

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
~~200, RUE D'ARCHEVÊQUE SULLIVAN~~  
QUÉBEC, (QUÉBEC)  
G1K 5Z1

d/  
R07/25

# RAPPORT D'ÉTUDE

OPPORTUNITÉ DE LA CONSTRUCTION D'UN PONT  
SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ENTRE  
MASSON ET CUMBERLAND

**Ministère des Transports**  
Centre de documentation  
930, Chemin Ste-Foy  
6e étage  
Québec (Québec)  
G1S 4X9

CANQ  
TR  
GE  
PR  
139



Gouvernement du Québec  
**Ministère  
des Transports**

457397

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
~~200, RUE DORCHESTER SU, 73~~  
QUÉBEC, (QUÉBEC)  
~~G1K 5Z1~~

OPPORTUNITÉ DE LA CONSTRUCTION D'UN PONT  
SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ENTRE  
MASSON ET CUMBERLAND

**Ministère des Transports**  
Centre de documentation  
930, Chemin Ste-Foy  
6e étage  
Québec (Québec)  
G1S 4X9

Réal Gagnon  
Agent de recherche  
Ministère des Transports  
Direction générale du génie  
Division de la planification  
du réseau routier

Novembre 1984

STRD  
CANQ  
TR  
GÉ  
PR  
139

## TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
LISTE DES TABLEAUX ET ANNEXES.....	i
LISTE DES FIGURES.....	ii
1. MANDAT ET BUT DE L'ETUDE.....	1
2. LA REGION A L'ETUDE.....	2
3. LA POPULATION.....	2
3.1 La région à l'étude.....	2
3.2 La communauté régionale de l'Outaouais.....	4
4. LES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	7
4.1 Exploitation forestière et transformation du bois.....	7
4.2 Tourisme et villégiature.....	9
4.3 Main-d'oeuvre exportée vers les grands centres de la région.....	10
5. LA CIRCULATION.....	14
5.1 Les flux de véhicules traversés.....	14
5.2 La nature de la circulation traversée.....	17
6. LES LIENS DE COMMUNICATION AVEC L'AGGLOMERATION D'OTTAWA.....	20
6.1 Rive-nord de la rivière des Outaouais.....	20
6.2 Rive-sud de la rivière des Outaouais.....	20
6.2.1 Le parcours.....	20
6.2.2 La traverse Masson-Cumberland.....	20
6.2.3 La construction d'un pont entre Masson et Cumberland.....	22
7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	22
BIBLIOGRAPHIE.....	26
ANNEXE 1.....	27
ANNEXE 2.....	33

LISTE DES TABLEAUX ET ANNEXES

	<u>Page</u>
Tableau 1 - Population de la région à l'étude.....	4
Tableau 2 - Croissance de la population de la Communauté régionale de l'Outaouais, 1961-1981.....	5
Tableau 3 - Taux de croissance de la population des municipalités de la Communauté régionale de l'Outaouais, 1961-1981.....	6
Tableau 4 - Répartition des établissements industriels selon le type.....	8
Tableau 5 - Nombre d'employés des entreprises manufacturières de cinq employés et plus.....	8
Tableau 6 - Statistiques sur l'hébergement dans l'Outaouais, 1980.....	9
Tableau 7 - Statistiques sur les pourvoiries dans l'Outaouais.....	9
Tableau 8 - Principales destinations des navetteurs de la région à l'étude.....	11
Tableau 9 - Pôles majeurs d'emplois.....	12
Tableau 10 - Véhicules traversés dans les deux directions, Masson-Cumberland.....	15
Tableau 11 - Jours moyens d'été et jours moyens annuels à la traverse de Masson.....	17
Tableau 12 - Motifs des déplacements par direction, traverse Masson-Cumberland.....	18
ANNEXE 1 - Matrices des déplacements par zones d'origine et de destination, traverse Masson-Cumberland.....	27
ANNEXE 2 - Evaluation des coûts, pont entre Masson et Cumberland.....	33

LISTE DES FIGURES

	<u>Page</u>
Figure 1 - Région à l'étude.....	3
Figure 2 - Principaux lieux de travail de la population active de la région de Buckingham-Masson.....	13
Figure 3 - Evolution de la circulation à la traverse Masson-Cumberland.....	16
Figure 4 - Principaux motifs des déplacements à la traverse Masson-Cumberland.....	19
Figure 5 - Principaux parcours entre Masson et le centre-ville d'Ottawa.....	21

## 1. MANDAT ET BUT DE L'ETUDE

En février 1984, le Conseil de la Communauté régionale de l'Outaouais adoptait une résolution à l'effet qu'elle "appuie les demandes de la population de la région de la Basse Lièvre pour la construction d'un pont sur la rivière des Outaouais entre le secteur Buckingham-Masson et la municipalité de Cumberland, et prie les autorités fédérale et provinciale d'entreprendre cette démarche dans les meilleurs délais"<sup>1</sup>.

Au même moment, un groupe de citoyens de la région de Buckingham-Masson faisait également pression sur leurs députés fédéral et provincial pour obtenir un pont entre Masson et Cumberland. Parce que "la responsabilité quant aux routes et aux ponts pour routes relève entièrement de la compétence des autorités provinciales en vertu de la constitution canadienne"<sup>2</sup>, le ministre des Transports du Canada a fait suivre cette demande aux ministres des Transports provinciaux du Québec et de l'Ontario.

Les autorités du Ministère ont donc été saisies de cette double requête et l'ont transmise à la Division de la planification du réseau routier pour évaluer les besoins d'un pont entre Masson et Cumberland.

---

(1) Extrait des minutes d'une assemblée du Conseil de la Communauté régionale de l'Outaouais tenue le 16 février 1984.

(2) Extrait d'une lettre du cabinet du ministre des Transports du Canada adressée au ministre des Transports du Québec, en date du 14 août 1984.

## 2. LA REGION A L'ETUDE

Le traversier entre Masson et Cumberland dessert, du côté québécois, principalement la population des municipalités de Masson, Buckingham, Ange-Gardien, Mayo et Lochaber-Ouest. Ces municipalités couvrent la région immédiate à l'étude dans le cadre de l'établissement des besoins d'un pont sur la rivière des Outaouais à Masson.

Toutefois, étant donné l'importance des échanges sociaux et économiques de cette région avec l'agglomération de Hull-Gatineau-Ottawa, il faudra, à certains moments, étendre l'étude au niveau régional à la Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.) et à la région métropolitaine de recensement (R.M.R.) d'Ottawa-Hull.

## 3. LA POPULATION

### 3.1 La région à l'étude

La région immédiate à l'étude regroupait en 1981 un bassin de population de près de 15 000 habitants. Comme l'indique le tableau 1, celle-ci se situe majoritairement dans les localités urbaines de Masson et Buckingham.

La population active de la région à l'étude totalisait 6 635 personnes en 1981.

Parmi les cinq municipalités composant la région à l'étude trois font partie de la C.R.O. Ce sont les plus peuplées puisqu'elles comptent pour 95% de la population totale de la région d'intérêt immédiate. Il est donc permis d'y associer les caractéristiques globales de la C.R.O.

