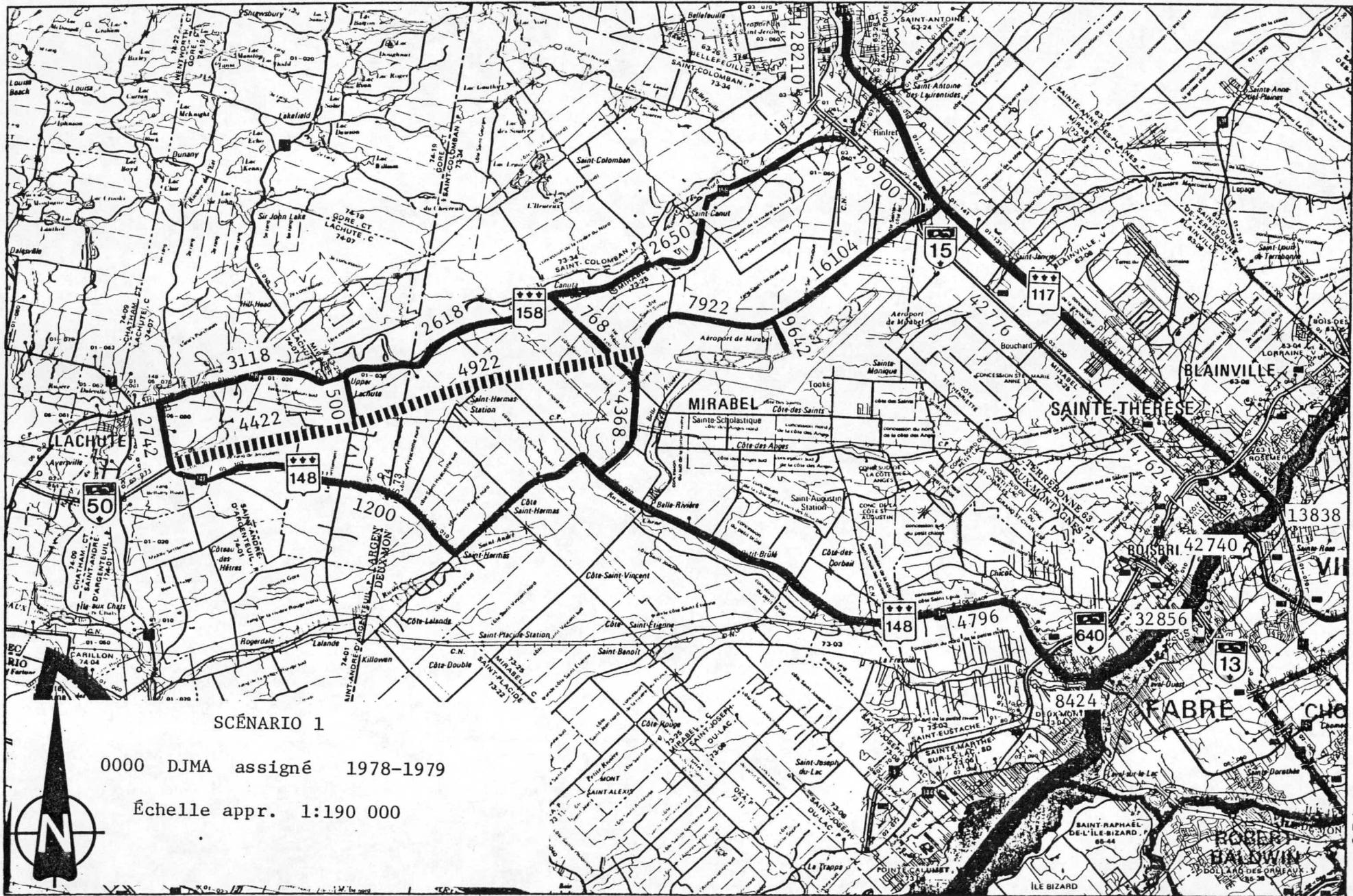
Scénario 7:

Ce scénario comprend deux composantes.

La première est un lien direct partant de la jonction A-13/640 jusqu'à l'aérogare.

