

Ministère des Transports  
Direction générale de l'Ouest  
Direction de l'Outaouais

# **Plan de transport de l'Outaouais 1996 -2011**

Septembre 1996

Ce document a été produit par le:  
Service du plan et des programmes  
Direction générale de l'Ouest et de la Direction de l'Outaouais  
Ministère des Transports du Québec.

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 1996  
ISBN 2-550-30546-9

## MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

---

L'effet structurant des transports sur le développement économique régional, l'évolution socio-économique du Québec, les préoccupations accrues de la population à l'égard de la qualité de vie et de l'aménagement du territoire, ainsi que les contraintes financières du gouvernement ont incité le ministère des Transports à accroître, depuis quelques années, ses activités en matière de planification des transports.

L'amorce, en 1992, de plans de transport pour les diverses régions du Québec constitue un des gestes témoignant de cette volonté accrue de planification au sein du Ministère. Dans le cadre de la réalisation des plans de transport, le ministère des Transports associe les citoyens, les élus municipaux et régionaux ainsi que les organismes socio-économiques à sa démarche de planification. À cet égard, le *Plan de transport de l'Outaouais* est le fruit d'une concertation spécifique à cette région, un dialogue qui a été entrepris il y a plusieurs années et que la réalité géographique de l'Outaouais rend indispensable.

Voici donc le *Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011* qui intègre les résultats de plusieurs études réalisées conjointement par le Ministère et ses partenaires, et ceux des consultations publiques tenues au printemps 1994 sur les solutions proposées aux problèmes de transport de la région.

Dans la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), le Ministère et ses partenaires ont adopté des orientations nouvelles s'inscrivant dans les principes du développement durable. Pour que ces orientations se concrétisent, un virage important s'impose en matière de transport et d'aménagement du territoire. En clair, ceci signifie notamment une utilisation accrue du transport collectif, une densité plus élevée de l'habitation et de l'emploi ainsi qu'une meilleure gestion de la demande au niveau du transport. Nos orientations nouvelles et le succès des actions qui en découlent impliquent donc la participation de l'ensemble de la population. Le citoyen se verra aussi offrir des choix avantageux du point de vue des modes de transport.

Dans les municipalités régionales de comté, des solutions seront apportées aux problèmes de fluidité de la circulation et de sécurité qui affectent le réseau routier supérieur. L'accent sera mis sur l'amélioration des liaisons interrégionales vers l'Abitibi, les Laurentides et la région de Montréal.

Par ailleurs, nous devons aussi agir en concertation avec le milieu municipal pour que le développement du territoire se fasse tout en préservant l'intégrité des axes routiers.

La réalisation du *Plan de transport de l'Outaouais* nécessitera donc la participation de l'ensemble des intervenants. Nous comptons d'ailleurs associer nos partenaires à la révision annuelle du plan d'action découlant du plan de transport et qui déterminera les interventions à réaliser à court terme.

Avec un outil qui nous permet de cibler plus efficacement nos actions en transport pour les prochaines quinze années, nous comptons ainsi mieux contribuer au développement de l'Outaouais.

Le ministre des Transports,

JACQUES BRASSARD

# SOMMAIRE

---

## Un plan de transport pour l'Outaouais

L'évolution socio-économique du Québec, les préoccupations grandissantes de la population pour les questions de qualité de vie, d'aménagement du territoire et de développement régional ont incité le ministère des Transports à accroître ses activités en matière de planification des transports. Dans ce contexte, la réalisation de plans de transport pour diverses régions du Québec a été entreprise depuis quelques années.

Le plan de transport est l'instrument privilégié par le Ministère pour identifier, à partir d'une vision globale des transports, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, les interventions prioritaires qui permettront de répondre adéquatement aux besoins de déplacement dans chaque région du Québec. La population et les divers intervenants du milieu sont aussi associés à la réalisation des plans par le biais d'activités d'information et de consultation.

Le ministère des Transports (MTQ) a ainsi entrepris, depuis 1992, la réalisation de plans de transport pour les diverses régions et les agglomérations de Montréal et de Québec. Le *Plan de transport de l'Outaouais*, qui couvre tout le territoire de cette région administrative, soit la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) et les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac, est le premier de cette série de plans à voir le jour. Il encadrera l'action du Ministère de 1996 à 2011. En raison de la spécificité des problématiques de transport caractérisant, d'une part, le territoire de la CUO, et d'autre part, le territoire des MRC, le plan de transport a été réalisé en deux volets.

De plus, le *Plan de transport de l'Outaouais* intègre notamment les résultats du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* du territoire de la CUO et de l'*Étude sur les ponts interprovinciaux* menés conjointement par divers organismes de planification oeuvrant dans la région de la Capitale nationale. Des consultations publiques ont été tenues en mai 1994 sur les solutions proposées aux problèmes de transport de la région. Au cours de 1995 et de 1996, les préfets des MRC et les maires de la CUO ont été consultés sur les orientations et les priorités du plan de transport. Le contenu du présent document tient compte des préoccupations et des avis formulés lors de ces consultations.

## **Les grands enjeux**

### **Territoire de la CUO**

#### **La mobilité interne à la CUO**

La CUO a enregistré une importante croissance démographique entre 1971 et 1991, soit 43 % comparativement à 17 % pour l'ensemble du Québec. La demande au niveau du transport a donc augmenté considérablement pendant cette période et, même si d'importantes améliorations ont été apportées aux infrastructures routières depuis vingt ans, le réseau routier est à capacité à maints endroits et des files d'attente récurrentes se forment sur plusieurs tronçons.

Les déplacements vers le centre de Hull, où se concentre la majeure partie des emplois du territoire de la CUO, se font de plus en plus difficilement en raison de la congestion routière qui affecte plusieurs tronçons routiers accédant à ce secteur. De plus, tous les axes est-ouest prévus dans l'Entente Québec-CCN ne sont pas complétés, de sorte qu'il n'y a pas encore d'axe continu et rapide qui traverse le territoire de la CUO d'est en ouest. Les conditions de circulation vers le centre de Hull risquent d'être encore plus problématiques dans l'avenir car la croissance prévisible de la population et des emplois laisse présager que la demande au niveau du transport s'accroîtra même si les emplois dans la fonction publique seront moins nombreux.

#### **La mobilité vers la MROC**

Quant aux conditions de circulation vers la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC), où travaillent 50 000 résidents de l'Outaouais, elles devraient continuer à être difficiles dans l'avenir. En effet, même si l'on prévoit que l'emploi sur le territoire de la CUO augmentera plus rapidement que la population, une forte proportion de résidents de la CUO continuera d'occuper des emplois dans la MROC. La pression exercée sur les liens routiers menant vers la MROC sera donc maintenue et fort possiblement accrue, en particulier aux heures de pointe.

## **La qualité de vie et de l'environnement**

Si les tendances actuelles et prévisibles en matière d'aménagement du territoire se poursuivent, l'automobile demeurera le mode de transport prédominant. De plus en plus de gens l'utiliseront pour effectuer des déplacements de plus en plus longs, à des vitesses de plus en plus réduites à cause de la congestion, ce qui aura des conséquences importantes sur la viabilité économique, sociale et environnementale du territoire de la CUO. La qualité de vie dans la région va donc en souffrir.

## **L'utilisation optimale des infrastructures et des équipements de transport**

De plus, si les tendances en matière d'aménagement du territoire et de choix modal axé sur l'automobile se poursuivent elles aussi, les pressions exercées sur le réseau routier s'amplifieront. Dans un tel contexte et suivant les analyses effectuées dans le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun*, la satisfaction des besoins en déplacement de la population nécessiterait des investissements d'au moins 1 milliard de dollars dans les infrastructures routières d'ici à ce que tout le territoire de la CUO soit développé, ce qui inclut la construction de trois ponts interprovinciaux. Répondre à cette demande croissante en n'intervenant que sur l'offre d'infrastructures routières s'avère pour le moins impensable compte tenu des impacts sur la qualité de vie et de l'environnement de même que sur les finances publiques.

## **Territoire des MRC**

### **Le maintien et l'amélioration du réseau routier**

Le réseau routier entretenu par le Ministère dans le territoire des MRC est très étendu : il totalise en effet plus de 1 270 kilomètres. Son seul maintien en bon état nécessite des sommes importantes chaque année. De plus, le réseau routier du Ministère présente des déficiences géométriques à plusieurs endroits et nécessite donc des investissements qui assureraient une meilleure fluidité de la circulation. La fonctionnalité du réseau est aussi menacée par la multiplicité des accès qui limite la fluidité de la circulation et engendre nombre de problèmes de sécurité routière.

Dans le contexte actuel de restrictions budgétaires, le maintien du réseau en bon état et son amélioration constituent déjà un important défi à relever, ce qui oblige d'ailleurs le Ministère à donner la priorité à ces activités avant d'entreprendre la construction de nouvelles routes.

### **La mobilité vers les régions limitrophes**

Les liens entre les diverses parties de la région de l'Outaouais, tant le territoire de la CUO que celui des MRC, et les autres régions du Québec sont essentiels au soutien de l'économie régionale. Ainsi, tous les intervenants de la région réclament vigoureusement un lien autoroutier direct vers Montréal (projet de l'autoroute 50), car ce lien apparaît comme une condition importante pour maintenir la diversification économique de la région. De plus, la route 148 ne se prête guère au trafic de transit, notamment en raison de la traversée de plusieurs agglomérations et des faibles possibilités de dépassement qu'elle offre cette route.

L'amélioration des liaisons routières vers les Laurentides (par les routes 309 et 323) et l'Abitibi-Témiscamingue (par les routes 105 et 117) s'avère aussi très importante pour les intervenants de la région.

### **Les orientations**

Les enjeux en transport amènent à formuler les orientations suivantes :

#### **Territoire de la CUO**

- 1 - Préserver et améliorer les infrastructures routières et les équipements de transport en commun.
- 2 - Améliorer la mobilité vers Hull et vers la MROC en privilégiant l'optimisation des infrastructures et des équipements de transport existants.
- 3 - Améliorer la mobilité interne à la CUO en privilégiant le parachèvement des axes est-ouest dans une perspective multimodale.
- 4 - Améliorer la mobilité entre l'Outaouais et la région de Montréal.
- 5 - Assurer l'efficacité du transport des marchandises.



### **Territoire des MRC**

- 1 - Maintenir le réseau routier en bon état.
- 2 - Accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier supérieur.
- 3 - Améliorer la mobilité interrégionale.
- 4 - Assurer l'efficacité du transport des marchandises.

### **Les priorités d'intervention**

#### **Territoire de la CUO**

Les priorités d'intervention qui découlent des orientations privilégient la conservation des infrastructures, leur optimisation et une utilisation accrue du transport collectif, avant le développement de nouvelles infrastructures routières. La mise en oeuvre de ces priorités nécessitera la participation de tous les intervenants en transport et en aménagement du territoire de cette région. Les priorités, d'ici l'an 2011, sont regroupées selon les catégories suivantes :

1. Interventions visant le maintien et l'amélioration des infrastructures routières (conservation des chaussées, ponts et viaducs) et des équipements de transport en commun (achat de nouveaux autobus, amélioration des équipements de perception).
2. Mesures de gestion de la demande de transport de façon à réduire l'usage des véhicules à un seul occupant et ainsi limiter les besoins en infrastructures routières.
3. Mesures d'aménagement du territoire à intégrer dans le schéma d'aménagement de la CUO et visant à densifier et à consolider le développement urbain de façon à assurer une desserte plus efficace par le transport en commun.
4. Projets de développement d'infrastructures de transport, dont les plus importants sont un réseau de voies réservées aux autobus et au covoiturage, des terminus d'autobus et des parcs d'incitation, le parachèvement des boulevards McConnell-Laramée à Hull et La Vérendrye à Gatineau, dans une perspective multimodale.
5. Poursuite des activités concernant le projet de prolongement de l'autoroute 50, sur tout le tronçon qui reste à être construit, entre Masson-Angers et Lachute, en vue de l'obtention, dans un premier temps, des autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet. Celles-ci permettront l'acquisition des parties du corridor qui n'appartiennent pas encore au Ministère, assurant par la même occasion la protection du corridor. La réalisation des divers tronçons s'effectuera selon les besoins et les

disponibilités budgétaires. Le premier tronçon devant être construit s'étendra sur 7,2 kilomètres à partir de la fin actuelle de l'autoroute jusqu'au futur échangeur avec le chemin Doherty à Buckingham, ce qui permettra de contourner cette municipalité. De plus, ce tronçon sera relié à la route 148 par le chemin Findlay, qui sera amélioré.

6. Études diverses pour mieux cibler les interventions dans le domaine du transport.
7. Processus de concertation avec les intervenants en transport et en aménagement du territoire pour la mise en oeuvre du plan de transport.

### **Territoire des MRC**

Voici quelles sont les priorités d'intervention pour le territoire des MRC :

1. Interventions visant le maintien du réseau routier en bon état (conservation des chaussées, ponts et viaducs).
2. Interventions visant l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité du réseau routier, dont des travaux d'amélioration sur les routes 105, 117, 148, 307, 309, 315, 323, 366, l'application des mesures visant une meilleure gestion des corridors routiers et la correction des sites à haute fréquence d'accidents.
3. Poursuite des activités concernant le projet de prolongement de l'autoroute 50 entre Masson-Angers et Lachute, en vue de l'obtention, dans un premier temps, des autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet. Celles-ci permettront l'acquisition des parties du corridor qui n'appartiennent pas encore au Ministère, assurant par la même occasion la protection du corridor. Quant à la réalisation des divers tronçons, elle s'effectuera selon les besoins et les disponibilités budgétaires. Le premier tronçon devant être construit s'étendra sur 7,2 kilomètres à partir de la fin actuelle de l'autoroute jusqu'au futur échangeur avec le chemin Doherty à Buckingham, ce qui permettra de contourner cette municipalité. De plus, ce tronçon sera relié à la route 148 par le chemin Findlay, qui sera amélioré.
4. Études diverses pour mieux cibler les interventions dans le domaine du transport.
5. Processus de concertation avec les intervenants en transport et en aménagement du territoire pour la mise en oeuvre du plan de transport.

# TABLE DES MATIÈRES

---

MESSAGE DU MINISTRE DES TRANSPORTS.....	i
SOMMAIRE .....	iii
TABLE DES MATIÈRES .....	ix
LISTE DES CARTES, TABLEAUX ET FIGURES .....	xiii
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	xv
LISTE DES SIGLES .....	xvii
INTRODUCTION .....	1
ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES ET MINISTÉRIELLES .....	5
CONTEXTE DE RÉALISATION.....	10
<b>PARTIE A - TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE.....</b>	<b>14</b>
<b>1.0 - SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIBLE DES TRANSPORTS.....</b>	<b>15</b>
1.1 - UNE DEMANDE AU NIVEAU DU TRANSPORT EN PLEINE CROISSANCE .....	15
1.2 - LA MAJORITÉ DES DÉPLACEMENTS S’EFFECTUE VERS LES PÔLES D’EMPLOIS DE HULL ET DE LA MROC .....	18
1.3 - UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE FAVORISANT L’UTILISATION DE L’AUTOMOBILE .....	22
1.4 - DES PROBLÈMES DE CIRCULATION VERS HULL ET LA MROC QUI VONT S’AMPLIFIER.....	23
1.5 - LE MAINTIEN DU RÉSEAU ROUTIER ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN : UNE ATTENTION PARTICULIÈRE .....	30
1.6 - LES LIENS VERS MONTRÉAL : UNE PRIORITÉ RÉGIONALE .....	31
1.7 - LE TRAIN : ESSENTIEL, MAIS PEU UTILISÉ .....	34
1.8 - L’AÉROPORT EXÉCUTIF DE GATINEAU-OTTAWA : UN AÉROPORT PRINCIPALEMENT AU SERVICE DE L’AVIATION PRIVÉE .....	36

1.9 - LE TRAVERSIER DE MASSON-CUMBERLAND : LA TRAVERSE FLUVIALE LA LA PLUS ACHALANDÉE DE L'OUTAOUAIS.....	36
1.10 - UN PROJET D'INTÉGRATION DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF .....	37
<b>2.0 - ENJEUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT .....</b>	<b>38</b>
2.1 - LA MOBILITÉ INTERNE À LA CUO .....	38
2.2 - LA MOBILITÉ VERS LA MROC .....	39
2.3 - LA QUALITÉ DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT .....	39
2.4 - L'UTILISATION OPTIMALE DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT.....	40
2.5 - LA MOBILITÉ VERS LES AUTRES RÉGIONS DU QUÉBEC.....	40
<b>3.0 - VISION D'AVENIR, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS .....</b>	<b>43</b>
3.1 - UNE VISION DE L'AVENIR DES TRANSPORTS ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	43
3.2 - ORIENTATIONS ET OBJECTIFS .....	44
3.2.1 - Orientation 1 : Préserver et améliorer les infrastructures routières et les équipements de transport en commun.....	45
3.2.2 - Orientation 2 : Améliorer la mobilité vers Hull et la MROC en privilégiant l'optimisation des infrastructures et des équipements de transport existants .....	46
3.2.3 - Orientation 3: Améliorer la mobilité interne à la CUO en privilégiant le parachèvement des axes routiers est-ouest dans une perspective multimodale .....	48
3.2.4 - Orientation 4 : Améliorer la mobilité entre l'Outaouais et la région de Montréal .....	48
3.2.5 - Orientation 5 : Assurer l'efficacité du transport des marchandises .....	49

<b>4.0 - PRIORITÉS D'INTERVENTION.....</b>	<b>50</b>
4.1 - INTERVENTIONS VISANT LA PRÉSERVATION ET L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT .....	51
4.2 - MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE AU NIVEAU DU TRANSPORT .....	52
4.3 - MESURES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....	53
4.4 - PROJETS DE DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT .....	54
4.4.1 - Les réseaux de transport à long terme.....	54
4.4.2 - Les projets de transport prioritaires.....	59
4.5 - ÉTUDES ET AUTRES ACTIONS.....	63
4.6 - PROCESSUS DE CONCERTATION AVEC LES INTERVENANTS EN TRANSPORT ET EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	66
4.7 - SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS .....	66
 <b>PARTIE B - TERRITOIRE DES MRC DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU, DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS, DE PAPINEAU ET DE PONTIAC .....</b>	 <b>68</b>
 <b>1.0 - SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIBLE DES TRANSPORTS.....</b>	 <b>69</b>
1.1 - UNE FAIBLE CROISSANCE DE LA DEMANDE AU NIVEAU DU TRANSPORT, SAUF DANS LA MRC DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS.....	69
1.2 - UN RÉSEAU ROUTIER PEU ACHALANDÉ ET QUI PERD SA FONCTIONNALITÉ .....	73
1.3 - DES DÉFICIENCES GÉOMÉTRIQUES LIMITANT LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION SUR LES ROUTES NATIONALES ET RÉGIONALES.....	79
1.4 - LES LIENS ROUTIERS VERS MONTRÉAL : UNE PRIORITÉ RÉGIONALE.....	80
1.5 - LE TRAIN : ESSENTIEL, MAIS PEU UTILISÉ .....	82
1.6 - DES TRAVERSIERS SAISONNIERS ET PEU ACHALANDÉS .....	84
1.7 - UN PROJET D'INTÉGRATION DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF .....	84
 <b>2.0 - ENJEUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT .....</b>	 <b>85</b>
2.1 - LE MAINTIEN ET L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER .....	85

2.2 - LA MOBILITÉ ENTRE L'OUTAOUAIS ET LES RÉGIONS LIMITOPHES .....	85
<b>3.0 - ORIENTATIONS ET OBJECTIFS .....</b>	<b>88</b>
3.1 - ORIENTATION 1 : MAINTENIR LE RÉSEAU ROUTIER EN BON ÉTAT .....	88
3.2 - ORIENTATION 2 : ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ ET LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR.....	88
3.3 - ORIENTATION 3 : AMÉLIORER LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE .....	89
3.4 - ORIENTATION 4 : ASSURER L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES .....	90
<b>4.0 - PRIORITÉS D'INTERVENTION.....</b>	<b>91</b>
4.1 - INTERVENTIONS VISANT LE MAINTIEN DU RÉSEAU ROUTIER EN BON ÉTAT .....	91
4.2 - INTERVENTIONS VISANT L'ACCROISSEMENT DE L'EFFICACITÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER.....	91
4.3 - PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER .....	100
4.4 - ARRIMAGE DU RÉSEAU DE CAMIONNAGE AVEC LE RÉSEAU MUNICIPAL .....	102
4.5 - ÉTUDES ET AUTRES ACTIONS.....	102
4.6 - PROCESSUS DE CONCERTATION AVEC LES INTERVENANTS EN TRANSPORT ET EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	102
4.7 - SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS .....	99
<b>PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO.....</b>	<b>105</b>
<b>PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC .....</b>	<b>113</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>120</b>
ANNEXE 1 - CONSULTATIONS PUBLIQUES DANS LA CUO .....	121
ANNEXE 2 - CONSULTATIONS PUBLIQUES DANS LES MRC .....	130
ANNEXE 3- ÉVOLUTION DES RAPPORTS DÉBIT/CAPACITÉ SUR LA ROUTE 148.....	138
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>139</b>

## LISTE DES CARTES, TABLEAUX ET FIGURES

---

CARTE 1 - RÉGION ADMINISTRATIVE DE L'OUTAOUAIS (07).....	3
CARTE 2 - ENTENTE QUÉBEC-CCN - PROJETS ROUTIERS.....	11
CARTE 3 - DÉPLACEMENTS TOUS MODES CUO-MROC (1995).....	21
CARTE 4 - DÉBITS DE CIRCULATION (1994-95) - CUO.....	24
CARTE 5 - ÉVOLUTION ET PRÉVISIONS DES RAPPORTS DÉBITS/CAPACITÉ DE 1987 À 2011.....	26
CARTE 6 - AXES EST-OUEST .....	29
CARTE 7 - RÉSEAUX DE TRANSPORT À LONG TERME.....	57
CARTE 8 - CORRIDORS À PROTÉGER.....	58
CARTE 9 - PROJETS DE TRANSPORT PRIORITAIRES CUO - HORIZON 2011.....	59
CARTE 10 - RÉSEAU DE CAMIONNAGE CUO.....	65
CARTE 11 - CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR.....	74
CARTE 12 - DÉBITS DE CIRCULATION 1994 (MRC).....	75
CARTE 13 - PROJETS ROUTIERS PRIORITAIRES 1996-2011 (MRC).....	92
CARTE 14 - RÉSEAU DE CAMIONNAGE ( MRC).....	103
TABLEAU 1 - ÉVOLUTION DE LA POPULATION DU QUÉBEC, DE LA CUO ET DE LA MROC DE 1971 À 1991 .....	15
TABLEAU 2 - LIEU DE RÉSIDENCE ET DE TRAVAIL - RMR OTTAWA-HULL .....	19
TABLEAU 3 - DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS SUR LA ROUTE 148 ENTRE MASSON-ANGERS ET FASSETT .....	32
TABLEAU 4 - PRIORITÉS D'INTERVENTION SUR LES INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT 1996-2011 .....	60
TABLEAU 5 - SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS.....	67

TABLEAU 6 - ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES MRC DE L'OUTAOUAIS ET DU QUÉBEC, DE 1971 À 1991 .....	69
TABLEAU 7 - ÉVOLUTION DES DÉBITS DE CIRCULATION DE 1986 À 1994 .....	77
TABLEAU 8 - DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS SUR LA ROUTE 148 ENTRE MASSON-ANGERS ET FASSETT.....	81
TABLEAU 9 - PROJETS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER 1996-2011 .....	94
TABLEAU 10 - SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS - MRC.....	104
FIGURE 1 - PROCESSUS DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT.....	2
FIGURE 2 - LE PLAN DE TRANSPORT PARMIS LES INSTRUMENTS STRATÉGIQUES DU MINISTÈRE .....	6
FIGURE 3 - ÉVOLUTION ET PRÉVISIONS DE LA POPULATION DE LA CUO ET DE LA MROC .....	16
FIGURE 4 - ÉVOLUTION ET PRÉVISIONS DE POPULATION DES MRC DE L'OUTAOUAIS, DE 1971 À 2011 .....	71



# ÉQUIPE DE RÉALISATION

---

## COMITÉ DIRECTEUR

Luc Crépeault,  
Sous-ministre adjoint, Direction générale de l'Ouest

Rosaire Roy, Directeur, Direction de l'Outaouais,  
Président du comité directeur

Christine Duby, Chef du Service de l'encadrement des plans de transport,  
Direction de la planification

Ahmed Khodari, Chef du Service des inventaires et du plan,  
Direction de l'Outaouais

Alain Labonté, Chef du Service réglementation et programmes en transport multimodal,  
Direction du transport multimodal

Pierre La Fontaine, Directeur,  
Direction des politiques d'exploitation et programmes routiers

Pierre Laflamme, Chef du Service des projets,  
Direction de l'Outaouais

André Rivet, Chef du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers,  
Direction de l'Outaouais

Réjean St-Laurent, Chef du Service du plan et des programmes,  
Direction générale de l'Ouest

Francine Tremblay, Direction des communications

Serge Vaugeois, Service du plan et des programmes  
Direction générale de l'Ouest

## COORDINATION TECHNIQUE

Marie-France Fusey, M.Urb.  
Serge Vaugeois, urbaniste, MICU  
Service du plan et des programmes  
Direction générale de l'Ouest

## COMITÉ TECHNIQUE ET COLLABORATEURS

Les personnes dont le nom apparaît ci-dessous ont également contribué à la réalisation de certaines étapes du plan de transport, soit :

Hélène Auclair, agente d'information

Michel Bérubé, ingénieur

Marc Blanchet, ingénieur, DeLuc

Marc Bussièrès, ingénieur

Denis Carrier, conseiller en communication

Ghislain Couture, agent de recherche

George David, technicien

Patrick Déoux, urbaniste, DeLuc

Pierre Desgagnés, urbaniste

France Dompierre, agente de recherche

Michel Drouin, ingénieur

Robert Fairfield, technicien

Donald Fallu, agent de recherche

Marc Gaboury, technicien

Michel Gravel, ingénieur, DeLuc

Jean Gagnon, géographe

Brigitte Holca, agente de recherche

Jacques Henry, ingénieur

Francine Lavallée, agente d'information

Georges Lalonde, ingénieur

Yves Paquet, agent de recherche

Johanne Thiffault, statisticienne

Jacques Vuille, ingénieur

Messieurs Richard Royer et Denis Domingue ont aussi contribué à la réalisation du *Plan de transport de l'Outaouais* lorsqu'ils ont oeuvré à la Direction de l'Outaouais.

## LISTE DES SIGLES

---

BSQ	Bureau de la Statistique du Québec
CACPET	Comité administratif conjoint de la planification et des transports
CCN	Commission de la Capitale nationale
CUO	Communauté urbaine de l'Outaouais
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJME	Débit journalier moyen estival
MRC	Municipalité régionale de comté
MROC	Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
MTQ	Ministère des transports du Québec
OTC	Office des transports du Canada
RCN	Région de la Capitale nationale
STO	Société de transport de l'Outaouais
TRANS	Comité technique conjoint sur la planification des systèmes de transport dans la région de la Capitale nationale



## INTRODUCTION

---

L'évolution socio-économique du Québec, les préoccupations grandissantes de la population à l'égard des questions de qualité de vie, d'aménagement du territoire et de développement régional ont incité le ministère des Transports à accroître ses activités en matière de planification des transports. Dans ce contexte, la réalisation de plans de transport pour diverses régions du Québec a été entreprise depuis quelques années.

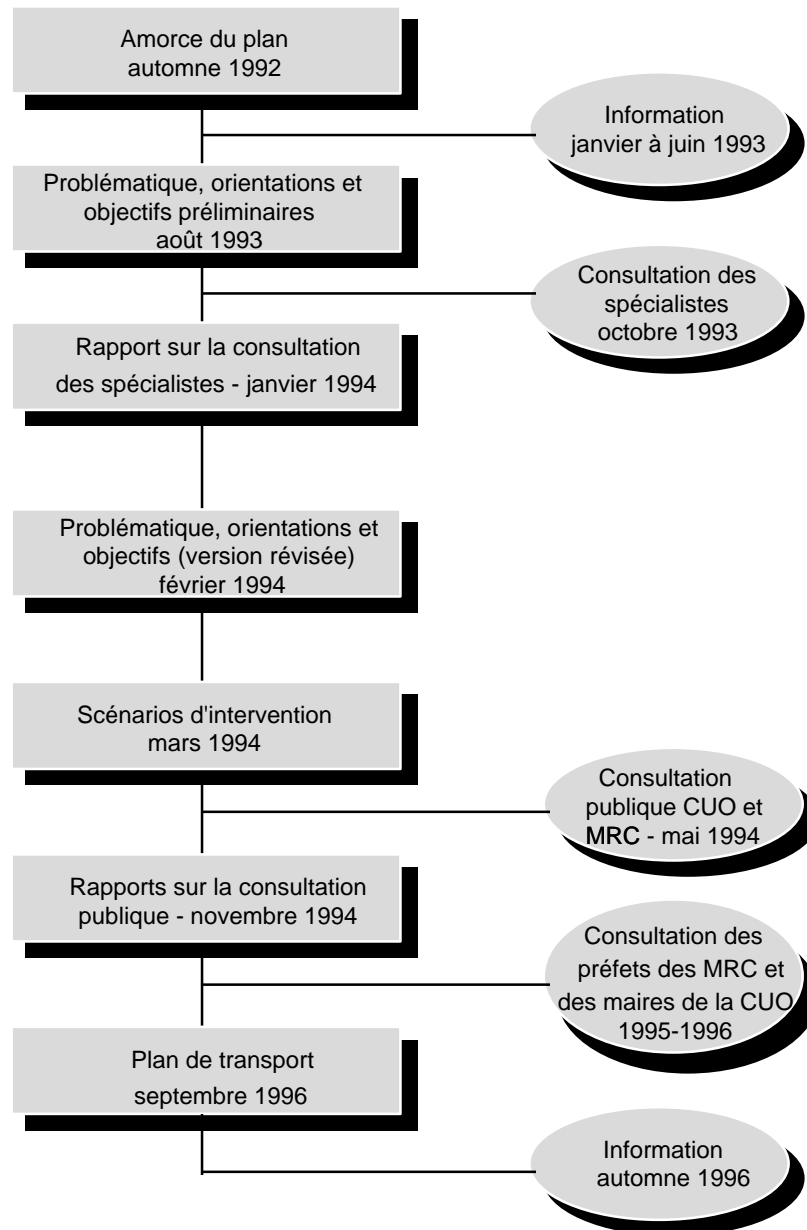
Le plan de transport est l'instrument privilégié par le Ministère pour identifier, à partir d'une vision globale des transports, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, les interventions prioritaires qui permettront de répondre adéquatement aux besoins de déplacement dans chaque région du Québec. La population et les divers intervenants du milieu sont aussi associés à la réalisation des plans par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation.

La tradition de planification de l'Outaouais a pour sa part, fait que cette région était toute désignée pour l'amorce, en 1992, d'un des premiers plans de transport du Ministère. Depuis que ce plan a été entrepris, à l'automne 1992, plusieurs étapes de travail (voir figure 1) ont été nécessaires pour en arriver à la réalisation du *Plan de transport de l'Outaouais*, qui couvre tout le territoire de cette région administrative (voir carte 1).

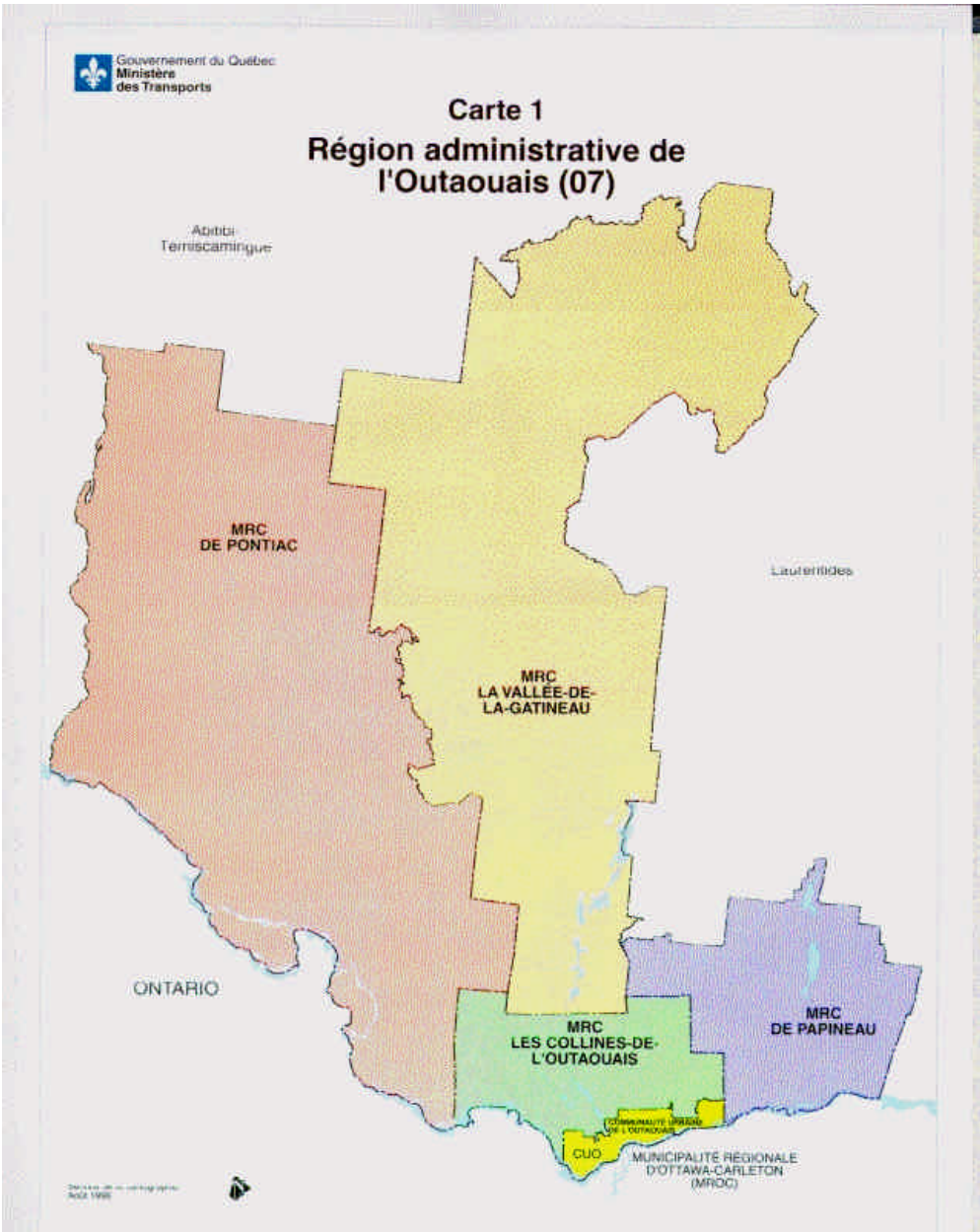
Le Ministère a tout d'abord effectué une série de rencontres visant à informer divers intervenants en transport et en aménagement du territoire de la démarche de réalisation du plan de transport. Il a aussi transmis des documents d'information aux élus de la région pour solliciter leur participation et celle de leur personnel technique lors de diverses étapes de réalisation du plan.