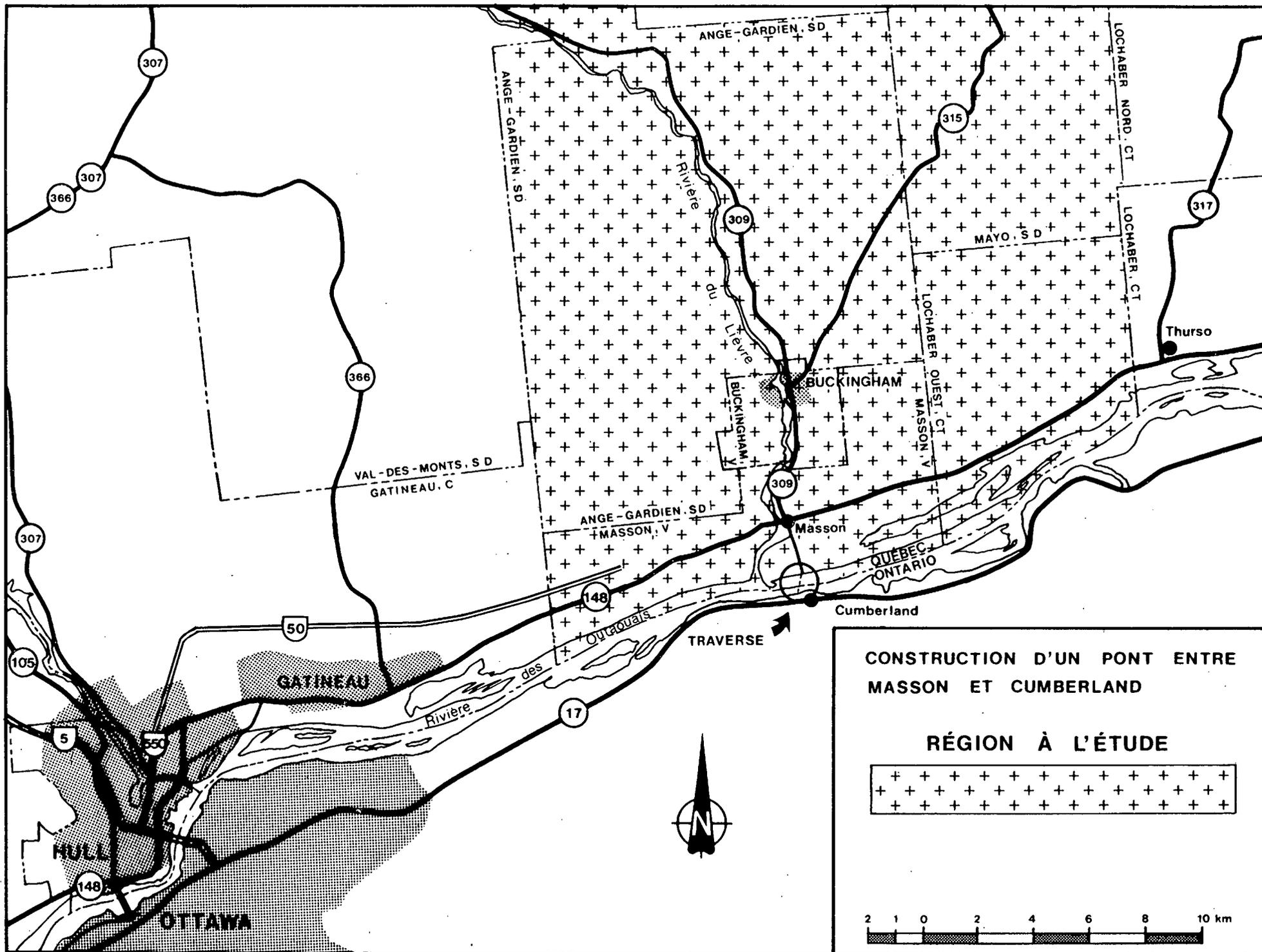


Figure 1

TABLEAU 1  
POPULATION DE LA REGION A L'ETUDE

MUNICIPALITE	POPULATION 1971	POPULATION 1981	TAUX DE VARIATION 1971/81	POPULATION ACTIVE - 1981
Masson*	3 475	4 264	23%	1 995
Buckingham*	7 305	7 992	9%	3 430
Ange-Gardien*	1 465	1 944	33%	900
Mayo	160	287	79%	130
Lochaber-Ouest	430	478	11%	180
TOTAL	12 845	14 965	14%	6 635

\* Municipalités faisant partie de la C.R.O.

Source: Notre région en chiffres, Conseil régional de développement de l'Outaouais, 1984.

### 3.2 La Communauté régionale de l'Outaouais

Durant la période comprise entre 1971 et 1981, la population de la Communauté régionale de l'Outaouais est passée d'environ 161 500 habitants à près de 189 000 habitants, soit une augmentation de quelque 27 500 personnes. Tel qu'illustré au tableau 2, la totalité de cette croissance a été observée durant la période quinquennale de 1971-1976. Durant ces cinq années, la C.R.O. a augmenté ses effectifs de 28 128 habitants.

TABLEAU 2

CROISSANCE DE LA POPULATION DE LA COMMUNAUTE  
REGIONALE DE L'OUTAOUAIS  
1961-1981

ANNEE	POPULATION	CROISSANCE
1961	124 017	19,8%
1966	141 724	14,3%
1971	161 512	14,0%
1976	189 640	17,4%
1981	189 005	- 0,3%

Source: Statistique Canada, Recensement de la population.

La dernière décennie a été pour la C.R.O. une période de croissance très irrégulière. A partir de 1976, la situation de la croissance subissait de profondes modifications. C'est ainsi qu'en 1981, pour la première fois dans l'ensemble de la région, apparaissait une diminution de la population au cours des cinq années précédentes. Quoique minime (0,3%) cette baisse de population confirmait le ralentissement général du développement économique dans la région; phénomène similaire à celui observé ailleurs au Québec et au Canada.

Au cours des dernières décennies, la distribution géographique de la croissance de la population n'a pas été uniforme sur tout le territoire de la C.R.O. Plusieurs bouleversements dans la structure urbaine de la région ont été à la source d'une mobilité intra-régionale assez active. Les projets fédéraux à Hull, la recherche d'un domicile en banlieue, le développement des zones de villégiature jumelé à une transformation des résidences secondaires en résidences permanentes et la disponibilité de terrains abordables en sol québécois ont tous contribué aux fluctuations de la population sur le territoire.

TABLEAU 3  
TAUX DE CROISSANCE DE LA POPULATION DES MUNICIPALITES  
DE LA COMMUNAUTE REGIONALE DE L'OUTAOUAIS  
1961-1981

Municipalité	1961-66	1966-71	1971-76	1976-81
Hull	15,5	15,5	- 4,0	- 7,5
Gatineau	36,5	37,5	34,5	2,0
Aylmer	22,5	2,0	46,0	3,5
Buckingham	- 2,0	1,0	8,5	1,0
Masson	17,5	9,0	16,0	6,0
Ange-Gardien	- 1,0	- 0,3	21,5	9,5
La Pêche	- 1,0	7,5	6,5	6,0
Val-des-Monts	16,0	19,0	35,5	17,0
Hull-Ouest	9,0	- 3,5	18,0	1,5
Pontiac	- 0,4	4,5	15,5	8,5
N.D. de la Salette	- 12,0	4,5	- 10,0	- 3,5
C.R.O.	14,3	14,0	17,4	- 0,3

Source: Révision du schéma d'aménagement du territoire, Communauté régionale de l'Outaouais, juin 1984 (version préliminaire).