La seconde relie le boulevard Mirabel à l'actuelle voie périphérique de Lachute.

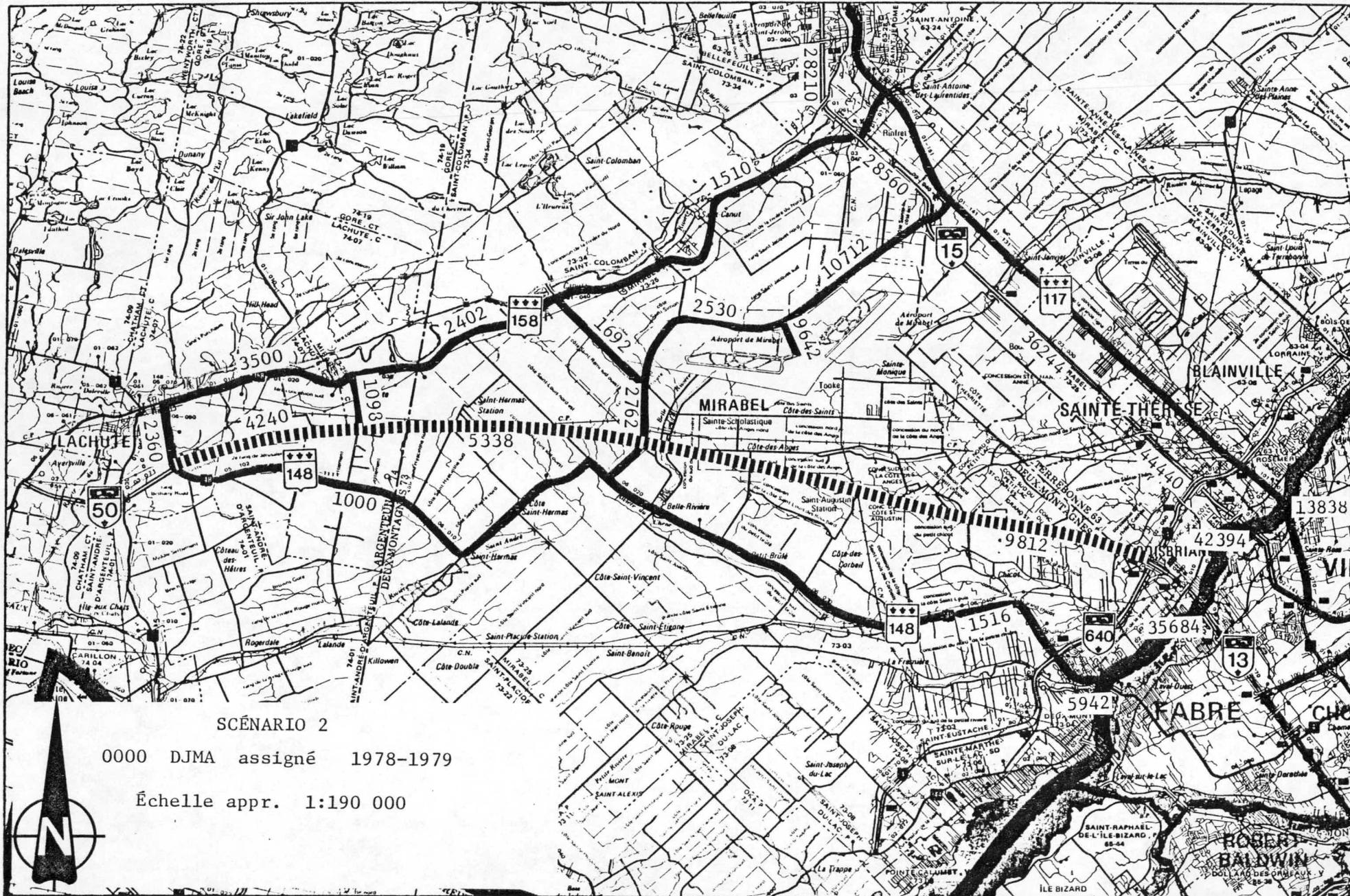
Les cartes ci-contre présentent les sept (7) scénarios et les résultats obtenus lors des affectations de circulation.