On a aussi procédé à une étude de la situation actuelle et prévisible des transports dans l'Outaouais, étape qui a nécessité la collecte et l'analyse d'une masse de renseignements d'ordre technique et a mené à la présentation, en 1993, d'une version préliminaire d'un document portant sur la problématique des transports, les orientations et les objectifs. Ce document a ensuite fait l'objet d'une consultation, en octobre 1993, auprès de spécialistes en transport, en aménagement du territoire et en développement économique de la région de l'Outaouais. Par la suite, un document intitulé *Rapport sur la consultation des spécialistes du 7 octobre 1993* a été rédigé. Enfin, une version modifiée du document, *Problématique, orientations et objectifs* a été produite au début de l'année 1994, qui intégrait les commentaires formulés par les spécialistes lors de la rencontre du mois d'octobre 1993.

**FIGURE 1**  
**PROCESSUS DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT**



**CARTE 1**  
**RÉGION ADMINISTRATIVE DE L'OUTAOUAIS**



Les données concernant la problématique des transports ainsi que les orientations et les objectifs qui en découlent ont servi à élaboration des scénarios d'intervention. Cette étape s'est terminée en mars 1994, avec la publication du rapport intitulé *Scénarios d'intervention*, qui présente les différentes avenues de solutions possibles aux problèmes de transport dans la région.

Des consultations de la population ont ensuite eu lieu, au cours du mois de mai 1994, sur une proposition de plan de transport. Dans le territoire de la CUO, ces consultations ont été effectuées en partenariat avec la CUO, la STO et la CCN, qui ont dirigé des études dont les résultats alimentent la réalisation du *Plan de transport de l'Outaouais*. Des séances ont également été tenues dans chacune des quatre MRC de l'Outaouais durant la même période. Les annexes 1 et 2 du présent document font d'ailleurs état du contexte de la consultation publique, de ses objectifs et de ses composantes, et esquissent une synthèse des thèmes soulevés lors de la consultation.

Les rapports produits en novembre 1994 sur les consultations publiques, ainsi que les résultats de consultations auprès des maires de la CUO et des préfets des MRC en 1995 et 1996, ont été utilisés par le Ministère pour prendre les décisions finales sur le contenu du plan de transport.

Le présent document constitue la version finale du *Plan de transport de l'Outaouais*. On y retrouve d'abord une synthèse des orientations gouvernementales et ministérielles qui ont encadré la réalisation du plan, ainsi qu'une présentation du contexte de réalisation du plan. Par la suite, afin de représenter le plus adéquatement possible les spécificités propres au territoire de la CUO et à celui des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac, le texte est présenté en deux parties, les parties A et B, lesquelles font respectivement état de la situation actuelle et prévisible des transports, des enjeux qui s'en dégagent, des orientations et des objectifs ainsi que des priorités d'intervention retenues, d'ici à l'an 2011, pour le territoire de la CUO et celui des MRC. Afin que les parties A et B soient les plus complètes possible, des textes portant sur les mêmes sujets y ont été intégrés. Enfin, on a inséré dans le document un plan d'action couvrant la période 1997-2003 pour la CUO et un pour les MRC. On y retrouve les priorités d'intervention du Ministère pour cette période. Celles-ci sont notamment basées sur le cadre financier dont dispose le Ministère. La partie 4.2 du plan d'action pour les MRC a en plus été élaborée à partir d'une grille d'identification des projets prioritaires et de listes de priorités fournies par les MRC.



## ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES ET MINISTÉRIELLES

---

La réalisation du *Plan de transport de l'Outaouais* a été encadrée par la démarche de planification stratégique entreprise par le Ministère au cours des dernières années et qui précise notamment sa mission et ses choix stratégiques. Le plan de transport est aussi guidé par les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire qui ont été formulées dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des communautés urbaines et des municipalités régionales de comté. Enfin, les politiques et les programmes du Ministère permettent de baliser les interventions proposées dans le plan de transport. La figure 2 indique les liens entre ces instruments et le *Plan de transport de l'Outaouais*.

Ces divers instruments guident donc la formulation des orientations et des objectifs du plan de transport de même que des priorités d'intervention qui en découlent. Par ailleurs, le contenu des propositions du plan est aussi grandement influencé par la situation actuelle et prévisible des transports propre à la région de l'Outaouais et par les résultats des consultations publiques qui ont eu lieu en mai 1994, ainsi que par les consultations tenues auprès des préfets des MRC et des maires de la CUO en 1995 et 1996. Voici la synthèse des instruments stratégiques du Ministère qui ont encadré la réalisation du *Plan de transport de l'Outaouais* :

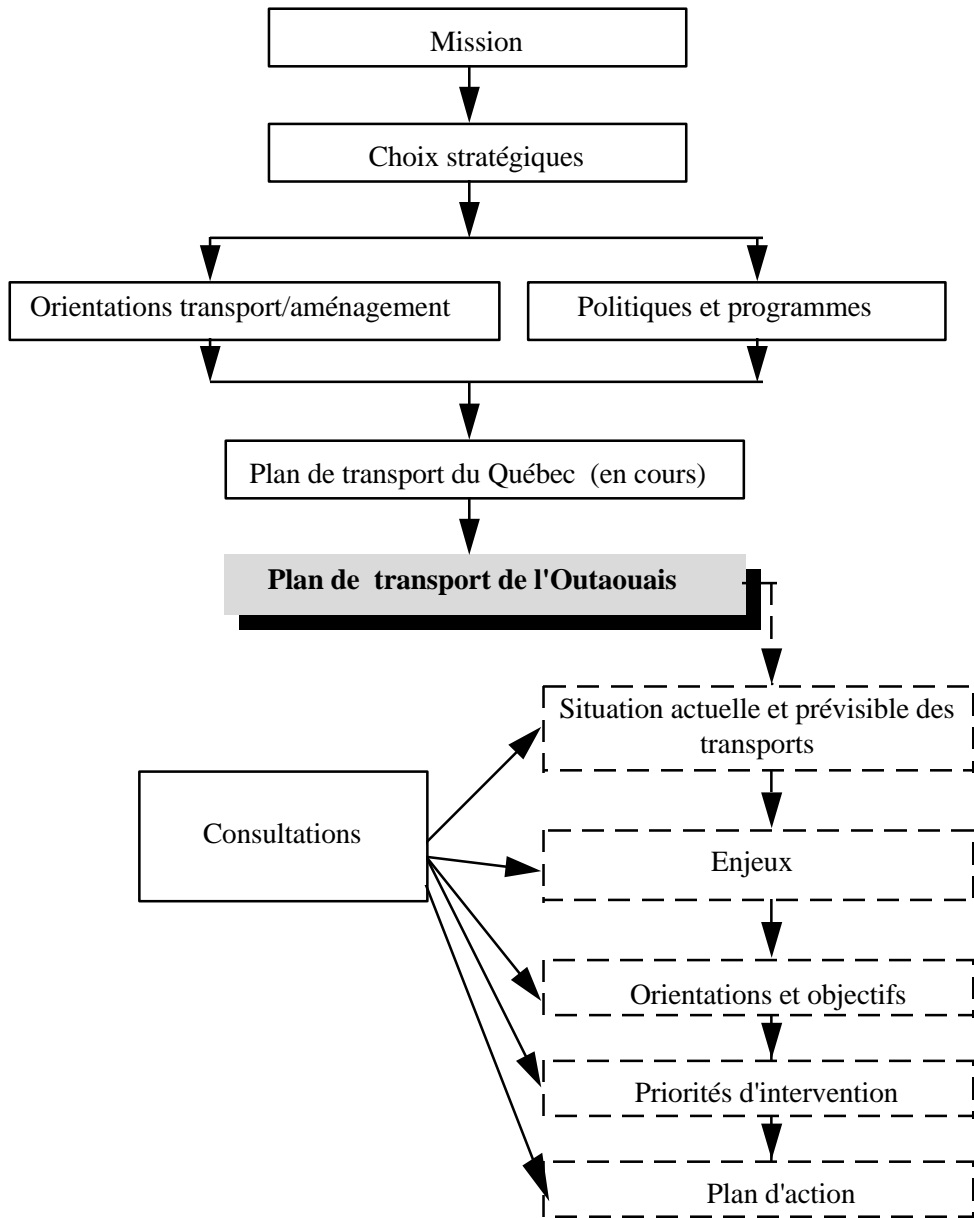
### **Mission**

La mission du Ministère consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le Ministère réalise sa mission avec le souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

### **Choix stratégiques**

Les choix stratégiques du Ministère mettent l'accent sur le maintien et l'amélioration des infrastructures et des systèmes de transport de préférence à leur développement. Voici les choix stratégiques du Ministère qui ont encadré la réalisation du plan de transport :

**FIGURE 2**  
**LE PLAN DE TRANSPORT PARMIS LES INSTRUMENTS STRATÉGIQUES DU MINISTÈRE**



1. Assurer la mobilité et la sécurité des usagers par le maintien en bon état des infrastructures et équipements de transport;
2. Développer l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport des personnes et des marchandises avec le souci du respect de l'environnement;
3. Dans un contexte de libre-échange, stimuler le développement socio-économique de chacune des régions du Québec, en assurant la présence de services de transport adéquats et concurrentiels pour les personnes et les marchandises.

### **Orientations gouvernementales en matière de transport et d'aménagement du territoire**

Dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des communautés urbaines et des MRC, le Ministère a formulé des orientations en matière de transport et d'aménagement du territoire qui s'inscrivent dans ses choix stratégiques. Ces orientations ont été intégrées au document *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, pour un aménagement concerté du territoire*.

Les orientations en matière de transport et d'aménagement du territoire qui exercent une influence sur le *Plan de transport de l'Outaouais* sont les suivantes :

#### Orientations générales

- Accroître la sécurité des personnes dans tous les déplacements.
- Favoriser l'intégration des divers modes de transport et le développement de l'intermodalité.

#### Réseau routier

- Assurer la conservation du patrimoine routier.
- Permettre une exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier.
- Assurer une activité minimale de développement du réseau routier.
- Soutenir l'efficacité des systèmes de transport routier des marchandises.

### Transport collectif

- Favoriser le maintien et l'intégration des systèmes de transport collectif.
- Tenir compte de la clientèle à mobilité réduite dans la planification des réseaux de transport.
- Favoriser un accroissement des densités d'occupation du sol pour promouvoir l'utilisation du transport collectif.

### Transport maritime, aérien et ferroviaire

- Assurer le maintien des services de transport maritime, aérien et ferroviaire.

### **Stratégie québécoise d'efficacité énergétique**

De plus, le Ministère est étroitement associé, pour ce qui est du volet transport, à la démarche gouvernementale concernant la mise en oeuvre de la stratégie québécoise d'efficacité énergétique. Dans ce contexte, le *Plan de transport de l'Outaouais* doit favoriser l'optimisation des déplacements en privilégiant les modes de transport les plus efficaces et à haut rendement énergétique et un aménagement du territoire permettant de réduire la longueur moyenne des déplacements.

### **Politiques et programmes**

Certaines politiques et certains programmes adoptés par le Ministère ou en cours d'élaboration encadrent aussi la formulation des orientations et la nature des interventions contenues dans le plan de transport. Les programmes et les politiques les plus significatifs dans le cadre de la réalisation du *Plan de transport de l'Outaouais* sont les suivants :

- La politique sur l'environnement.
- La politique sur la sécurité dans les transports.

Réseau routier

- La classification fonctionnelle du réseau routier.
- La politique sur l'implantation et le réaménagement des échangeurs autoroutiers.
- La politique sur la gestion des corridors routiers.
- La politique sur le vélo.

Transport en commun

- Le programme d'aide gouvernementale au transport en commun.

Transport adapté aux personnes handicapées

- La politique sur l'accessibilité des personnes handicapées au service régulier de transport en commun.
- Le cadre organisationnel et financier de l'aide au transport des personnes.

Transport des marchandises

- La politique sur la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses.
- L'identification d'un réseau de camionnage.

Transport aérien

- La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires.

## CONTEXTE DE RÉALISATION

---

### **L'Outaouais : un contexte de planification des transports unique au Québec**

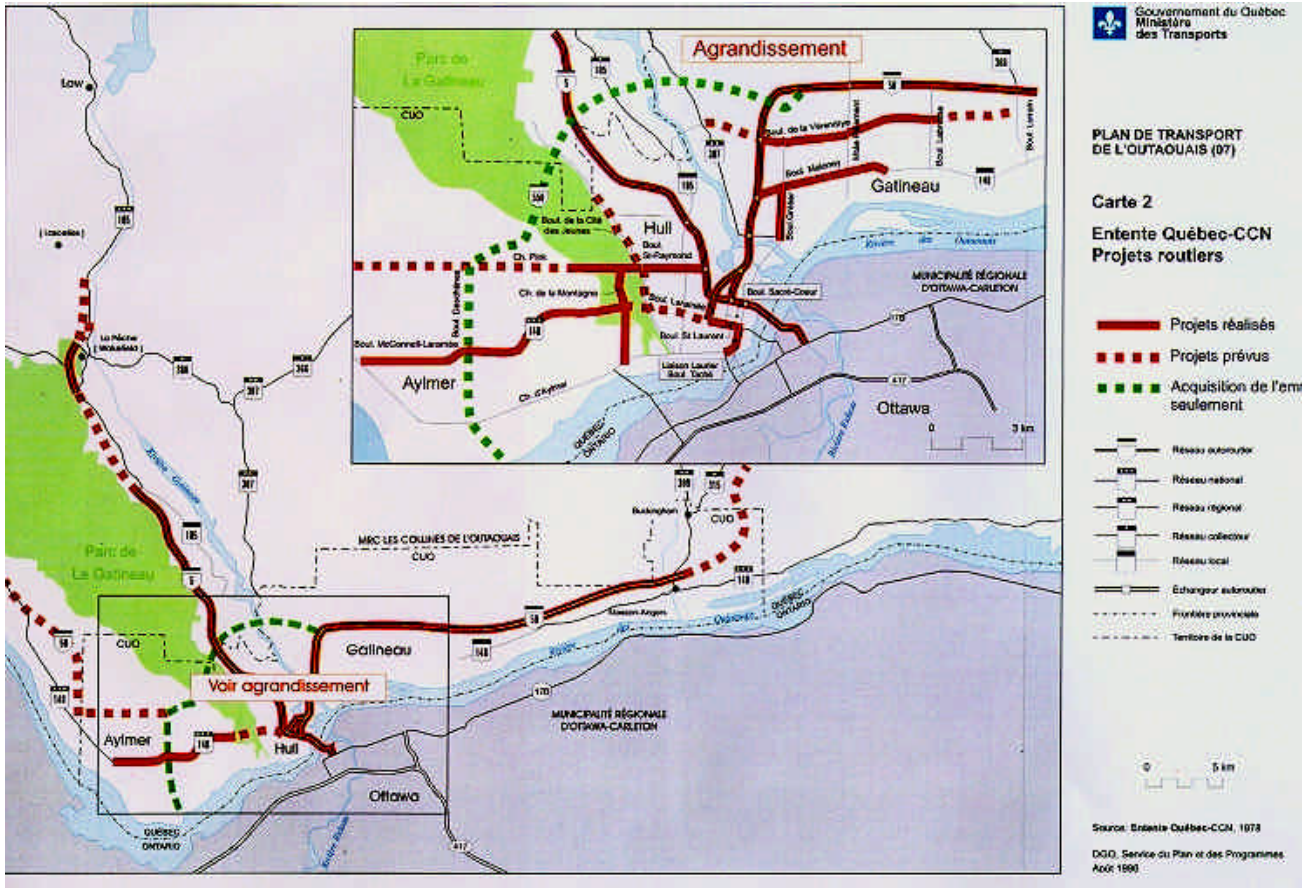
La planification des transports dans l'Outaouais s'effectue dans un contexte unique au Québec, car la portion sud de ce territoire fait partie d'une région métropolitaine (Ottawa-Hull) qui est la troisième en importance au Québec et la quatrième au Canada. Elle s'intègre aussi à un espace économique qui regroupe des municipalités situées tant au Québec qu'en Ontario. Ce territoire appartient également à la région de la Capitale nationale (RCN), où est concentrée la fonction publique fédérale et qui, par ailleurs, fait l'objet d'une forte croissance démographique.

L'interdépendance économique entre le Québec et l'Ontario a amené les principaux intervenants en transport et en aménagement du territoire de la RCN à travailler en partenariat et à se doter de mécanismes et de structures, tel le Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET), pour coordonner les actions et interventions en transport et en aménagement du territoire concernant les deux rives de la rivière des Outaouais.

De plus, des projets majeurs de développement du réseau routier dans la partie québécoise de la RCN sont régis, depuis 1972, par l'Entente CCN-Québec sur les infrastructures routières (voir carte 2). Cette entente, modifiée en 1978, visait à doter la portion québécoise de la région de la Capitale nationale d'un réseau routier moderne et bien hiérarchisé qui puisse répondre aux besoins de déplacements et soutenir le développement économique de la région. Cette entente prévoit un partage égal, entre la CCN et le gouvernement du Québec, des coûts de réalisation des projets routiers. Les projets complétés à ce jour totalisent 366 millions de dollars. La construction du reste des projets inscrits dans l'Entente nécessitera une somme d'environ 170 millions de dollars, et ce, excluant le projet de l'autoroute 550 en contournement de Hull.

En raison du contexte particulier qui prévaut, le ministère des Transports du Québec a donc tenté d'inscrire le plus possible la démarche de réalisation de son plan de transport dans le contexte de planification de l'Outaouais et de la région de la Capitale nationale, notamment en informant et en consultant les principaux intervenants en transport qui oeuvrent de part et d'autre de la rivière des Outaouais, et en s'associant à certains d'entre eux pour la tenue des consultations publiques en mai 1994.

**CARTE 2**  
**ENTENTE QUÉBEC-CCN - PROJETS ROUTIERS**



## **Des acquis dont profite le Ministère**

Les nombreuses études et analyses effectuées par les intervenants en transport de la RCN ont été utilisées afin de réaliser le plan de transport du Ministère. Celui-ci voulait ainsi s'inscrire dans la continuité des études de transport réalisées au cours des dernières années dans la région, dont :

- le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun du territoire de la CUO*,
- l'*Étude sur les ponts interprovinciaux*,
- l'*Étude sur les trains de banlieue interprovinciaux*,
- l'*Étude sur le système de transport en commun régional et interprovincial*,
- l'*Étude sur la gestion de la demande de transport pour les déplacements interprovinciaux dans la Région de la Capitale nationale*,
- l'*Étude sur les options de réfection et d'élargissement du pont Champlain*.

## **Des ressources financières en décroissance**

Le gouvernement du Québec connaît, à l'instar de plusieurs autres gouvernements, une situation financière difficile qui limite sa contribution dans les projets d'infrastructures et les services offerts à la population. Un tel contexte influe évidemment sur la nature et l'échéancier de réalisation des interventions comprises dans le *Plan de transport de l'Outaouais*.

Pour l'année financière 1995-1996, le Ministère a dépensé 81,3 millions de dollars dans la région administrative de l'Outaouais. La majorité de cette somme (57 %), soit 46,3 millions de dollars a été consacrée aux programmes d'aide de diverses natures : transport scolaire, transport adapté, transport en commun, amélioration du réseau routier local. L'amélioration et la conservation du réseau routier appartenant au Ministère ont, pour leur part, coûté 19 millions de dollars, soit 23,4 % du budget de la Direction de l'Outaouais. Une somme de 16 millions de dollars (19,6 % du budget) a servi à l'entretien du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.



Selon les dernières indications, le budget de la Direction de l'Outaouais devrait, au cours des prochaines années, rester sensiblement du même ordre qu'à l'heure actuelle. Dans ce contexte, les sommes pour réaliser des interventions seront comparables à celles dont on dispose à l'heure actuelle, et ce en tenant compte du fait que le gouvernement fédéral continuera à verser annuellement 3 millions de dollars pour la réalisation des projets routiers compris dans l'Entente Québec-CCN.

Par conséquent, dans le cadre du plan de transport, le Ministère a déterminé des priorités d'intervention qu'il compte réaliser d'ici l'an 2011, et ce évidemment sous réserve de la disponibilité des budgets nécessaires.

## **PARTIE A - TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE**

---

## 1.0 - SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIBLE DES TRANSPORTS

---

### 1.1 - Une demande au niveau du transport en pleine croissance

#### Une forte croissance démographique depuis 1971

Entre 1971 et 1991, la population de la CUO s'est accrue de 42,6 %, passant de 145 000 à 207 000 personnes. Ce taux d'accroissement est largement supérieur à celui de l'ensemble du Québec, qui s'est élevé à 17,4 % (voir tableau 1). Le nombre de ménages dans la CUO a également connu une augmentation significative entre 1971 et 1991, passant de 40 135 à 75 475, soit une hausse de 88 %. Outre son fort taux d'accroissement, la population de la CUO se caractérise par le fait qu'elle est plus jeune que celle du reste du Québec. Son taux d'activité est aussi plus élevé et son taux de chômage, généralement plus faible.

Le rythme de croissance de la CUO, entre 1971 et 1991, se compare par ailleurs à celui de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC), qui a enregistré une augmentation de l'ordre de 43,6 % pendant la même période (voir tableau 1).

**TABLEAU 1**  
**ÉVOLUTION DE LA POPULATION DU QUÉBEC, DE LA CUO ET DE LA MROC**  
**DE 1971 À 1991**

	ANNÉES			VARIATION		
	1971	1981	1991	71-81	81-91	71-91
<b>QUÉBEC</b>	6 027 700	6 438 400	7 080 600	6,8 %	9,9 %	17,4 %
<b>CUO</b>	145 100	166 900	207 000	15,0 %	24,0 %	42,6 %
<b>MROC</b>	472 000	507 080	678 147	7,0 %	33,7 %	43,6 %

Sources : Bureau de la Statistique du Québec, Statistiques démographiques, Édition 1995, pp. 24 et 25.

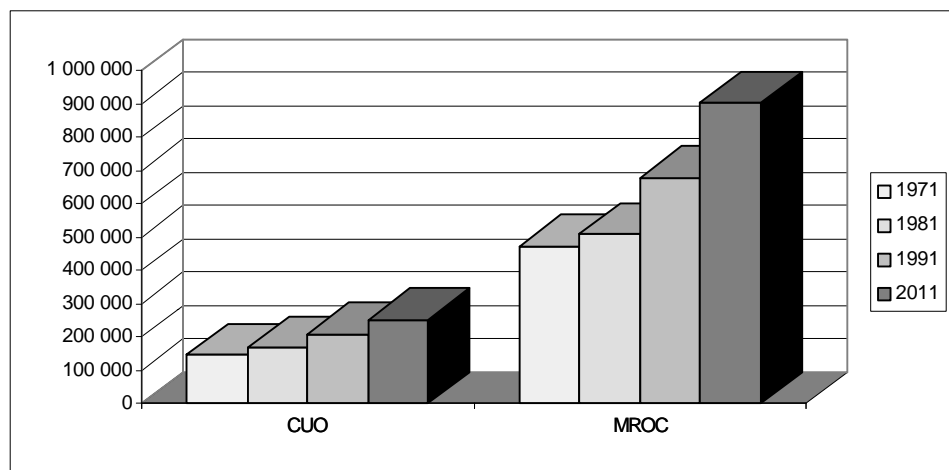
Statistique Canada, Recensements, 1971, 1981, 1991, Ottawa.

## Une population qui continuera de croître

Les évaluations les plus récentes du Bureau de la statistique du Québec démontrent que la population de la CUO a continué de croître depuis l'année 1991. En effet, les données du BSQ indiquent que la population de ce territoire était de l'ordre de 224 592 personnes en 1995. Il s'agit d'un gain de 7,8 % depuis 1991, alors que la croissance du Québec n'était que de 3,4 %.

Les prévisions effectuées par le BSQ indiquent par ailleurs que la croissance de la CUO devrait se poursuivre. En effet, selon deux scénarios de projection qui s'appuient sur les données du recensement de 1991 de Statistique Canada, la population de la CUO serait de l'ordre de 250 000 en 2011, selon le scénario moyen, soit 19 % d'augmentation (voir figure 3). Selon le scénario fort, la population s'élèverait à près de 300 000, soit une augmentation de 44 %. Les prévisions pour la MROC sont aussi à l'effet que sa population devrait s'accroître de 33 %, passant de 678 000 en 1991 à 903 000 en 2011.

**FIGURE 3**  
**ÉVOLUTION ET PRÉVISIONS DE LA POPULATION DE LA CUO ET DE LA MROC**



Sources : BSQ, Évolution et prévision de la population de la CUO, 1991-2011, Québec.

RMOC, 2021 Projections for Ottawa-Carleton, 1995, Ottawa.

Les prévisions du BSQ laissent aussi présager que le nombre total de personnes en âge de travailler (15 à 64 ans) et, par conséquent les plus mobiles, devrait croître de 1991 à 2011, passant de 150 000 à 180 000 pour le scénario moyen et à 210 000 pour le scénario fort.

Quant aux jeunes âgés de 15 à 24 ans, qui constituent habituellement la plus forte clientèle du transport en commun, leurs effectifs de 30 800 en 1991 seraient maintenus selon le scénario moyen, voire augmentés selon le scénario fort, variant en 2011, de 32 500 à 40 500 selon le scénario considéré.

Enfin, les prévisions effectuées par le BSQ pour le très long terme, c'est-à-dire jusqu'en 2041, sont à l'effet que la population pourrait croître jusqu'à 360 000 personnes.

### **Une croissance démographique qui influe sur la demande au niveau du transport**

En raison du contexte démographique qui prévaut dans la CUO, la demande au niveau du transport devrait donc continuer de croître d'ici 2011 et même au-delà. Les prévisions de demande effectuées à l'aide du modèle TRANS<sup>1</sup> démontrent d'ailleurs que les déplacements produits sur le territoire de la CUO, à l'heure de pointe du matin, pourraient doubler entre 1986 et 2011, c'est-à-dire passer de 41 500 à 80 000.

La dernière enquête origine-destination, effectuée en 1995, corrobore d'ailleurs cette tendance à la hausse. En effet, selon les données préliminaires de l'enquête, on enregistrait déjà en 1995, environ 60 00 déplacements sur le territoire de la CUO, à l'heure de pointe du matin.

---

<sup>1</sup> Le modèle TRANS est un modèle de prévision de la demande au niveau du transport pour les horizons 2011 et à terme, c'est-à-dire lorsque tout le territoire de la CUO et de la MROC sera développé. Ce modèle comprend quatre étapes : génération, distribution, répartition modale et affectation des déplacements. Le modèle a été mis au point par le groupe TRANS.

## **1.2 - La majorité des déplacements s'effectue vers les pôles d'emplois de Hull et de la MROC**

### **L'emploi : une prépondérance de la fonction publique fédérale**

Depuis le début des années 1970, l'économie de l'Outaouais, basée traditionnellement sur l'industrie, s'est davantage développée du côté du secteur tertiaire avec la croissance de la fonction publique fédérale. Comparativement à la structure d'emploi du Québec, le secteur de l'administration publique, qui compte, au début des années 1990, plus de 23 000 emplois, occupe une place prépondérante dans l'Outaouais, avec 24 % du nombre total d'emplois, alors qu'il ne représente que 7 % à l'échelle du Québec. Les secteurs primaire et secondaire sont sous-représentés avec des parts respectives de 2 et 15 %, alors qu'ils comptent pour 3 et 25 % dans l'ensemble du Québec (Comité Outaouais, 1992, p. 33).

Enfin, depuis le milieu des années 1980, on assiste à un plafonnement des dépenses du gouvernement fédéral, ce qui limite considérablement la croissance de la fonction publique, qui va même décroître dans l'avenir. Selon les informations disponibles, le nombre d'emplois au sein de la fonction publique fédérale dans la Région de la Capitale nationale diminuerait, au cours des prochaines années, d'environ 15 000 emplois, soit un peu moins de 3 % du nombre total d'emplois de la région métropolitaine d'Ottawa-Hull. De ce nombre, de 3 000 à 5 000 emplois disparaîtraient du territoire de la CUO.

Il est assez difficile d'évaluer les répercussions exactes de ce phénomène sur la demande au niveau du transport. On pourrait assister à une croissance plus faible de la demande pendant un certain temps. Cependant, à moyen et long termes, les nouveaux emplois créés pour répondre aux besoins d'une population en croissance feront que la demande au niveau du transport continuera certainement de croître.

### **L'emploi : une forte attraction de la MROC**

En 1991, la partie québécoise de l'agglomération Ottawa-Hull, bien que comptant 25 % de la population totale, enregistrait 17 % des emplois totaux. Une part importante de la main-d'oeuvre québécoise, soit plus de 50 000 résidants de la CUO travaillent dans la MROC, soit 42 % de la population active occupée. À l'opposé, 5 % des résidants de la MROC occupent un emploi du côté québécois de la rivière des Outaouais, soit environ 17 000 personnes (voir tableau 2).

**TABLEAU 2**  
**LIEU DE RÉSIDENCE ET DE TRAVAIL - RMR OTTAWA-HULL**

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

RMR = région métropolitaine de recensement.

Source : Statistique Canada, Recensement du Canada de 1991, N° de cat. 93-323.

Gouvernement du Canada, Lieu de travail. Ottawa : Industrie, Science et Technologie Canada. 1993.

### Des déplacements importants vers Hull et vers la MROC

Selon les résultats préliminaires de l'enquête origine-destination réalisée sur le territoire de la région de la Capitale nationale en 1995, près de 265 000 déplacements <sup>2</sup> ont lieu à l'heure de pointe du matin (7 h 30 à 8 h 29). La majorité de ces déplacements, soit 204 500 (77 %), s'effectuent du côté ontarien de la rivière des Outaouais. La très grande partie de ces déplacements, soit plus de 197 000, est interne à l'Ontario. En ce qui concerne le Québec, 60 000 y sont générés (23% du total), dont plus de 45 000 sont internes.

La majorité des déplacements générés dans la partie québécoise de l'agglomération s'effectuent vers Hull et vers la MROC, où se retrouvent les principaux pôles d'emplois.

<sup>2</sup> Les déplacements dont il est ici question regroupent tant les modes motorisés (autobus, automobile, taxi) que les modes non motorisés (bicyclette, à pied, etc.).

Ainsi, près de 29 % des 60 000 déplacements (17 300) se font vers le centre-ville de Hull et la partie centre de cette ville. Le quart des déplacements en provenance de la CUO (soit 14 780) a comme destination la MROC (voir carte 3).

Une proportion moins importante de déplacements s'effectue à partir du territoire de la MROC vers celui de la CUO. En effet, près de 7 400, soit 3,6 % des 204 500 déplacements qui ont lieu dans la MROC, ont comme destination la CUO. Le centre-ville de Hull, avec 5 200 déplacements, constitue la principale destination des Ontariens.

### **Une utilisation du transport en commun plus forte dans la MROC que dans la CUO**

L'utilisation du transport en commun est en général deux fois plus élevée dans la MROC que dans la CUO. À l'heure de pointe du matin, en 1995, le transport en commun était utilisé pour 17 % des déplacements à l'intérieur de la MROC et pour seulement 8 % de ceux à l'intérieur de la CUO (voir carte 3). Cet écart important s'explique en partie par une plus faible densité de population et d'emplois dans la CUO, ce qui affecte inévitablement l'offre de service de transport en commun et par le fait même son utilisation.

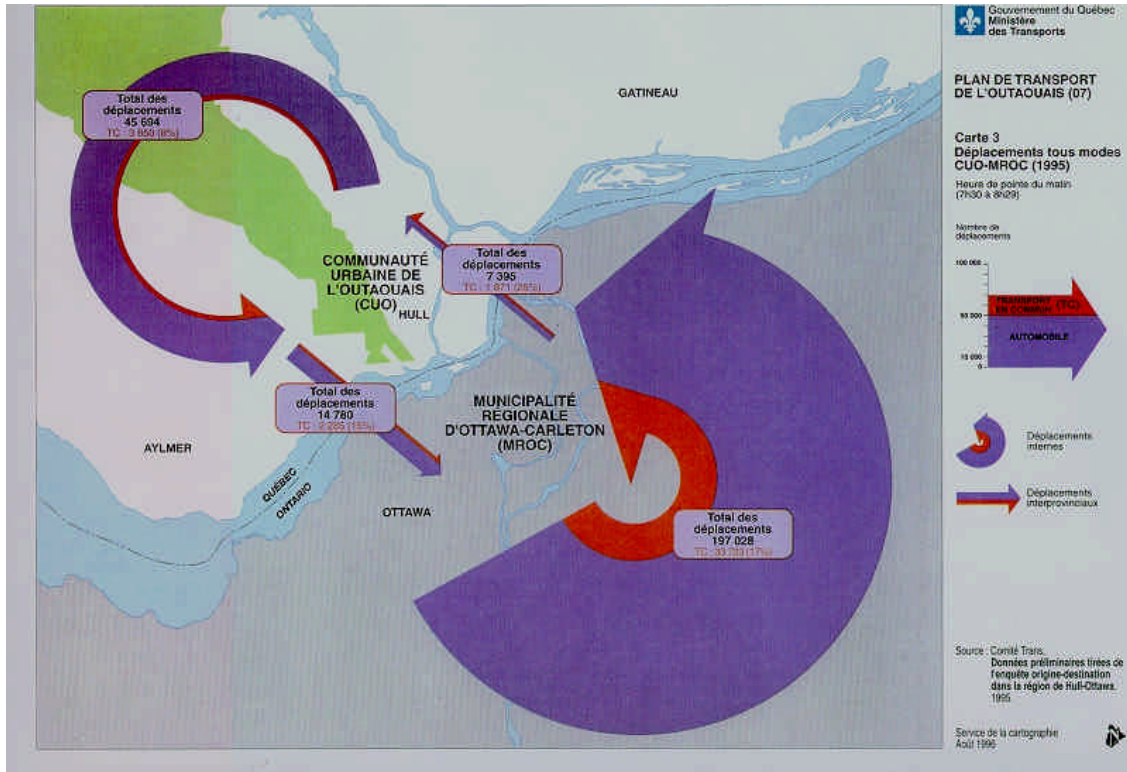
En ce qui a trait aux déplacements interprovinciaux, les résidants de la MROC utilisent le transport en commun dans 25 % de leurs déplacements vers la partie québécoise de l'agglomération, alors que les résidants de la CUO l'utilisent seulement pour 15 % de leurs déplacements vers la partie ontarienne de l'agglomération.

### **Une érosion de la part modale du transport en commun**

L'attrait grandissant de l'automobile a influé sur l'utilisation du transport en commun, qui a diminué d'environ 1,4 % par an entre 1984 et 1991. Dans un contexte de croissance de la demande au niveau du transport, ce fort attrait de l'automobile a entraîné une augmentation de la congestion routière qui occasionne des retards aux usagers du transport en commun puisque, sauf exception, les autobus partagent la chaussée avec les autres usagers de la route. Enfin, bien que l'achalandage du transport en commun soit stable depuis quelques années, la congestion routière ne diminue pas pour autant.



### CARTE 3 DÉPLACEMENTS TOUTS MODES CUO-MROC (1995)



### **1.3 - Un aménagement du territoire favorisant l'utilisation de l'automobile**

La forme urbaine sur le territoire de la CUO se caractérise par une séparation et un éloignement des différentes fonctions résidentielles, commerciales et industrielles les unes par rapport aux autres. Cette caractéristique a pour effet d'allonger les déplacements et de décourager l'utilisation des modes de transport non motorisés tels que la marche et la bicyclette.