Les villes de Hull et Gatineau ont connu une croissance démographique supérieure à la moyenne pour la période de 1961 à 1971. Durant la décennie suivante, Gatineau a continué son essor démographique tandis que Hull accusait une perte de population. Pour leur part, les municipalités de la C.R.O. comprises dans la région immédiate à l'étude (Buckingham, Masson, Ange-Gardien) se situent autour de la moyenne globale de croissance de population de la C.R.O. pour la période de 1971 à 1981. De 1961 à 1971, Buckingham et l'Ange-Gardien enregistraient des diminutions de leur population.

#### 4. LES ACTIVITES ECONOMIQUES

##### 4.1 Exploitation forestière et transformation du bois

Le potentiel forestier de l'Outaouais représente 10% du volume provincial quant au bois coupé. Les bassins des rivières Gatineau et du Lièvre rassemblent plus de la moitié des terrains forestiers productifs et accessibles de l'Outaouais.

L'économie de la région à l'étude est fortement axée sur l'industrie du bois et de la transformation du bois. Pour les deux centres urbains de la région, cette industrie compte la moitié des établissements industriels recensés.

TABLEAU 4  
REPARTITION DES ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS SELON LE TYPE

Type d'ind. Municip.	Alim. et bois.	Caout. et plast.	Bois	Meub.	Pap.	Impr. et Edit.	Prod. de métal	Prod. miné- raux	Div.	Tot.
Buckingham	1	1	0	3	1	3	2	0	0	11
Masson	0	0	2	1	1	0	0	0	1	5

SOURCE: Rôle des valeurs locatives, 1984

TABLEAU 5  
NOMBRE D'EMPLOYES DES ENTREPRISES MANUFACTURIERES  
DE CINQ EMPLOYES ET PLUS

Nombre d'employés	Entreprise	Localité	Secteur d'act.
Plus de 100	Les Ind. James Maclaren Inc. (500 employés)	Masson	Papier journal
De 40 à 100	Les Ind. ERCO Ltée (260 employés)	Buckingham	Prod. chimiques
	Théo Mineault Inc.	Angers	Portes et chas- sis
De 5 à 40	Les Poteaux de la Lièvre Inc.	Masson	Poteaux de télé- phone
	B. Potvin Ltée	Masson	Portes et chas- sis
	Meubles Erel Inc.	Masson	Meubles
	Les Enseignes Lorenzo P et M de la Fontaine Inc.	Masson	Enseignes
	Menuiserie Raymond Gosselin Enr.	Buckingham	Portes pré- montées
		Masson	Bois d'oeuvre

Source: SAO, dépliant publicitaire: "Le parc industriel de Buckingham",  
octobre 1984.

Le nombre d'emplois générés par l'industrie du bois est également important. Le tableau 5 démontre l'importance de ce secteur dans l'économie de la région.

#### 4.2 Tourisme et villégiature

Bien que la région de la Lièvre recèle de ressources très intéressantes (la rivière-du-Lièvre, la réserve Papineau-Labelle et le centre touristique du lac-de-l'Argile), elle n'a pas su exploiter son potentiel touristique comme ont pu le faire certaines autres sous-

TABLEAU 6

STATISTIQUES SUR L'HEBERGEMENT DANS L'OUTAOUAIS, 1980

Sous-région	Employés	Etablissements	Chambres
Basse-Gatineau	608	35	917
Haute-Gatineau	397	38	637
Lièvre	112	16	184
Pontiac	210	30	364
Petite-Nation	438	35	635

Source: S.A.O., 1980

TABLEAU 7

STATISTIQUES SUR LES POURVOIRIES DANS L'OUTAOUAIS

Sous-région	Employés	Etablissements	Capacité d'acc.(pers.)
Haute-Gatineau	240	58	2 555
Lièvre	32	8	190
Pontiac	60	20	780
Petite-Nation	20	5	144
Total Outaouais	352	91	3 669

Source: S.A.O.

régions de l'Outaouais. La région de la Lièvre est l'une des moins bien pourvue quant aux établissements d'hébergement, de pourvoiries et de ski alpin (un seul centre de ski de moyenne importance).

#### 4.3 Main-d'oeuvre exportée vers les grands centres de la région

L'économie de la région à l'étude n'est pas suffisamment importante pour fournir de l'emploi à toute la population active locale. Les municipalités de la région à l'étude doivent donc exporter une bonne partie de leur main-d'oeuvre vers les grands centres voisins, et principalement vers Gatineau, Hull et Ottawa. Le tableau 8 donne un aperçu des principaux lieux de travail de la population active de la région à l'étude.

TABLEAU 8

PRINCIPALES DESTINATIONS DES NAVETTEURS DE LA REGION A L'ETUDE

Lieux de résidence \ Lieux de travail	Lieux de travail																				Total	Pop. active totale					
	Lochaber-Ouest	Mayo	Masson	Buckingham	Ange-Gardien	Val-des-Monts	Alymer	Hull-Ouest	La Pêche	Hull	Gatineau	Osgoode	Cumberland	Gloucester	Vanier	Rockcliffe Park	Nepean	Ottawa	Rideau	Goulbourn			Kanata	Clarence	Rockland	Autres	
Lochaber-Ouest	65		15	10							5							20							25	145	180
Mayo		35	5	45						5								20							10	125	130
Masson			580	245			50			245	200			5			5	315							55	1690	1995
Buckingham			320	1660		5	15			365	200			10	15		5	290							150	3040	3430
Ange-Gardien			75	215	115					100	80						15	175							30	810	900
TOTAL	65	35	995	2175	115	5	65			715	485			15	15		25	820							270	5810	6635


  
 Québec  
 (sous-total = 4655)
 


  
 Ontario  
 (sous-total = 875)

Source: Statistique Canada, Recensement de la population de 1981, compilation spéciale

Cette matrice des lieux de travail fait ressortir trois pôles majeurs d'emplois pour la population active régionale: Buckingham-Masson, Hull-Gatineau et Ottawa.