SCÉNARIO 1

0000 DJMA assigné 1978-1979

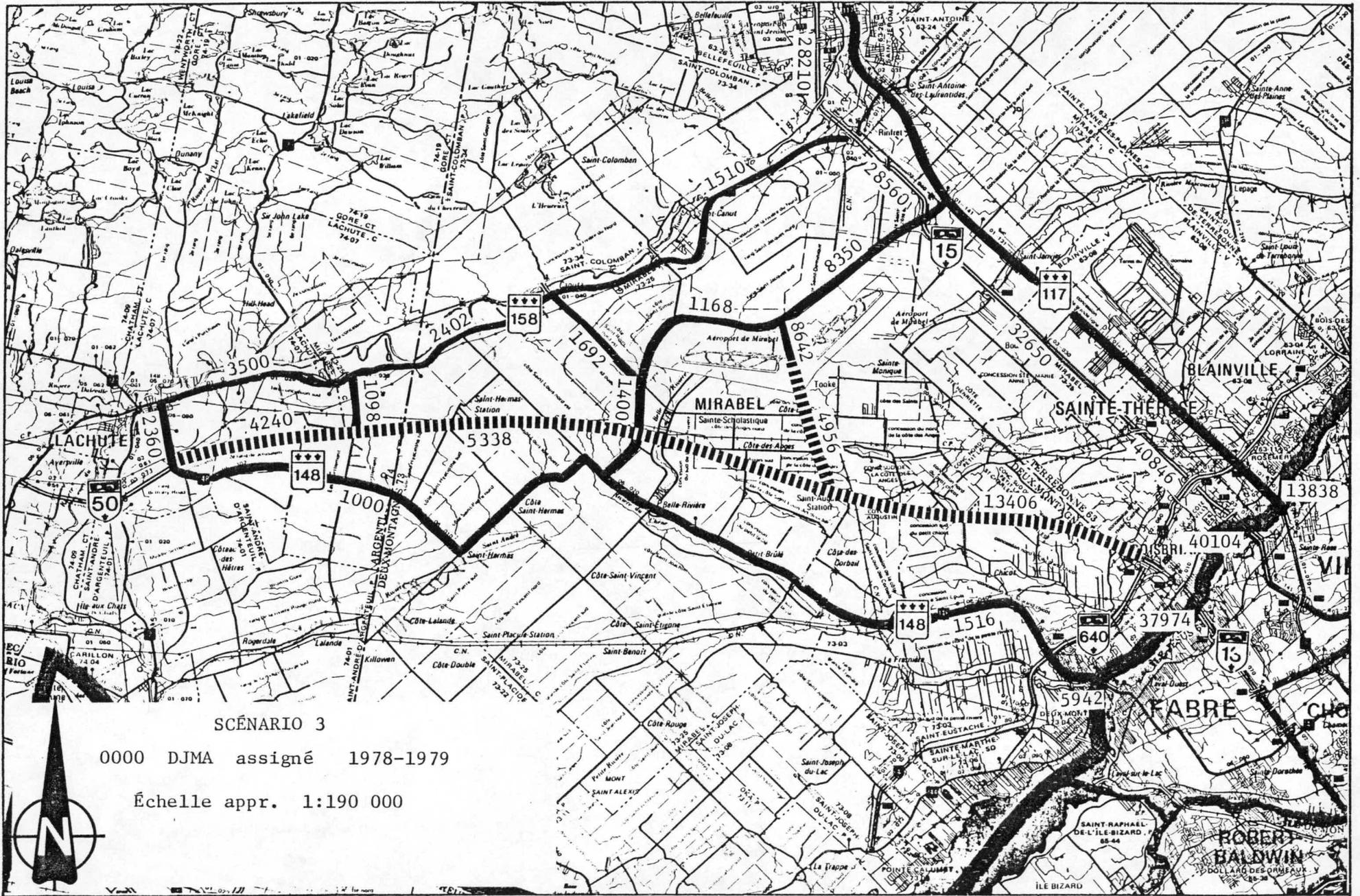
Échelle appr. 1:190 000



SCÉNARIO 2

0000 DJMA assigné 1978-1979