L'utilisation de la bicyclette est d'ailleurs limitée pour les déplacements utilitaires dans la CUO. Le réseau cyclable de la région de la Capitale nationale, bien que très vaste, a surtout été conçu à des fins récréatives et offre donc peu d'itinéraires directs pour les déplacements utilitaires liés au travail ou aux études.

#### **De faibles densités d'habitation et d'emplois**

Le territoire de la CUO présente des densités d'habitation et d'emplois très faibles par rapport aux seuils critiques nécessaires pour assurer une desserte de transport en commun efficace, ce qui favorise encore une fois l'utilisation de l'automobile. En effet, les densités d'habitation dans la CUO varient en général de 2 à 7 logements par hectare dans les secteurs résidentiels, alors qu'il est souhaitable d'atteindre des densités supérieures à 15 logements par hectare sur de grandes superficies pour assurer une desserte adéquate par transport en commun à des coûts acceptables.

Par ailleurs, les foyers de concentration d'emplois ne peuvent être desservis efficacement que si une densité d'emplois minimale de 20 à 25 emplois par hectare est atteinte pour un secteur de grande superficie. Dans la CUO, à l'exception de quelques pôles d'emplois situés à Hull, les densités d'emplois sont toutes inférieures à ces seuils. De plus, les secteurs d'emplois à faible densité, tels que ceux que l'on retrouve dans les parcs industriels, génèrent une circulation automobile intense aux heures de pointe sans toutefois être attractifs pour une desserte par transport en commun.

De plus, à moins d'intervenir d'une façon ou d'une autre, toutes les tendances actuelles démontrent que le type même de développement prévu sur le territoire de la CUO continuera à favoriser l'utilisation de l'automobile : faibles densités d'habitation et d'emplois, développement de nature quasi homogène et éparpillement des emplois.

## **1.4 - Des problèmes de circulation vers Hull et la MROC qui vont s'amplifier**

### **Plusieurs liens routiers à la limite de leur capacité**

L'examen de données de circulation dans le territoire de la CUO démontre que les débits les plus importants se retrouvent à proximité du centre-ville de Hull et en direction de la MROC et qu'ils diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ces destinations (voir carte 4).

En effet, le débit le plus élevé de toute la région, soit un débit journalier moyen annuel (DJMA)<sup>3</sup> de 79 000 véhicules, se rencontre sur l'autoroute 50, à la hauteur du pont des Draveurs. En continuant vers Gatineau sur cette autoroute, le débit est aussi de 79 000, au sud du boulevard Maloney. Il passe à 40 000 au nord du boulevard La Gappe et diminue graduellement jusqu'à 12 400 à l'extrémité est de l'autoroute, à Masson-Angers.

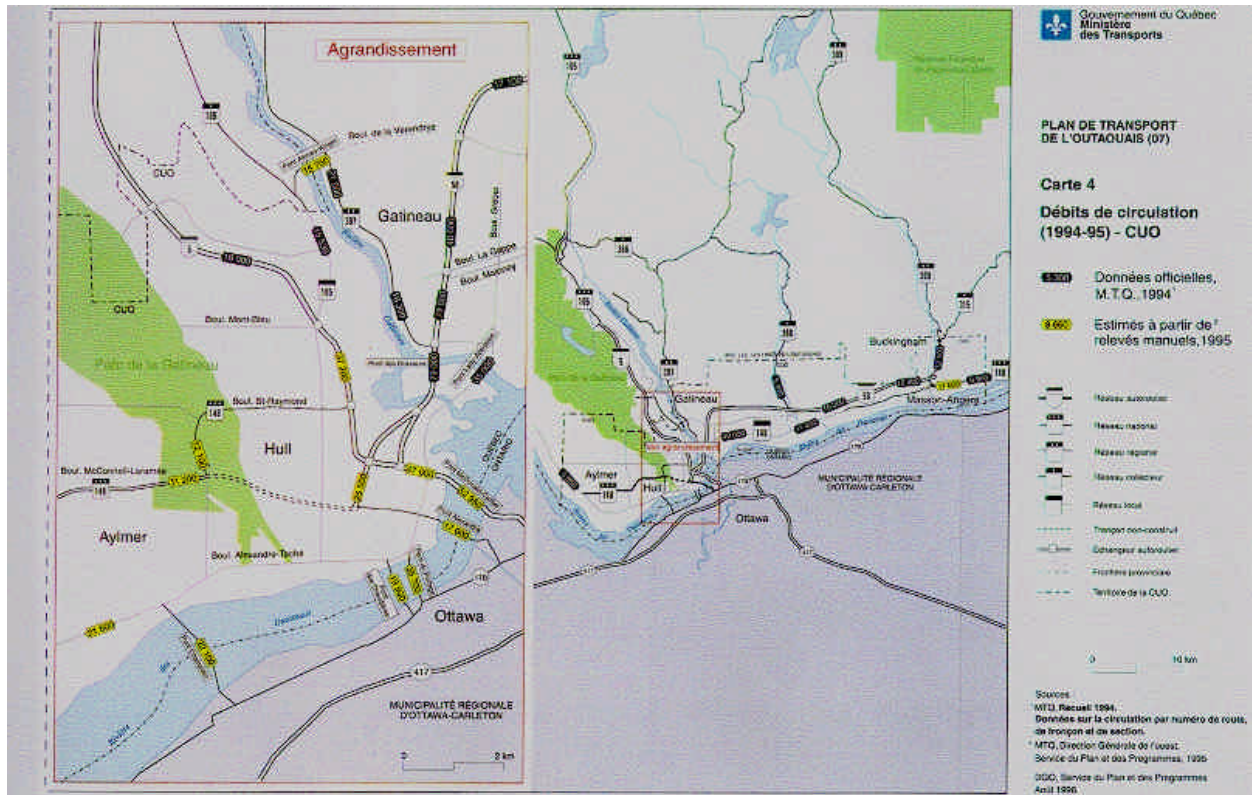
Sur l'autoroute 5, le DJMA diminue également lorsque l'on s'éloigne de l'île de Hull. Il est de 52 950 sur le pont MacDonald-Cartier. Entre l'échangeur de l'autoroute 50 et le boulevard Saint-Raymond, il passe à 47 000, pour atteindre 37 200 au nord du boulevard Saint-Raymond et 18 000 au nord du boulevard Mont-Bleu.

La route 148, qui traverse tout le territoire de la CUO dans l'axe est-ouest, présente des DJMA très variables. En effet, à l'ouest d'Aylmer, le DJMA est de 5 850 et passe à 21 600 près du pont Champlain. Il atteint 35 000 sur le pont Lady Aberdeen, à la limite de Hull et de Gatineau. Par la suite, plus à l'est dans Gatineau, le DJMA diminue graduellement jusqu'à 8 900 à Masson-Angers.

---

<sup>3</sup> Le DJMA indique le nombre de véhicules qui circulent en moyenne sur une route durant une journée. On l'obtient à partir d'une évaluation du nombre de véhicules qui circulent sur cette route durant une année, divisée par le nombre de jours correspondants, soit 365. Il permet d'indiquer de façon générale le degré d'utilisation relative des grands axes routiers.

**CARTE 4**  
**DÉBITS DE CIRCULATION**



La route 105 supporte, pour sa part, un DJMA de 15 530 véhicules, entre le pont Alonzo-Wright et son intersection avec l'autoroute 5 à Hull. En ce qui concerne la route 307, le long de la rivière Gatineau, des débits variant de 18 300 à 21 500 véhicules par jour l'utilisent, entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright.

Dans la CUO, trois ponts traversent la rivière Gatineau, alors que cinq enjambent la rivière des Outaouais. Sur la rivière Gatineau, les ponts Alonzo-Wright et Lady-Aberdeen supportent respectivement des DJMA de 15 750 et 35 000. Le pont des Draveurs, tel qu'indiqué précédemment, accueille 79 000 véhicules par jour.

En ce qui concerne les ponts interprovinciaux, les DJMA sont très variables. L'estimation des débits donne les résultats suivants : 22 100 sur le pont Champlain, 19 900 sur le pont des Chaudières, 35 700 sur le pont du Portage, 17 000 sur le pont Alexandra et 52 950 sur le pont MacDonald-Cartier.

Quant aux conditions de circulation aux heures de pointe, les débits ont augmenté entre 11 et 28 % aux lignes-écrans<sup>4</sup> situées dans la CUO, entre 1987 et 1991. L'analyse de l'évolution des rapports débit/capacité<sup>5</sup> démontre la présence de problèmes de circulation à maints endroits sur le réseau. Les rapports débit/capacité indiquent que la capacité est presque atteinte aux lignes-écrans de la rivière Gatineau, des Outaouais, du chemin de la Montagne et de l'île de Hull (voir carte 5).

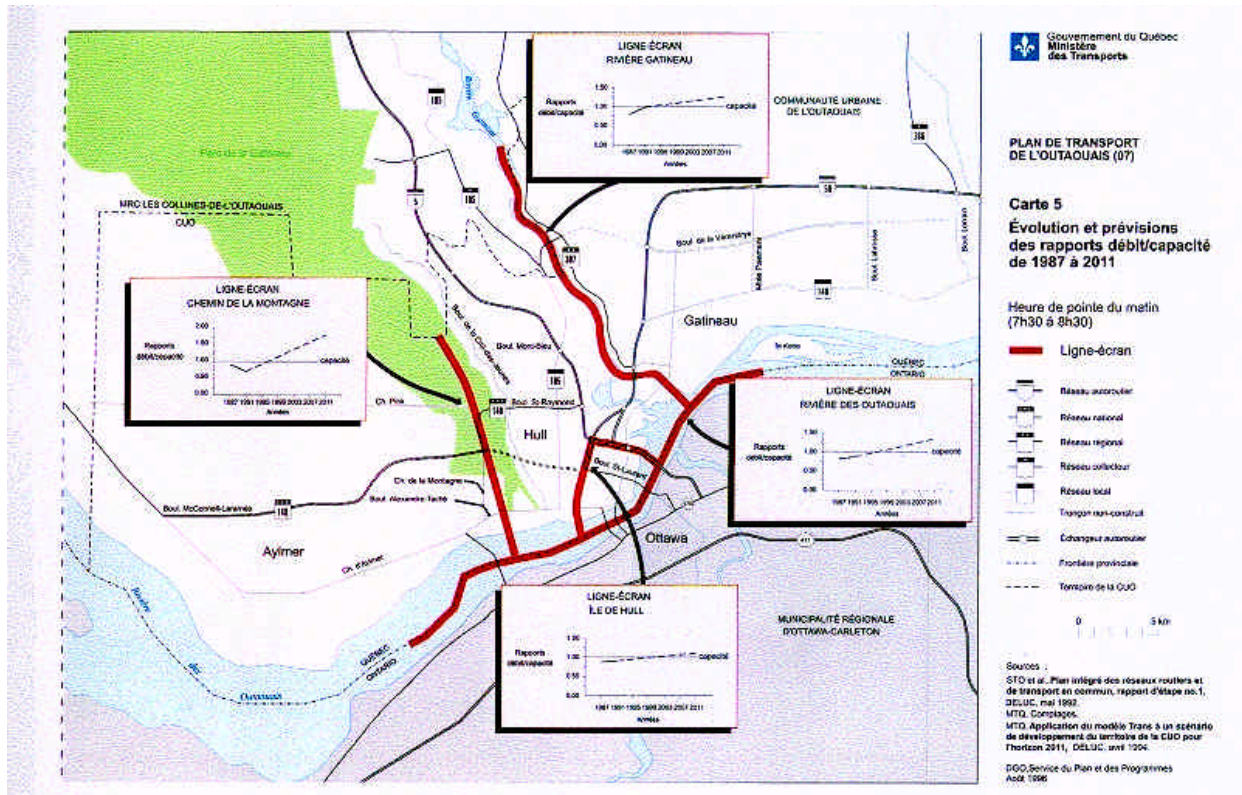
Ainsi, en ce qui a trait à la traversée de la rivière Gatineau, des files d'attente sont régulièrement observées aux approches du pont des Draveurs sur l'autoroute 50 et du pont

---

<sup>4</sup> Une ligne-écran est une ligne imaginaire qui recoupe plusieurs tronçons routiers dont on analyse les débits de circulation totaux qui s'y rencontrent par rapport à leur capacité totale.

<sup>5</sup> Le rapport débit/capacité est un indicateur qui détermine le degré d'utilisation du réseau routier. Plus la valeur de ce rapport débit/capacité se rapproche de l'unité, plus les débits observés sont près de la capacité de l'infrastructure. Les retards y sont alors plus fréquents et l'écoulement de la circulation y est plus instable; des files d'attente ou des ralentissements peuvent alors être observés.

### CARTE 5 ÉVOLUTION DES RAPPORTS DÉBIT/CAPACITÉ DE 1987 À 1991



Alonzo-Wright sur la route 307. Quant aux ponts interprovinciaux, des problèmes de congestion surviennent en particulier aux approches du pont Champlain. La liaison entre Hull et Aylmer présente aussi des problèmes de circulation à l'est du chemin de la Montagne tant sur le boulevard Alexandre Taché, qui passe de 4 à 2 voies dans ce tronçon, qu'aux abords de l'intersection des boulevards Saint-Raymond et Saint-Joseph. Sur plusieurs de ces liens routiers, les niveaux de service<sup>6</sup> s'élèvent à E ou F.

### **Les liens routiers vers Hull et la MROC seront plus sollicités dans l'avenir**

L'accroissement de la population dans la CUO au cours des prochaines années, la forte utilisation de l'automobile et la hausse de la demande au niveau du transport qui en résultera feront que les liens routiers vers Hull et la MROC seront plus sollicités car les principaux pôles d'emplois y demeureront. Les conditions de circulation seront donc plus difficiles.

Diverses simulations effectuées à l'aide du modèle TRANS indiquent que les débits de circulation déjà élevés aux lignes-écrans de la rivière des Outaouais, de la Gatineau, du chemin de la Montagne et de l'île de Hull augmenteront de façon significative, rendant ainsi les déplacements encore plus difficiles vers Hull et vers la MROC (voir carte 5).

En effet, en l'absence d'intervention, outre celles qui sont en voie de réalisation<sup>7</sup>, voici quelle sera la capacité requise vers 2011 aux diverses lignes-écran pour obtenir un niveau de service «E» :

- de 15 800 à 16 200 véhicules/heure à la ligne-écran de la rivière des Outaouais le ratio débit/capacité varierait alors de 1,29 à 1,32) ;

---

<sup>6</sup> Le niveau de service est une mesure de la qualité de l'écoulement sur une route ou à une intersection en particulier. Le niveau de service varie de A (meilleures conditions) à F (conditions de congestion) et reflète différents facteurs comme la vitesse et le temps de parcours, la liberté de manoeuvre, l'interruption de l'écoulement du trafic et les retards.

<sup>7</sup> La méthodologie de réalisation des simulations dont il est ici question est présentée dans des documents cités dans la bibliographie.

- de 10 700 à 12 000 véhicules/heure à la ligne-écran de la rivière Gatineau (le ratio débit/capacité varierait alors de 1,12 à 1,26) ;
- de 4 300 à 5 200 véhicules/heure à la ligne écran du chemin de la Montagne (le ratio débit/capacité varierait alors de 1,48 à 1,79) ;
- de 18 150 à 18 750 véhicules/heure à la ligne-écran de l'île de Hull (le ratio débit/capacité varierait alors de 1,10 à 1,13).

On assisterait donc à une dégradation importante des conditions de circulation sur le réseau régional; la période de pointe s'étirerait sur plusieurs heures, les files d'attente seraient plus longues, les déplacements beaucoup plus difficiles pour les camions et la qualité de l'air en serait grandement affectée.

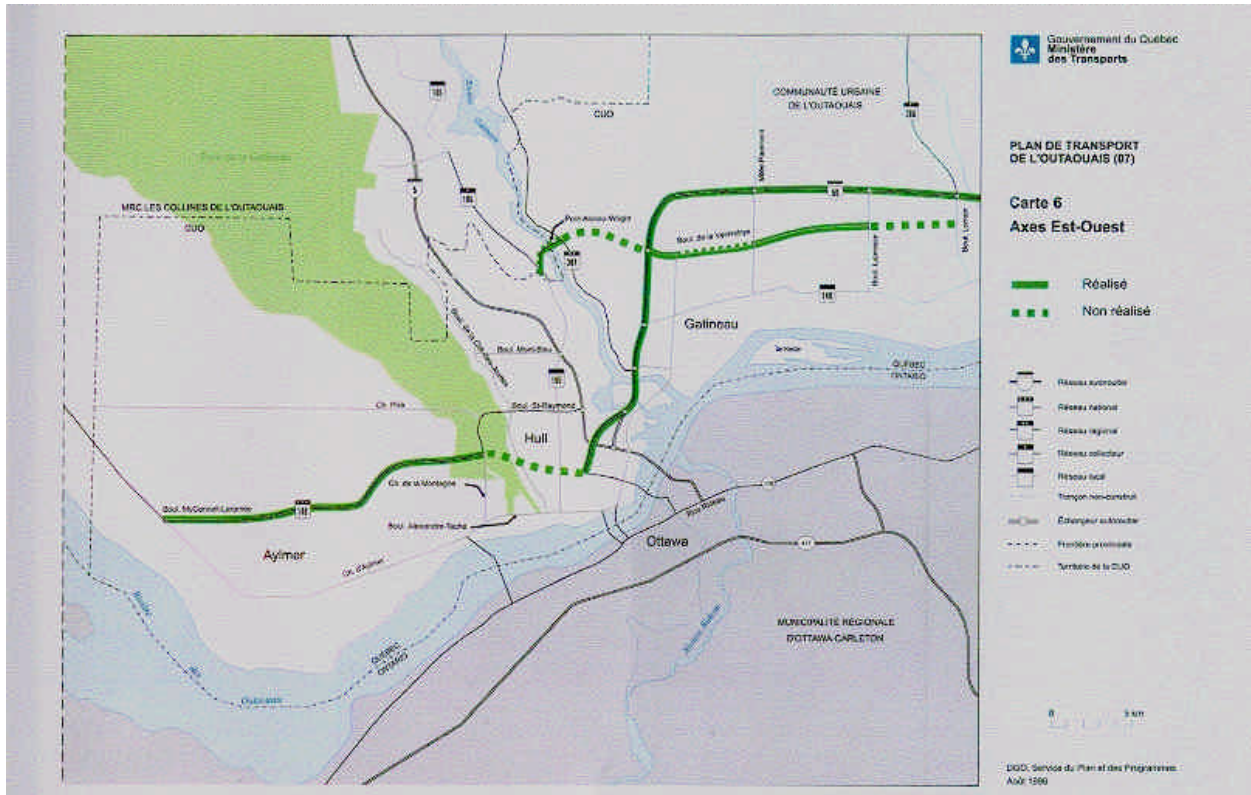
### **Des déplacements difficiles entre l'est et l'ouest de la CUO**

Un des objectifs de l'Entente Québec-CCN consistait notamment à favoriser les déplacements entre les diverses parties du territoire de la CUO, en y créant un axe routier rapide est-ouest. À ce jour, la réalisation de l'autoroute 50, d'un tronçon du boulevard McConnell-Laramée dans les municipalités d'Aylmer et de Hull et de divers tronçons du boulevard La Vérendrye, dans Gatineau, a notamment contribué à l'atteinte de cet objectif. Cependant, il n'existe pas encore d'axe autoroutier qui traverse complètement le territoire de la CUO d'est en ouest, puisque le tronçon du boulevard McConnell-Laramée situé entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent à Hull n'est pas encore construit (voir carte 6).

Il n'est donc pas possible de se déplacer rapidement d'une extrémité à l'autre du territoire de la Communauté urbaine, car il faut circuler par endroits sur des artères urbaines (boulevards Saint-Raymond et Alexandre-Taché dans Hull) où les vitesses permises sont en général de 50 kilomètres/heure. De plus, aux heures de pointe, les conditions de circulation sont difficiles sur ces artères, en raison de la congestion qui y prévaut. Enfin, certains tronçons du boulevard La Vérendrye, à Gatineau, ne sont pas encore complétés, et empêchent donc ce boulevard de jouer pleinement son rôle. En l'absence d'interventions, ces liens routiers seront encore plus saturés compte tenu de la croissance anticipée de la demande au niveau du transport dans l'avenir.



### CARTE 6 AXES EST-OUEST



## **1.5 - Le maintien du réseau routier et des équipements de transport en commun : une attention particulière**

### **Un réseau routier actuellement en bon état mais qui nécessitera des investissements importants dans un proche avenir**

Sur le territoire de la CUO, le réseau routier entretenu par le Ministère totalise 169 kilomètres. Les chaussées et les structures sont en général en bon état, car on a accru les investissements effectués pour le maintien du réseau routier au cours des dernières années. Pour l'année 1995-1996, l'état des chaussées est considéré comme bon ou acceptable sur 75 % du réseau du Ministère dans la CUO, alors que le reste, soit 25 % nécessite des améliorations.

Cependant, le réseau autoroutier sur le territoire de la CUO a été développé en grande partie entre les années 1967 et 1976; il cumule donc en moyenne 25 ans de service et des réfections majeures devront être effectuées dans les dix prochaines années sur certains tronçons afin de les maintenir en état. Des sommes importantes devront donc être consacrées à la conservation de ces infrastructures.

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

En raison de l'implantation d'édifices publics, de résidences, de commerces et d'industries en bordure du réseau routier supérieur, certains axes conçus à l'origine pour la circulation de transit doivent soutenir de plus en plus les déplacements locaux, ce qui occasionne des conflits entre la circulation de transit et la circulation locale. C'est ainsi qu'on voit se multiplier des entrées privées et des intersections de rues locales sur tout le réseau principal, ainsi que les feux de circulation. La fluidité de la circulation et la sécurité des usagers de la route et des riverains en sont affectées, ce qui rend nécessaire dans plusieurs cas des élargissements de route ou la construction de voies de contournement. En outre, plusieurs de ces accès riverains sont souvent non conformes aux normes du Ministère et portent ainsi atteinte aux conditions d'utilisation de la route.

Devant une telle situation, le Ministère a amorcé une démarche de consultation des communautés urbaines et des MRC en vue d'élaborer une politique sur la gestion des corridors routiers. Dans l'Outaouais, le Ministère a créé un groupe de travail formé d'aménagistes de la CUO et des MRC, ce qui a permis d'établir les corridors à

problèmes, de déterminer des avenues de solutions possibles et de proposer un partage des responsabilités.

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

Bien que diverses analyses de sécurité aient été effectuées et que des corrections aient déjà été apportées à certains sites à haute fréquence d'accidents, la connaissance des sites de concentration d'accidents demeure incomplète dans le territoire de la CUO. Un diagnostic précis devra être posé pour mieux cibler les interventions en la matière.

### **Des équipements de transport en commun à maintenir et à améliorer**

En ce qui concerne les équipements de transport en commun, la flotte d'autobus de la STO doit sans cesse être renouvelée afin d'assurer un niveau acceptable de confort et de sécurité. Le parc d'autobus de la STO compte près de 180 autobus. Comme la durée de vie d'un autobus est de l'ordre de 16 ans, le nombre d'autobus à remplacer s'établit à une dizaine par année. Dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations en transport en commun, le Ministère finance une partie du coût d'achat des nouveaux autobus.

De plus, le système de perception des titres de transport utilisé par la STO - soit des boîtes de perception mécanique - est en place depuis une quinzaine d'années. Le contrôle des titres et de la monnaie repose uniquement sur la vérification visuelle du chauffeur. Étant donné la diversité des catégories d'usagers et des modes de paiement, il s'avère difficile d'effectuer un contrôle adéquat, ce qui augmente les possibilités de fraude et d'erreur. La modernisation des équipements de perception s'avère donc souhaitable.

## **1.6 - Les liens vers Montréal : une priorité régionale**

### **La route 148 ne joue pas adéquatement son rôle de route nationale**

Dès 1967, le Conseil économique régional de l'ouest du Québec Inc. proposait la construction d'une autoroute reliant Hull à Montréal. Les premières études de tracés de l'autoroute 50 ont été entreprises en 1972 et la construction du premier tronçon, soit le contournement sud de Lachute, a été réalisé en 1977. Un second tronçon entre Hull et Masson-Angers a été achevé en 1983, puis un troisième, reliant Mirabel à Lachute, était

amorcé en 1993. Une première partie de ce troisième tronçon a été mise en service en 1995, alors qu'une deuxième le sera en 1998.

Entre Masson-Angers et Lachute, la circulation doit donc utiliser, sur une distance de 90 kilomètres, la route 148, qui présente des conditions déficientes en raison de la traversée de nombreuses agglomérations et de la faible possibilité de dépassement. De plus, la proportion de camions sur la route 148 excède 10 %, ce qui n'est pas sans causer des inconvénients aux riverains, en particulier dans les agglomérations.

Dans le cadre de la réalisation du plan de transport, une analyse des conditions de circulation existant en 1996 a été effectuée pour des tronçons de la route 148 situés entre Masson-Angers et Fassett. Les points étudiés se trouvent entre les villages, donc en zone rurale, et correspondent aux sections courantes. Les résultats ne tiennent pas compte de la situation qui prévaut dans les traversées des zones urbanisées, où les conditions de circulation sont moins bonnes en raison des vitesses moins élevées permises.

L'analyse des conditions de circulation démontre que les débits journaliers moyens annuels estimés varient de 6 250 à 9 350 véhicules suivant le tronçon considéré (voir tableau 3). La capacité de la route est loin d'être atteinte puisque les rapports débit/capacité varient de 0,30 à 0,45. Le tronçon situé entre Masson et Thurso est celui où les débits et le rapport débit/capacité sont les plus élevés.

**TABLEAU 3**  
**DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS SUR LA ROUTE 148**  
**ENTRE MASSON-ANGERS ET FASSETT**

<b>TRONÇON</b>	<b>DJMA DE 1996 (véhicules par jour)</b>	<b>RAPPORT DÉBIT / CAPACITÉ MOYEN</b>
Masson-Angers-Thurso	9 350	0,45
Thurso-Papineauville	7 000	0,33
Papineauville-Montebello	7 000	0,33
Montebello-Fassett	6 250	0,30

Source : Ministère des transports du Québec, Estimations à partir de données de 1994

Avec un taux de croissance de la circulation de 3 % par année, la capacité de ces tronçons sera atteinte dans 20 à 40 ans seulement (voir annexe 3), ce qui ne laisse donc pas présager de problèmes de capacité sur cette route, avant longtemps.

En clair, quoique la capacité de la route ne soit pas encore atteinte sur les tronçons situés à l'extérieur des zones urbanisées, il n'en demeure pas moins que la route 148 n'offre pas une qualité de service convenable pour le trafic de long parcours, et donc pour une route nationale, surtout en raison de la traversée de plusieurs agglomérations et des faibles possibilités de dépassement.

L'autoroute 40-417 constitue présentement le seul lien autoroutier entre Montréal et la CUO. Elle offre donc une alternative à la route 148 pour le trafic de long parcours entre ces deux pôles. Les débits de circulation y sont relativement faibles puisque le DJMA n'était que de 15 190 véhicules en 1994<sup>8</sup>. Cette autoroute possède donc une importante réserve de capacité puisque le ratio débit/capacité dépassait à peine 0,30 en 1994. Toutefois, ce lien est situé sur la rive sud de la rivière des Outaouais, donc en grande partie en Ontario, situation qui est perçue par bon nombre d'intervenants comme un frein à l'expansion économique de la région.

Enfin, en plus d'avoir fait l'objet, en 1993, d'une déclaration conjointe de solidarité de la part du président de la CUO et des préfets des MRC dans cette revendication auprès du ministère des Transports, ce projet est considéré comme prioritaire, notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et ceux des MRC de l'Outaouais ainsi que dans l'exercice de planification stratégique du Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO).

### **Une absence de lien rapide vers l'autoroute 417 pour le camionnage**

Les avantages liés à l'utilisation du camion et l'abandon de plusieurs tronçons ferroviaires au cours des dernières années ont favorisé le camionnage comme principal mode de transport des marchandises. Les déplacements de camions s'effectuent surtout à l'intérieur même de la région métropolitaine de Hull-Ottawa et le pourcentage de camions sur les routes de la CUO est en général faible, environ de 5 %, car l'économie de la région repose surtout sur le secteur tertiaire.

---

<sup>8</sup> MTQ, poste de comptage permanent de Pointe-Fortune, 1994.

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

De plus, le réseau autoroutier de la CUO n'est pas relié par une voie rapide à l'autoroute 417 ce qui pénalise les camions qui doivent traverser le centre-ville d'Ottawa, régulièrement congestionné.

D'ailleurs, l'absence d'un lien autoroutier direct entre l'Outaouais et la région de Montréal a pu avoir une certaine influence sur la concentration dans le territoire de la MROC de plus de 90 % des entreprises de transport et de la plupart des entrepôts de distribution de l'ensemble de la région métropolitaine de Hull-Ottawa.

Enfin, le Ministère a entrepris au cours des dernières années une démarche visant à mieux gérer les déplacements de camions sur le réseau routier. Il a d'ailleurs procédé en 1994 à des consultations sur des itinéraires proposés pour le camionnage de transit. Un réseau de camionnage a d'ailleurs été mis en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996.

## **1.7 - Le train : essentiel, mais peu utilisé**

On trouve dans l'Outaouais peu de grandes entreprises exportatrices vers des marchés éloignés. Une enquête effectuée par le Ministère auprès des principaux employeurs manufacturiers de la région révèle que seul un petit nombre de grandes entreprises utilise le transport ferroviaire, soit cinq entreprises sur les sept qui y ont accès. Toutefois, le train apparaît essentiel pour les utilisateurs de ce mode, notamment pour acheminer les matières premières, dont des matières dangereuses, et pour l'importation ou l'exportation de produits sur de longues distances, principalement en provenance ou à destination de l'Ouest canadien et des États-Unis.

Au niveau du transport ferroviaire des marchandises, la région de l'Outaouais était autrefois desservie par une voie du CP Rail, soit la subdivision Lachute, qui relie Hull à Mirabel. Depuis février 1993, le service est interrompu sur le tronçon situé entre Lachute

et Thurso et, en octobre 1995, ce tronçon a été abandonné. Depuis ce temps, le CP est disposé à le vendre. Tout le trafic du tronçon Hull-Thurso emprunte dorénavant le pont de l'île Lemieux entre Hull et Ottawa, puis la voie du CP du côté ontarien.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec, par la voie d'un décret en date du 11 octobre 1995, a fait de l'emprise de cette voie ferrée une zone d'intervention spéciale, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, sur le territoire des MRC de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel. Le seul usage permis est l'opération d'un service ferroviaire. Les objectifs poursuivis par le décret sont les suivants :

- conserver un lien ferroviaire entre Montréal et les régions de l'Outaouais et des Basses-Laurentides;
- conserver l'intégrité de ce corridor afin de maintenir sa fonction de transport ferroviaire;
- favoriser le développement économique, industriel et commercial futur des régions concernées;
- rentabiliser les investissements réalisés par les entreprises et les municipalités desservies par ce réseau ferroviaire.

De plus, le CP a d'ailleurs fait connaître récemment son intention, en vertu de l'article 141 de la *Loi sur les transports du Canada* de céder à un éventuel acquéreur, par l'intermédiaire de la compagnie Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson, le tronçon de la ligne qui s'étend de Thurso à Ottawa.

Entre-temps, une série de rencontres se sont tenues entre le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson, des représentants du milieu et des investisseurs intéressés à acquérir la voie ferrée. Les résultats de ces négociations devraient être connus au cours de 1996.

Le Ministère prépare pour sa part une politique pour encadrer ses actions concernant les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et l'acquisition d'emprises ferroviaires abandonnées.

Quant au transport des personnes, il se limite à l'opération saisonnière d'un train touristique entre Hull et La Pêche sur la ligne de la Corporation touristique Hull-Chelsea-La Pêche Inc.

### **1.8 - L'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa : un aéroport principalement au service de l'aviation privée**

Inauguré en septembre 1979, l'aéroport de Gatineau a été construit par le gouvernement du Québec pour consolider la présence québécoise dans l'Outaouais et favoriser le développement de cette région. L'aéroport, qui était propriété de la Société d'aménagement de l'Outaouais, a été cédé à la ville de Gatineau en 1991. Une aide financière décroissante a été apportée à la ville pour une période transitoire de trois ans, pour l'exploitation de l'infrastructure.

Le rôle de l'aéroport de Gatineau doit être vu dans la perspective de la desserte du marché de la région métropolitaine formée par la CUO et la MROC et en relation avec les autres aéroports de cette région. Le développement de services aériens réguliers à destination et en partance de Gatineau est limité en raison de la présence de l'aéroport MacDonald-Cartier, à Ottawa, où sont concentrés les transporteurs majeurs et la plupart des lignes régionales. En utilisant l'aéroport MacDonald-Cartier, les voyageurs ont ainsi accès à un large éventail de destinations, des vols fréquents et des possibilités de correspondance. La seule liaison régulière offerte depuis l'aéroport de Gatineau est avec la ville de Québec, à bord d'un appareil d'une dizaine de sièges.

L'aéroport de Gatineau, rebaptisé «Aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa» possède toutefois un potentiel intéressant pour l'accueil des vols privés. L'aéroport fait des efforts de promotion en vue de bien se positionner sur ce marché.

### **1.9 - Le traversier de Masson- Cumberland : la traverse fluviale la plus achalandée de l'Outaouais**

Un service de traversier assure la navette entre les villes de Masson-Angers et de Cumberland, situées de part et d'autre de la rivière des Outaouais. Il s'agit d'un service privé qui est exploité à l'année. Le gouvernement fédéral possède le quai et la rampe d'accès. La responsabilité du gouvernement du Québec se limite à la signalisation des traverses sur le réseau routier. Selon les données dont on dispose, le trafic annuel serait de l'ordre de 400 000 voitures, ce qui est largement supérieur au trafic des trois autres



traverses fluviales de la région, celles de Quyon, de Thurso et de Fassett. L'importance du trafic à cet endroit peut être attribué à la proximité de l'agglomération d'Ottawa-Hull.

### **1.10 - Un projet d'intégration des modes de transport collectif**

La situation des finances publiques oblige le gouvernement à s'interroger sur la pertinence de l'ensemble de ses programmes, à prioriser ses interventions sur le territoire et, à très court terme, à prendre des décisions budgétaires difficiles.

Le dépôt en juin 1995 du *Livre vert sur la décentralisation* et la signature, le 11 octobre 1995, d'un accord de principe sur la décentralisation de certaines activités gouvernementales vers les instances municipales ont jeté les bases d'un processus de décentralisation qui fait désormais partie du paysage québécois. C'est dans ce contexte que le ministère des Transports a procédé à l'examen de la faisabilité d'une intégration des modes de transport collectif dans un cadre décentralisé.

L'organisation du transport collectif ainsi que ses modes de financement ont fortement contribué au cloisonnement actuel entre les différents modes de transport et à la prolifération d'une multitude d'organismes responsables du transport des personnes, soit un peu plus de 700. Il en résulte inévitablement des dédoublements de service et une mauvaise utilisation des ressources tant matérielles que financières. À cela s'ajoute la sous-utilisation des équipements affectés au transport scolaire qui sont en service 180 jours par année.