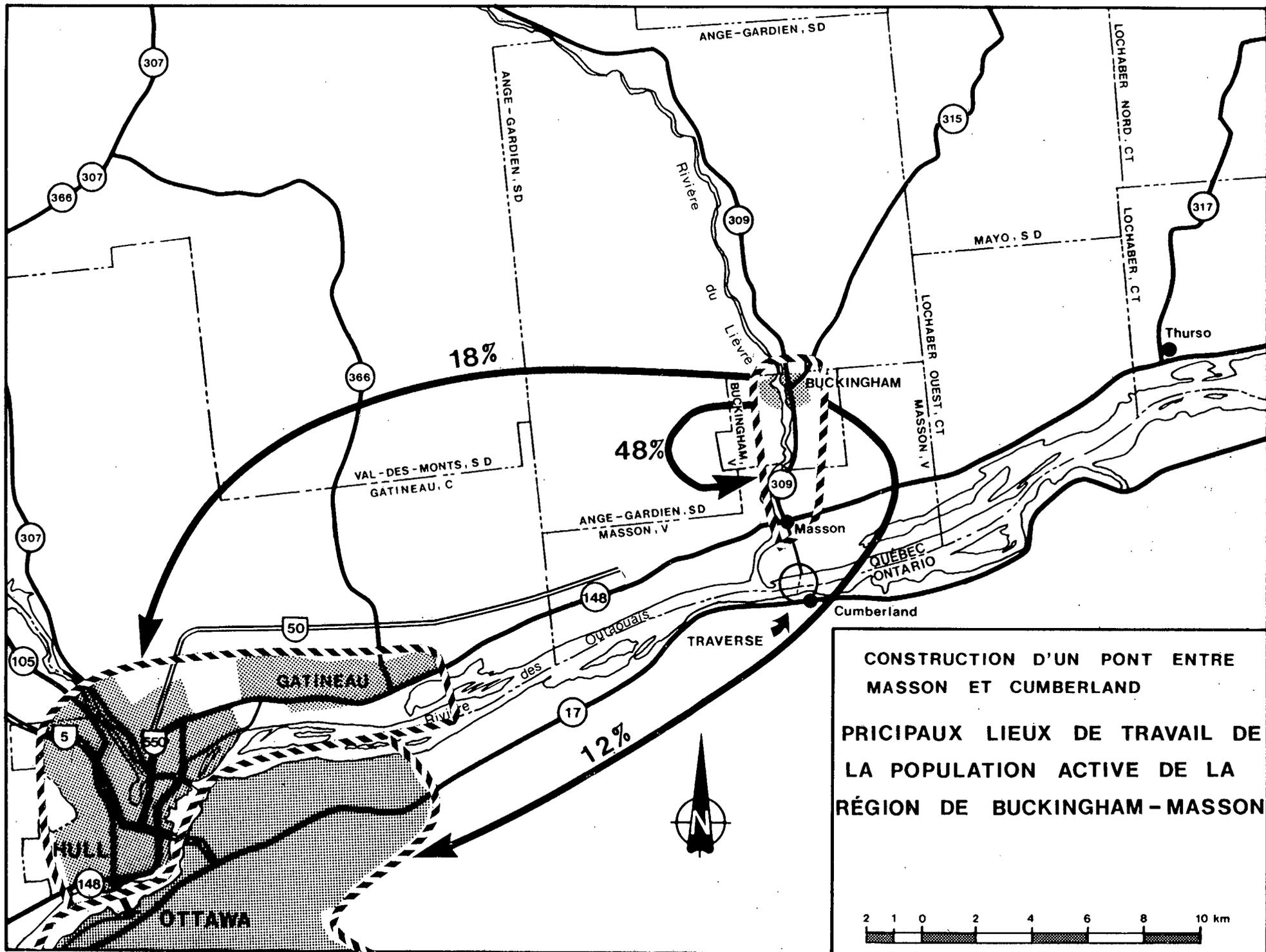
TABLEAU 9  
POLES MAJEURS D'EMPLOIS

Pôle d'emploi Mun. de résidence	Buckingham-Masson	Hull-Gatineau	Ottawa	Total	Pop. active totale
Lochaber-Ouest	25	5	20	50	180
Mayo	50	5	20	75	130
Masson	825	445	315	1585	1995
Buckingham	1970	565	290	2825	3430
Ange-Gardien	290	180	175	645	900
TOTAL	3160 (48%)	1200 (18%)	820 (12%)	5180 (78%)	6635 (100%)

Note: Les chiffres entre parenthèses représentent le pourcentage de la population active régionale attirée vers chacun des pôles d'emplois.

Source: Statistique Canada, Recensement de la population de 1981, compilation spéciale.

Bien que peu diversifiée, l'économie régionale procure de l'emploi à près de la moitié de la population active totale de la région à l'étude. Le secteur Buckingham-Masson, surtout avec ses établissements de transformation du bois, fournit du travail à 48% de la main-d'oeuvre régionale. Le secteur Hull-Gatineau attire 18% de la population active de la région à l'étude, tandis que cette proportion descend à 12% pour Ottawa. La portion de la population active ayant un emploi du côté ontarien est donc peu importante, même si on ajoute aux navetteurs vers Ottawa (820) tous ceux qui ont comme destination les autres localités ontariennes voisines; le total de navetteurs atteint alors 875 et représente 13% de la population active régionale.



CONSTRUCTION D'UN PONT ENTRE  
 MASSON ET CUMBERLAND

PRICIPAUx LIEUX DE TRAVAIL DE  
 LA POPULATION ACTIVE DE LA  
 RÉGION DE BUCKINGHAM-MASSON

2 1 0 2 4 6 8 10 km

Figure 2

## 5. LA CIRCULATION

### 5.1 Les flux de véhicules traversés

Un relevé de circulation effectué en mars 1983 par le ministère des Transports révèle que près de 450 véhicules avaient été traversés durant une journée de comptage. Ce volume de circulation comptait 10% de véhicules lourds.

Ces chiffres sont confirmés par les statistiques mensuelles que nous a fournies le "Service de traversier Masson-Cumberland Inc." et qui sont présentées au tableau 10. Cet ensemble de données est résumé dans le graphique "Evolution de la circulation à la traverse Masson-Cumberland, 1980-1984" à la page 16. La variation mensuelle est constante pour chacune des années observées, avec des maxima de circulation durant les mois d'été, et la croissance annuelle est continue depuis 1980, si ce n'est d'une légère stagnation en 1982.

Le tableau 10 permet également de calculer le jour moyen d'été (J.M.E.) et le jour moyen annuel (J.M.A.) à la traverse de Masson. Il est possible d'obtenir un J.M.E. pour chacune des années de 1980 à 1984; par contre, le J.M.A. ne peut être calculé que pour 1983, seule année pour laquelle les statistiques mensuelles des 12 mois sont disponibles. Le rapport J.M.E./J.M.A. de 1983 servira donc à déterminer le J.M.A. des autres années où seul le J.M.E. a été calculé. Les résultats sont présentés au tableau 11.

TABLEAU 10

VEHICULES TRAVERSES DANS LES DEUX DIRECTIONS

MASSON-CUMBERLAND

Année Mois	1980			1981			1982			1983			1984								
	Autos	Camions	Total	Autos	Camions	Total															
Janvier	F	E	R	M	É	F	E	R	M	É	F	E	R	M	É	13 666	1 331	14 997	12 307	891	13 198
Février	F	E	R	M	É	F	E	R	M	É	F	E	R	M	É	14 660	1 597	16 257	13 846	912	14 758
Mars	F	E	R	M	É	7 272	2 805	10 077	F	E	R	M	É	13 010	2 281	15 291	14 625	3 595	18 220		
Avril	9 700	1 200	10 900	12 727	4 250	16 977	8 333	1 940	10 273	19 551	2 998	22 549	17 550	3 710	21 260						
Mai	18 500	800	19 300	18 180	6 037	24 217	21 666	4 309	25 975	26 360	2 640	29 000	23 125	3 660	26 785						
Juin	21 000	2 200	23 200	21 818	5 555	27 373	23 330	4 300	27 630	32 570	3 020	35 590	30 350	3 755	34 105						
Juillet	24 618	3 550	28 268	29 090	6 665	35 755	26 666	8 545	35 211	40 520	4 850	45 370	36 452	5 345	41 797						
août	27 000	4 500	31 500	30 910	6 110	37 020	25 000	7 818	32 818	38 350	3 650	42 000	34 215	5 134	39 349						
Septembre	20 000	3 400	23 400	16 363	5 998	22 361	24 166	3 960	28 126	28 375	4 950	33 325	29 650	3 290	32 940						
Octobre	18 500	3 200	21 700	14 540	6 115	20 655	19 230	5 040	24 270	25 250	1 690	26 940	25 875	2 610	28 485						
Novembre	15 200	2 600	17 800	10 909	4 222	15 131	15 066	2 672	17 738	19 150	555	19 705	NON DISPONIBLE								
Décembre	5 100	950	6 050	5 818	2 330	8 148	10 405	4 218	14 623	14 153	988	15 141	"	"							

Source: Service de traversier Masson-Cumberland Inc.

# ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION À LA TRAVERSE MASSON-CUMBERLAND 1980-1984

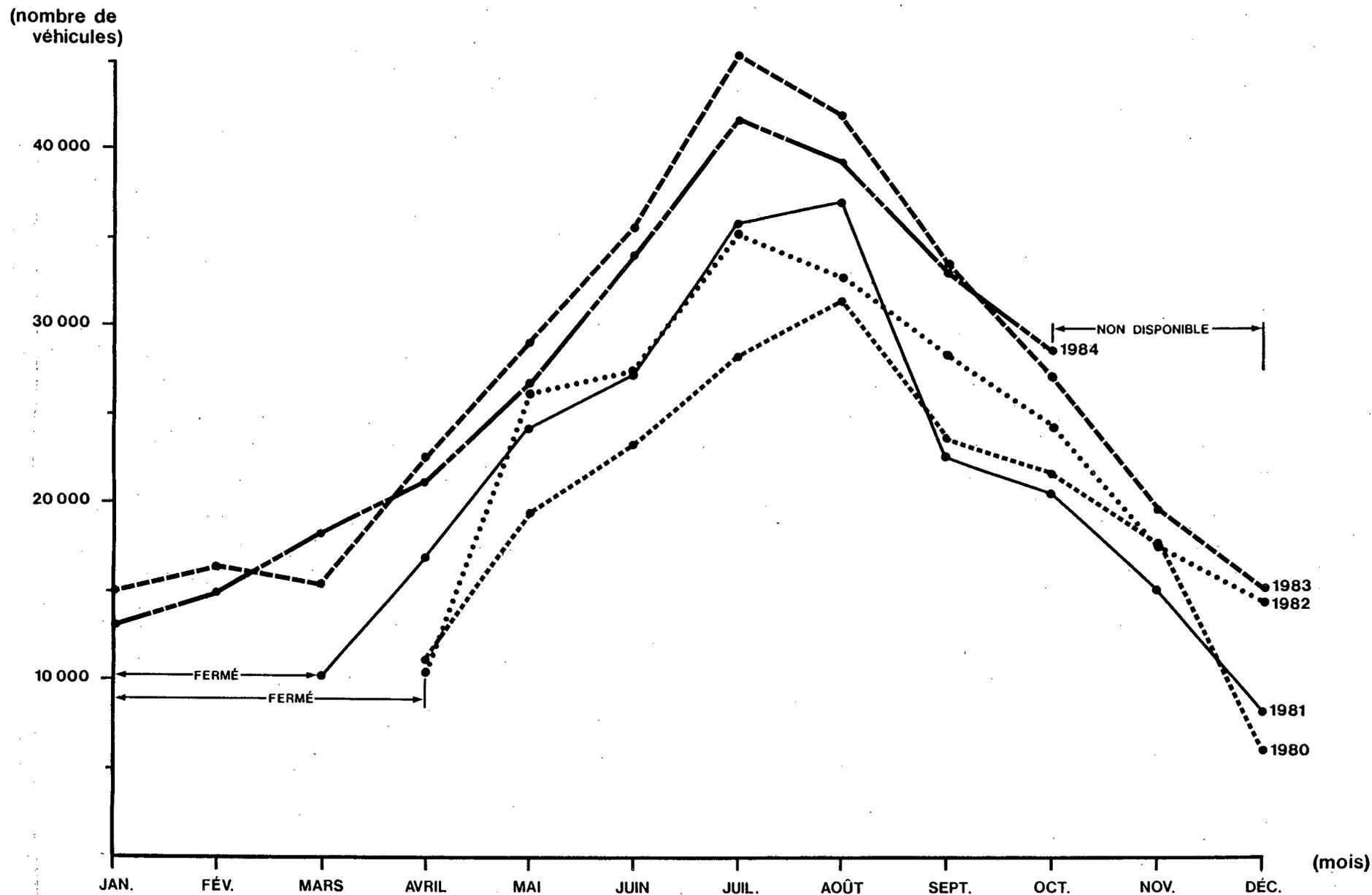


Figure 3

TABLEAU 11  
JOURS MOYENS D'ETE ET JOURS MOYENS ANNUELS  
A LA TRAVERSE DE MASSON

Année	1980	1981	1982	1983	1984
JME- JMA	870 590*	1005 685*	1015 690*	1280 865	1215 825*

\* JMA estimé.

### 5.2 La nature de la circulation traversée

La figure 3 fait voir, pour chaque année représentée, une pointe marquée des déplacements durant les mois d'été. Les fortes pointes estivales étant le propre d'une circulation à caractère touristique, on peut déjà supposer l'importance de cette dernière sur l'ensemble des déplacements effectués à la traverse Masson-Cumberland.

A l'été 1983, le ministère des Transports a procédé à une enquête origine-destination au quai de Masson. Les résultats confirment l'hypothèse formulée précédemment et démontrent clairement la nature touristique du trafic empruntant la traverse.

Les déplacements ayant comme motif le loisir sont de loin les plus importants. Dans la direction nord-sud, ils représentent 65% de l'ensemble des déplacements, alors que seulement 8% le sont pour le travail. Il est à remarquer qu'en direction opposée, de Cumberland vers Masson, les voyages dont le motif est le travail sont

plus importants et représentent presque le double de ceux effectués pour le même motif entre Masson et Cumberland. Toutefois, en direction sud-nord (Cumberland-Masson) les déplacements pour le loisir sont moins nombreux qu'en direction opposée.