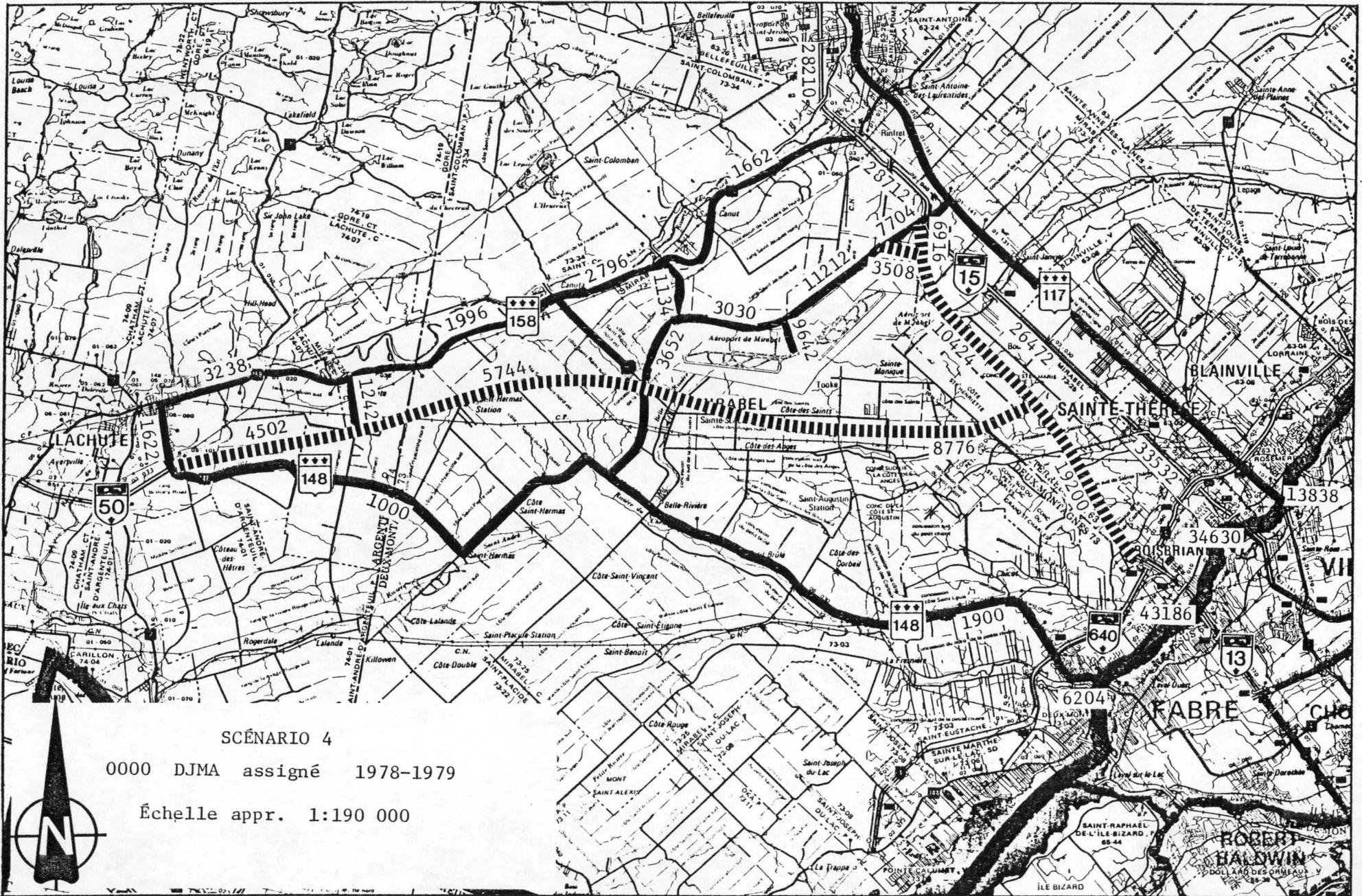
Échelle appr. 1:190 000



SCÉNARIO 3

0000 DJMA assigné 1978-1979

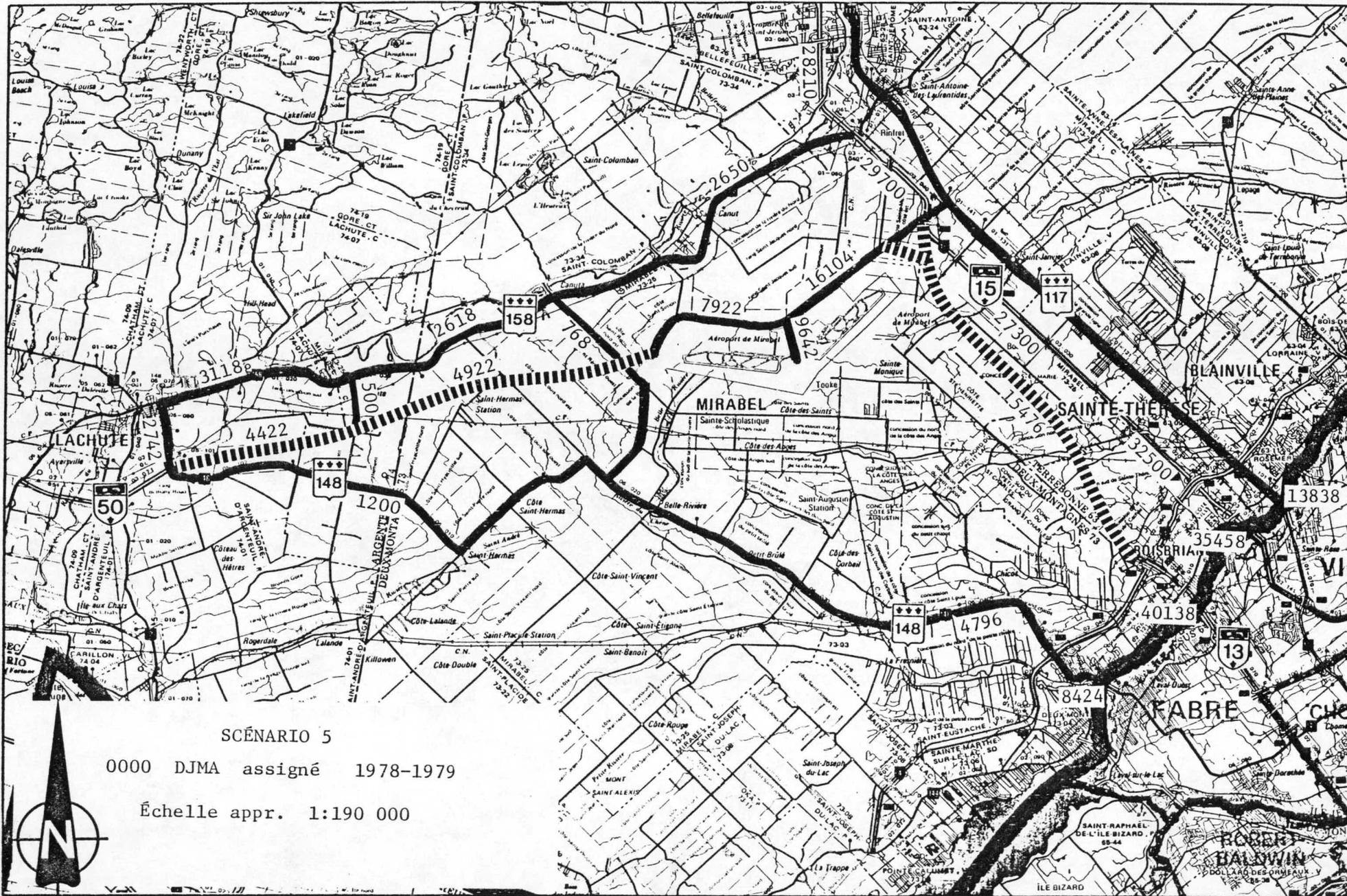