Il est donc proposé de procéder à l'intégration des modes de transport collectif à l'intérieur d'une structure d'accueil responsable de la planification, de l'organisation et du fonctionnement du transport collectif ainsi que d'une part accrue de son financement.

Enfin, ce projet fera l'objet d'une consultation, tant à l'intérieur de l'appareil gouvernemental qu'à l'extérieur, soit auprès de municipalités, des municipalités régionales de comté, des commissions scolaires, de l'industrie, etc.

## 2.0 - ENJEUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT

---

En considérant la situation actuelle et prévisible des transports, les résultats des consultations publiques de mai 1994 ainsi que de celles tenues auprès des maires de la CUO, on distingue cinq grands enjeux :

- la mobilité interne à la CUO;
- la mobilité vers la MROC;
- la qualité de vie et de l'environnement;
- l'utilisation optimale des infrastructures et des équipements de transport;
- la mobilité vers les autres régions du Québec.

### 2.1 - La mobilité interne à la CUO

Un regard vers l'avenir indique que la croissance démographique, quoique moins forte que par le passé, se poursuivra dans le territoire de la CUO. On devrait aussi assister à une certaine déconcentration de l'emploi en faveur des centres-villes de Gatineau et d'Aylmer. Hull continuera cependant d'accaparer la majorité des emplois du territoire de la CUO grâce à la plus forte densité d'emplois et au potentiel de développement important que l'on y retrouve.

De plus, à moins de changements importants, les tendances de développement urbain laissent présager, du moins à moyen terme, le maintien des faibles densités d'occupation des sols et un certain éparpillement des pôles d'activités. La poursuite des tendances actuelles en matière d'aménagement du territoire ne fera qu'accentuer la dépendance envers l'automobile et rendra de moins en moins attrayante l'utilisation du transport en commun.

Dans ce contexte, la pression sur les liens routiers menant vers Hull sera donc accrue si la croissance anticipée, tant de l'emploi que de la population, se concrétise comme prévu. Les conditions de circulation sur les liens menant vers Hull vont continuer de se détériorer, les files d'attente seront de plus en plus longues, les pertes de temps plus importantes et incidemment, nuiront à l'efficacité du transport en commun et du transport des marchandises.

Enfin, les déplacements entre l'est et l'ouest de la CUO se feront plus difficilement car les axes est-ouest seront davantage utilisés qu'aujourd'hui. En effet, les déplacements

entre les extrémités de la CUO pourraient même s'avérer particulièrement difficiles si rien n'est entrepris pour améliorer la situation présente, car les portions d'artères urbaines que l'on doit emprunter présentement (boulevards Saint-Raymond ou Alexandre-Taché à Hull), en raison de l'absence d'un lien rapide est-ouest complet, seront encore plus congestionnées dans l'avenir qu'à l'heure actuelle.

## **2.2 - La mobilité vers la MROC**

Même si l'on prévoit que l'emploi sur le territoire de la CUO augmentera plus rapidement que la population, une forte proportion des résidents de la CUO continuera d'occuper des emplois dans la MROC.

La pression exercée sur les liens routiers menant vers la MROC sera donc maintenue et fort possiblement accrue. Les conditions de circulation sur les liens menant vers la MROC vont donc continuer de se détériorer, les files d'attente seront de plus en plus longues, les pertes de temps plus importantes, et tant le transport en commun que celui des marchandises verront leur efficacité diminuée.

## **2.3 - La qualité de vie et de l'environnement**

Si les tendances actuelles et prévisibles en matière d'aménagement du territoire se poursuivent, l'automobile demeurera donc le mode de transport prédominant. De plus en plus de gens l'utiliseront pour effectuer des déplacements de plus en plus longs, à des vitesses de plus en plus réduites à cause de la congestion ce qui aura des conséquences importantes sur la viabilité économique, sociale et environnementale du territoire de la CUO.

La qualité de vie dans la région va diminuer parce que l'air sera de plus en plus pollué et la consommation énergétique, plus élevée en raison du nombre toujours croissant d'automobiles sur les routes. Les riverains des quartiers résidentiels actuels et futurs verront par ailleurs les niveaux de bruit occasionnés par la circulation routière augmenter de façon significative. Enfin, le développement de nouvelles zones à faible densité d'habitation viendra réduire encore la superficie des milieux naturels et des terres agricoles.

La population de la CUO est déjà très sensibilisée à la qualité de vie et à la protection de l'environnement. Par ailleurs, le contenu de la Stratégie québécoise d'efficacité

énergétique et de la politique sur l'environnement du ministère des Transports, fait que les choix en matière de transport devront considérer de plus en plus les répercussions des systèmes de transport sur la qualité de vie et de l'environnement.

## **2.4 - L'utilisation optimale des infrastructures et des équipements de transport**

Les besoins de la population de la CUO en matière de transport sont importants et iront en s'accroissant dans l'avenir. Les attentes du milieu, telles que formulées lors des consultations publiques de mai 1994, sont aussi nombreuses en matière d'amélioration des systèmes de transport. Si les tendances actuelles et prévisibles en matière d'aménagement du territoire et de choix modal orienté vers l'automobile se poursuivent, les pressions exercées sur le réseau routier s'amplifieront.

Selon les analyses effectuées lors de la réalisation du *Plan intégré des réseaux routier et du transport en commun*, la satisfaction des besoins en déplacements de la population nécessiterait des investissements d'au moins 1 milliard de dollars dans les infrastructures routières d'ici à ce que tout le territoire de la CUO soit développé, ce qui inclut notamment la construction de trois ponts interprovinciaux. Répondre à cette demande toujours croissante au niveau du transport en n'intervenant que sur l'offre d'infrastructures routières est difficilement envisageable compte tenu des impacts prévisibles sur la qualité de vie et de l'environnement et sur les finances publiques.

En effet, les choix stratégiques du Ministère, ses orientations et ses diverses politiques, ainsi que l'état des finances publiques et le contexte économique laissent présager une diminution importante des budgets affectés au développement des infrastructures de transport.

## **2.5 - La mobilité vers les autres régions du Québec**

L'autoroute 40-417, qui constitue actuellement la seule voie autoroutière entre l'Outaouais et la région de Montréal, passe sur la rive sud de la rivière des Outaouais, donc en majeure partie en Ontario.

Du côté québécois de la rivière des Outaouais, outre les deux tronçons de l'autoroute 50 entre Hull et Masson-Angers et entre Lachute et Mirabel, le trafic doit utiliser, sur une

distance de 90 kilomètres, la route 148 dont les conditions de circulation sont déficientes surtout en raison de la traversée de plusieurs agglomérations et de la faible possibilité de dépassement.

Dans le cadre d'une étude sur l'opportunité de l'autoroute 50, le Ministère a examiné diverses solutions à ce problème, allant de la simple réfection de la route 148 avec voies de dépassement à la construction d'une autoroute complète<sup>9</sup>. L'évaluation technique et environnementale, réalisée en 1987, a conclu que la construction d'une autoroute serait la solution la plus appropriée et soutiendrait davantage le développement économique régional. Cependant, la façon de voir les transports évolue depuis quelques années, notamment en raison des contraintes financières du gouvernement. Dans ce contexte, on tente maintenant de tirer le meilleur parti possible des infrastructures existantes avant d'envisager la construction de nouveaux axes routiers. En appliquant cette vision au projet de l'autoroute 50, il est présentement difficile de soutenir que tous les tronçons de cette infrastructure de transport sont requis immédiatement, car comme on l'a déjà mentionné, la route 148 est loin d'être utilisée à capacité.

---

<sup>9</sup> Ministère des Transports du Québec. Étude d'opportunité portant sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal-Mirabel-Hull, décembre 1987, 128 p.

De plus, il faut ajouter que le projet de l'autoroute 50 est fortement réclamé, depuis plus de 20 ans, par l'ensemble des intervenants de l'Outaouais, car ce lien apparaît comme une condition importante pour soutenir les objectifs de diversification de l'économie régionale.

Dans le contexte budgétaire actuel du gouvernement, les coûts de ce projet s'avèrent cependant très élevés compte tenu des budgets dont dispose le Ministère, soit plus de 170 millions de dollars pour la portion de l'autoroute qui est située dans l'Outaouais et 130 millions de dollars pour la portion située dans les Laurentides, et ce, pour la construction d'une chaussée de 2 voies. Le coût total du projet pour 2 chaussées est de 400 millions de dollars.

## 3.0 - VISION D'AVENIR, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

---

### 3.1 - Une vision de l'avenir des transports et de l'aménagement du territoire

La situation actuelle et prévisible des transports dans le territoire de la CUO, le contenu du *Plan intégré* et de l'*Étude sur les ponts interprovinciaux*, ainsi que les consultations tenues en mai 1994 permettent de définir une vision d'avenir pour les transports et l'aménagement du territoire dans la CUO. En voici les principaux éléments :

- **Les choix en matière de transport et d'aménagement du territoire s'inscrivent dans les principes du développement durable**

La préoccupation du développement durable a été omniprésente au cours des dernières années dans le cadre de la réalisation du *Plan intégré*, de l'*Étude sur les ponts interprovinciaux* et du *Plan de transport de l'Outaouais*.

Dans l'exercice du *Plan intégré de la CUO*, la vision sur laquelle repose la planification des réseaux de transport des personnes sur ce territoire a d'ailleurs été formulée de la façon suivante :

*La Communauté urbaine de l'Outaouais : une région qui assume ses responsabilités de centre de services moderne et proactif pour l'Outaouais en développant une dynamique économique, sociale et culturelle autonome dans un contexte transfrontalier, de manière à garantir à ses citoyens un environnement et des conditions nécessaires à leur plein épanouissement sans compromettre le potentiel de développement des générations futures.*

Le document préparé pour les consultations publiques du mois de mai 1994 proposait d'ailleurs un virage important en matière de transport et d'aménagement du territoire, justement pour mieux s'inscrire dans les principes du développement durable. Les propos tenus lors des soirées de consultation publique, le contenu des mémoires déposés ainsi que les résultats du sondage d'opinion publique réalisé durant la période de consultation révèlent que la population souscrit fortement à l'application des principes du développement durable en matière de transport et d'aménagement du territoire.

- **Le transport collectif est privilégié**

Dans le contexte du développement durable, le transport collectif est privilégié comme moyen de déplacement car il est moins polluant et moins énergivore que le transport individuel par automobile. Son utilisation devra donc être plus importante dans l'avenir. Les déplacements par les modes non motorisés devront également gagner en importance.

- **Un aménagement du territoire plus dense**

La densité de l'habitation et de l'emploi dans la CUO le long de certains axes de transport sera plus élevée qu'aujourd'hui, ce qui favorisera une desserte par transport en commun plus efficace et à meilleurs coûts et, incidemment, favorisera une plus grande utilisation de ce mode de transport.

- **Une gestion de la demande au niveau du transport**

Considérant qu'il n'est plus possible d'accroître indéfiniment l'offre de transport pour répondre à l'augmentation prévisible de la demande au niveau du transport, on doit tenter d'influencer et même de diminuer la demande, en particulier, en limitant le nombre d'automobiles sur les routes.

Dans ce contexte, l'application de techniques de gestion de la demande les plus adaptées au contexte de l'Outaouais permettrait de limiter les besoins en infrastructures routières. Notons que les techniques de gestion de la demande définissent un ensemble d'actions et de politiques qui visent à modifier le comportement des personnes dans leurs déplacements de façon à réduire, durant les heures de pointe, la congestion sur les routes et, plus particulièrement, l'usage des véhicules individuels avec un seul occupant.

## **3.2 - Orientations et objectifs**

Les éléments de cette vision, les choix stratégiques du Ministère, ses orientations en transport et aménagement du territoire, ainsi que les résultats des consultations publiques du mois de mai 1994 nous permettent maintenant de formuler les orientations et objectifs qui suivent. Voici les cinq grandes orientations :



Orientation 1 : Préserver et améliorer les infrastructures routières et les équipements de transport en commun;

Orientation 2 : Améliorer la mobilité vers Hull et la MROC en privilégiant l'optimisation des infrastructures et des équipements de transport existants;

Orientation 3 : Améliorer la mobilité interne à la CUO en privilégiant le parachèvement des axes routiers est-ouest dans une perspective multimodale;

Orientation 4 : Améliorer la mobilité entre l'Outaouais et la région de Montréal;

Orientation 5 : Assurer l'efficacité du transport des marchandises.

### **3.2.1 - Orientation 1 : Préserver et améliorer les infrastructures routières et les équipements de transport en commun**

Pour l'ensemble du Québec, la forte détérioration du réseau routier du Ministère et de certains équipements majeurs de transport en commun qu'il subventionne l'ont amené à privilégier, dans ses choix stratégiques, le maintien et l'amélioration des infrastructures et des équipements de préférence à leur développement, car il est impératif de préserver les acquis dont dispose le Québec en matière d'infrastructures et d'équipements de transport.

Dans le territoire de la CUO, les infrastructures routières et les équipements de transport sont en bon état grâce aux investissements effectués au cours des dernières années. Toutefois, compte tenu de l'âge du réseau routier sur ce territoire, on peut prévoir que plusieurs réfections majeures devront être entreprises dans les prochaines années afin de les maintenir en état. De plus, on devra renouveler une partie de la flotte d'autobus de la STO afin d'assurer un service de transport en commun de qualité. On analyse aussi présentement un projet de carte à puce, qui s'inscrit dans une volonté de moderniser les équipements de perception de la STO.

Les objectifs sont les suivants :

- 1) optimiser l'exploitation du réseau routier supérieur;
- 2) maintenir les équipements de transport en commun en bon état;

- 3) accroître l'efficacité des équipements de perception des autobus de la STO.

De plus, l'automobile constituant le moyen de transport le plus efficace pour certains déplacements, il importe d'améliorer les conditions de circulation, la sécurité routière, les caractéristiques physiques de certains axes qui présentent des problèmes comme les routes 148 et 307, pour que le réseau routier réponde adéquatement aux besoins. L'objectif à ce niveau est le suivant :

- 4) améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur.

L'exploitation sécuritaire du réseau routier nécessite d'abord une bonne connaissance de base des sites à forte concentration d'accidents, ce qui n'est pas le cas pour le territoire de la CUO. À l'aide de ce diagnostic, l'établissement des priorités d'intervention en matière de sécurité routière en sera facilité. L'objectif en découlant est le suivant :

- 5) améliorer la connaissance des sites de concentration d'accidents pour être plus en mesure de les corriger.

Certains corridors routiers perdent aussi de leur fonctionnalité en raison de la prolifération des entrées privées et des intersections qu'on y trouve. L'efficacité du réseau routier et la sécurité des usagers et des riverains de la route en sont donc affectées. Compte tenu du peu de ressources financières disponibles pour construire des voies de contournement ou pour réaliser d'autres mesures correctives tels des élargissements de route, il importe de mettre en oeuvre, avec les partenaires du milieu, des mesures préventives en matière d'aménagement du territoire et d'améliorer la gestion des accès. L'objectif à atteindre est le suivant :

- 6) améliorer la gestion des corridors routiers.

### **3.2.2 - Orientation 2 : Améliorer la mobilité vers Hull et la MROC en privilégiant l'optimisation des infrastructures et des équipements de transport existants**

En raison de la vision adoptée en matière de développement durable, de l'impact des infrastructures routières sur la qualité de l'environnement, des ressources financières limitées des gouvernements, de l'accroissement de la demande au niveau du transport dans la CUO et de l'augmentation anticipée des problèmes de circulation vers Hull et la MROC, il apparaît judicieux d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport

existantes et d'accroître l'efficacité des services de transport, afin de limiter la construction de nouvelles infrastructures.

En ce qui concerne la mobilité de la population de la CUO vers la MROC, les recommandations de l'*Étude sur les ponts interprovinciaux* amènent le Ministère à privilégier une utilisation accrue du transport collectif, une optimisation des infrastructures existantes et des mesures de gestion de la demande pour retarder, voire éliminer le besoin de construire un ou des nouveaux ponts interprovinciaux. Les objectifs découlant de cette orientation sont les suivants :

- 1) accroître l'intégration du réseau routier et du réseau de transport collectif;
- 2) promouvoir l'utilisation du transport collectif;
- 3) diminuer le nombre de déplacements en automobile avec un seul occupant, aux heures de pointe;
- 4) promouvoir les déplacements non motorisés;
- 5) promouvoir les développements technologiques en transport collectif.

De plus, la faible densité de l'habitation et de l'emploi ainsi que la dispersion géographique des pôles d'activités que l'on retrouve généralement sur le territoire de la CUO sont des conditions peu propices à une desserte par transport en commun efficace et viable. Afin de favoriser une utilisation accrue du transport en commun, diminuer le nombre des déplacements en automobile et de réduire la longueur moyenne des déplacements, il faut viser à atteindre les objectifs suivants en matière d'aménagement du territoire :

- 6) accroître les densités de l'habitation;
- 7) accroître la densité des pôles d'emplois existants et limiter la création de nouveaux pôles d'emplois à faible densité;
- 8) accroître la mixité des usages.

### **3.2.3 - Orientation 3 : Améliorer la mobilité interne à la CUO en privilégiant le parachèvement des axes routiers est-ouest dans une perspective multimodale**

Les problèmes de déplacements seront plus importants dans l'avenir depuis Aylmer et Gatineau vers le centre de Hull. De plus, pour améliorer la mobilité entre l'est et l'ouest de la CUO et soutenir le développement économique régional, le parachèvement d'une partie du réseau routier entrepris dans le cadre de l'Entente Québec-CCN s'avère nécessaire. Afin d'optimiser l'utilisation de ces nouveaux axes routiers, il serait souhaitable d'y intégrer des voies réservées aux autobus et au covoiturage ainsi que des voies cyclables. L'objectif en découlant est le suivant :

- 1) parachever de façon prioritaire les liens routiers est-ouest en prévoyant l'intégration de corridors de transport collectif ainsi que de voies cyclables.

### **3.2.4 - Orientation 4 : Améliorer la mobilité entre l'Outaouais et la région de Montréal**

Du côté québécois de la rivière des Outaouais, l'amélioration des liaisons routières vers la région de Montréal constitue une priorité régionale. Le ministère des Transports veut favoriser pour sa part les déplacements vers Montréal par le territoire du Québec. Toutefois, les besoins de circulation ne justifient pas la réalisation immédiate de tous les tronçons de l'autoroute 50. De plus, des sommes très importantes seraient requises pour son parachèvement alors que les ressources financières du Ministère sont de plus en plus réduites pour le développement d'infrastructures. Dans ce contexte, il faut atteindre les objectifs suivants :

- 1) obtenir les autorisations gouvernementales requises pour pouvoir réaliser l'autoroute 50;
- 2) acquérir les terrains nécessaires pour protéger l'intégrité du corridor prévu pour l'autoroute;
- 3) réaliser de façon prioritaire un tronçon en contournement de Buckingham et de Masson-Angers;
- 4) réaliser les autres tronçons selon les besoins et en fonction des disponibilités budgétaires.

### **3.2.5 - Orientation 5 : Assurer l'efficacité du transport des marchandises**

L'utilisation prédominante du camion comme mode de transport des marchandises nécessite qu'on apporte un soutien à l'efficacité du transport routier des marchandises en gérant mieux les déplacements de camions. L'objectif à atteindre à ce niveau est le suivant :

- 1) continuer l'arrimage avec les municipalités du réseau de camionnage implanté au début de 1996.

En ce qui a trait au transport ferroviaire des marchandises, l'objectif à atteindre est formulé comme suit :

- 2) supporter les initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises.

## 4.0 - Priorités d'intervention

---

Des orientations et des objectifs présentés au chapitre précédent découlent des priorités d'intervention qui encadreront les actions dans le domaine du transport sur le territoire de la CUO de 1996 à 2011. Ces priorités d'intervention ont aussi été retenues à la lumière des analyses et évaluations réalisées dans le cadre des études suivantes :

- le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun du territoire de la CUO*,
- l'*Étude sur les ponts interprovinciaux*,
- l'*Étude sur les trains de banlieue interprovinciaux*,
- l'*Étude sur le système de transport en commun régional et interprovincial*,
- l'*Étude sur la gestion de la demande de transport pour les déplacements interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale*,
- l'*Étude sur les options de réfection et d'élargissement du pont Champlain*.

L'établissement des priorités d'intervention prend également en compte les résultats des consultations publiques tenues en mai 1994 ainsi que des consultations tenues auprès des préfets des MRC et des maires de la CUO en 1995 et 1996.

Conformément aux orientations et aux objectifs formulés, les actions privilégiées seront d'abord axées sur la conservation des infrastructures et des équipements de transport, sur une utilisation accrue du transport en commun et sur l'amélioration de la mobilité en privilégiant l'optimisation des infrastructures et équipements de transport existants sur la construction de nouvelles infrastructures. L'accent sera mis sur l'adoption de solutions économiques et innovatrices pour résoudre les problèmes de transport actuels et prévisibles. Les priorités d'intervention sont regroupées en six catégories :

- interventions visant la préservation et l'amélioration des infrastructures et des équipements de transport;
- mesures de gestion de la demande au niveau du transport;
- mesures d'aménagement du territoire;
- projets de développement d'infrastructures de transport;
- études et autres actions;
- processus de concertation avec les intervenants en transport et aménagement du territoire.

#### **4.1 - Interventions visant la préservation et l'amélioration des infrastructures et des équipements de transport**

- *Conservation des infrastructures routières*

Une série d'actions au niveau des chaussées, des structures du réseau supérieur et des structures municipales complexes devront être réalisées afin de maintenir les infrastructures routières en bon état.

- *Optimisation de l'exploitation du réseau routier supérieur*

Afin d'optimiser l'exploitation du réseau routier supérieur, le Ministère compte parfaire ses outils et ses méthodes de travail pour inventorier plus précisément, de façon périodique, l'état des chaussées et des structures afin de mieux cibler les priorités d'intervention à ce chapitre.

- *Maintien des subventions à l'achat d'autobus*

Le Ministère continuera à contribuer financièrement, par l'intermédiaire de son programme d'aide aux immobilisations de transport en commun, au renouvellement de la flotte d'autobus de la STO.

- *Implantation d'équipements de perception électronique à la STO - projet pilote de carte à puce.*

La STO souhaite moderniser ses équipements de perception pour les rendre plus efficaces. Dans ce contexte, un projet pilote, au coût de quelque 700 000 \$ , visant à mettre en place un système de cartes à mémoire sans contact sera réalisé avant d'en faire l'implantation à une plus grande échelle, si les résultats s'avèrent concluants.

- *Réaménagement et amélioration de certains tronçons des routes 148 et 307*

Dans la partie est d'Aylmer, la route 148 (chemin d'Aylmer) sera élargie de 2 à 4 voies entre le chemin Rivermead et le pont Champlain. Ce projet permettra de donner à cette route des caractéristiques techniques uniformes (4 voies) sur toute sa longueur entre

Aylmer et le pont Champlain et rendra possible l'utilisation d'une voie par les autobus et le covoiturage.

Le Ministère compte aussi effectuer des travaux visant à stabiliser les berges de la rivière Gatineau, le long de la route 307, entre les ponts Alonzo-Wright et des Draveurs.

- *Diagnostic en matière de sécurité routière et correction des sites dangereux*

L'amélioration des connaissances sur les sites de concentration d'accidents s'effectuera par la réalisation d'un diagnostic régional de sécurité routière qui sera effectué au cours des prochaines années. À partir de ce diagnostic, le Ministère intensifiera ses efforts de correction des sites les plus dangereux.

- *Gestion des corridors routiers*

À la suite des travaux entrepris dans toutes les régions du Québec, le Ministère élabore actuellement un projet de politique sur la gestion des corridors routiers. Ce projet sera soumis aux élus municipaux pour recueillir leurs commentaires avant l'adoption de la politique. Cette politique proposera notamment un cadre général pour la gestion des nouveaux accès. Par ailleurs, diverses mesures d'aménagement du territoire et d'urbanisme pourront être intégrées à l'intérieur des schémas d'aménagement telles que la délimitation des périmètres d'urbanisation, la hiérarchie routière, les normes de lotissement, etc., de façon à minimiser le nombre d'entrées et d'intersections sur les routes du réseau supérieur.

## **4.2 - Mesures de gestion de la demande au niveau du transport**

La diminution de la congestion routière actuelle et prévisible passe par la réduction du nombre de déplacements aux heures de pointe, et en particulier, du nombre d'automobiles à un seul occupant. L'application de techniques de gestion de la demande permet d'atteindre cet objectif. Toutefois, comme les effets de telles mesures ne peuvent se faire sentir qu'après plusieurs années, il s'avère important de choisir dès maintenant les mesures les plus appropriées aux particularités du milieu.

Les travaux du groupe TRANS sur la gestion de la demande pour les déplacements interprovinciaux ont recommandé la mise sur pied de différentes mesures de gestion de la demande qui seraient coordonnées par un comité régional formé de représentants



d'organismes publics et d'entreprises privées. Suivant les résultats de l'étude sur les techniques de gestion de la demande, voici les mesures qui semblent les plus prometteuses pour les déplacements interprovinciaux sur le territoire de la RCN :

- des programmes de covoiturage (projet pilote possible sur la route 148 à Aylmer);
- une stratégie de gestion des stationnements favorisant les covoitureurs;
- l'élimination des subventions pour le stationnement des employés du gouvernement;
- l'information et la sensibilisation de la population sur les mesures de gestion de la demande.

Les mesures d'aménagement du territoire comprises dans la section suivante, tout autant que l'implantation d'un réseau de voies réservées aux autobus et aux covoitureurs ainsi que les stationnements d'incitation qui seront réalisés par la STO, et qui sont présentés plus loin, s'inscrivent aussi dans les actions qui favoriseront une réduction de la demande pour les déplacements en automobile.

### **4.3 - Mesures d'aménagement du territoire**

La révision du schéma de la CUO constitue une occasion idéale pour y intégrer une série de mesures visant à favoriser une plus forte utilisation du transport en commun. Comme les mesures d'aménagement du territoire ne produisent des impacts qu'à long terme, il importe de les intégrer dès maintenant au schéma en révision.

Les mesures suivantes dont la majorité ont été identifiées dans le cadre du *Plan intégré* pourraient faire partie du schéma de la CUO :

- la consolidation du périmètre d'urbanisation, de sorte que le développement du territoire puisse être limité dans l'espace, ce qui évitera notamment une augmentation du nombre de kilomètres à parcourir par les autobus qui desservent les diverses municipalités de la CUO;

- la détermination de zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés, ce qui permettra de limiter l'éparpillement du développement et facilitera la desserte par transport en commun;
- la plus grande mixité des fonctions urbaines à l'intérieur des grandes affectations, ce qui pourrait diminuer la longueur de certains déplacements tout en limitant la consommation totale d'énergie;
- la concentration de nouvelles zones résidentielles à plus forte densité et les activités commerciales le long des principaux corridors de transport en commun par l'intermédiaire des grandes affectations et des densités d'occupation des sols;
- l'accroissement des densités de l'habitation et de l'emploi dans la CUO de façon à assurer une desserte plus efficace par transport en commun et favoriser une plus forte utilisation de ce mode de transport. Dans le cadre du *Plan de transport de l'Outaouais* et du *Plan intégré*, des exercices ont déjà été effectués afin d'explorer les diverses possibilités d'accroissement des densités pour le territoire de la CUO. Le *Plan intégré* propose même des seuils minimaux de densité. Tous ces éléments pourraient servir de base au travail de la CUO à ce chapitre;
- l'introduction dans le document complémentaire du schéma de mesures favorables au transport en commun, telle la conception des grilles de rues des nouveaux quartiers résidentiels.

Enfin, les mesures de protection des corridors routiers mentionnées au point 4.1 et reliées au contenu du schéma d'aménagement pourront y être intégrées.

## **4.4 - Projets de développement d'infrastructures de transport**

### **4.4.1 - Les réseaux de transport à long terme**

Les orientations et objectifs du *Plan de transport de l'Outaouais* ainsi que le contenu des études de transport réalisées au cours des dernières années dans la région amènent le Ministère à inscrire ses projets prioritaires d'intervention dans une vision à long terme des réseaux de transport. Cet horizon à long terme correspond au moment où tout le

territoire de la CUO serait développé, soit vers 2046, selon les analyses effectuées lors de la réalisation du *Plan intégré*.

Les principaux éléments de cette vision à long terme, tels qu'illustrés sur la carte 7, sont constitués tout d'abord par un axe de transport en commun en site propre qui relie Gatineau et Hull à Ottawa, dans le corridor ferroviaire du CP. Cet axe de transport en commun s'inscrit dans le concept retenu dans le cadre du projet de VIABUS<sup>10</sup>. Une série de corridors de transport est-ouest (boulevards McConnell-Laramée, La Vérendrye, Alexandre-Taché et le chemin d'Aylmer) à vocation multimodale, c'est-à-dire comprenant des voies réservées actuelles et potentielles pour les véhicules à taux d'occupation élevé et des voies cyclables, se grefferont à l'axe de transport en commun en site propre. Un nouveau pont, à l'île Kettle, pourrait aussi être nécessaire après 2011.

Selon les résultats de l'*Étude sur les ponts interprovinciaux*, le corridor de l'île Kettle étant reconnu comme celui qui est le plus apte à satisfaire les besoins de transport à long terme, il n'apparaît pas opportun d'analyser d'autres corridors, notamment un corridor entre Masson-Angers et Orléans car selon les prévisions de population et d'emplois, les besoins futurs les plus importants se situeront dans l'axe du corridor de l'île Kettle et non pas à l'extrémité est de la CUO.

Enfin, plusieurs projets d'amélioration seraient nécessaires sur le réseau routier qui relève du Ministère ou encore sur le réseau routier local sur lequel s'applique l'Entente Québec-CCN, dont le boulevard de la Cité-des-Jeunes et le chemin Pink, et ce afin de répondre à une demande croissante au niveau du transport.

Dans le contexte d'une telle vision, la réalisation des projets devrait se faire lorsque les besoins le justifieront. Par conséquent, les corridors de transport existants doivent être protégés pour qu'on puisse réaliser ces projets ou qu'ils puissent servir à d'autres fins en matière de transport. Les corridors suivants (voir carte 8), en plus d'être identifiés dans

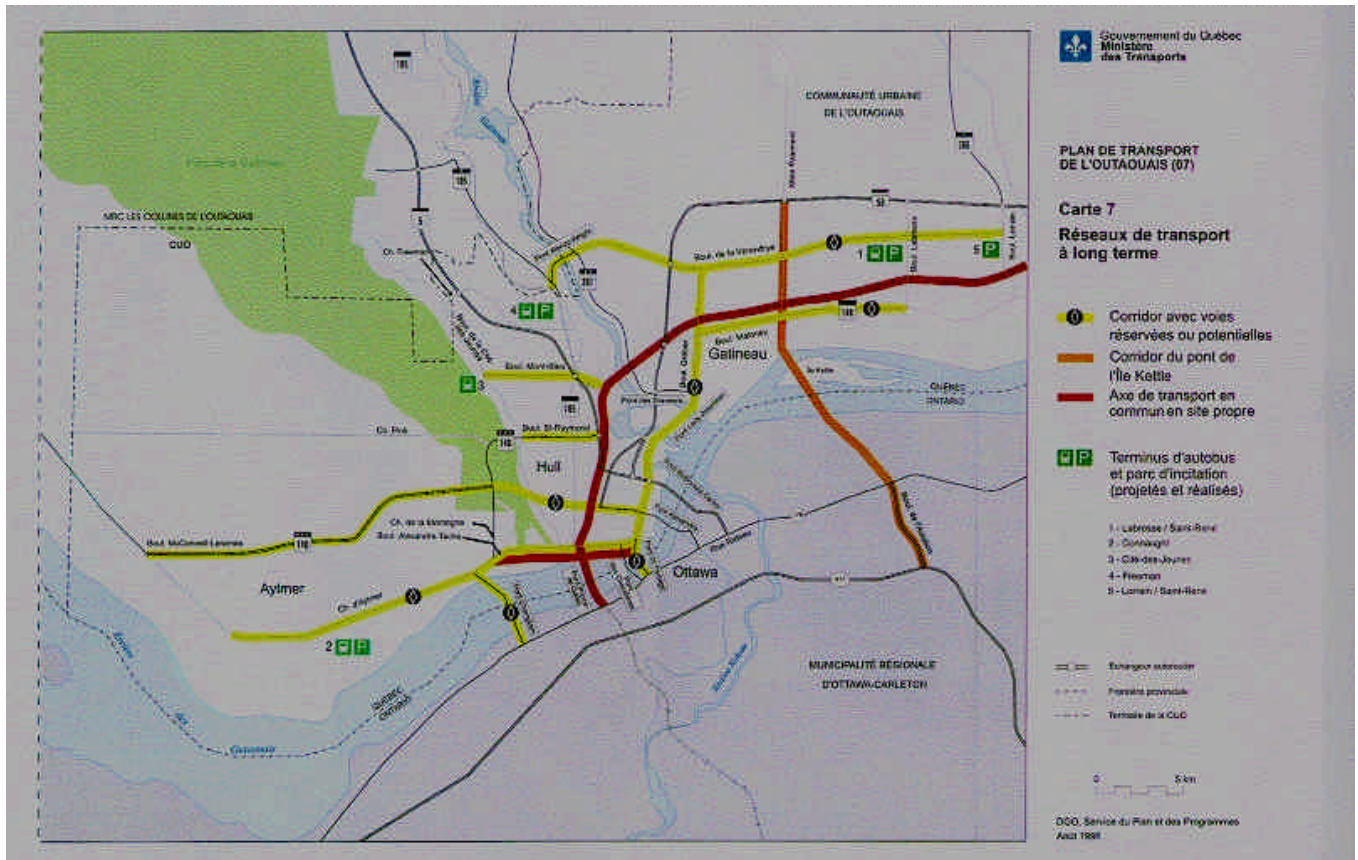
---

<sup>10</sup> Le VIABUS est une route à deux voies, généralement à niveau pour réduire le gros oeuvre, située le long du corridor ferroviaire et réservée aux autobus. Le service d'autobus serait complètement indépendant du service ferroviaire de marchandises. Dans le concept du VIABUS, un système utilisant des feux de signalisation, des priorités aux feux de circulation et des techniques similaires à celles des passages à niveaux seraient mis de l'avant.