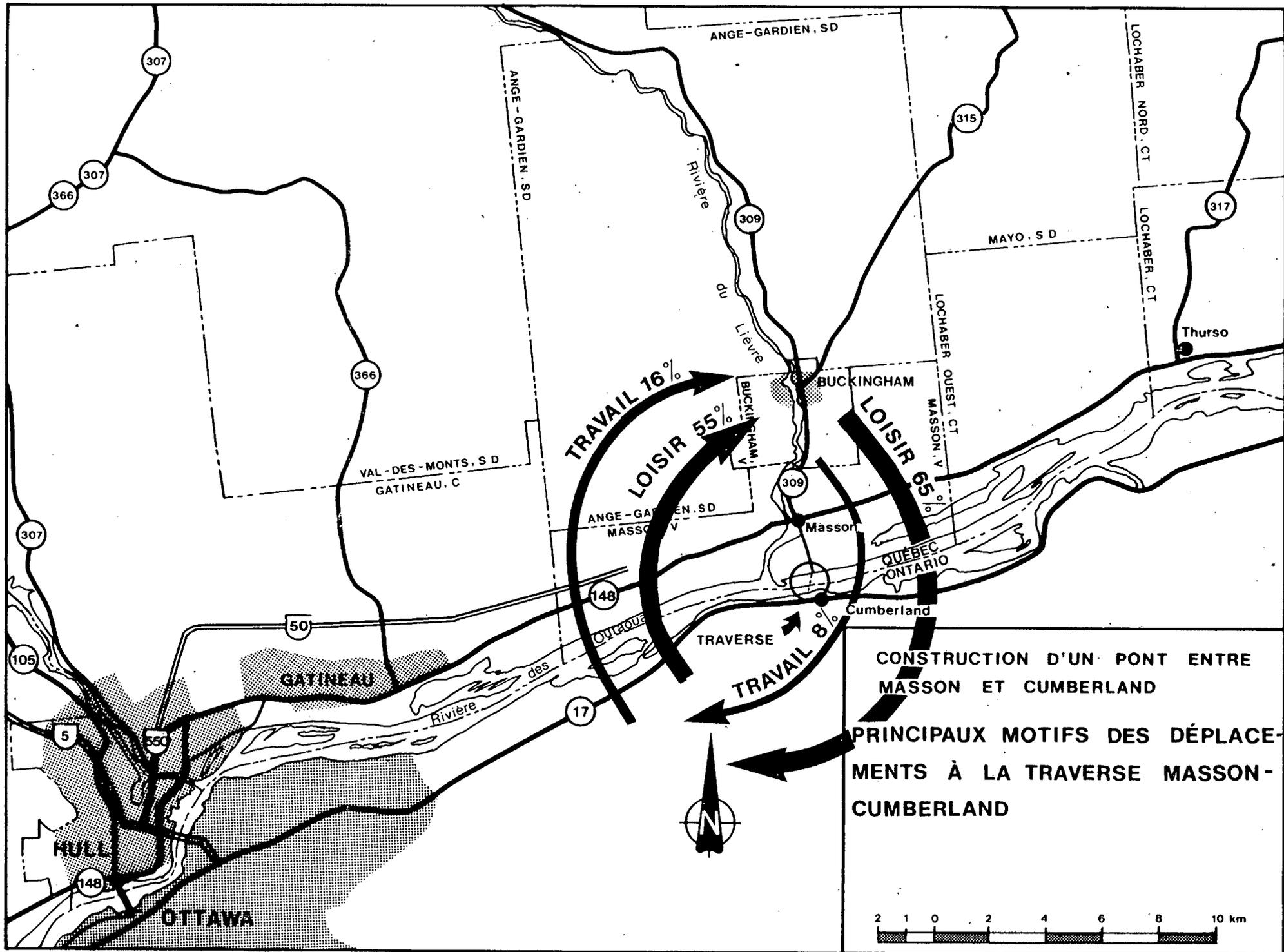
TABLEAU 12  
MOTIFS DES DEPLACEMENTS PAR DIRECTION  
TRAVERSE MASSON-CUMBERLAND

Motif Direction	Travail		Loisir		Ts les motifs	
	No	%	No	%	No	%
Nord/Sud (Masson/Cumberland)	42	8%	325	65%	498	100%
Sud/Nord (Cumberland/Masson)	77	16%	266	55%	479	100%

Source: MTQ, Enquête origine-destination à la traverse de Masson, 1983.

Note : Les matrices complètes des déplacements par zones d'origine et de destination sont présentées à l'annexe 1.

Les résultats de cette enquête origine-destination tendent donc à démontrer qu'à la traverse de Masson, plus de personnes provenant du côté ontarien vont travailler au Québec que de québécois en Ontario. Il est également surprenant de constater que les déplacements pour le loisir sont plus nombreux en provenance du Québec vers l'Ontario que ceux venant de l'Ontario au Québec.



CONSTRUCTION D'UN PONT ENTRE  
 MASSON ET CUMBERLAND

PRINCIPAUX MOTIFS DES DÉPLACEMENTS  
 À LA TRAVERSE MASSON-  
 CUMBERLAND

Figure 4

## 6. LES LIENS DE COMMUNICATION AVEC L'AGGLOMERATION D'OTTAWA

### 6.1 Rive-nord de la rivière des Outaouais

Le parcours le plus rapide et le plus direct entre Masson et Ottawa emprunte d'abord la route 148 jusqu'à Angers, puis l'autoroute 50 en direction ouest, bientôt complétée jusqu'à Masson, et le pont Cartier-MacDonald qui donne accès directement au centre-ville d'Ottawa. De l'église de Masson jusqu'au parlement fédéral à Ottawa, le parcours décrit précédemment représente une distance de 39 kilomètres et requiert en moyenne 28 minutes en respectant les limites de vitesse permise.

### 6.2 Rive-sud de la rivière des Outaouais

#### 6.2.1 Le parcours

Le public-voyageur qui désire emprunter la rive-sud de la rivière des Outaouais pour se rendre de Masson à Ottawa doit d'abord utiliser le traversier entre Masson et Cumberland, et de là, la route 17 et la voie express "Queensway" jusqu'au centre-ville d'Ottawa. De l'église de Masson jusqu'au parlement fédéral à Ottawa, ce trajet est long de 31 kilomètres et prend 35 minutes à parcourir en respectant les limites de vitesse permise.

#### 6.2.2 La traverse Masson-Cumberland

La distance entre les deux rives est d'environ 600 mètres et la durée de la traversée varie entre 3 et 5 minutes. Durant les périodes de pointe, le propriétaire dispose de trois traversiers pour assurer un service continu, et ce, 24 heures par jour. De plus, le propriétaire songe à utiliser un quatrième traversier, si