Échelle appr. 1:190 000



SCÉNARIO 4

0000 DJMA assigné 1978-1979

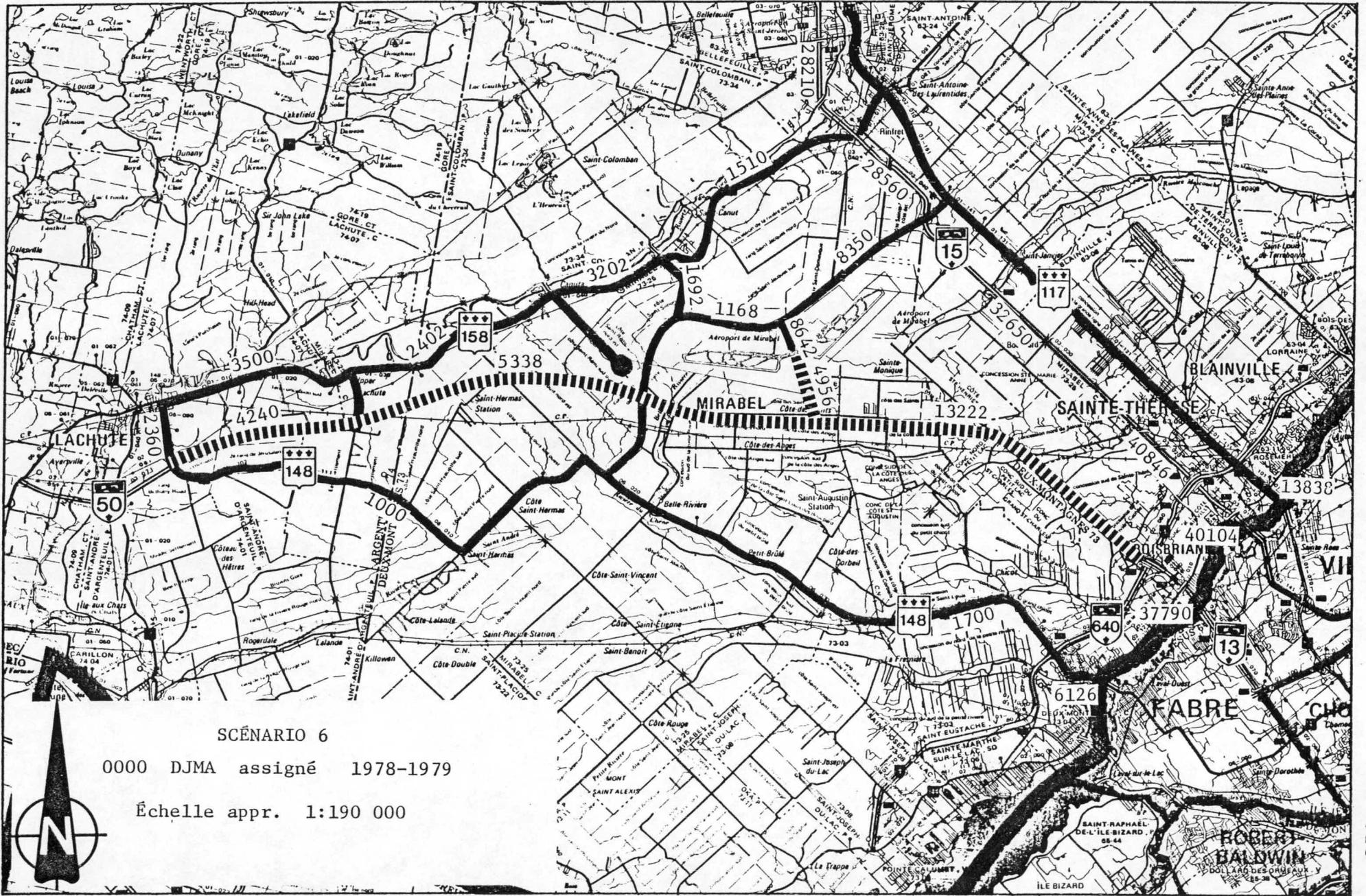
Échelle appr. 1:190 000



SCÉNARIO 5