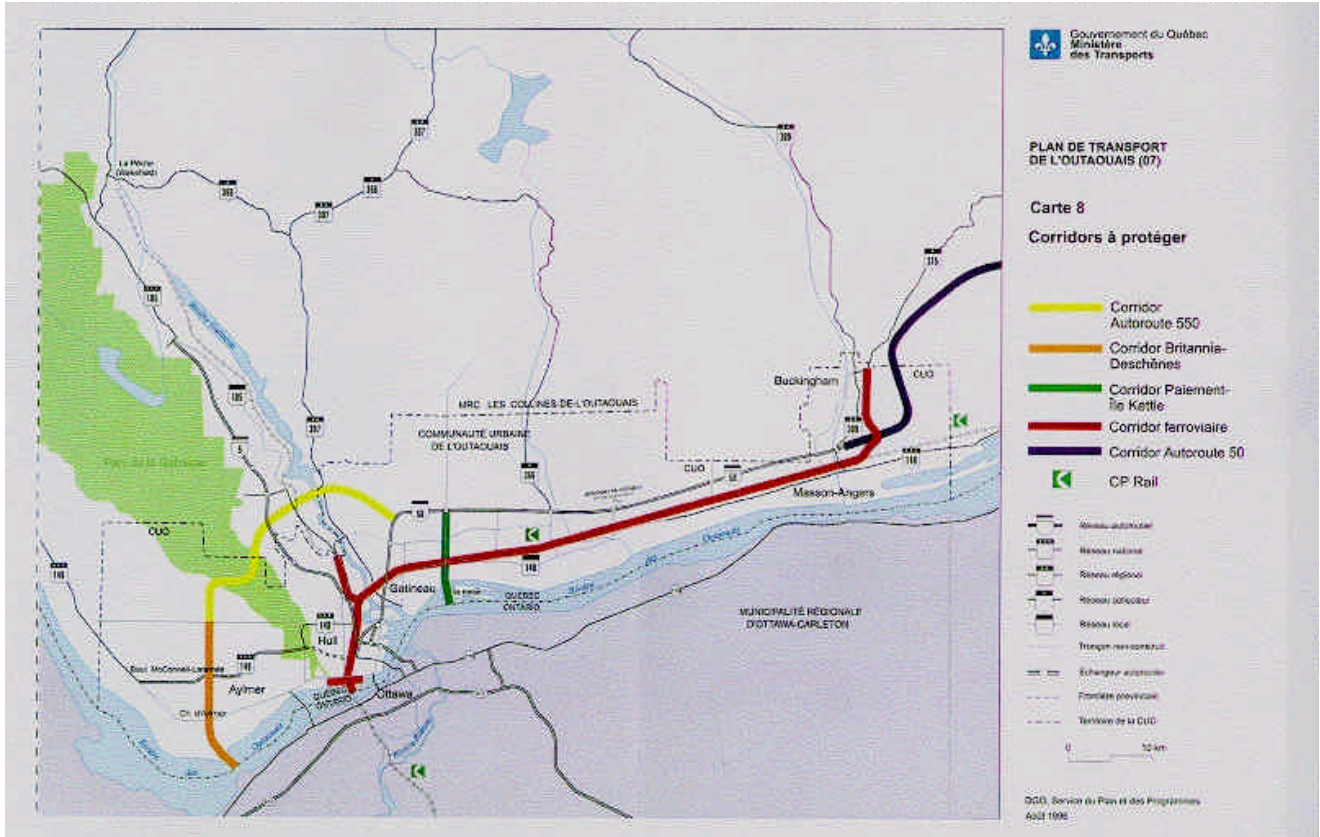
le plan de transport du Ministère, devraient être inscrits dans le schéma d'aménagement de la CUO, soit :

- le corridor Britannia-Deschênes et celui prévu pour le contournement de Hull par l'autoroute 550;
- l'approche du pont de l'île Kettle et la montée Paiement à Gatineau;

## CARTE 7 RÉSEAUX DE TRANSPORT À LONG TERME



### CARTE 8 CORRIDORS À PROTÉGER



- tous les corridors ferroviaires qui existent sur le territoire de la CUO;
- le corridor de l'autoroute 50 à l'est de Buckingham.

#### 4.4.2 - Les projets de transport prioritaires

Dans le cadre de la vision à long terme des interventions sur les réseaux de transport, des projets apparaissent prioritaires pour le Ministère d'ici l'horizon 2011. Leur réalisation se fera en fonction des disponibilités budgétaires.

Bon nombre de projets compris dans ces priorités ont déjà fait l'objet d'études d'opportunité et d'avant-projets ou ont reçu les autorisations gouvernementales requises en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Mais comme d'autres projets n'ont encore pas reçu toutes les autorisations nécessaires, la nature des interventions proposées pourrait éventuellement être modifiée. Le tableau 4, la carte 9 et le texte qui suit présentent les priorités d'intervention sur les infrastructures et systèmes de transport.

Les interventions prioritaires sont les suivantes :

- *Un réseau de voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé*

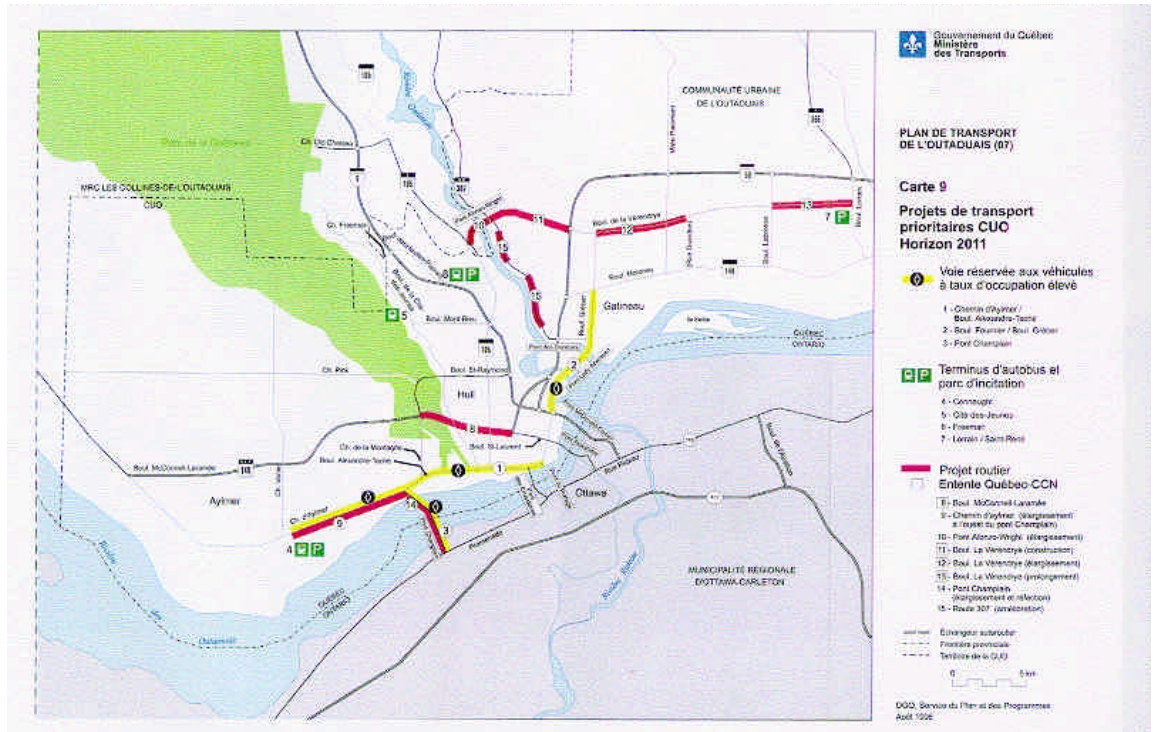
Pour favoriser une utilisation accrue du transport collectif, il faut améliorer son efficacité. Pour ce faire, la réalisation, par la STO, d'un réseau de voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) sur l'axe passant par le chemin d'Aylmer et le boulevard Alexandre-Taché à Aylmer et à Hull, ainsi que sur l'axe empruntant les boulevards Gréber et Fournier, à Gatineau et à Hull, jusqu'au boulevard Maisonneuve et au pont du Portage, permettra d'améliorer le temps de parcours des autobus et le niveau de confort des usagers. Par l'intermédiaire des voies réservées, on encouragera aussi le développement du covoiturage car, au fur et à mesure que les conditions de circulation se détérioreront, le temps de déplacement sera moindre pour les covoitureurs utilisant les voies réservées que pour les personnes voyageant seules à bord de leur automobile. Une série de stationnements incitatifs et de terminus d'autobus seront en outre construits par la STO. Conformément aux modalités actuelles de son programme d'aide, le Ministère finance 75 % de ces immobilisations en transport en commun.

**TABLEAU 4**  
**PRIORITÉS D'INTERVENTION SUR LES INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT**  
**1996-2011**

<b>INTERVENTIONS PRIORITAIRES</b>	<b>MAÎTRE- D'OEUVRE</b>	<b>ENTENTE QUÉBEC-CCN</b>	<b>COÛTS TOTAUX DE CONSTRUCTION M \$</b>
Voies réservées, parc d'incitation et terminus	STO		7,9
Pont Champlain - Réfection et ajout d'une troisième voie réversible	CCN		20,6
Chemin d'Aylmer (148) - élargissement à l'est d'Aylmer	MTQ		2,9
Boul. La Vérendrye	MTQ	√	10,5
Pont Alonzo-Wright - élargissement à 4 voies	MTQ		5,5
Route 307 - stabilisation des berges	MTQ		0,4
Boul. McConnell-Laramée-du ch. de la Montagne au boul. Saint-Laurent, à Hull	MTQ	√	45,2
Chemin du Quai à Masson-Angers	MTQ		0,7
A-50 - diverses bretelles	MTQ		3,5
A-50 - Contournement de Buckingham et Masson-Angers	MTQ	√ (en partie)	7,0
<b>TOTAL</b>			<b>104,2</b>



### CARTE 9 PROJETS DE TRANSPORT PRIORITAIRES CUO - HORIZON 2011



La mise en place du réseau de voies réservées de la STO est d'ailleurs déjà amorcée. Ainsi, à l'automne 1995, la STO a mis en service des voies réservées aux autobus et au covoiturage sur le pont du Portage qui relie les centres-villes de Hull et d'Ottawa. Ces nouvelles voies sont situées dans le prolongement des voies réservées existantes sur le boulevard Maisonneuve. En outre, depuis la fin de l'été 1996, des voies réservées sont aussi opérationnelles sur le boulevard Fournier à Hull. Ces nouvelles sections ajoutent plusieurs kilomètres au réseau d'installations VTOE, dont la longueur totale s'élève maintenant à 8,5 kilomètres.

De plus, le terminus Labrosse/Saint-René (Jean-René-Monette) a été inauguré au cours de l'année 1995 et les travaux de construction du terminus Connaught à Aylmer ont été amorcés récemment.

- *Une troisième voie sur le pont Champlain*

La CCN compte effectuer, en 1998, des travaux visant à refaire le tablier du pont Champlain. Il faut profiter de cette occasion pour élargir le pont et y installer une troisième voie réversible réservée exclusivement aux autobus et au covoiturage.

Par ailleurs, le projet de construction du pont Britannia-Deschênes, selon le concept étudié dans le cadre de l'*Étude sur les ponts interprovinciaux*, est écarté compte tenu des forts impacts sur les quartiers résidentiels d'Ottawa.

L'élargissement du pont Champlain constitue donc le principal projet à court et moyen termes visant à améliorer les conditions d'accès à Ottawa pour la population d'Aylmer, ce qui le rend d'autant plus nécessaire.

- *Parachèvement des axes routiers est-ouest*

Le Ministère entreprendra la construction d'un autre tronçon du boulevard McConnell-Laramée à Hull. Il prolongera dans un premier temps le boulevard Saint-Laurent sous la voie ferrée du CP jusqu'au boulevard Saint-Joseph. Par la suite, en fonction des ressources financières disponibles, les voies de service seront prolongées jusqu'à la promenade du lac des Fées pour atteindre ultérieurement le chemin de la Montagne.

La mise en oeuvre du boulevard La Vérendrye reliant la route 307 à l'autoroute 50 à Gatineau est conditionnelle à l'émission du décret gouvernemental relié à ce projet. Les tronçons Gréber-Paiement et Paiement-Guindon de ce boulevard seront ultérieurement portés de 2 à 4 voies (voir carte 9).

Le pont Alonzo-Wright pourrait être porté de 2 à 4 voies, en fonction du contenu du décret gouvernemental sur le boulevard La Vérendrye.

Lors de la construction de ces axes routiers est-ouest, on prévoira l'intégration de voies réservées aux autobus et au covoiturage ainsi que de voies cyclables.

Par ailleurs, selon les prévisions de déplacements d'ici 2011, le contournement de Hull via l'autoroute 550 ne s'avère pas nécessaire et ne fait donc pas partie des projets prioritaires à moyen terme. De plus, les débits de circulation sur la route 148 entre Aylmer et Heyworth ne sont pas assez élevés pour justifier un réaménagement complet de ce tronçon. Des améliorations ponctuelles seront plutôt apportées. Le Ministère n'envisage donc pas de prolonger l'autoroute 50 à l'ouest d'Aylmer.

Diverses améliorations aux bretelles de l'autoroute 50 dans les échangeurs situés à Hull permettront d'améliorer la fluidité de la circulation. De plus, le Ministère compte poursuivre les activités nécessaires pour obtenir les autorisations gouvernementales requises en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour le parachèvement de l'autoroute 50. Il s'assurera par la suite que le corridor puisse être protégé pour la réalisation future de ce projet via les schémas d'aménagement de la CUO et des MRC et par l'acquisition de l'emprise pour les tronçons non encore expropriés. La construction du tronçon en contournement de Buckingham et du lien avec les routes 148 et 309, au coût de 7 millions de dollars, est considérée comme prioritaire.

#### **4.5 - Études et autres actions**

- *Réalisation d'études*

Une série d'études devront également être entreprises par divers intervenants afin d'examiner plus en profondeur certains aspects des transports qui n'ont pu être abordés dans le cadre du plan. Certaines études seront effectuées pour donner suite à des propositions formulées lors de la consultation publique :

- analyses pour favoriser une intégration accrue des services de transport collectif entre les deux rives de la rivière des Outaouais;
- étude sur le développement des réseaux cyclables à des fins utilitaires;
- mesures incitatives au transport collectif;
- étude sur l'élargissement du chemin Pink (en collaboration avec les municipalités concernées);
- étude sur l'élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes (en collaboration avec la ville de Hull).

Un suivi de l'évolution de la demande au niveau du transport est nécessaire pour évaluer l'impact des projets réalisés et des mesures mises de l'avant dans le cadre du plan de transport. Dans ce contexte, une enquête origine-destination régionale a été réalisée en 1995. Tous les intervenants en transport oeuvrant dans la RCN discuteront des résultats de cette enquête. De plus, des comptages de circulation et d'autres enquêtes origine-destination sur le réseau routier seront effectués dans le but de recueillir les données de circulation nécessaires.

- *Table de concertation pour l'application des mesures de gestion de la demande dans la RCN*

L'application de mesures de gestion de la demande nécessitera un partenariat étroit entre un grand nombre d'intervenants dans la RCN. La mise sur pied d'une table de concertation par l'intermédiaire du CACPET apparaît opportune.

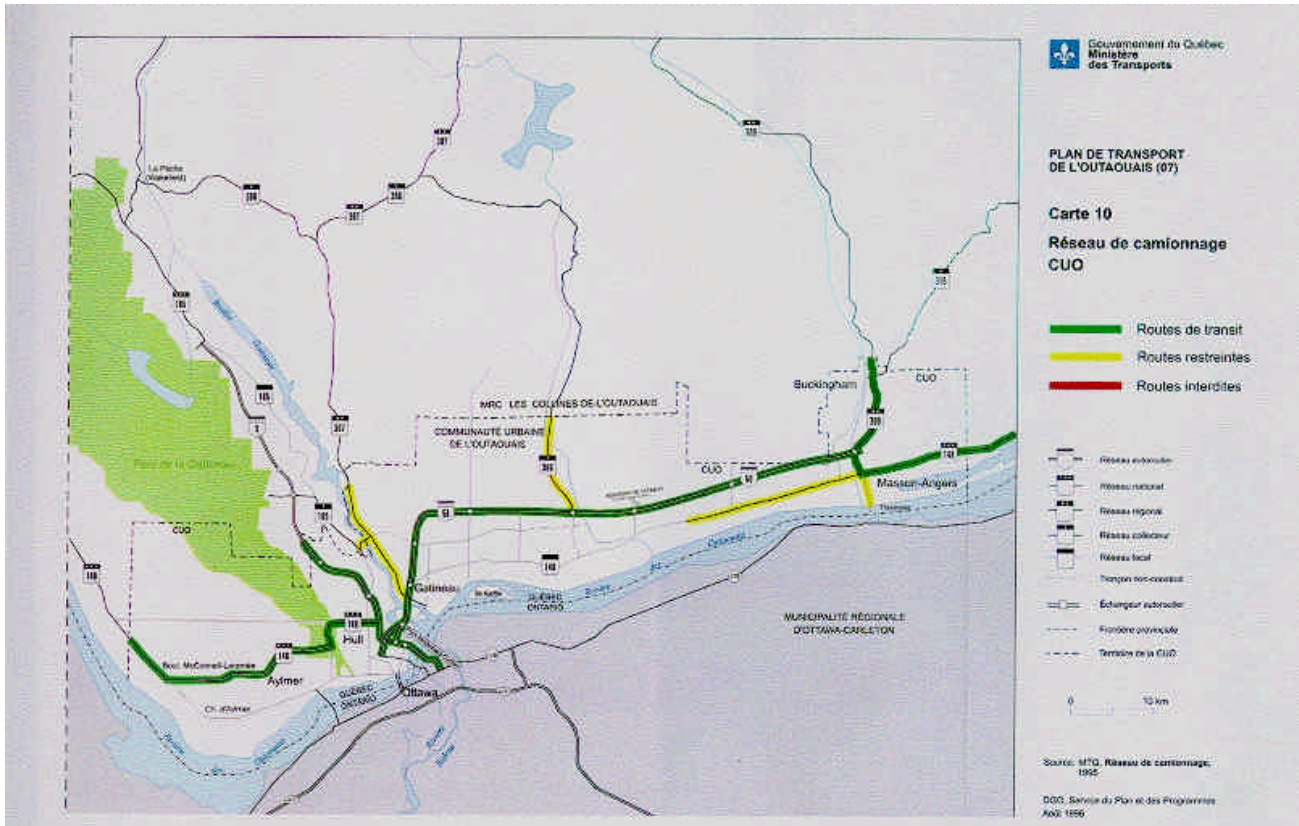
- *Réseau de camionnage*

À la suite des consultations tenues en 1994 sur le réseau de camionnage, le Ministère a entrepris l'implantation du réseau de camionnage au début de janvier 1996. Il compte d'ailleurs poursuivre ses activités à ce chapitre au cours des années qui viennent en arrimant son réseau avec celui des municipalités (voir carte 10).

- *Voie ferrée entre Hull et Mirabel*

Le Ministère compte supporter les initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises.

### CARTE 10 RÉSEAU DE CAMIONNAGE



*Aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa*

Afin d'accroître l'utilisation de cet aéroport, le Ministère est prêt à apporter un soutien technique aux initiatives visant à rentabiliser l'aéroport.

#### **4.6 - Processus de concertation avec les intervenants en transport et en aménagement du territoire**

Le ministère compte organiser des rencontres annuelles avec les principaux intervenants en transport de la CUO afin de présenter le plan d'action découlant du plan de transport, d'en discuter et de prendre connaissance des principales préoccupations des intervenants par rapport aux transports dans la CUO.

De plus, la mise sur pied d'une table des élus au sein du CACPET apparaît souhaitable afin de favoriser la concertation entre les divers intervenants membres de cet organisme.

#### **4.7 - Synthèse des interventions**

L'ensemble des interventions décrites dans les pages précédentes sont présentées sous forme de synthèse au tableau 5.

Cette synthèse termine la partie A du plan de transport qui porte sur le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

**TABLEAU 5**  
**SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS**

<b>INTERVENTIONS PRIORITAIRES</b>	
<b>PRÉSERVATION ET AMÉLIORATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conservation des infrastructures routières;</li><li>• Optimisation de l'exploitation du réseau routier;</li><li>• Maintien des subventions à l'achat d'autobus;</li><li>• Projet pilote visant l'installation d'équipements de perception électronique;</li><li>• Réaménagement - tronçons des routes 148 et 307;</li><li>• Diagnostic en matière de sécurité routière et correction de sites dangereux;</li><li>• Gestion des corridors routiers.</li></ul>
<b>GESTION DE LA DEMANDE AU NIVEAU DU TRANSPORT</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Application de mesures de gestion de la demande;</li><li>• Table de concertation régionale.</li></ul>
<b>MESURES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schéma révisé de la CUO : intégration de mesures favorables au transport en commun et protection de corridors à des fins de transport.</li></ul>
<b>DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX DE TRANSPORT</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réseau de voies réservées aux autobus et au covoiturage, de terminus d'autobus et de parcs d'incitation;</li><li>• Pont Champlain - réfection et troisième voie réservée aux véhicules à haut taux d'occupation;</li><li>• Parachèvement des axes est-ouest et amélioration du réseau routier;</li><li>• A-50 - processus environnemental, protection du corridor et réalisation du contournement de Buckingham et Masson-Angers</li></ul>
<b>ÉTUDES ET AUTRES ACTIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Arrimage du réseau de camionnage avec les municipalités;</li><li>• Support aux initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises.</li></ul>
<b>PROCESSUS DE CONCERTATION</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rencontre régionale de concertation.</li></ul>

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

---



## 1.0 - SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIBLE DES TRANSPORTS

### 1.1 - Une faible croissance de la demande au niveau du transport, sauf dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais

- *Une croissance inégale de population*

La population des MRC est passée de 71 400 à 84 600 personnes entre 1971 et 1991. Il s'agit là d'un accroissement de 18,4 %, un taux légèrement supérieur à celui de 17,4 % enregistré pour l'ensemble du Québec. Cette croissance démographique a cependant été inégale d'une MRC à l'autre. En effet, pendant que la MRC des Collines-de-l'Outaouais voyait presque doubler sa population, la MRC de Papineau n'enregistrait qu'une légère croissance de sa population, alors que les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac subissaient un léger déclin (voir tableau 6).

**TABLEAU 6**  
**ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES MRC DE L'OUTAOUAIS ET DU QUÉBEC,**  
**DE 1971 À 1991**

	1971	1981	1991	71-81 (%)	81-91 (%)	71-91 (%)
<b>Québec (province)</b>	6 027 700	6 732 460	6 895 963	6,8	9,9	17,4
<b>MRC Les Collines-de-l'Outaouais</b>	16 400	22 100	29 600	34,8	33,9	80,5
<b>MRC Pontiac</b>	17 000	15 800	15 500	- 7,0	- 1,9	- 8,8
<b>MRC Papineau</b>	17 900	18 300	20 000	2,2	9,2	11,7
<b>MRC La Vallée-de-la-Gatineau</b>	20 100	19 700	19 500	- 2,0	- 1,0	- 3,0
<b>TOTAL MRC</b>	71 400	75 900	84 600	6,3	11,4	18,4

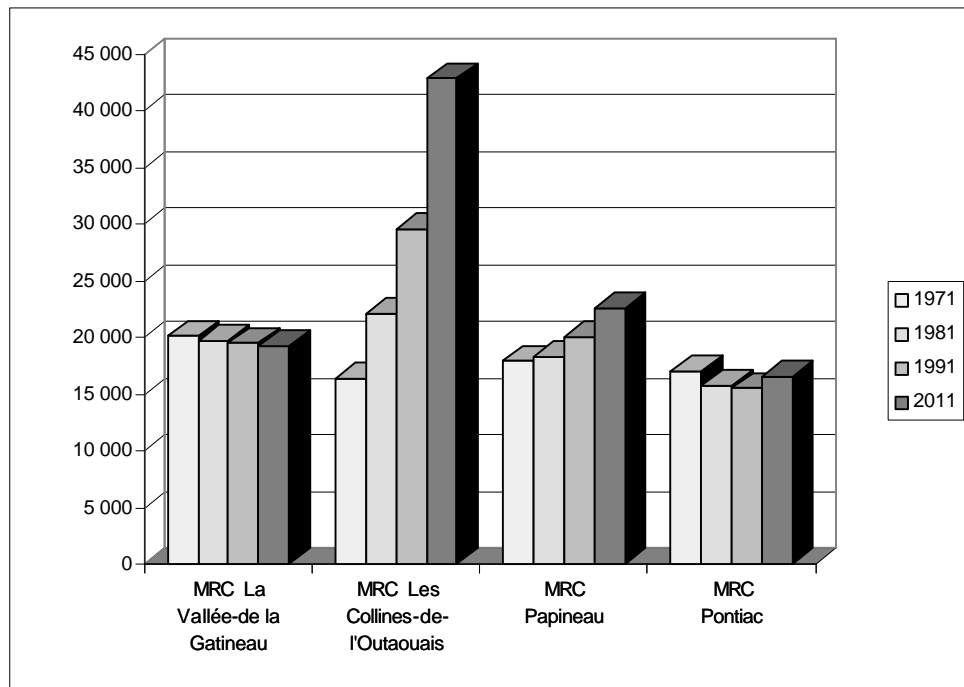
Source : Bureau de la statistique du Québec, *Statistiques démographiques*, Édition 1995, page 136.

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

Les évaluations les plus récentes du Bureau de la statistique du Québec montrent que la population des MRC s'est accrue très légèrement depuis l'année 1991. En effet, les données du BSQ indiquent que la population totale des MRC était de l'ordre de 89 300 en 1994. Il s'agit là d'un gain de 5,5 %, alors que la croissance pour l'ensemble du Québec n'était que de 2,8 %.

Les prévisions effectuées par le BSQ indiquent par ailleurs que d'ici l'an 2011, la croissance de population serait soutenue dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, alors que les autres MRC connaîtraient une stagnation de leur population (MRC Papineau et Pontiac) ou même un léger déclin (MRC de la Vallée-de-la-Gatineau ) (voir figure 4).

**FIGURE 4**  
**ÉVOLUTION ET PRÉVISIONS DE POPULATION DES MRC DE L'OUTAOUAIS,**  
**DE 1971 À 2011**



Source : BSQ, *Prévisions de population 1991-2016*, Québec, 1996.

- *Une économie axée sur l'industrie forestière et touristique*

Il existe une forte disparité entre la situation économique des MRC rurales et celle de la CUO. En effet, les niveaux de revenus moyens des zones rurales sont inférieurs d'environ 30 % à ceux des municipalités de la CUO. On y retrouve aussi un pourcentage très élevé de sans-emplois et de bénéficiaires d'aide sociale. Par ailleurs, selon les données les plus récentes, le taux de chômage dans la région rurale de l'Outaouais se situait en 1991 à 20,5 % pour la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, 19,6 % pour la MRC de Pontiac, 14,4 % pour la MRC de Papineau et 9,6 % pour les Collines-de-l'Outaouais. Dans la CUO, ce taux atteignait 8,1 %.

De plus, la fin du flottage du bois, au début des années 1990, signalait le début du transport routier des copeaux de bois destinés aux usines de pâtes et papiers, ce qui a accru le nombre de camions circulant sur les routes de la région. L'industrie de la transformation du bois, plus particulièrement le secteur du bois de sciage, a été durement touché par la récession qui a marqué le début de la décennie. Cette période difficile fait maintenant place à des années plus prospères, bien qu'un léger ralentissement soit prévu en 1996. Lors de la révision des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF) pour la période de 1995 à 2000, plus de 2,7 millions de mètres cubes de bois ont été attribués, une augmentation de 35 % par rapport à la période quinquennale précédente. Les remorques et semi-remorques plates-formes, chargées de bois et de copeaux, demeureront donc présentes sur les routes de l'Outaouais.

Quant au secteur du tourisme, il est axé principalement sur les activités de plein air, la chasse et la pêche. Le parc de la Gatineau, les réserves fauniques de La Vérendrye et de Papineau-Labelle (voir carte 11) et de nombreuses ZEC (zone d'exploitation contrôlée) constituent des pôles d'attraction autour desquels s'est développée une infrastructure touristique de base (hébergement et restauration) dans quelques villages. Par ailleurs, on compte dans la région une centaine de terrains de camping, des pourvoiries ainsi qu'une dizaine de centres de ski et de nombreux terrains de golf. L'ensemble de l'industrie touristique procure quelque 4 000 emplois, qui sont par ailleurs habituellement saisonniers et relativement précaires. Rappelons enfin que la région dispose toutefois d'un fort potentiel de développement, compte tenu de ses nombreux attraits naturels.

- *Une faible croissance de la demande au niveau du transport*

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

Sur le plan de la demande prévisible au niveau du transport, on peut dès lors supposer que la croissance démographique prévue de la MRC des Collines-de-l'Outaouais devrait favoriser un accroissement des déplacements sur les routes reliant son territoire à celui de la CUO. À l'inverse, la stabilisation et le déclin de population des autres MRC rurales ne devraient pas entraîner de changements majeurs des débits de circulation sur les routes de

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

## **1.2 - Un réseau routier peu achalandé et qui perd sa fonctionnalité**

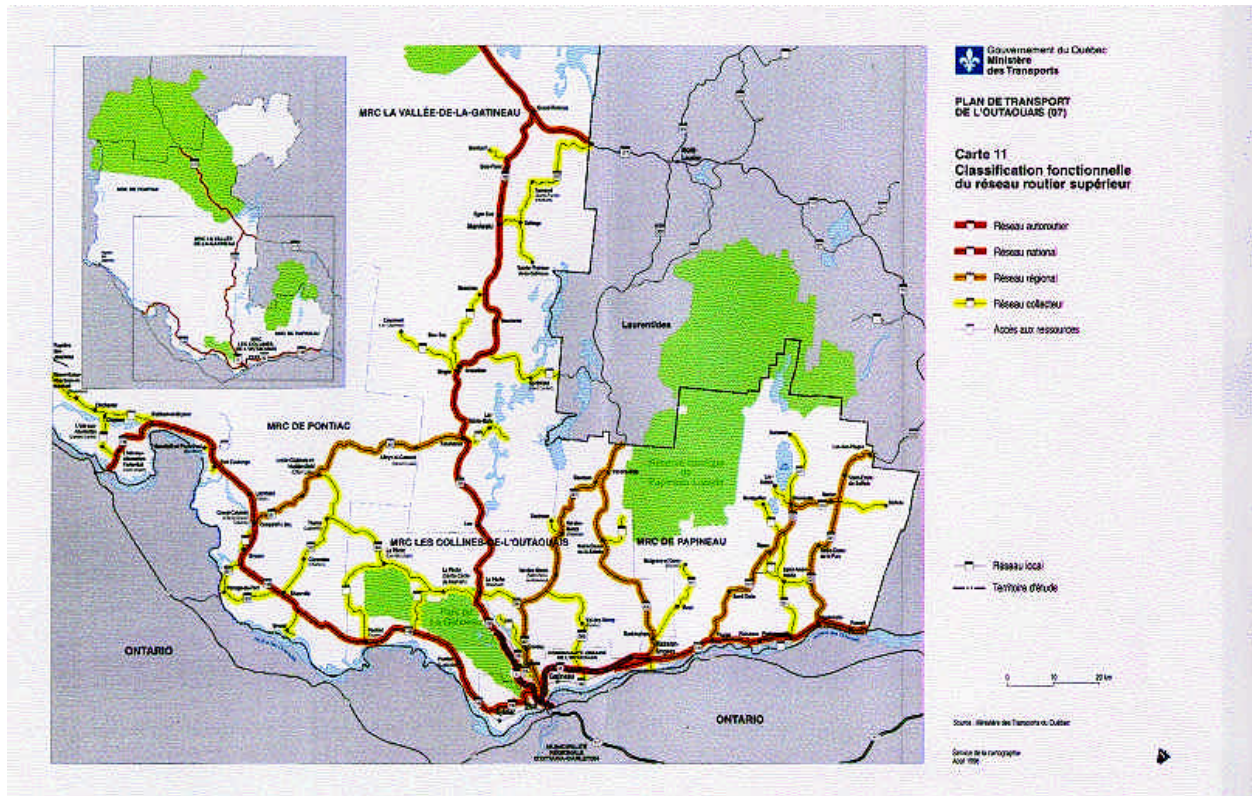
- *La majorité des chaussées et des structures dans un état acceptable*

Dans tout le territoire des MRC, le réseau routier entretenu par le Ministère totalise 1 270 kilomètres (voir carte 11). La majorité des chaussées et des structures sont généralement dans un état acceptable, car les investissements effectués pour le maintien du réseau routier ont été accrus au cours des dernières années. Pour l'année 1995-1996, l'état des chaussées est considéré comme bon ou acceptable sur 81 % du réseau du Ministère dans les MRC alors que le reste, soit 19 % nécessite des améliorations.

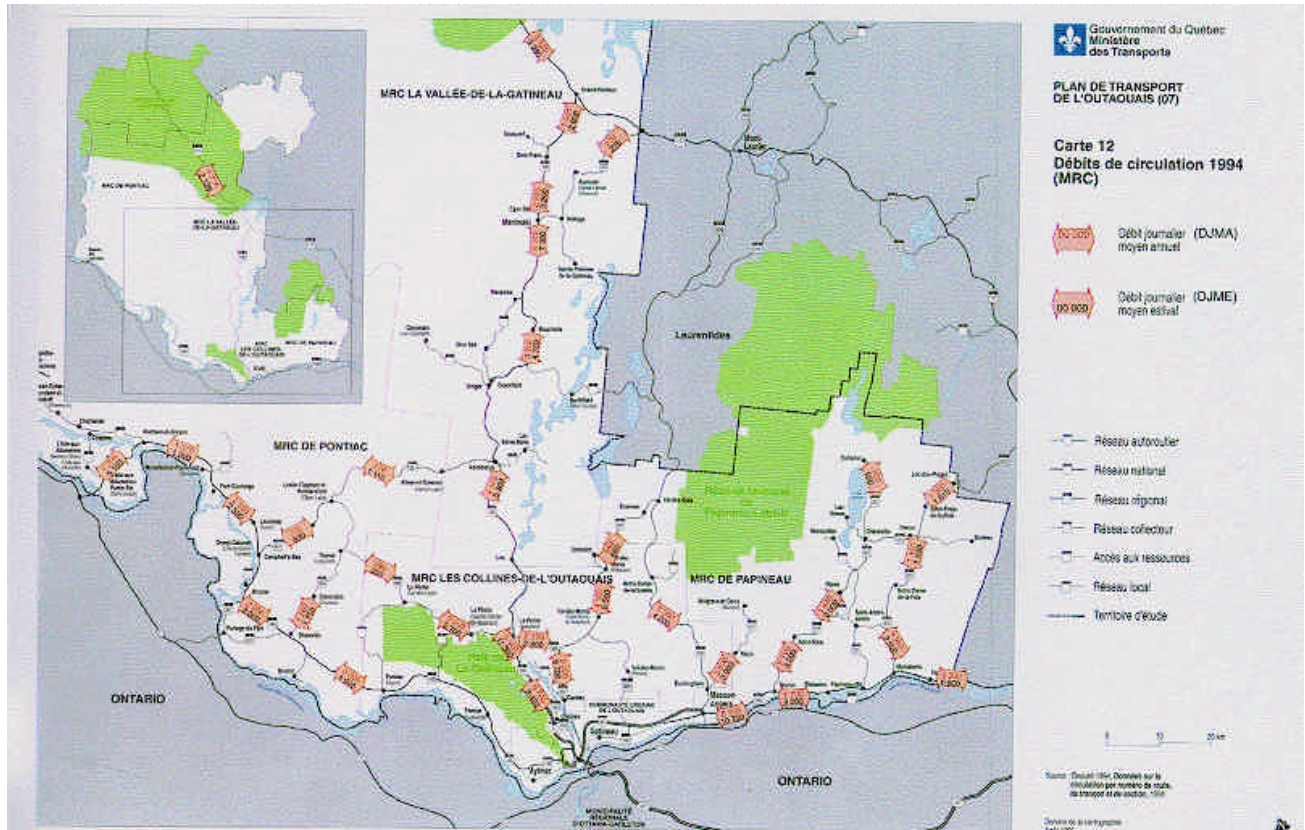
- *Des débits de circulation généralement peu élevés*

Les débits de circulation sont généralement peu élevés sur le territoire des MRC : ils varient en général de quelques centaines sur le réseau routier régional à quelques milliers sur les routes nationales (voir carte 12).