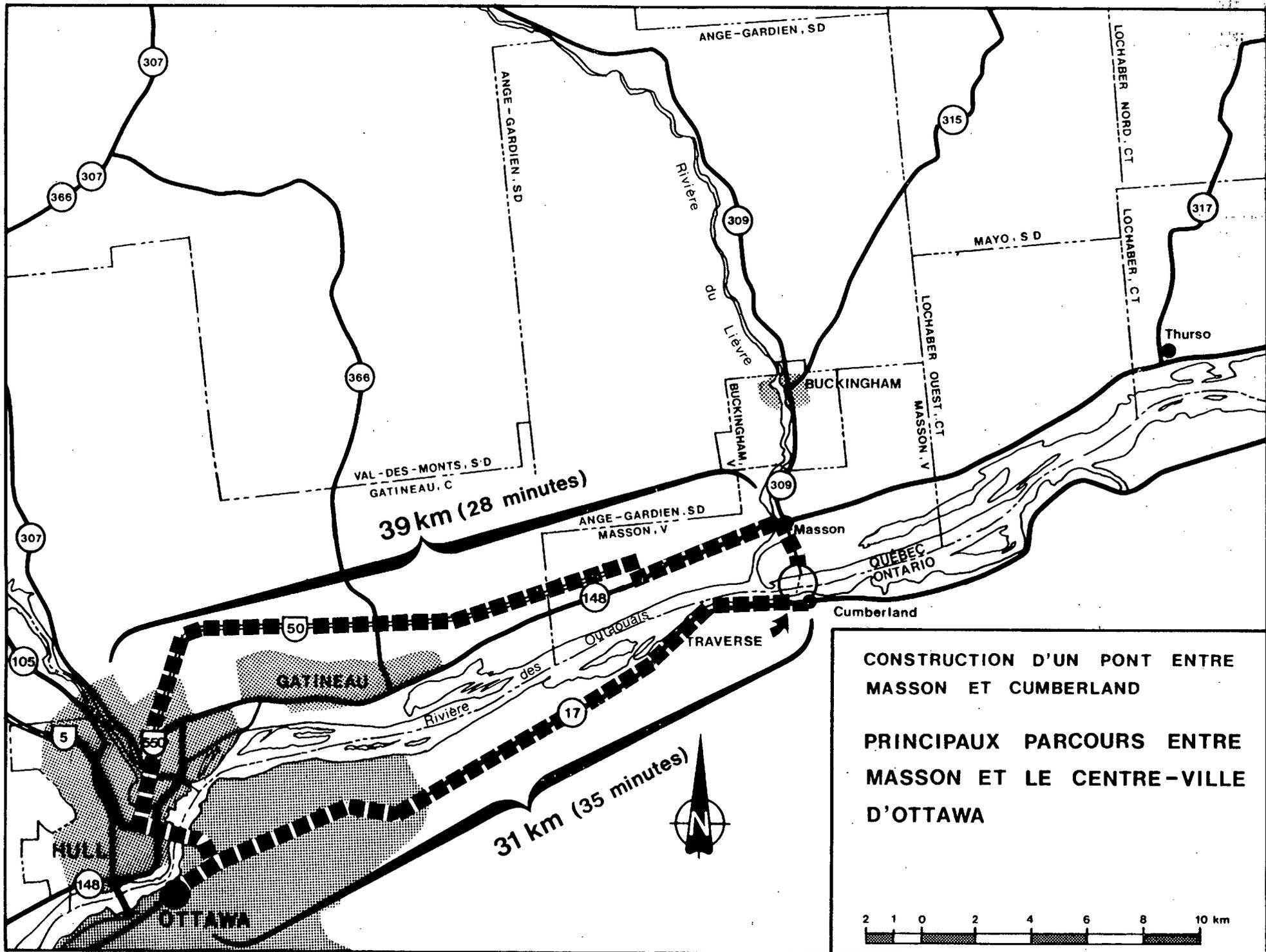


Figure 5

les besoins le justifient. Le coût d'une traverse pour un véhicule automobile est de 3,25 \$ et la fréquence est fonction de la demande; ce qui assure un excellent service aux usagers de la traverse.

Avant la mise en service d'un système de contrôle des couverts de glace de type physico-thermique, cette traverse n'opérait que du mois d'avril au mois de décembre. Mais, depuis l'implantation d'un système à bulles d'air, la navigation est rendue possible à l'année longue.

### 6.2.3 La construction d'un pont entre Masson et Cumberland

La construction d'un pont dans l'axe de la traverse actuelle a été estimée à 5,6 M \$, comprenant la structure, les approches et l'éclairage. Cette évaluation est très sommaire puisqu'elle est basée sur un tracé établi sur un plan topographique à l'échelle 1:50 000 et ne tient pas compte de l'aménagement détaillé du réseau routier existant, ni de la nature du sol. Les détails sont fournis à l'annexe 2.

## 7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

De 1971 à 1981, la croissance de la population de la région de Buckingham-Masson a été semblable à celle de la population de l'ensemble de la CRO. Or, cette dernière prévoit que sa population se stabilisera et connaîtra dans les prochaines années une augmentation inférieure à celle de la décennie précédente.

Selon les données sur les lieux de travail de Statistique Canada, près de la moitié de la population active de la ré-

gion de Buckingham-Masson travaille à l'intérieur de cette même région, grâce surtout aux industries de transformation du bois qui s'y sont installées. Près de 20% de la population active a son lieu de travail dans la région de Hull-Gatineau, et seulement 13% du côté ontarien. Donc, peu de navetteurs (quelque 875) font le trajet quotidien entre Buckingham-Masson et l'Ontario. Qui plus est, l'enquête origine-destination du MTQ démontre que seulement une petite partie de ces navetteurs empruntent la traverse entre Masson et Cumberland pour se rendre à leur travail. Cette situation peut s'expliquer par le fait que bien que la distance entre Masson et le centre-ville d'Ottawa soit plus longue via la route 148 et l'autoroute 50, le temps de trajet est plus court.

La fréquentation ontarienne des activités récréatives de la région de la Lièvre est peu importante, probablement à cause du sous-développement du potentiel touristique de cette région. Il y a même un nombre supérieur de québécois qui affirment utiliser la traverse afin de se rendre du côté ontarien pour fins de loisir.

Bien qu'elle ait atteint un sommet en 1983, la circulation sur le traversier n'est pas très importante, avec un jour moyen annuel d'environ 850 véhicules et un jour moyen d'été d'un peu plus de 1 200 véhicules. Actuellement, les traversiers en opération accommodent facilement ce volume de circulation. Et si il augmente dans les prochaines années, le propriétaire de la traverse entend alors construire un autre bateau pour répondre à la demande. Il faut également considérer qu'avec la construction de l'autoroute 50 jusqu'à Masson, prévue à l'automne 1985, la fréquentation à la traverse risque même de diminuer quelque peu.

Cette analyse nous amène à faire un bilan des avantages et des inconvénients que comporterait la construction d'un pont entre Masson et Cumberland:

**- Avantages**

- . Attirer du côté québécois la construction domiciliaire qui a pris beaucoup d'expansion depuis quelques années au sud et à l'est d'Ottawa;
- . attirer une plus grande clientèle touristique ontarienne du côté québécois, à la condition de développer davantage le potentiel récréatif.

**- Inconvénients**

- . Drainage de la population du secteur de Buckingham-Masson vers Ottawa, au détriment de la région de Hull-Gatineau, pour y effectuer des achats et s'y procurer des services;
- . avec la construction de l'autoroute 50 jusqu'à Masson, doublage du service de transport vers l'agglomération d'Ottawa;
- . disparition d'un PME "Service de traversier Masson-Cumberland Inc." qui embauche actuellement quelque 15 employés; d'autant plus que le service offert par cette compagnie peut répondre aux besoins de la clientèle pour plusieurs années;
- . coût élevé de construction du pont.

L'analyse et les constatations précédentes, dont principalement la fréquentation peu importante de la traverse et le coût élevé de construction du pont, ne peut amener qu'à recommander, pour le moment, de reporter à plus tard la décision de construire un pont entre Masson et Cumberland.

BIBLIOGRAPHIE

MTQ, Enquête origine-destination à la traverse de Masson, Direction des expertises et normes, 1983.

Conseil régional de développement de l'Outaouais, Notre région en chiffres, 1984.

Statistique Canada, Recensement de la population, 1981.

Statistique Canada, Données sur le lieu de travail de 1981, compilation spéciale.

Service de traversier Masson-Cumberland Inc., Statistique mensuelles, 1980 à 1984.

Communauté régionale de l'Outaouais, Révision du schéma d'aménagement du territoire (version préliminaire), juin 1984.

Société d'aménagement de l'Outaouais, Le parc industriel de Buckingham, octobre 1984.

Société d'aménagement de l'Outaouais, Le potentiel touristique de l'Outaouais québécois.