0000 DJMA assigné 1978-1979

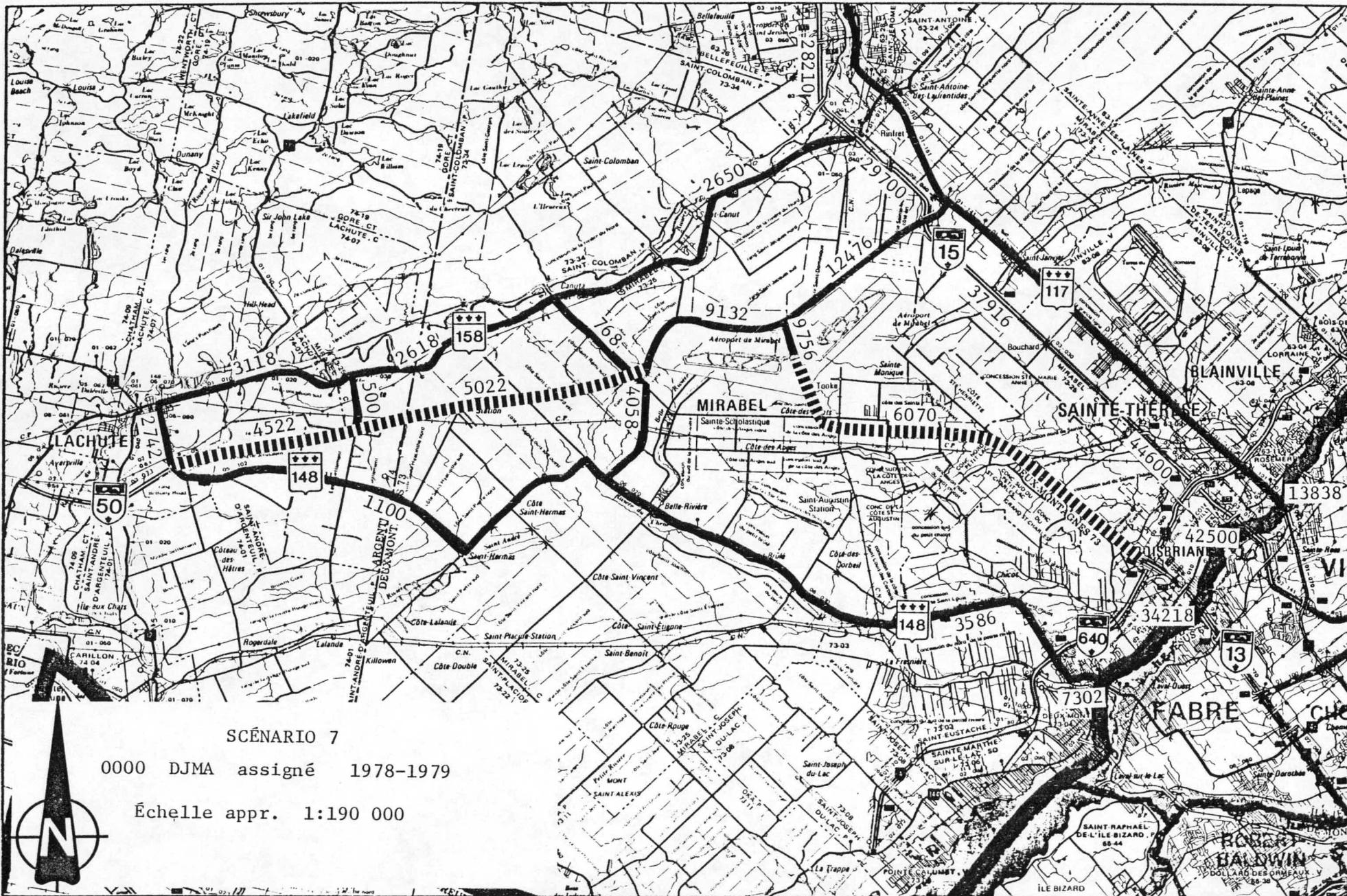
Échelle appr. 1:190 000



SCÉNARIO 6

0000 DJMA assigné 1978-1979

Échelle appr. 1:190 000



SCÉNARIO 7

0000 DJMA assigné 1978-1979

Échelle appr. 1:190 000



MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 131 129