**CARTE 11**  
**CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR**



### Carte 12 Débits de circulation 1994 (MRC)



Selon les données de 1994, les débits de circulation les plus élevés se retrouvent sur la route 105 au sud de La Pêche, soit un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 9 400 véhicules, sur la route 148 à proximité de Thurso, où le DJMA atteint 8 900 véhicules, et sur l'autoroute 5 au nord de Chelsea où le DJMA est de 8 700 véhicules.

En ce qui concerne la variation des DJMA pour la période de 1986 à 1994 (voir tableau 7), elle indique que les plus fortes augmentations annuelles se sont produites sur les routes collectrices. En effet, on enregistre par exemple des augmentations de plus de 8 % par année sur la route 321 et de 9,5 % sur la route 366. En moyenne, pour toute la zone rurale, les DJMA ont augmenté de 5,1 % par année de 1986 à 1994.

Les débits journaliers moyens d'été (DJME)<sup>11</sup> ont, pour leur part, augmenté en moyenne de 4,7 % par an entre 1986 et 1994. On note aussi les accroissements les plus considérables sur les routes collectrices; citons la route 366 avec 9,5 % d'augmentation, et la route 303 avec 8,2 % (voir tableau 7).

Enfin, bien que les pourcentages les plus élevés d'accroissements des débits aient été observés sur les routes collectrices, il reste que les débits sur ces routes sont faibles.

- *Une utilisation prédominante du camion*

L'abandon de plusieurs lignes et tronçons ferroviaires, conjugué à l'arrêt du flottage du bois sur la totalité des rivières, favorise dorénavant une utilisation quasi exclusive du camion comme mode de transport des marchandises. Le pourcentage de camions sur les routes par rapport à l'ensemble des véhicules sur les routes est en général de l'ordre de 10 % et peut parfois dépasser les 20 %. Bien que les pourcentages de camions puissent être relativement élevés, leur nombre est en général faible, ne dépassant pas 400 par direction par jour, soit à proximité de Thurso où se trouve une importante papeterie.

---

<sup>11</sup> Le débit journalier moyen d'été (DJME) représente le nombre moyen de véhicules estimé qui circulent sur la route durant une journée des mois de juin, juillet, août et septembre.



**TABLEAU 7**  
**ÉVOLUTION DES DÉBITS DE CIRCULATION**  
**DE 1986 À 1994**

ROUTE	AUGMENTATIONS ANNUELLES MOYENNES EN % 1986-1994		RAPPORT MOYEN (1994)
	DJMA	DJME	$\frac{DJME}{DJMA}$
Autoroute 5	3,4	0,9	1,19
Route 105	4,2	2,9	1,26
Route 117	2,5	2,9	1,32
Route 148 ( partie ouest)	3,8	3,3	1,16
Route 148 (partie est)	3,9	6,1	1,28
Route 301	4,3	3,4	1,29
Route 303	6,1	8,2	1,26
Route 307	6,1	5,2	1,20
Route 309	3,6	6,3	1,22
Route 315	6,0	6,9	1,20
Route 317	5,7	3,4	1,26
Route 321	8,4	6,2	1,26
Route 323	3,6	0,7	1,27
Route 366	9,5	9,5	1,26
<b>MOYENNE</b>	5,1	4,7	1,24

Source : MTQ, Données de circulation sur le réseau routier 1986 à 1994, Montréal.

Les déplacements de camions dans le territoire des MRC s'effectuent surtout à l'intérieur même de la région. À titre d'exemple, on observait, en 1995, de très faibles débits de camions, environ 75 camions<sup>12</sup> par jour, circulant sur l'autoroute 40-417 entre la région de Montréal, le territoire situé à l'est de cette dernière, et l'Outaouais.

Enfin, le Ministère a entrepris au cours des dernières années une démarche visant à mieux gérer les déplacements de camions sur le réseau routier. Il a d'ailleurs procédé en 1994 à des consultations sur des itinéraires proposés pour le camionnage de transit. Un réseau de camionnage a d'ailleurs été mis en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996.

- *Un itinéraire discontinu dans le corridor de l'autoroute 5*

L'axe nord-sud formé par l'autoroute 5 et la route 105 dans le territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais présente des problèmes de circulation que le Ministère tente de corriger par divers travaux. En effet, la saturation de certains tronçons et les déficiences géométriques à maints endroits sur la route 105 ont incité le Ministère à prolonger, au cours des dernières années, l'autoroute 5 jusqu'au chemin de la Rivière, dans la municipalité de La Pêche, et à construire le contournement de la localité de Wakefield. Cependant, une discontinuité de 8,6 kilomètres demeure entre l'autoroute 5 et la voie de contournement de Wakefield. La circulation doit donc se faire par la route 105 qui est à 2 voies et qui comporte certaines caractéristiques géométriques déficientes telles que des pentes assez prononcées et une faible visibilité au dépassement.

- *Des corridors routiers qui perdent leur fonctionnalité*

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

---

<sup>12</sup> MTQ, Enquête origine-destination, Pointe-Fortune, 1995, Direction générale de l'Ouest, Montréal, 1995, 74 pages.

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

Bien que diverses analyses de sécurité aient été effectuées et que des corrections aient déjà été apportées à certains sites à haute fréquence d'accidents (lieux de concentration d'accidents), la connaissance précise des sites de concentration d'accidents demeure incomplète dans la région de l'Outaouais.

- *Le projet de la Route Verte*

Dans la région de l'Outaouais, le tracé projeté de la *Route Verte* part de Hull pour se diriger vers l'est, jusqu'à la limite de la région, en empruntant le corridor de la route 148.

En vertu de sa politique sur le vélo, le Ministère a déjà entrepris des actions qui favorisent la réalisation du projet de la *Route Verte*. C'est ainsi qu'il a pavé les accotements de la route 148 entre les municipalités de Thurso et de Papineauville sur une distance de 19 kilomètres, alors que le pavage sur le tronçon Masson-Thurso est en voie de réalisation. D'autres accotements seront pavés lorsque des travaux d'entretien du réseau routier seront réalisés.

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

Les débits de circulation étant généralement faibles sur le réseau routier, les problèmes de circulation ne sont donc pas attribuables au fait que les débits observés sont supérieurs à la capacité des routes, mais sont plutôt liés aux déficiences géométriques de celles-ci. Ces déficiences limitent la mobilité entre les différentes parties de la région et vers les régions limitrophes.

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

Les déficiences géométriques du réseau limitent aussi la fluidité et la sécurité des déplacements, notamment le long des routes 105, 117, 309 et 323, qui sont, par surcroît, d'importantes routes de camionnage.

Le Ministère a d'ailleurs entrepris d'importants travaux sur les routes 105 et 117, depuis plusieurs années, afin de corriger les déficiences géométriques de ces routes. Il reste d'ailleurs encore des travaux à réaliser afin que les caractéristiques de ces axes soient plus conformes à leur rôle de routes nationales.

La route 309, entre Notre-Dame-de-la-Salette et Buckingham, présente aussi des problèmes car les camions ralentissent la circulation à plusieurs endroits. Quant à la route 323, qui permet d'accéder à la région des Laurentides, elle présente également de fortes déficiences géométriques entre Saint-Émile-de-Suffolk et la limite nord du lac des Plages.

#### **1.4 - Les liens routiers vers Montréal : une priorité régionale**

- *La route 148 ne joue pas adéquatement son rôle de route nationale*

Dès 1967, le Conseil économique régional de l'ouest du Québec Inc. proposait la construction d'une autoroute reliant Hull à Montréal. Les premières études de tracés de l'autoroute 50 ont été entreprises en 1972 et la construction du premier tronçon, soit le contournement sud de Lachute, a été réalisé en 1977. Un second tronçon entre Hull et Masson-Angers a été achevé en 1983, puis un troisième, reliant Mirabel à Lachute, était amorcé en 1993. Une première partie de ce troisième tronçon a été mise en service en 1995, alors qu'une deuxième le sera en 1998. Entre Masson-Angers et Lachute, la circulation doit donc utiliser, sur une distance de 90 kilomètres, la route 148, qui présente des conditions déficientes en raison de la traversée de nombreuses agglomérations et de la faible possibilité de dépassement. De plus, la proportion de camions sur la route 148 excède 10 %, ce qui n'est pas sans causer des inconvénients aux riverains, en particulier dans les agglomérations.

Dans le cadre de la réalisation du plan de transport, une analyse des conditions de circulation existant en 1996 a été effectuée pour des tronçons de la route 148 situés entre Masson-Angers et Fassett. Les points étudiés se trouvent entre les agglomérations, donc en zone rurale, et correspondent aux sections courantes. Les résultats ne tiennent pas compte de la situation qui prévaut, dans les traversées des zones urbanisées, où les

conditions de circulation sont moins bonnes en raison des vitesses moins élevées permises.

L'analyse des conditions de circulation démontre que les débits journaliers moyens annuels estimés varient de 6 250 à 9 350 véhicules suivant le tronçon considéré (voir tableau 8). La capacité de la route est loin d'être atteinte puisque les rapports débit/capacité varient de 0,30 à 0,45. Le tronçon situé entre Masson et Thurso est celui où les débits et le rapport débit/capacité sont les plus élevés.

**TABLEAU 8**  
**DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS SUR LA ROUTE 148**  
**ENTRE MASSON-ANGERS ET FASSETT**

<b>TRONÇON</b>	<b>DJMA DE 1996 (véhicules par jour)</b>	<b>RAPPORT DÉBIT / CAPACITÉ MOYEN</b>
Masson-Angers-Thurso	9 350	0,45
Thurso-Papineauville	7 000	0,33
Papineauville-Montebello	7 000	0,33
Montebello-Fassett	6 250	0,30

Source : Ministère des Transports du Québec, Estimations à partir des données de 1994

Avec un taux de croissance de la circulation de 3 % par an, la capacité de ces tronçons sera atteinte dans 20 à 40 ans (voir annexe 3), ce qui ne laisse donc pas présager de problèmes de capacité sur cette route, avant longtemps.

En clair, quoique la capacité de la route ne soit pas encore atteinte sur les tronçons situés à l'extérieur des zones urbanisées, il n'en demeure pas moins que la route 148 n'offre pas une qualité de service convenable pour le trafic de long parcours, et donc pour une route nationale, surtout en raison de la traversée de plusieurs agglomérations et des faibles possibilités de dépassement.

L'autoroute 40-417 constitue présentement le seul lien autoroutier entre Montréal et la CUO. Elle offre donc une alternative à la route 148 pour le trafic de long parcours entre ces deux pôles. Les débits de circulation y sont relativement faibles puisque le DJMA n'était que de 15 190 véhicules en 1994<sup>13</sup>. Cette autoroute possède donc une importante réserve de capacité puisque le ratio débit/capacité dépassait à peine 0,30 en 1994. Toutefois, ce lien passe par la rive sud de la rivière des Outaouais, donc en grande partie en Ontario, situation qui est perçue par bon nombre d'intervenants comme un frein à l'expansion économique de la région.

Enfin, en plus d'avoir fait l'objet, en 1993, d'une déclaration conjointe de solidarité de la part du président de la CUO et des préfets des MRC dans cette revendication auprès du ministère des Transports, ce projet est considéré comme prioritaire, notamment dans les schémas d'aménagement de la CUO et ceux des MRC de l'Outaouais ainsi que dans l'exercice de planification stratégique du Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO).

## **1.5 - Le train : essentiel, mais peu utilisé**

On trouve dans l'Outaouais peu de grandes entreprises exportatrices vers des marchés éloignés. Une enquête effectuée par le Ministère auprès des principaux employeurs manufacturiers de la région révèle que seul un petit nombre de grandes entreprises, soit cinq entreprises sur les sept qui y ont accès, utilise le transport ferroviaire. Toutefois, le train apparaît essentiel pour les utilisateurs de ce mode, notamment pour acheminer les matières premières, dont des matières dangereuses, et pour l'importation ou l'exportation de produits sur de longues distances, principalement en provenance ou à destination de l'Ouest canadien et des États-Unis.

Au niveau du transport ferroviaire des marchandises, la région de l'Outaouais était autrefois desservie par une voie du CP Rail, soit la subdivision Lachute qui relie Hull à Mirabel. Le service est interrompu sur le tronçon situé entre Lachute et Thurso depuis février 1993. Ce tronçon a fait l'objet d'un abandon en octobre 1995. Depuis ce temps, le CP est disposé à le vendre. Tout le trafic du tronçon Hull-Thurso emprunte dorénavant le pont de l'île Lemieux entre Hull et Ottawa, puis la voie du CP du côté ontarien.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec, par la voie d'un décret en date du 11 octobre 1995, a fait de l'emprise de cette voie ferrée une zone d'intervention spéciale, en vertu de

---

<sup>13</sup> MTQ, poste de comptage permanent de Pointe-Fortune, 1994.

la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, sur le territoire des MRC de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel. Le seul usage permis est l'opération d'un service ferroviaire. Les objectifs poursuivis par le décret sont les suivants:

- conserver un lien ferroviaire entre Montréal et les régions de l'Outaouais et des Basses-Laurentides;
- conserver l'intégrité de ce corridor afin de maintenir sa fonction de transport ferroviaire;
- favoriser le développement économique, industriel et commercial futur des régions concernées;
- rentabiliser les investissements réalisés par les entreprises et les municipalités desservies par ce réseau ferroviaire.

De plus, le CP a d'ailleurs fait connaître récemment son intention, en vertu de l'article 141 de la *Loi sur les transports du Canada*, de céder à un éventuel acquéreur, par l'intermédiaire de la compagnie Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson, le tronçon de la ligne qui s'étend de Thurso jusqu'à Ottawa.

Entre-temps, une série de rencontres se sont tenues entre le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson, des représentants du milieu et des investisseurs intéressés à acquérir la voie ferrée. Les résultats de ces négociations devraient être connus au cours de 1996.

Le Ministère prépare une politique pour encadrer ses actions concernant les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et l'acquisition d'emprises ferroviaires abandonnées.

Quant au transport des personnes, il se limite à l'opération saisonnière d'un train touristique entre Hull et La Pêche sur la ligne de la Corporation touristique Hull-Chelsea-La Pêche Inc.

## **1.6 - Des traversiers saisonniers et peu achalandés**

Mis à part le traversier de Masson-Cumberland, il existe 3 services de traverses fluviales qui permettent de franchir l'Outaouais entre le Québec et l'Ontario. Il s'agit des traverses de Thurso-Clarence dont le trafic serait de l'ordre de 50 000 véhicules, de Montebello-Lefavre et de Quyon-Woodridge. Ce sont tous des services privés et saisonniers.

## **1.7 - Un projet d'intégration des modes de transport collectif**

La situation des finances publiques oblige le gouvernement à s'interroger sur la pertinence de l'ensemble de ses programmes, à prioriser ses interventions sur le territoire et, à très court terme, à prendre des décisions budgétaires difficiles.

Le dépôt en juin 1995 du *Livre vert sur la décentralisation* et la signature, le 11 octobre 1995, d'un accord de principe sur la décentralisation de certaines activités gouvernementales vers les instances municipales ont jeté les bases d'un processus de décentralisation qui fait désormais partie du paysage québécois. C'est dans ce contexte que le ministère des Transports a procédé à l'examen de la faisabilité d'une intégration des modes de transport collectif dans un cadre décentralisé.

L'organisation du transport collectif ainsi que ses modes de financement ont fortement contribué au cloisonnement actuel entre les différents modes de transport et à la prolifération d'une multitude d'organismes responsables du transport des personnes, soit un peu plus de 700. Il en résulte inévitablement des dédoublements de service et une mauvaise utilisation des ressources tant matérielles que financières. À cela s'ajoute la sous-utilisation des équipements affectés au transport scolaire qui sont utilisés sur la base de 180 jours par année.

Il est donc proposé de procéder à l'intégration des modes de transport collectif à l'intérieur d'une structure d'accueil responsable de la planification, de l'organisation et du fonctionnement du transport collectif ainsi que d'une part accrue de son financement.

Enfin, ce projet fera l'objet d'une consultation, tant à l'intérieur de l'appareil gouvernemental qu'à l'extérieur, soit auprès de municipalités, des municipalités régionales de comté, des commissions scolaires, de l'industrie, etc.



## **2.0 - ENJEUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT**

---

À partir de la situation actuelle et prévisible des transports se distinguent deux grands enjeux :

- le maintien et l'amélioration du réseau routier;
- la mobilité entre l'Outaouais et les régions limitrophes.

### **2.1 - Le maintien et l'amélioration du réseau routier**

Le réseau routier entretenu par le Ministère dans le territoire des MRC est très étendu : il totalise en effet plus de 1 270 kilomètres. Son seul maintien en bon état nécessite des sommes importantes chaque année. De plus, le réseau routier du Ministère présente des déficiences géométriques à plusieurs endroits et nécessite donc des investissements pour assurer une meilleure fluidité de la circulation.

La fonctionnalité du réseau est aussi menacée par la multiplicité des accès qui limite la fluidité de la circulation et engendre nombre de problèmes de sécurité routière.

Dans le contexte actuel de restrictions budgétaires, le maintien du réseau en bon état et son amélioration constituent déjà un important défi à relever, ce qui oblige d'ailleurs le Ministère à donner la priorité à ces travaux avant d'entreprendre la construction de nouvelles routes.

### **2.2 - La mobilité entre l'Outaouais et les régions limitrophes**

L'autoroute 40-417 qui constitue actuellement la seule voie autoroutière entre l'Outaouais et la région de Montréal, passe sur la rive sud de la rivière des Outaouais, donc en majeure partie en Ontario.

Du côté québécois de la rivière des Outaouais, outre les deux tronçons de l'autoroute 50 entre Hull et Masson-Angers et entre Lachute et Mirabel, le trafic doit utiliser, sur une distance de 90 kilomètres, la route 148 dont les conditions de circulation sont déficientes, surtout en raison de la traversée de plusieurs villages et de la faible possibilité de dépassement.

Dans le cadre d'une étude sur l'opportunité de l'autoroute 50 réalisée en 1987, le Ministère a examiné diverses solutions à ce problème allant de la simple réfection de la route 148 avec voies de dépassement à la construction d'une autoroute complète.<sup>14</sup> L'évaluation technique et environnementale a conclu que la construction d'une autoroute serait la solution la plus appropriée et soutiendrait davantage le développement économique régional.

Cependant, la façon de voir les transports évolue depuis quelques années, notamment en raison des contraintes financières du gouvernement. Dans ce contexte, on tente maintenant de tirer le meilleur parti possible des infrastructures existantes avant d'envisager la construction de nouveaux axes routiers. En appliquant cette vision au projet de l'autoroute 50, il est présentement difficile de dire que cette infrastructure de transport est requise, car comme on l'a déjà mentionné, la route 148 est loin d'être utilisée à capacité.

Par ailleurs, le projet de l'autoroute 50 est fortement réclamé, depuis plus de 20 ans, par l'ensemble des intervenants de l'Outaouais car ce lien apparaît comme une condition importante pour la diversification de l'économie régionale.

Dans le contexte budgétaire actuel du gouvernement, les coûts de ce projet s'avèrent cependant très élevés, soit de plus de 170 millions de dollars pour la portion de l'autoroute qui est située dans l'Outaouais et 130 millions de dollars pour la portion située dans les Laurentides, et ce, pour la construction d'une chaussée de 2 voies. Le coût total du projet pour deux chaussées est de 400 millions de dollars.

---

<sup>14</sup> Ministère des Transports du Québec. Étude d'opportunité portant sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal-Mirabel-Hull, décembre 1987, 128 p.

Enfin, les conditions de déplacement vers les Laurentides (via la route 323) et vers l'Abitibi-Témiscamingue (via les routes 105 et 117) s'avèrent assez difficiles, car ces routes présentent des déficiences géométriques.

## 3.0 - ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

---

Les choix stratégiques du Ministère, ses orientations en transport et aménagement, ainsi que les éléments de la situation actuelle et prévisible des transports amènent à formuler les orientations qui suivent :

Orientation 1 : maintenir le réseau routier en bon état;

Orientation 2 : accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier supérieur;

Orientation 3 : améliorer la mobilité interrégionale;

Orientation 4 : assurer l'efficacité du transport des marchandises.

### 3.1 - Orientation 1 : Maintenir le réseau routier en bon état

L'accroissement des sommes consacrées à la réfection du réseau routier au cours des dernières années a permis d'amener l'état du réseau à un niveau généralement acceptable. Cependant, il importe de pouvoir effectuer toutes les interventions requises afin de maintenir le réseau dans un état convenable, de façon prioritaire par rapport à toutes les autres interventions du Ministère. L'objectif en découlant est le suivant :

- 1) optimiser l'entretien du réseau routier supérieur.

### 3.2 - Orientation 2 : Accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier supérieur

Les déficiences géométriques rencontrées sur certains tronçons du réseau routier nuisent à son fonctionnement efficace et sécuritaire. Elles limitent aussi la mobilité interne au territoire des MRC et nous conduisent à l'objectif suivant :

- 1) effectuer de façon prioritaire des travaux d'amélioration à la géométrie des routes 105, 117, 148, 307, 309, 315, 323, 366.

Certains corridors routiers perdent aussi de leur fonctionnalité en raison de la prolifération des entrées privées et des intersections qui s'y retrouvent. L'efficacité du réseau routier et la sécurité des usagers et des riverains de la route en sont donc affectées. Compte tenu du peu de ressources financières disponibles pour construire des voies de contournement ou pour réaliser d'autres mesures correctives tels des élargissements de route, il importe de mettre en oeuvre, avec les partenaires du milieu, des mesures

préventives en matière d'aménagement du territoire et d'améliorer la gestion des accès.  
L'objectif à atteindre :

- 2) améliorer la gestion des corridors routiers.

L'exploitation sécuritaire du réseau routier nécessite d'abord une bonne connaissance de base des sites à forte concentration d'accidents, ce qui n'est pas le cas pour le territoire des MRC. Grâce à ce diagnostic, l'établissement des priorités d'intervention en matière de sécurité routière en sera facilité. L'objectif à atteindre :

- 3) améliorer la connaissance des sites de concentration d'accidents sur le territoire des MRC pour être plus en mesure de les corriger.

### **3.3 - Orientation 3 : Améliorer la mobilité interrégionale**

Du côté québécois de la rivière des Outaouais, l'amélioration des liaisons routières vers la région de Montréal constitue une priorité régionale. Le ministère des Transports veut favoriser pour sa part les déplacements vers Montréal par le territoire du Québec. Toutefois, les besoins de circulation ne justifient pas la réalisation immédiate de tous les tronçons de l'autoroute 50. De plus, des sommes très importantes seraient requises pour son parachèvement alors que les ressources financières du Ministère sont de plus en plus réduites pour le développement d'infrastructures. Dans ce contexte, il faut atteindre les objectifs suivants :

- 1) obtenir les autorisations gouvernementales requises pour pouvoir réaliser l'autoroute 50;
- 2) acquérir les terrains nécessaires pour protéger l'intégrité du corridor prévu pour l'autoroute;
- 3) réaliser de façon prioritaire un tronçon de contournement de Buckingham et Masson-Angers;
- 4) réaliser les autres tronçons selon les besoins et en fonction des disponibilités budgétaires.

Les liens vers le nord via l'autoroute 5 et les routes 105 et 117 présentent des problèmes auxquels le Ministère s'attaque depuis plusieurs années par le biais de nombreux projets.

Ces actions devraient se poursuivre jusqu'à ce que les conditions de circulation sur ces liens routiers soient plus convenables pour des routes nationales. L'objectif à atteindre :

- 5) améliorer les conditions de déplacement vers l'Abitibi et les Laurentides.

Les liens routiers vers la MRC de Pontiac soulèvent aussi quelques problèmes, car la géométrie de la route 148 présente des déficiences dans la partie ouest de la municipalité d'Aylmer et l'objectif suivant doit être poursuivi :

- 6) améliorer les liens routiers vers la MRC de Pontiac.

### **3.4 - Orientation 4 : Assurer l'efficacité du transport des marchandises**

L'utilisation prédominante du camion comme mode de transport des marchandises nécessite qu'on apporte un soutien à l'efficacité du transport routier des marchandises en gérant mieux les déplacements de camions. L'objectif qui en découle est le suivant :

- 1) arrimer le réseau de camionnage avec celui des municipalités.

En ce qui a trait au transport ferroviaire des marchandises, le Ministère est prêt à supporter toute action qui permettra la reprise du service sur le tronçon Thurso-Mirabel. L'objectif à atteindre est formulé comme suit :

- 2) supporter les initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises.

## 4.0 - PRIORITÉS D'INTERVENTION

---

### Des priorités pour encadrer l'action du ministère des Transports

Des orientations et des objectifs présentés au chapitre 3 découlent des priorités d'intervention qui serviront à encadrer l'action du ministère des Transports dans le territoire des MRC de l'Outaouais au cours des prochaines années.

### 4.1 - Interventions visant le maintien du réseau routier en bon état

Le Ministère a dépensé au cours des dernières années plusieurs millions de dollars par année pour maintenir les chaussées et les structures du réseau routier de l'Outaouais en bon état. Les analyses effectuées par le Ministère indiquent que le maintien du réseau en bon état nécessitera, au cours des prochaines années, au moins la même somme dépensée antérieurement à ce chapitre, pour le territoire des MRC. Le Ministère effectuera donc, de façon continue dans le temps, les activités nécessaires pour maintenir le réseau routier en bon état.

De plus, afin d'optimiser l'entretien du réseau routier supérieur, le Ministère devra parfaire ses outils et ses méthodes de travail pour inventorier plus précisément, de façon périodique, l'état des chaussées et des structures afin de mieux cibler les priorités d'intervention à ce chapitre telles que l'application des couches d'usure, la réfection de structures, etc.

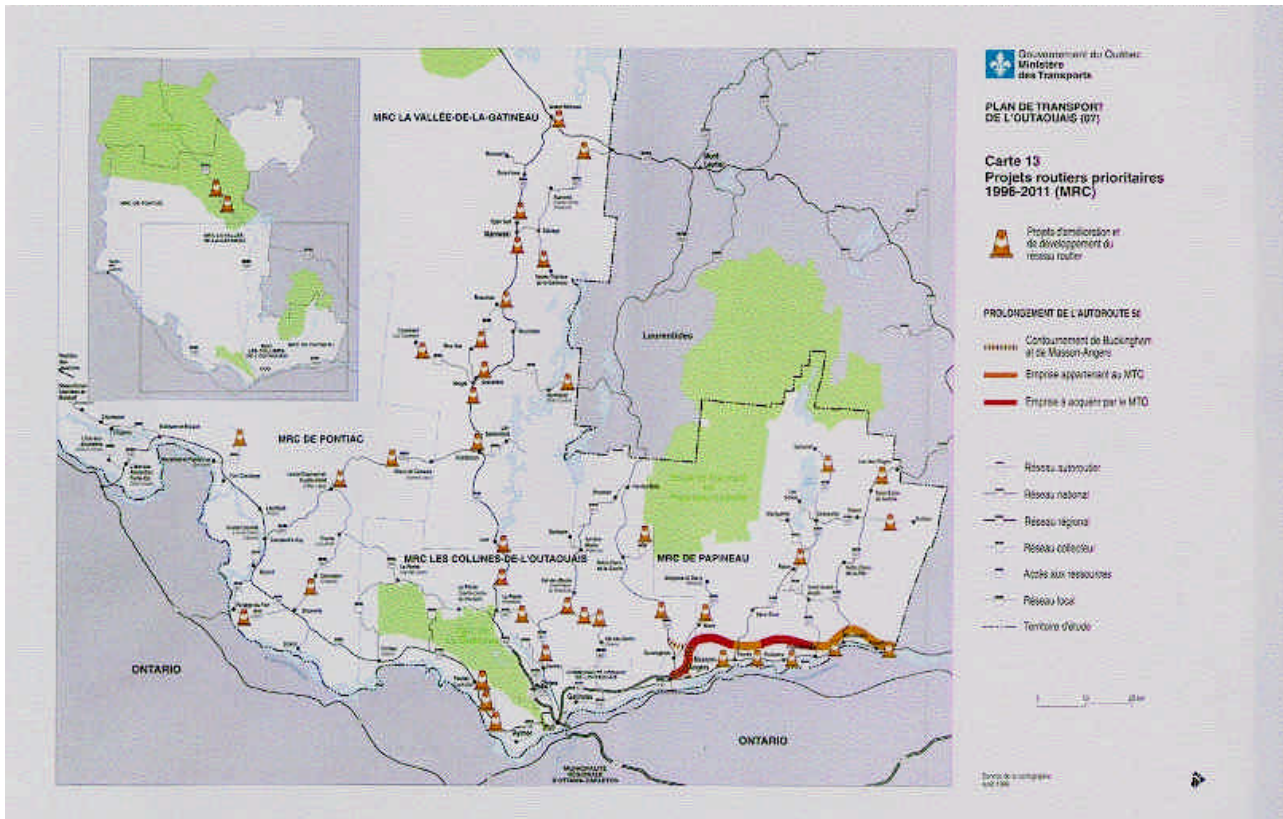
### 4.2 - Interventions visant l'accroissement de l'efficacité et de la sécurité du réseau routier

Pour accroître l'efficacité et la sécurité du réseau routier, les interventions suivantes sont envisagées :

- *Travaux d'amélioration du réseau routier*

Différents travaux seront réalisés pour améliorer les caractéristiques géométriques de plusieurs routes qui relèvent de la responsabilité du Ministère sur le territoire des MRC (voir carte 13). Dans le cadre de ces travaux, la priorité sera accordée aux routes 105, 117, 148, 307, 309, 315, 323 et 366.

**CARTE 13**  
**PROJETS ROUTIERS PRIORITAIRES 1996-2011 (MRC)**





La route 105 a déjà fait l'objet de plusieurs travaux visant à corriger ses déficiences géométriques. Quelques améliorations y sont encore prévues : correction de profil et de courbes, construction de voies de dépassement, réaménagement d'intersections, etc.

Les travaux majeurs d'amélioration de la route 117, entrepris depuis plusieurs années déjà, seront aussi poursuivis afin que ses caractéristiques techniques soient conformes à sa vocation de route nationale.

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

Des travaux sur la route 323 permettront également d'améliorer les conditions d'accessibilité au secteur du Mont-Tremblant, dans les Laurentides, qui fait l'objet d'un développement considérable et attire bon nombre de visiteurs de l'Outaouais et de l'Ontario.

L'ensemble des projets sur le réseau routier contribuera ainsi à améliorer les conditions de déplacement entre l'Outaouais et les régions limitrophes. Plusieurs travaux de conservation et d'amélioration seront également réalisés sur les routes régionales et collectrices.

Le tableau 9 présente les projets prioritaires d'amélioration du réseau routier. Ceux-ci devraient pouvoir se réaliser d'ici 2011. Bon nombre de projets compris dans le plan de transport ont déjà reçu les autorisations requises en matière d'environnement. Les autres projets devront faire l'objet, en temps opportun, d'études de justification et d'études environnementales, au cours desquelles il est toutefois possible, que la pertinence et la nature de certains projets soient remises en cause.