A N N E X E 1

REPARTITION DES VOYAGES PAR ZONE D'ORIGINE ET DE DESTINATION

DIRECTION NORD-SUD (MASSON-CUMBERLAND)

MOTIF TRAVAIL

Destinations Origines	Destinations			
	Montréal	Hull	Ontario	Total
Masson	1		7	8
Buckingham	1		16	17
Mayo			1	1
Thurso			4	4
Montebello			2	2
Rég. de Ripon			2	2
Rég. de Lac Simon			1	2
Montréal			1	1
Ange-Gardien			1	1
Rég. de N.-D.-du-Laue			1	1
Hull-Gatineau			3	3
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>39</b>	<b>42</b>

REPARTITION DES VOYAGES PAR ZONE D'ORIGINE ET DE DESTINATION

DIRECTION SUD-NORD (CUMBERLAND-MASSON)

MOTIF TRAVAIL

Destinations Origines	Destinations																
	Masson	Buckingham	Mayo	Thurso	Papineauville	Montebello	Rég. de Ripon	Rég. de Lac Simon	Val-des-Bois	N.D.-de-la-Salette	Val-des-Monts	Lachute	Autres mun.	Mont-Tremblant	N.D.-du-Laue	Hull-Gatineau	Total
Montréal	1	1														1	3
Sherbrooke																1	1
Ontario	9	28	1	4	4	1	9	2	1	1	1	1	1	1	3	6	73
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>77</b>

REPARTITION DES VOYAGES PAR ZONE D'ORIGINE ET DE DESTINATION

DIRECTION NORD-SUD (MASSON-CUMBERLAND)

MOTIF LOISIR

Destinations Origines													
	Montréal	Valleyfield	Autres mun.	Autres mun.	Sherbrooke	Québec	Autres mun.	Hull	Témiscamingue	Autres mun.	Ontario	New-York	Total
Masson	5										25	2	32
Buckingham	3		1		1				1	1	47		54
Mayo											9		9
Thurso											9		9
Papineauville											8		8
Montebello											13		13
Rég. de Ripon											9		9
Rég. de Amherst											5		5
Rég. de Lac Simon											33		33
Val-des-Bois	1										27		28
N.D. de-la-Salette	1										13		14
Val-des-Monts					1						7		8
Lachute											3		3
Montréal											4		4
Autres mun.									1				1
Ange-Gardien											2		2
Autres mun.											1		1
Autres mun.											1		1
Autres mun.											1		1
Autres mun.								1					1
Autres mun.											1		1
St-Damien											1		1
Mont-Tremblant											14		14
N.D.-du-Laus	1		1								26		28
Hull-Gatineau	5			1		3	1				28		38
Autres mun.											2		2
Autres mun.		1									2		3
Autres mun.											1		1
Autres mun.											1		1
TOTAL	16	1	2	1	2	3	1	1	2	1	293	2	325

REPARTITION DES VOYAGES PAR ZONE D'ORIGINE ET DE DESTINATION

DIRECTION SUD-NORD (CUMBERLAND-MASSON)

MOTIF LOISIR

Destinations Origines																				
	Masson	Buckingham	Mayo	Thurso	Papineauville	Montebello	Rég. de Ripon	Rég. de Lac-des-Plages	Rég. de Lac Simon	Val-des-Bois	N.D.-de-la-Salette	Val-des-Monts	Lachute	Montréal	Québec	Mont-Tremblant	Autres mun.	Hull-Gatineau	Autres mun.	Total
Montréal	2	4								2	1						3	3		15
Ile Perrot																	3			3
Autres mun.		1																		1
Autres mun.																		1		1
Québec	1	1																		2
Autres mun.		1																		1
Pontiac								1												1
Nouveau-Brunswick																		1		1
Ontario	21	56	6	8	5	13	7	7	23	15	12	7	5	1	3	10	17	22	3	241
TOTAL	24	63	6	8	5	13	7	8	23	17	13	7	5	1	3	10	23	27	3	266

## REPARTITION DES VOYAGES PAR ZONE D'ORIGINE ET DE DESTINATION

## DIRECTION NORD-SUD (MASSON-CUMBERLAND)

## TOUS LES MOTIFS

Destinations Origines													
	Montréal	Valleyfield	Autres mun.	Autres mun.	Sherbrooke	Québec	Autres mun.	Hull	Témiscamingue	Autres mun.	Ontario	New-York	Total
Masson	8										63	2	73
Buckingham	4		1		1				1	1	98		106
Mayo											15		15
Thurso											20		20
Papineauville											13		13
Montebello											18		18
Rég. de Ripon											15		15
Rég. de Amherst											5		5
Rég. de Lac Simon								1			37		38
Val-des-Bois	1										28		29
N.D.-de-la-Salette	1										16		17
Val-des-Monts					1						9		10
Lachute											6		6
Montréal											5		5
Autres mun.									1				1
Ange-Gardien											4		4
Autres mun.											1		1
Autres mun.											1		1
Autres mun.											1		1
Autres mun.								1					1
Autres mun.											1		1
St-Damien											1		1
Mont-Tremblant											16		16
N.D.-du-Laus	1		1								34		36
Hull-Gatineau	8			1		3	1				43		56
Autres mun.											4		4
Autres mun.		1									2		3
Autres mun.											1		1
Autres mun.											1		1
TOTAL	23	1	2	1	2	3	1	2	2	1	458	2	498

REPARTITION DES VOYAGES PAR ZONE D'ORIGINE ET DE DESTINATION

DIRECTION SUD-NORD (CUMBERLAND-MASSON)

TOUS LES MOTIFS

Destinations Origines																							
	Masson	Buckingham	Mayo	Thurso	Papineauville	Montebello	Rég. de Ripon	Rég. Lac-des-Plages	Rég. de Lac Simon	Val-des-Bois	N.D.-de-la-Salette	Val-des-Monts	Lachute	Montréal	Autres mun.	Autres mun.	Québec	Mont-Tremblant	N.D.-du-Laus	Hull-Gatineau	Autres mun.	Total	
Montréal	19	10								2	1								3	7			42
Ile-Perrot																			3				3
Autres mun.		1																					1
Sherbrooke																					2		2
Autres mun.																					1		1
Québec	1	1								1													3
Autres mun.		1																					1
Autres mun.	1																						1
Pontiac								1															1
Nouveau-Brunswick																					1		1
Ontario	79	109	7	15	14	13	21	8	25	16	15	9	6	1	1	1	3	12	26	39	3		423
TOTAL	100	122	7	15	14	13	21	9	25	19	16	9	6	1	1	1	3	12	32	50	3		479

ANNEXE 2

EVALUATION DES COUTS  
PONT ENTRE MASSON ET CUMBERLAND

Structure

longueur: 600 m.

Largeur de la  
plate-forme : 11 m.Coût: 6600 m<sup>2</sup> @ 810,00 \$/m<sup>2</sup>\* 5 346 000,00 \$ApprochesRemblai: 11 000 m<sup>2</sup> @ 3,50 \$/m<sup>2</sup> 38 500,00 \$

Chaussée: 400 m @ 350,00 \$/m 140 000,00 \$

Eclairage\*\*

Unités d'éclairage: 20 @ 2 000,00 \$ 40 000,00 \$

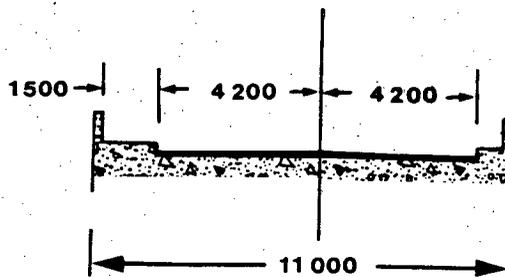
Conduits: 200 m @ 15,00 \$/m 3 000,00 \$  
600 m @ 20,00 \$/m 12 000,00 \$

Unité d'alimentation: 2 @ 2 000,00 \$/ un. 4 000,00 \$

TOTAL 5 600 000,00 \$

\* Prix unitaire fourni par la Direction des structures.

\*\* Evaluation fournie par la Division de l'électricité.

SECTION TRANSVERSALE DU PONTSource: Service des tracés et projets, Division des Tracés,  
Section faisabilité.



MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 102 020