**TABLEAU 9**  
**PROJETS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER**  
**1996-2011**

<b>ROUTE</b>	<b>MUNICIPALITÉ</b>	<b>LOCALISATION</b>	<b>MRC</b>	<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>COÛTS (000\$)</b>
105	Messines	Intersection avec le chemin Farley	La Vallée-de-la-Gatineau	Réaménagement de l'intersection	0,5	200
105	Messines	Raccordement nord	La Vallée-de-la-Gatineau	Réaménagement de l'intersection	0,6	200
105	Maniwaki	Intersection avec la route 107	La Vallée-de-la-Gatineau	Construction d'un système d'éclairage	4,2	700
105	La Pêche	Sud de Farrellton	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction de courbes	2,8	1 300
105	La Pêche	Nord de Farrellton	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction d'une courbe et du profil	1,2	500
105	Gracefield	Rue Desjardins à Parker	La Vallée-de-la-Gatineau	Conservation de la chaussée et égout pluvial	1,1	800
105	Wright	Intersection avec le ch. Point-Comfort	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de la route et réaménagement de l'intersection	1,8	600
105	Low	Contournement de Brennan's Hill	La Vallée-de-la-Gatineau	Construction d'une route à deux voies	2,2	2 000
105	Egan-sud	Sortie nord de Maniwaki	La Vallée-de-la-Gatineau	Élargissement de 2 à 4 voies	0,6	500

<b>ROUTE</b>	<b>MUNICIPALITÉ</b>	<b>LOCALISATION</b>	<b>MRC</b>	<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>COÛTS (000\$)</b>
105	Wright	Intersection avec le chemin du lac Cayamant	La Vallée-de-la-Gatineau	Réaménagement de l'intersection	1,2	500
105	Wright	Entre les chemins Bertrand et Calumet	La Vallée-de-la-Gatineau	Correction du profil et construction d'une voie de dépassement	4,0	1 425
105	Messines	Du ch.Val Guertin à la limite municipale	La Vallée-de-la-Gatineau	Construction d'une voie de dépassement	1,9	1 050
105	Kazabazua	Intersection avec le ch. Sainte-Marie	La Vallée-de-la-Gatineau	Réaménagement de l'intersection et correction de courbes	4,0	1 300
105	Low	Intersection avec le chemin Pritchard	La Vallée-de-la-Gatineau	Réaménagement de l'intersection	0,9	500
107	Aumond	Aumond à Des-Ruisseaux	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de la route (phase 5)	3,3	1 500
107	Aumond	Aumond à Des-Ruisseaux	La Vallée-de-la-Gatineau	Pavage de la route (phases 3 et 4)	4,2	420
107	Déléage	Du pont de la riv. Gatineau vers l'est	La Vallée-de-la-Gatineau	Conservation du drainage	1,0	480
117	Grand-Remous	Pont vers le sud	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de la route	2,7	2 700

<b>ROUTE</b>	<b>MUNICIPALITÉ</b>	<b>LOCALISATION</b>	<b>MRC</b>	<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>COÛTS (000\$)</b>
117	Champagne et Turquetil	Du Domaine au Lac Rolland	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de la route	17,0	8 500
117	Turquetil et Sbarette	Du Canton Émard au Domaine	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de la route	13,8	3 954
148	Pontiac, sd	Hauteur du chemin de La Montagne	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction de courbes, profil et emprise	1,0	400
148	Pontiac, sd	Pont de Breckenridge	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction de courbes, profil et pont	0,6	740
148	Pontiac, sd	Intersection avec chemin Cregheur	Les Collines de l'Outaouais	Correction d'une courbe	0,4	200
148	Diverses	Entre Masson et Fassett	Papineau	Construction de voies de dépassement	15,0	5 000
301	Litchfield/Portage-du-Fort	De la route 148 à Portage-du-Fort	Pontiac	Conservation du drainage et correction de courbes	7,3	950
301	Alleyn et Cawood	Village Danford Lake	Pontiac	Conservation de la chaussée et égout pluvial	1,3	750
301	Leslie/Clapham	Intersection avec la route 303	Pontiac	Réaménagement de l'intersection	0,8	100
303	Clarendon	Intersection avec le rang VII	Pontiac	Réaménagement de l'intersection	0,5	150

<b>ROUTE</b>	<b>MUNICIPALITÉ</b>	<b>LOCALISATION</b>	<b>MRC</b>	<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>COÛTS (000\$)</b>
307	Cantley	Ch. St.Elizabeth	Les Collines-de-l'Outaouais	Réaménagement de l'intersection	0,4	200
307	Val-des-Monts	St-Pierre-de-Wakefield	Les Collines-de-l'Outaouais	Contournement du village	3,1	1700
309	L'Ange-Gardien	Ch. Farnand à Chemin Deschênes	Les Collines-de-l'Outaouais	Aménagement d'une voie auxiliaire	2,0	700
315	Mayo	Secteur Lac Long	Papineau	Reconstruction de la route	2,9	1 000
315	Mayo, Mulgrave Derry	Du lac Long au Lac La Blanche	Papineau	Correction de profil et courbes	2,6	1 800
321	Chénéville et Duhamel	Côte à Duhamel	Papineau	Reconstruction de la route	12,0	925
323	Suffolk-et-Addington	St-Émile à Lac-des-Plages	Papineau	Correction de profil et courbes	3,4	2 000
323	Lac-des-Plages	Lac-des-Plages	Papineau	Amélioration de la route	7,0	3 000
366	La Pêche	Ski Edelweiss	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction d'une courbe	0,3	200

<b>ROUTE</b>	<b>MUNICIPALITÉ</b>	<b>LOCALISATION</b>	<b>MRC</b>	<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>COÛTS (000\$)</b>
366	La Pêche	Intersection avec le chemin de la Montagne	Les Collines-de-l'Outaouais	Réaménagement d'intersection	0,3	200
366	Val-des-Monts	Pélissier à Lac Barrière	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction de profil et de courbes	3,1	1 800
366	La Pêche	Près du golf Edelweiss	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction de courbes	0,8	300
366	La Pêche	St-François à St-Louis	Les Collines-de-l'Outaouais	Reconstruction de la route	2,3	750
366	La Pêche	Près de Edelweiss speedway	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction de courbes	0,3	180
366	Val-des-Monts	Lac Barrière à la baie Mud	Les Collines-de-l'Outaouais	Correction du profil et de courbes	1,3	700
Ch. Bois-Franc	Mansfield-et-Pontefract	Partie A	Pontiac	Reconstruction de la route	3,4	1 250
Ch. Bois-Franc	Mansfield-et-Pontefract	Partie B	Pontiac	Reconstruction de la route	6,0	1 800
Ch. Namur-Boileau	Boileau	Partie C	Papineau	Corrections du profil et de courbes	2,0	800
Ch. Namur-Boileau	Boileau	Partie D	Papineau	Correction du profil et de courbes	1,7	400

<b>ROUTE</b>	<b>MUNICIPALITÉ</b>	<b>LOCALISATION</b>	<b>MRC</b>	<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>LONGUEUR (KM)</b>	<b>COÛTS (000\$)</b>
Ch. Namur-Boileau	Boileau	Partie E	Papineau	Correction de profil et courbes	3,2	1 000
Ch. Northfield-N-D-du-Laus	Northfield	Lac Gilles à la limite municipale	La Vallée-de-la-Gatineau	Amélioration	2,0	240
Ch. St-André/Ripon	Ripon	Dans Ripon	Papineau	Correction fondation, rechargement, pavage	3,8	800
Ch. Ste-Thérèse	Déléage	Rte 107 au site d'enfouissement	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de route (phase 1)	3,9	1 600
Ch. Ste-Thérèse	Déléage	Riv. Gatineau à Bois-Franc	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction phase 3 et b.b	3,2	1 500
Ch. Ste-Thérèse	Déléage	Site d'enfouissement au ch. R-Gatin	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de route (phase 2)	3,4	1 500
Ch. Blue Sea-Messines	Messines	Du Lac Grant vers le nord	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de la route	2,0	650
Chemin du Lac Cayamant	Cayamant	Début du tronçon jusqu'au village	La Vallée-de-la-Gatineau	Conservation du drainage et de l'égout pluvial	8,0	200
Chemin du Lac Cayamant	Cayamant	Entrée du village	La Vallée-de-la-Gatineau	Reconstruction de la route et de l'égout pluvial	0,6	400
<b>TOTAL</b>						<b>65 014</b>

- *Gestion des corridors routiers*

À la suite des travaux entrepris dans les diverses régions du Québec, le Ministère élabore actuellement un projet de politique sur la gestion des corridors routiers. Ce projet sera soumis à la consultation des élus municipaux avant l'adoption de la politique. Cette politique proposera notamment un cadre général pour la gestion des nouveaux accès. Par ailleurs, diverses mesures d'aménagement du territoire et d'urbanisme devront être intégrées aux schémas d'aménagement révisés telles que la délimitation des périmètres d'urbanisation, la hiérarchie routière, les normes de lotissement, etc. de façon à minimiser le nombre d'entrées et d'intersections sur les routes du réseau supérieur.

- *Connaissance des sites de concentration d'accidents et intervention*

La connaissance sur les sites de concentration d'accidents s'améliorera grâce à la réalisation d'un diagnostic régional de sécurité routière qui sera effectué au cours des prochaines années. À la lumière de ce diagnostic, le Ministère intensifiera ses efforts de correction des sites les plus dangereux.

#### **4.3 - Projets de développement du réseau routier**

Compte tenu des orientations de transport du Ministère pour l'Outaouais, les projets prioritaires de développement du réseau routier sont ceux qui permettent d'améliorer les conditions de déplacement entre la région et le reste du Québec. Il s'agit donc des projets de prolongement de l'autoroute 5 vers le nord et de l'autoroute 50 vers Lachute.

- *Autoroute 5*

Dans le corridor de l'autoroute 5 et de la route 105, les conditions de circulation devraient demeurer acceptables pour plusieurs années encore. En effet, sur la section de 8,6 kilomètres de la route 105 qui relie le chemin de la Rivière au contournement de Wakefield (La Pêche), les débits de circulation sont de l'ordre de 10 000 véhicules par jour. La capacité de cette route n'est donc pas pleinement utilisée. Avec des accroissements des débits de 2 à 4% par an, la capacité de cette route pourrait être atteinte d'ici une quinzaine d'années, et des interventions dans ce corridor seraient nécessaires. Le Ministère compte analyser périodiquement l'évolution des débits de circulation sur cette portion de la route 105 afin de prévoir les interventions requises en temps opportun.

Plus au nord, entre le contournement de Wakefield et la municipalité de Low, les débits de circulation sur la route 105 passent de 5 000 à 3 000 véhicules par jour. Vu les faibles débits, la capacité de la route 105 n'est pas atteinte et ne le sera vraisemblablement pas dans un avenir prévisible. Le projet de prolongement de l'autoroute 5, du contournement



de Wakefield jusqu'à Low, doit donc être mis en veilleuse jusqu'à ce que les besoins se fassent réellement sentir. Entre-temps, des améliorations à la route 105 et le raccordement de la voie de contournement de Wakefield à la route 105 permettront de répondre aux besoins de circulation.

- *Autoroute 50*

En ce qui concerne le tronçon de la route 148 dans la MRC de Papineau, les conditions de circulation n'y sont pas convenables pour une route nationale, notamment en raison de la traversée de plusieurs agglomérations et des faibles possibilités de dépassement. En dehors de ces agglomérations, la route 148 n'est pas utilisée à capacité. Selon la croissance des débits de circulation, certains tronçons de la route 148 auront atteint leur capacité aux environs de l'année 2011.

Le Ministère compte donc poursuivre les activités nécessaires pour obtenir les autorisations gouvernementales requises en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour le parachèvement de l'autoroute 50. Il s'assurera par la suite que le corridor puisse être protégé pour la réalisation future de ce projet via les schémas d'aménagement de la CUO et des MRC et par l'acquisition de l'emprise pour les tronçons non encore expropriés. La construction du tronçon de contournement de Buckingham, et de Masson-Angers et du lien avec les routes 148 et 309, au coût de 7 millions de dollars, est considérée comme prioritaire.

D'ici la construction complète de l'autoroute 50, le Ministère compte améliorer la qualité du service offert par la route 148 en y réalisant des voies de dépassement, ce qui diminuera les problèmes existants à ce chapitre. Huit projets de voies de dépassement, d'une longueur totale de 15 kilomètres, seront réalisés, au coût approximatif de 5 millions de dollars.

- *Autres projets*

Les analyses réalisées dans le cadre du plan de transport ont permis de constater que les besoins pour certains projets routiers, soit la route Belleterre-Le Domaine, la route Témiscaming-Maniwaki et la route TransOutaouaise, ne sont pas assez importants pour justifier la réalisation de ces projets.

De plus, les besoins ne justifient pas la réalisation du contournement du Hull par l'autoroute 550 ou des interventions pour prolonger le boulevard McConnell-Laramée au-delà de son intersection avec la route 148 dans la municipalité d'Aylmer.

#### **4.4 - Arrimage du réseau de camionnage avec le réseau municipal**

À la suite des consultations tenues en 1994 sur le réseau de camionnage, le Ministère a entrepris l'implantation du réseau au début de janvier 1996. Il compte d'ailleurs poursuivre ses activités à ce chapitre au cours des années qui viennent en arrimant son réseau à celui des municipalités (voir carte 14).

#### **4.5 - Études et autres actions**

- *Réalisation d'études*

La problématique de l'accessibilité au Mont-Tremblant, par la route 323, pour la clientèle provenant de l'Outaouais et de l'Ontario fait l'objet d'une étude afin d'identifier les interventions nécessaires pour offrir un itinéraire présentant les caractéristiques les plus adéquates possible pour ce type de déplacement.

- *Voie ferrée entre Thurso et Mirabel*

Le Ministère compte supporter les initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises.

- *Le projet de la Route Verte*

Le Ministère poursuivra ses efforts en vue de la réalisation du projet de la Route Verte.

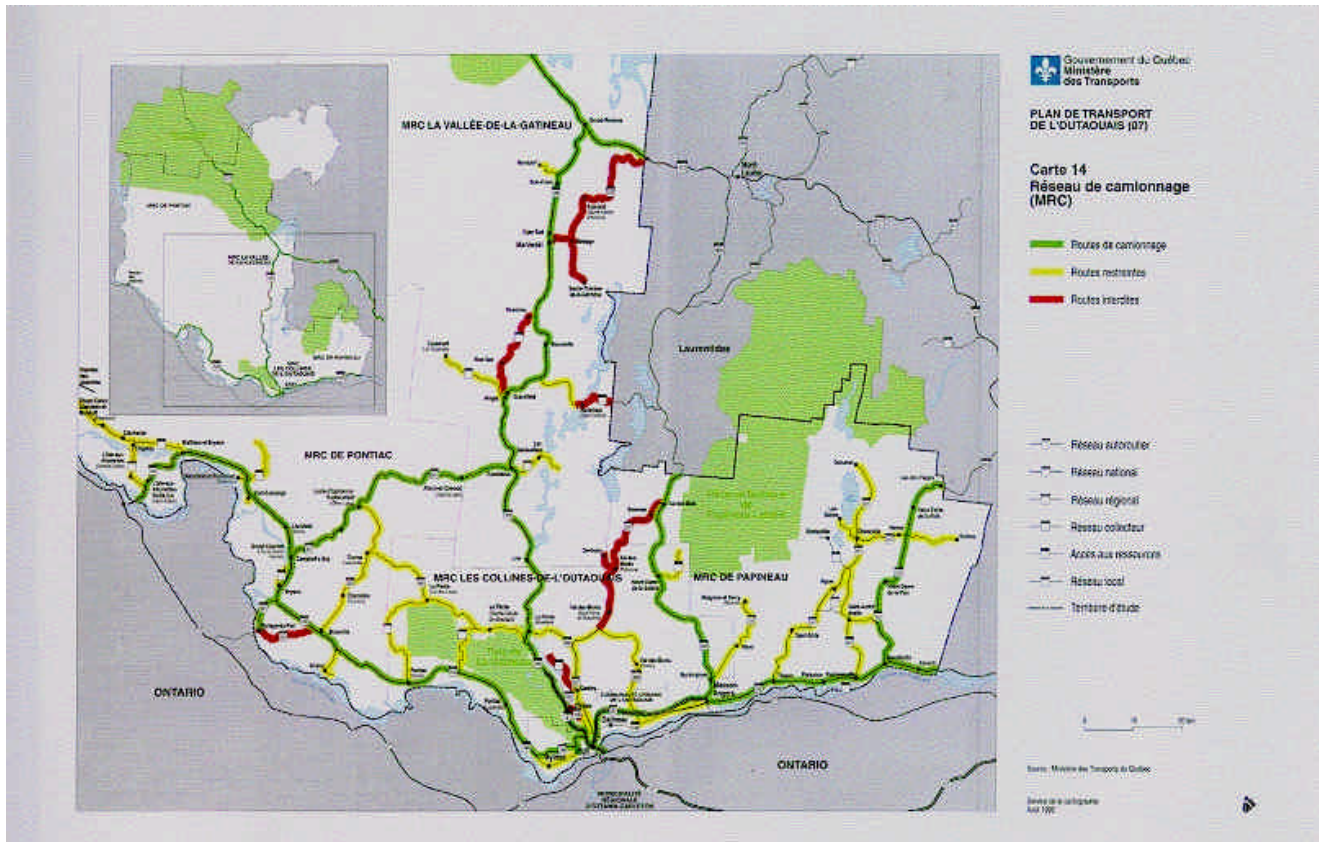
#### **4.6 - Processus de concertation avec les intervenants en transport et en aménagement du territoire**

Le Ministère compte organiser des rencontres annuelles avec chaque MRC afin de présenter le plan d'action découlant du plan de transport, d'en discuter et de prendre connaissance des principales préoccupations des MRC concernant les transports. Ce sera aussi une excellente occasion de poursuivre les échanges déjà amorcés avec les MRC de l'Outaouais dans le cadre de la réalisation du plan.

#### **4.7 - Synthèse des interventions**

L'ensemble des interventions décrites dans les pages précédentes sont présentées sous forme synthèse au tableau 10. Ceci termine la partie B du plan de transport qui porte sur les MRC.

### CARTE 14 RÉSEAU DE CAMIONNAGE – MRC



**TABLEAU 10**  
**SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS - MRC**

<b>INTERVENTIONS PRIORITAIRES</b>	
<b>• MAINTIEN DU RÉSEAU ROUTIER EN BON ÉTAT</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conservation des chaussées;</li><li>• Conservation des structures du réseau supérieur;</li><li>• Conservation des structures complexes (municipalités);</li><li>• Optimisation de l'exploitation du réseau routier.</li></ul>
<b>• ACCROISSEMENT DE L'EFFICACITÉ ET DE LA SÉCURITÉ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Travaux d'amélioration du réseau routier;</li><li>• Gestion des corridors routiers : intégration de mesures dans les schémas d'aménagement révisés;</li><li>• Connaissance des sites de concentration d'accidents et correction de ces sites.</li></ul>
<b>• DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• A-5 (raccordement à la route 105);</li><li>• A-50 - Processus environnemental, protection du corridor et réalisation prioritaire du tronçon de contournement de Buckingham et de Masson-Angers.</li></ul>
<b>• AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Arrimage du réseau de camionnage avec celui des municipalités;</li><li>• Support aux initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée entre Thurso et Mirabel à des fins de transport des marchandises.</li></ul>
<b>• ÉTUDES ET AUTRES ACTIONS</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Études d'opportunité<ul style="list-style-type: none"><li>• Route 323</li></ul></li><li>• Projet de la <i>Route Verte</i></li></ul>
<b>• PROCESSUS DE CONCERTATION</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rencontre régionale annuelle de concertation</li></ul>

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO**

---

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
<b>1.0 - PRÉSERVATION ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT</b>			
Conservation des chaussées	MTQ	5 700	Selon le cadre financier pour 1997-2000
Conservation des structures du réseau supérieur	MTQ	1 650	Selon le cadre financier pour 1997-2000
Conservation des structures complexes (réseau municipal)	MTQ	1 100	Selon le cadre financier pour 1997-2000
Optimisation de l'exploitation du réseau supérieur	MTQ	(S/O) <sup>15</sup>	
Route 307 - Stabilisation des berges	MTQ	400	
Échangeur A-5/A-50 : élargissement des bretelles (phase 1)	MTQ	500	

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO**

<sup>15</sup> (S/O) = Ne s'applique pas parce les coûts sont compris dans les budgets de fonctionnement du Ministère.

DESCRIPTION DE L'INTERVENTION	INTERVENANTS	COÛTS (000) \$	REMARQUES
Diagnostic de sécurité routière	MTQ	S/O	
Correction de sites dangereux	MTQ	545	
Gestion des corridors routiers (Intégration de mesures d'aménagement du territoire visant à limiter le nombre d'accès au réseau supérieur à l'intérieur du schéma d'aménagement de la CUO)	MTQ et CUO	S/O	Activité à réaliser dans le cadre de la révision du schéma de la CUO
Subventions à l'achat d'autobus	MTQ/STO	Variable	
Remplacement des équipements de perception - STO - projet pilote de carte à puce.	MTQ/ STO	1 890 <sup>16</sup>	Participation MTQ = 60 % Participation STO = 40 %

<sup>16</sup>Il s'agit ici de la part du MTQ

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
<b>2.0 MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE AU NIVEAU DU TRANSPORT</b>			
Maintien d'une table de concertation régionale	Intervenants régionaux en transport (Québec et Ontario)	S/O	
Mise en place de mesures de gestion de la demande	Intervenants régionaux en transport (Québec et Ontario)	À déterminer	Comité TRANS
<b>3.0 MESURES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</b>			
Intégration de mesures favorables au transport en commun dans le schéma de la CUO	MTQ/CUO	S/O	Activité à réaliser dans le cadre de la révision du schéma de la CUO



**PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
<b>4.0 PROJETS DE DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT</b>			
• Pont Champlain - Réfection et ajout d'une troisième voie	CCN	20 600	
• Chemin d'Aylmer (route 148) - élargissement à l'est d'Aylmer	MTQ	2 900	
• Boul. La Vérendrye - entre la route 307 et l'autoroute 50 (4 voies)	MTQ	5 000	Entente Québec-CCN
• Pont Alonzo-Wright - élargissement à 4 voies	MTQ	5 500	
• Boul. McConnell-Laramée du boul. Saint-Laurent au boulevard Saint-Joseph, à Hull	MTQ	3 500	Entente Québec-CCN
• Chemin du Quai à Masson-Angers - réaménagement	MTQ	700	

• A-50 - Contournement de Buckingham et de Masson-Angers (2 voies et intersections à niveau)	MTQ	7 000	Entente Québec-CCN (partie)
--	-----	-------	--------------------------------

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO**

DESCRIPTION DE L'INTERVENTION	INTERVENANTS	COÛTS (000) \$	REMARQUES
<b>Voies réservées aux autobus et au covoiturage</b>		17	
• Axe Taché (Hull)	MTQ/STO	1 108	Participation MTQ = 75 % Participation STO = 25 %
• Axe Fournier - Aberdeen (Hull)	MTQ/STO	737	Participation MTQ = 75 % Participation STO = 25 %
• Boul. Gréber (Gatineau)	MTQ/STO	497	Participation MTQ = 75 % Participation STO = 25 %
• Chemin d'Aylmer	MTQ	S/O	(Compris dans l'élargissement de la route 148)
<b>Parcs d'incitation /Terminus d'autobus :</b>		18	
• Cité-des-Jeunes	MTQ/STO	969	Participation MTQ = 75 % Participation STO = 25 %
• Freeman	MTQ/STO	1 038	Participation MTQ = 75 %

<sup>17 18</sup> Il s'agit ici de la part du Ministère.

Participation STO = 25 %.

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - CUO**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
• Connaught	MTQ/STO	1 075	Participation MTQ = 75 % Participation STO = 25 %
• Lorrain	MTQ/STO	398	Participation MTQ = 75 % Participation STO = 25 %
<b>5.0 - ÉTUDES ET AUTRES ACTIONS</b>			
• Intégration des services de transport collectif (STO/OC-TRANSPO)	STO, OC-TRANSPO, MTQ	S/O	
• Développement des réseaux cyclables à des fins utilitaires	MTQ	S/O	
• Mesures incitatives au transport collectif	STO, MTQ	Variable	
• Réseau de camionnage - arrimage avec le réseau municipal	MTQ, municipalités		
• Support aux initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises	MTQ	S/O	En fonction de la future politique du Ministère

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Support technique aux initiatives pour rentabiliser l'aéroport exécutif de Gatineau-Ottawa</li> </ul>	MTQ	S/O
<b>6.0 - PROCESSUS DE CONCERTATION</b>		
Rencontre annuelle avec la CUO	MTQ/CUO	S/O

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC**

---

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
<b>1.0 MAINTIEN DU RÉSEAU ROUTIER EN BON ÉTAT</b>			
Conservation des chaussées	MTQ	16 400	Selon le cadre financier pour 1997-2000
Conservation des structures du réseau supérieur	MTQ	1 300	Selon le cadre financier pour 1997-2000
Conservation des structures complexes (réseau municipal)	MTQ	1 000	Selon le cadre financier pour 1997-2000
Optimisation de l'exploitation du réseau supérieur	MTQ	S/O	
<b>2.0 ACCROISSEMENT DE L'EFFICACITÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU ROUTIER</b>			
Travaux d'amélioration du réseau routier			
• Route 105 à Low Réaménagement d'intersection	MTQ	500	

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
• Route 105 à la Pêche - Correction d'une courbe et du profil	MTQ	1 300	
• Route 105 à Low - Construction d'une route à deux voies	MTQ	2 000	
• Route 105 à La Pêche - Correction d'une courbe et du profil	MTQ	500	
• Route 105 à Egan-sud Élargissement de 2 à 4 voies	MTQ	500	
• Route 107 à Aumond Pavage (phases 3 et 4)	MTQ	420	
• Route 117 à Grand-Remous Reconstruction de la route	MTQ	2 700	

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
• Route 148 - MRC Papineau Voies de dépassement	MTQ	5 000	
• Route 148 à Pontiac - Correction de courbes, profil et emprise	MTQ	400	
• Route 148 à Pontiac - Correction de courbes, profil et pont	MTQ	740	
• Route 148 à Pontiac - Correction d'une courbe	MTQ	200	
• Route 307 à Cantley - Réaménagement d'intersection	MTQ	200	
• Route 307 à Val-des-Monts Contournement	MTQ	300	1 400 \$ en parachèvement
• Route 309 à L'Ange-Gardien Aménagement d'une voie auxiliaire pour véhicules lents	MTQ	700	
•			
•			
•			



**PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
• Route 323 à Suffolk-et-Addington - Correction de profil et de courbes	MTQ	2 000	
• Route 323 à Lac-des-Plages - Amélioration	MTQ	3 000	
• Route 366 à Val-des-Monts Correction de profil et de courbes	MTQ	700	
• Route 366 à Val-des-Monts Correction de profil et de courbes	MTQ	1 800	
• Route 366 à La Pêche Correction d'une courbe	MTQ	200	
• Route 366 à La Pêche Réaménagement d'intersection	MTQ	200	
• Ch. Namur- Boileau Correction de courbes et de profil	MTQ	800	
• Ch. Ste-Thérèse à Déléage Reconstruction de la route	MTQ	1 600	

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC**

<b>DESCRIPTION DE L'INTERVENTION</b>	<b>INTERVENANTS</b>	<b>COÛTS (000) \$</b>	<b>REMARQUES</b>
Gestion des corridors routiers (Intégration de mesures d'aménagement du territoire visant à limiter le nombre d'accès au réseau supérieur à l'intérieur des schémas d'aménagement des MRC)	MTQ et MRC	S/O	Activité à réaliser dans le cadre de la révision des schémas des MRC
Diagnostic de sécurité routière	MTQ	S/O	
Correction de sites dangereux	MTQ	870	
<b>3.0 - DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER</b>			
• A-5, lien A-5/route 105	MTQ	2 000	
• A-50 - Contournement de Buckingham et de Masson-Angers	MTQ	7 000	
<b>4.0 - ARRIMAGE DU RÉSEAU DE CAMIONNAGE AVEC LE RÉSEAU MUNICIPAL</b>	MTQ, municipalités	S/O	

**PLAN D'ACTION 1997-2003 - MRC**

DESCRIPTION DE L'INTERVENTION	INTERVENANTS	COÛTS (000) \$	REMARQUES
<b>5.0 - ÉTUDES ET AUTRES ACTIONS</b>	MTQ		
Études d'opportunité (route 323)	MTQ	S/O	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Support aux initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises.</li> </ul>	MTQ	S/O	En fonction de la future politique du Ministère
<b>6.0 - PROCESSUS DE CONCERTATION</b>			
Rencontre annuelle avec les MRC	MTQ/MRC	S/O	

## **ANNEXES**

---

## **ANNEXE 1 - CONSULTATIONS PUBLIQUES DANS LA CUO**

---

## **CONTEXTE DE LA CONSULTATION**

La CUO, la STO, le MTQ, la CCN et le CACPET effectuent depuis plusieurs années des études pour trouver des solutions aux problèmes de transport dans la RCN. Ces études étant complémentaires, les organismes ont décidé d'effectuer une consultation intégrée, en mai 1994, car il devenait ainsi possible de présenter à la population une vision complète des choix à faire en matière de transport et d'aménagement du territoire.

Les trois études qui ont fait l'objet de la consultation sont :

- le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun du territoire de la CUO*, parrainé par la STO;
- le *Plan de transport de l'Ontario*, réalisé par le MTQ;
- *l'Étude sur les ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale - phase 2*, dirigée par le CACPET.

## **OBJECTIFS DE LA CONSULTATION**

Les objectifs de la consultation étaient de donner de l'information sur la situation actuelle du développement urbain et des transports et recueillir des commentaires sur :

- la situation prévisible du développement urbain et des transports;
- les orientations qu'il est souhaitable de donner au développement urbain et au transport;
- les moyens à prendre pour concrétiser ces orientations.

On a tenu compte des avis de la population avant de prendre les décisions finales concernant chacune des études.

## **COMPOSANTES DE LA CONSULTATION**

Le processus de consultation a pris en compte plusieurs composantes :

- *Documents de consultation*

Un document intitulé *Le transport : l'Outaouais urbain à l'heure des choix* a été publié en français et en anglais. Une synthèse de ces rapports est parue, au début du mois de mai 1994, sous la forme d'un encart dans divers journaux régionaux et a ainsi été distribuée dans environ 80 000 foyers de la CUO. L'ensemble des rapports techniques produits dans le cadre des trois études qui faisaient l'objet de la consultation ont été mis à la disposition du grand public dans les bibliothèques des villes de la CUO.

- *Conférence de presse et rencontre d'information avec les médias*

Une conférence de presse a été tenue, le 26 avril 1994, par des représentants de la CUO, du MTQ et de la CCN afin de lancer le processus de consultation publique. Par la suite, le 10 mai 1994, des représentants de la CUO, de la STO, du MTQ et de la CCN ont rencontré les médias afin de leur fournir plus d'information à caractère technique sur les enjeux de la consultation publique.

- *Vidéo*

Une vidéo a été produite, en français et en anglais, pour faire part au public des enjeux et des solutions proposées aux problèmes de transport. Celle-ci été présentée à quelques reprises à la télévision communautaire ainsi qu'à la conférence de presse du 26 avril, à la rencontre du 10 mai avec les médias et au cours de chacune des soirées de consultation.

- *Expositions*

Des expositions ont eu lieu dans divers centres commerciaux et hôtels de ville de la CUO, durant cinq jours. Au cours de ces expositions, des préposés ont expliqué au moyen de cartes les problèmes de transport et les solutions proposées.

- *Sondage d'opinion publique*

Un sondage téléphonique a été réalisé, entre le 31 mai et le 8 juin 1994, par une firme spécialisée pour obtenir l'avis de la population sur les problèmes de transport et les solutions proposées dans le cadre de la consultation intégrée. Ce sondage a été effectué auprès de 1 907 résidents de la MROC et de la CUO.

La méthodologie ainsi que les résultats détaillés du sondage sont consignés dans un rapport cité dans la bibliographie qui accompagne le présent document.

- *Mémoires et résolutions*

Les municipalités, organismes et individus ont été invités à préparer des mémoires pour exprimer leur opinion sur les objets de la consultation. Vingt-six mémoires et trois résolutions municipales ont été soumis.

- *Soirées de consultation*

Quatre soirées de consultation ont été tenues dans les villes suivantes de la CUO : Aylmer (17 mai), Buckingham (18 mai), Gatineau (19 mai) et Hull (20 mai). Au cours de ces soirées, les organismes, groupes et individus ont pu exprimer leur opinion et déposer leur mémoire.

- *Fiches de commentaires*

Des fiches de commentaires étaient disponibles dans le document de consultation, lors des soirées de consultation et dans l'encart qui a paru dans les journaux régionaux. Ces fiches permettaient au public de s'exprimer sur les objets de la consultation.

- *Un rapport sur la consultation*

Un rapport sur la consultation, cité dans la bibliographie du présent document, a été produit au cours de l'été et l'automne 1994. On y retrouve des informations sur le déroulement général de la consultation, une synthèse des résultats du sondage, des mémoires et résolutions, des propos tenus lors des soirées de consultation, des commentaires apportés sur les fiches, ainsi qu'une synthèse globale des thèmes soulevés lors de la consultation.

## **SYNTHÈSE DES THÈMES SOULEVÉS LORS DE LA CONSULTATION**

- *Situation actuelle du développement et des transports*

L'ensemble des municipalités, groupes et individus qui ont pris part à la consultation se sont montrés d'accord avec la situation actuelle du développement urbain et des transports telle que présentée dans le document préparé pour la consultation.

- *Situation prévisible du développement et des transports*

La population est de façon générale d'accord avec la description de la situation prévisible du développement urbain et des transports. Toutefois, des individus et des groupes, particulièrement à Aylmer, ont remis en cause différentes parties du document de consultation en raison de la qualité et de l'âge des données utilisées.



- *Orientations souhaitables à donner au développement urbain et au transport*

En général, la population est d'accord avec les orientations qu'il est souhaitable de donner au développement urbain et au transport. Des individus et groupes pensent toutefois que les orientations présentées ne vont pas assez loin dans la promotion du développement durable. D'autres, au contraire, pensent que les orientations vont trop loin en ce sens.

- *Moyens à prendre pour concrétiser les orientations*

En général, la population est d'accord avec la description des moyens à prendre pour concrétiser les orientations. Des volontés ont été exprimées très clairement sur neuf des moyens d'intervention :

**Pont Britannia- Deschênes** : des citoyens et des groupes, en majorité d'Aylmer, ont réclamé la construction du pont Britannia-Deschênes. Ils ont reconnu que ce projet posait des problèmes d'expropriation dans le quartier Britannia à Ottawa. Ils ont donc proposé de construire un pont de plus petit gabarit qui relierait Aylmer à la promenade de la rivière des Outaouais, à Ottawa. D'autres résidents d'Aylmer ont proposé la construction d'un pont pour permettre au transport en commun de rejoindre le «transitway» à Ottawa. Enfin, des groupes et citoyens de la CUO sont carrément opposés à la construction de tout nouveau pont ou de toute nouvelle infrastructure routière.

**Pont Champlain** : des commentaires recueillis, surtout de la part des citoyens d'Aylmer, sont favorables à l'élargissement du pont Champlain à trois voies tel que proposé. Certains citoyens auraient préféré que la troisième voie soit ouverte à tous les véhicules et non seulement aux véhicules à taux d'occupation élevé, tel que proposé.

**Intégration des services de transport en commun régionaux** : des suggestions visant la fusion des services d'OC Transpo et de la STO ont été faites à maintes reprises. Par contre, d'autres groupes ou personnes semblaient préférer une meilleure intégration des services interprovinciaux de transport en commun à la fusion d'OC Transpo et de la STO.

**Technologies de pointe en matière de transport en commun** : l'utilisation de technologies de pointe comme des trains de banlieue rapides, des monorails, etc., a été proposée à plusieurs reprises comme élément de solution aux problèmes de transport de la région.

**Parachèvement de l'autoroute 50** : le prolongement de l'autoroute 50 vers Lachute a été réclamé par l'ensemble des intervenants.

**Problématique des déplacements non motorisés :** la question des déplacements utilitaires à pied ou à bicyclette est très importante pour la population qui réclame des interventions spécifiques pour favoriser ces modes de transport.

**Programmation des projets :** la réalisation de quelques projets est trop éloignée dans le temps pour certaines personnes et certains groupes. Le système de transport en commun rapide en site propre vers Gatineau constitue un bon exemple à ce chapitre.

**Autre pont à l'extérieur du secteur urbanisé :** des suggestions ont été reçues pour étudier la possibilité de construire un pont interprovincial à l'extérieur de la zone la plus urbanisée de la CUO (entre Masson et Cumberland par exemple) afin d'éviter les problèmes liés aux impacts environnementaux dans les quartiers résidentiels existants.

**Élargissement du chemin Pink:** les municipalités de Hull et d'Aylmer, ainsi que des groupes et individus ont proposé d'élargir le chemin Pink à quatre voies parce qu'il occupe un emplacement stratégique et qu'il offre un accès presque direct au boulevard Saint-Raymond à Hull, particulièrement pour les camions provenant des carrières et du parc industriel d'Aylmer. D'autres groupes sont par contre opposés à toute nouvelle route ou élargissement de route afin d'éviter l'étalement urbain.

**Élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes :** le développement que connaît la partie nord de la ville de Hull et les débits de circulation qui s'y retrouvent ont suscité des demandes visant l'élargissement de ce boulevard, de 2 à 4 voies.

## LES RÉSULTATS DU SONDAGE

Les principaux résultats du sondage d'opinion révèlent d'abord que les problèmes de transport revêtent une grande importance pour la moitié de la population et que les problèmes majeurs sont liés à la congestion et au système de transport en commun. Parmi les seize solutions offertes, huit obtiennent l'appui de la majorité, tant dans la CUO que dans la MROC :

- les stationnements périphériques (86 % dans la MROC et 85 % dans la CUO);
- l'amélioration des trottoirs et des pistes cyclables (77 % et 78 %);
- les heures de travail flexibles (73 et 78 %);
- les incitatifs au covoiturage (73 et 75 %);
- les voies réservées au transport en commun et au covoiturage (64 et 72 %);
- le lien direct de transport en commun entre le Québec et l'Ontario (53 et 74 %);
- le travail à domicile (55 et 63 %);

- l'amélioration du service d'autobus (54 et 67 %).

## **L'INTÉGRATION DES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION DANS LE PLAN DE TRANSPORT**

L'ensemble des préoccupations exprimées par les municipalités, les groupes et individus lors du processus de consultation publique ont été prises en considération par le Ministère avant qu'il ne prenne les décisions finales sur son plan de transport.

Les préoccupations et propos formulés pour chacun des thèmes soulevés au cours de la consultation ont été intégrés de la façon suivante dans le *Plan de transport de l'Outaouais* :

- *La situation prévisible du développement et des transports*

Pour améliorer la qualité et l'âge des données utilisées dans les études de planification, une nouvelle enquête origine-destination a été effectuée dans la RCN en 1995 et des résultats préliminaires ont été pris en compte dans le plan de transport.

- *Orientations souhaitables à donner au développement urbain et au transport*

Les orientations proposées lors de la consultation sont maintenues. Un virage en matière de développement et de transport apparaît nécessaire.

- *Moyens à prendre pour concrétiser les orientations*

**Le pont Britannia-Deschênes** : la construction du pont Britannia-Deschênes et son raccordement à l'autoroute 417 en Ontario aurait des impacts considérables sur le milieu urbain, car de nombreuses expropriations seraient nécessaires, ce projet a donc été rejeté massivement par la population ontarienne habitant ce secteur. *L'Étude sur les ponts interprovinciaux* recommande d'ailleurs de ne plus considérer ce corridor en raison des impacts sur le milieu. Le ministère des Transports souscrit à cette recommandation de *l'Étude sur les ponts interprovinciaux*.

La proposition formulée à l'effet de construire un lien de plus petit gabarit entre Aylmer et la promenade de la rivière des Outaouais à Ottawa n'est pas acceptable non plus pour la population ontarienne. Par conséquent, il n'apparaît pas opportun pour le Ministère d'aller de l'avant dans ce dossier. De plus, le Ministère conservera le corridor Britannia-Deschênes qu'il a déjà exproprié, car il pourra éventuellement servir à des fins de transport.

**Le pont Champlain :** les conditions de circulation sur le pont Champlain sont très difficiles à l'heure actuelle et continueront de se détériorer en raison de la croissance prévisible de la population d'Aylmer. Le bon fonctionnement du pont Champlain est donc stratégique pour le développement d'Aylmer et le sera encore plus dans l'avenir, surtout parce que l'on n'envisage pas la construction d'un nouveau pont reliant Aylmer à Ottawa.

La construction d'une troisième voie réversible sur le pont Champlain s'impose donc à très court terme, et ce lors des travaux de conservation du pont que la CCN comptait effectuer en 1997. Cette voie devrait être exclusivement réservée aux autobus et au covoiturage.

**Autre pont à l'extérieur du secteur urbanisé :** le Ministère considère que le corridor de l'île Kettle est le plus approprié pour satisfaire les besoins futurs de déplacement entre les deux rives de l'Outaouais parce que la majeure partie de la population se trouvera toujours au centre de la CUO et non pas à l'est, créant ainsi une forte demande au centre de la CUO. Un corridor situé à l'est serait trop éloigné des zones qui généreront le plus de circulation dans l'avenir.

**L'intégration des services de transport en commun régionaux :** des analyses seront effectuées par la STO, en concertation avec OC/TRANSPO, afin d'accroître la complémentarité entre ces services de transport.

**Technologies de pointe en matière de transport en commun :** selon les résultats de l'étude intitulée « Système de transport en commun régional et interprovincial : étude de choix technologique », réalisée en 1995 par la STO et ses partenaires, l'ensemble des technologies de pointe ont été comparées (train de banlieue, système léger sur rail, monorail, autobus, etc) à l'aide d'une analyse multicritères. C'est la technologie « autobus » qui s'est avérée la plus performante pour répondre à la demande prévue car elle permet d'offrir à la majorité de sa clientèle, un service sans correspondance et des fréquences de service élevées. Pour l'instant, les voies réservées aux autobus et au covoiturage suffisent amplement aux besoins. Lorsque la demande le justifiera, on pourra aménager le « Viabus » qui est en fait un corridor en site propre pour les autobus qui serait situé principalement le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Le phasage de réalisation des sections du Viabus est à déterminer en fonction de l'évolution de l'efficacité des voies réservées déjà implantées ou prévues à court terme.

**Parachèvement de l'autoroute 50 :** le Ministère compte donc poursuivre les activités nécessaires pour obtenir les autorisations gouvernementales requises en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour le parachèvement de l'autoroute 50. Il s'assurera par la suite que le corridor puisse être protégé pour la réalisation future de ce projet via les schémas d'aménagement de la CUO et des MRC et par l'acquisition de l'emprise pour les tronçons non encore expropriés. La construction du tronçon de contournement de Buckingham et de Masson-Angers et le lien avec les routes 148 et 309, au coût de 7 millions de dollars est considérée comme prioritaire.

**Problématique des déplacements non motorisés :** une étude sera réalisée pour identifier et développer des liens cyclables à des fins utilitaires.

**Programmation des projets:** la réalisation des projets s'effectue au rythme des disponibilités budgétaires des organismes.

**Élargissement du chemin Pink :** une étude sera effectuée pour identifier les travaux à réaliser sur la portion du Chemin Pink à Hull.

**Élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes :** une étude sera également effectuée pour identifier l'opportunité d'élargir un tronçon du boulevard de la Cité-des-Jeunes.

## **ANNEXE 2 - CONSULTATIONS PUBLIQUES DANS LES MRC**

---

## CONTEXTE DE LA CONSULTATION

Le ministère des Transports du Québec a amorcé, en 1992, un plan de transport pour la région de l'Outaouais.

Compte tenu des spécificités caractérisant la problématique des transports de la Communauté urbaine de l'Outaouais, d'une part, et celle des MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, des Collines-de-l'Outaouais, de Papineau et de Pontiac, d'autre part, le Ministère a réalisé le plan de transport en deux volets.

La consultation publique a donc été tenue successivement dans la CUO et dans chacune des MRC, en tentant de l'adapter au contexte de la CUO et à celui des MRC.

## OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

Le ministère des Transports a consulté l'ensemble des décideurs et de la population des MRC de l'Outaouais pour :

- les informer du portrait actuel et prévisible des transports sur leur territoire;
- connaître leur avis sur les orientations ainsi que sur les moyens proposés pour concrétiser ces orientations.

## COMPOSANTES DE LA CONSULTATION

Le processus de consultation publique a pris en compte plusieurs composantes :

- *Document de consultation*

Un document de consultation de 15 pages, intitulé *L'avenir des transports dans les MRC de l'Outaouais*, a été publié en français et en anglais dans le cadre de cette consultation publique. Ce document a été distribué à raison de 200 copies à l'ensemble des MRC et des municipalités de la région. Par ailleurs, les différents rapports techniques de référence : *Problématique, orientations et objectifs, 1994*, *Rapport sur la consultation des spécialistes tenue le 7 octobre 1993* et *Scénarios d'intervention, 1994* étaient disponibles au bureau de la Direction de l'Outaouais du Ministère ainsi que dans les centres de services du Ministère.

- *Conférence de presse*

Une conférence de presse a eu lieu le 26 avril 1994 afin de lancer la consultation publique. Cette conférence de presse visait à informer les médias sur le processus de consultation tant dans la CUO que dans les MRC de l'Outaouais.

- *Avis dans les journaux*

Des avis annonçant la tenue de séances de consultations publiques ont été publiés dans les journaux suivants : *Le Journal du Pontiac*, *La Gatineau* et *Le Droit*.

- *Soirées de consultation*

Quatre soirées de consultation ont été organisées dans les MRC de l'Outaouais :

- le 24 mai à Campbell's Bay dans la MRC Pontiac;
- le 25 mai à Cantley dans la MRC Les Collines-de-l'Outaouais;
- le 26 mai à Gracefield dans la MRC La Vallée-de-la-Gatineau;
- le 27 mai à Papineauville dans la MRC Papineau.

Lors de ces soirées, les individus, les groupes et les organismes publics se sont exprimés et certains ont présenté un mémoire.

- *Diaporama*

Un diaporama, réalisé en français et en anglais, traitant des enjeux en transport et des solutions proposées a été présenté lors des soirées de consultation publique. Il a été reproduit en vidéocassette et transmis à chaque MRC.

- *Mémoires et résolutions*

Les individus ou organismes pouvaient déposer des mémoires pour exprimer leurs opinions. Huit mémoires ont été soumis. Le Ministère a aussi demandé aux MRC des résolutions indiquant leurs priorités par rapport aux différents projets proposés par le Ministère.



- *Rapport sur la consultation*

Un rapport faisant état du déroulement de la consultation et qui synthétise les besoins et les préoccupations exprimés par les participants lors des soirées de consultation a aussi été produit par le Ministère. Ce rapport est cité dans la bibliographie du présent document.

## **SYNTHÈSE DES THÈMES SOULEVÉS LORS DE LA CONSULTATION**

- *Situation actuelle et prévisible des transports*

De façon générale, la population est d'accord avec la description de la situation actuelle et prévisible des transports telle que présentée dans le document de consultation. Toutefois, la MRC Les Collines-de-l'Outaouais considère que, compte tenu du contexte de forte croissance démographique qu'elle connaît, la demande au niveau du transport est susceptible de croître davantage sur les axes routiers liant son territoire à celui de la CUO, ce qui serait de nature à justifier le devancement de plusieurs projets routiers. Au niveau de la MRC La Vallée-de-la-Gatineau, les débits de circulation, en particulier de camions, sont susceptibles de s'accroître considérablement sur le lien vital qu'est la route 105, en raison de plusieurs facteurs tels l'arrêt du flottage du bois, la récente expansion de l'industrie forestière ainsi que le développement du tourisme et l'essor de la villégiature.

- *Orientations proposées*

L'ensemble des organismes consultés et la population sont en général d'accord avec les orientations et objectifs poursuivis par le Ministère. La MRC de Pontiac suggère de rajouter à l'orientation n° 3, qui est d'«améliorer les conditions de déplacement entre l'Outaouais et les régions limitrophes», l'objectif suivant : «améliorer les conditions de déplacement vers l'Ouest québécois».

- *Moyens à prendre*

**Priorités d'intervention sur le réseau routier :** dans l'ensemble, les MRC ont présenté, dans leurs mémoires, une liste de priorités d'intervention en matière de développement et d'amélioration du réseau routier supérieur. À l'exception de la MRC de Papineau, les MRC n'ont pas établi l'ordre de priorité de ces projets. Toutefois, il convient de souligner que le projet de parachèvement de l'autoroute 50 figure en tête de liste des priorités de l'ensemble des organismes de la région.

### *Projets de développement*

**Autoroute 50** : le projet de parachèvement de l'autoroute 50 de Masson-Angers à Lachute fait l'objet d'un vaste consensus régional et est perçu comme le projet à réaliser en priorité par le Ministère. Ce projet permettrait de maximiser le potentiel présentement sous-exploité de la région sur les plans commercial, industriel et touristique et de diversifier l'économie de la région.

**Autoroute 550 (voie de contournement de Hull)** : l'autoroute 550, prévue dans l'entente CCN-Québec, fait partie des projets identifiés par les MRC Pontiac et Les Collines-de-l'Outaouais.

**Boulevard McConnell-Laramée** : le parachèvement du boulevard McConnell-Laramée, entre l'autoroute 50 (au centre-ville de Hull) et la route 148 à Aylmer, figure à l'ordre des préoccupations de la MRC Les Collines-de-l'Outaouais, car il permet l'amélioration des liaisons entre l'ouest du territoire de cette MRC et celui de la CUO.

**Autoroute 5** : le projet de prolongement de l'autoroute 5 jusqu'à la voie de contournement de Wakefield figure dans les priorités d'intervention de la MRC Les Collines-de-l'Outaouais. Les projets de raccordement de la voie de contournement de Wakefield à la route 105 et à la route 366 ont également été soulignés comme importants par cette MRC et La MRC de la Vallée-de-la-Gatineau.

*Projets d'amélioration sur les routes nationales*

**Route 105** : en plus des projets déjà proposés par le Ministère, les MRC La Vallée-de-la-Gatineau et Les Collines-de-l'Outaouais identifient d'autres projets d'améliorations ponctuelles sur la route 105 tels que des corrections de courbes, des réaménagements d'intersection, la construction de voies de contournement de villages, la construction de voies auxiliaires pour véhicules lents ou de voies de dépassement, etc.

**Route 117** : la MRC La Vallée-de-la-Gatineau appuie les travaux de réfection majeure proposés par le Ministère sur cette route à Grand-Remous et dans la réserve de La Vérendrye de part et d'autre de la voie de contournement du Domaine.

**Route 148** : la MRC Pontiac suggère d'inclure les travaux de correction et de reconstruction de la route 148 entre Aylmer et Heyworth. Elle demande en outre d'ajouter divers autres travaux d'améliorations géométriques ponctuelles dans les municipalités de Bristol, Shawville, Mansfield-et-Pontefract et Campbell's Bay.

*Projets d'amélioration sur les routes régionales et collectrices*

Les MRC, les municipalités et autres intervenants ont endossé l'ensemble des projets d'amélioration proposés par le Ministère sur les routes régionales et collectrices, soit sur les routes 301, 307, 309, 315, 323, 366, 107, ainsi que sur diverses routes non numérotées. Plusieurs autres propositions d'amélioration et de Conservation ont été ajoutées à cette liste de façon à améliorer la sécurité routière ou l'accessibilité à certains secteurs.

#### *Gestion des corridors routiers*

Certains intervenants reconnaissent le besoin d'améliorer la gestion des corridors routiers et soulignent l'importance de sensibiliser les élus municipaux à cet enjeu.

#### *Réseau de camionnage*

L'ensemble des intervenants consultés reconnaissent la nécessité d'un réseau de camionnage de transit et endossent les objectifs de la mise en place d'un tel réseau. Toutefois, certaines classifications comprises dans le projet à l'étude sont remises en question, notamment celles de la route 321 et 323 sur le territoire de la MRC de Papineau et celle d'une portion de la route 105 dans la municipalité de Chelsea, sur le territoire de la MRC La Vallée-de-la-Gatineau.

#### *Réseau ferroviaire*

La MRC de Papineau s'est opposée à l'abandon de la voie ferrée du CP Rail entre Thurso et Saint-Augustin et demande l'appui du Ministère à cet égard.

- *Autres préoccupations*

La MRC de Pontiac considère que le corridor ferroviaire abandonné entre Waltham et Hull devrait être identifié comme axe «multifonctionnel»; ce corridor pourrait être intégré au corridor de vélo-route projeté entre Hull, Montréal et Québec de même qu'au concept du «sentier transcanadien».

## **L'INTÉGRATION DES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION DANS LE PLAN DE TRANSPORT**

- *Situation actuelle et prévisible des transports*

Le Ministère compte analyser périodiquement l'évolution des débits de circulation sur le territoire des MRC. Si le développement du territoire est plus important que prévu, le Ministère sera donc à même de constater rapidement son impact sur la circulation. Si les conditions de circulation deviennent problématiques, le Ministère pourra prendre les

mesures qui s'imposent.

*Moyens à prendre*

**Autoroute 50** : le Ministère compte poursuivre les activités nécessaires pour obtenir les autorisations gouvernementales requises en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour le parachèvement de l'autoroute 50. Il s'assurera par la suite que le corridor puisse être protégé pour la réalisation future de ce projet via les schémas d'aménagement de la CUO et des MRC et par l'acquisition de l'emprise pour les tronçons non encore expropriés. La construction du tronçon de contournement de Buckingham et de Masson-Angers et le lien avec les routes 148 et 309, au coût de 7 millions de dollars, est considérée comme prioritaire.

**Autoroute 550** : selon le scénario privilégié dans le cadre de la portion du plan de transport couvrant le territoire de la CUO, le projet concernant l'autoroute 550 n'est pas envisagé. On mise plutôt sur le transport en commun pour répondre à la demande de transport. Le Ministère compte cependant conserver l'emprise de l'autoroute.

**Boulevard McConnell-Laramée** : le Ministère compte réaliser ce projet en différentes phases, au fur et à mesure de ses disponibilités budgétaires.

**Autoroute 5** : selon les analyses effectuées dans le cadre de la réalisation du plan de transport, le prolongement de l'autoroute 5 jusqu'à Wakefield ne serait pas nécessaire avant l'an 2011. Le ministère ne compte donc pas le réaliser avant cette date. Un lien plus fonctionnel entre l'autoroute 5 et la route 105 sera cependant réalisé par le Ministère.

**Route 105** : le Ministère compte effectuer plusieurs travaux d'amélioration sur la route 105. Il étudiera les améliorations possibles à apporter à la géométrie de la route dans la municipalité de Low.

**Route 117** : le Ministère poursuivra les travaux amorcés sur la route 117, dans les secteurs de Grand-Remous et de la réserve faunique La Vérendrye.

**Route 148** : les débits de circulation sur la route 148 entre Aylmer et Heyworth ne sont pas assez élevés pour justifier un réaménagement complet de ce tronçon. Des améliorations ponctuelles seront plutôt apportées. De plus, le Ministère n'envisage plus de prolonger l'autoroute 50 dans ce corridor.

*Gestion des corridors routiers*

Le Ministère est à la disposition des élus pour les informer sur ce sujet.

*Réseau de camionnage*

Les propositions formulées à ce sujet ont été considérées avant d'identifier le réseau de camionnage.

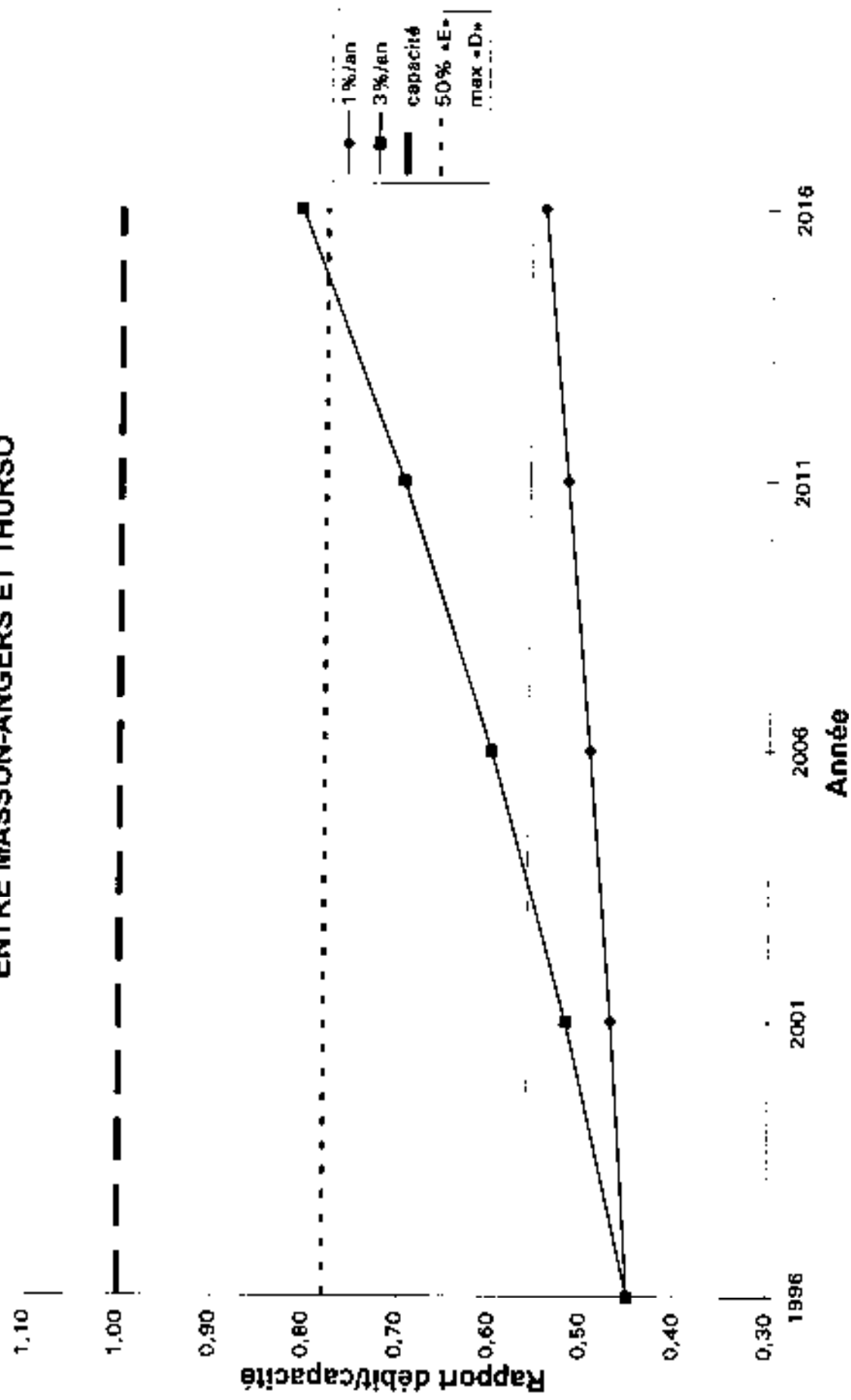
*Réseau ferroviaire*

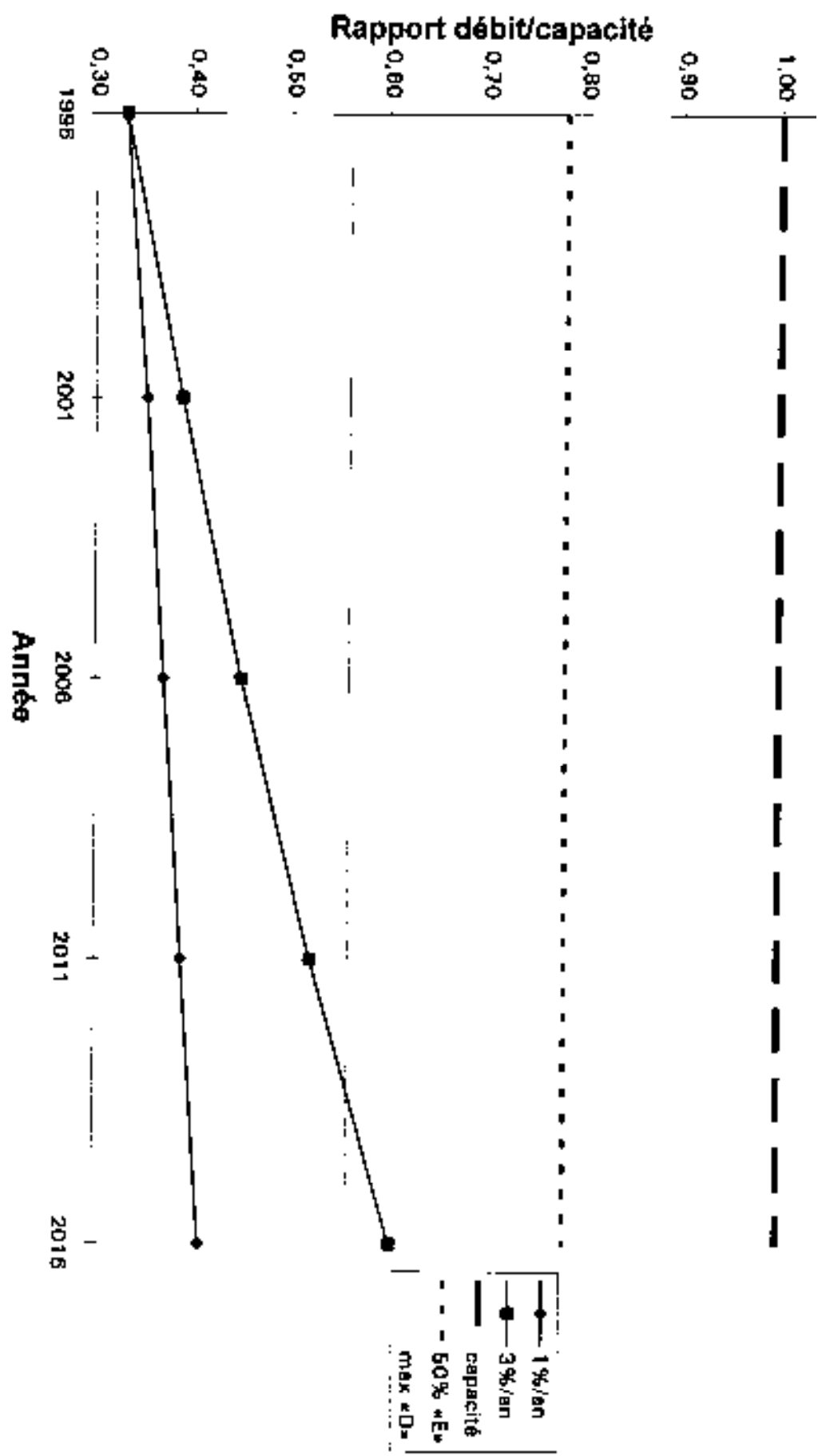
Le Ministère compte supporter les initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée à des fins de transport des marchandises.

**ANNEXE 3- ÉVOLUTION DES RAPPORTS DÉBIT/CAPACITÉ  
SUR LA ROUTE 148**

---

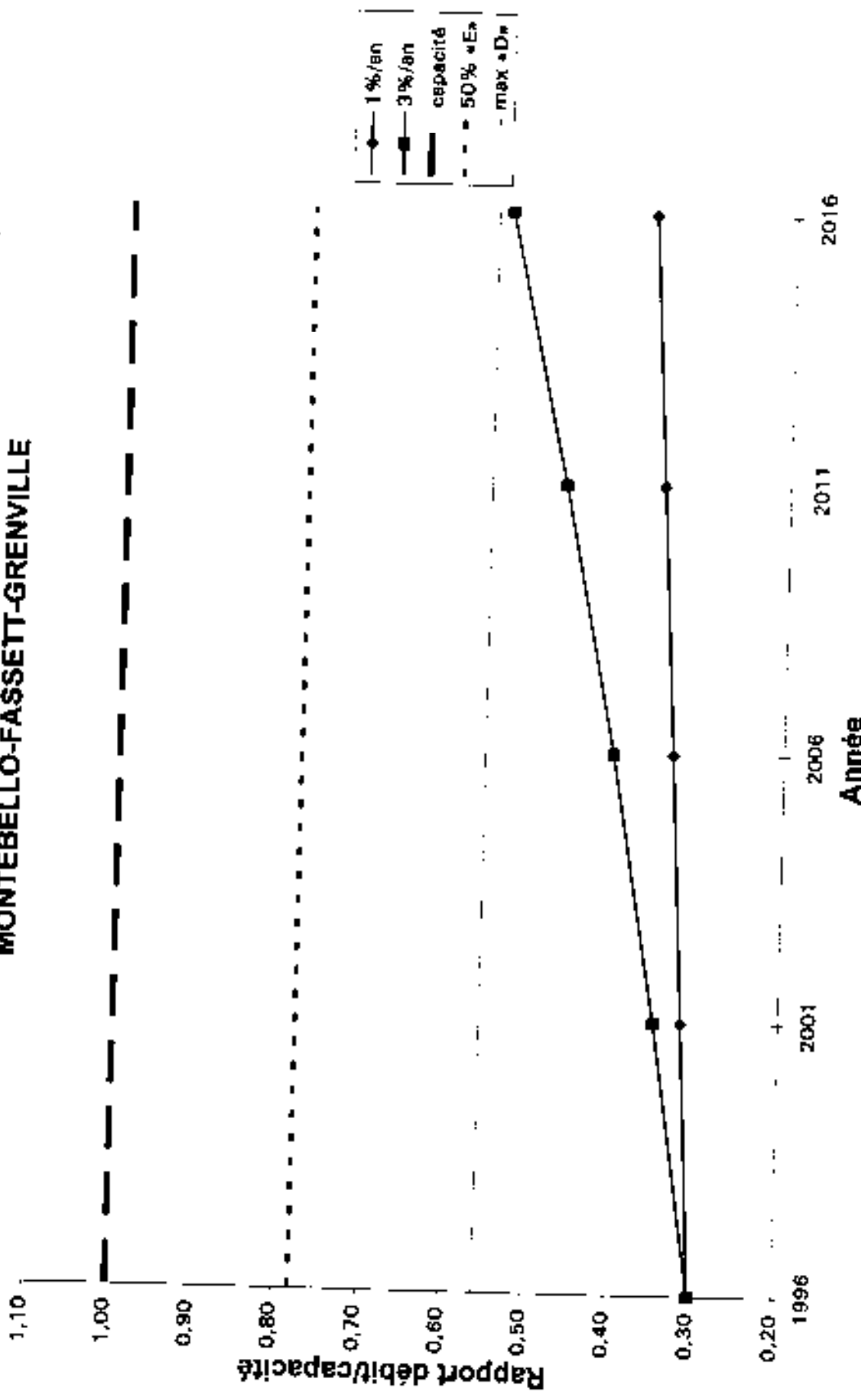
# ÉVOLUTION DES RAPPORTS DÉBIT/CAPACITÉ SUR LA ROUTE 148 ENTRE MASSON-ANGERS ET THURSO

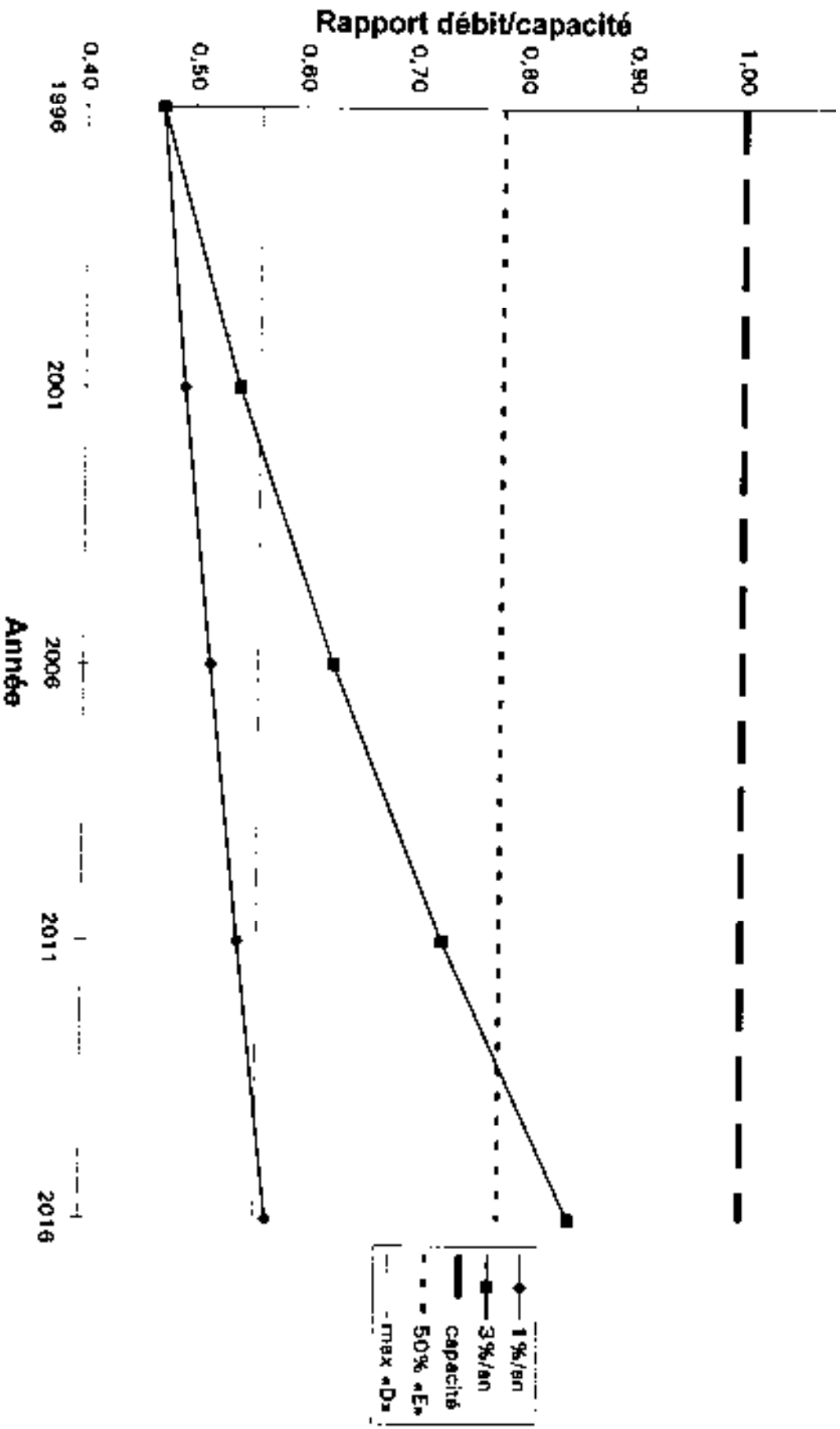






# ÉVOLUTION DES RAPPORTS DÉBIT/CAPACITÉ SUR LA ROUTE 148 MONTEBELLO-FASSETT-GRENVILLE





## BIBLIOGRAPHIE

---

CACPET, **Étude sur les ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale - phase 2. Synthèse, conclusions et recommandations, Rapport final.** Ottawa, 1994.

CACPET, **Étude sur les ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale - phase 2. Rapport sur la consultation publique,** Ottawa, 1994.

CUO, STO, MTQ, CCN, **Le transport : l'Outaouais urbain à l'heure des choix, Document de consultation,** 1994, 30 pages.

CUO, STO, MTQ, CCN, **Le transport : l'Outaouais urbain à l'heure des choix, Rapport de consultation publique,** octobre 1994, 44 pages.

CUO, STO, MTQ, CCN, **Le transport : l'Outaouais urbain à l'heure des choix, Rapport de consultation publique,** Annexes, octobre 1994, non paginé.

DELUC, **Application du modèle TRANS à un scénario de développement du territoire de la CUO pour l'horizon 2011, Rapport soumis au ministère des Transports du Québec,** Ottawa, 1994, 29 pages.

EKOS INC., **Étude d'opinion publique concernant les problèmes et options en transport pour la CUO et la MROC,** Hull, 1994, 100 pages et annexes.

MTQ, **Plan de transport de l'Outaouais ; Enquête auprès des principales entreprises manufacturières,** sept. 1993, 90 pages.

MTQ, **Plan stratégique 1994-1997 et plan d'action 1994-1995,** Québec, octobre 1994, 20 pages.

MTQ, **Orientations ministérielles en transport et aménagement du territoire,** Québec, juin 1993, 50 pages.

MTQ, **Problématique, orientations et objectifs, Plan de transport de l'Outaouais,** Montréal, 1994, 210 pages.

MTQ, **Rapport sur la consultation des spécialistes tenue le 7 octobre 1993, Plan de transport de l'Outaouais ,** Montréal, 1994, 39 pages et annexes.

MTQ, **Scénarios d'intervention, Plan de transport de l'Outaouais**, Montréal, 1994, 141 pages.

MTQ, **L'avenir des transports dans les MRC de l'Outaouais, Document de consultation, Plan de transport de l'Outaouais**, 1994, 15 pages.

MTQ, **L'avenir des transports dans les MRC de l'Outaouais, Rapport sur la consultation publique**, Octobre 1994, 35 pages et annexes

ROCHE DELUC, **Élaboration d'un scénario probable de développement du territoire de la CUO, Plan de transport de l'Outaouais**, Ottawa, 1994, 23 pages.

ROCHE DELUC, TRANSURB, **Système de transport en commun régional et interprovincial : Étude de choix technologique, Rapport final, préparé pour la STO**, 1996, 23 pages.

STO et al., **Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun**, Rapport final, DELUC, 1994, 67 pages.

TRANS, **Transportation Demand Management for Interprovincial Travel in the National Capital Region, Study Report**, TRAFIX/TEMS, 1996, 46 pages et annexes.

TRANS, **National capital region goods movement study, technical report**, DelCan, Ottawa, mai 1991, 92 pages.

TRANSURB/DELCAN, **Étude sur les trains de banlieue interprovinciaux**, Ottawa, 1994, 89 pages et annexes.