

TL
725.3
P5E5

DESH - SECTION DU CENTRE
CENTRE DE DOCUMENTATION

ENTENTE CANADA - QUEBEC

SUR LA

ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT

DEPT. OF REGIONAL ECONOMIC EXPANSION
LIBRARY
JAN 23 1975
OTTAWA
BIBLIOTHEQUE
MIN. DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE

MONTREAL, le 20 septembre 1972.

TABLE DES MATIERES

MINISTERES

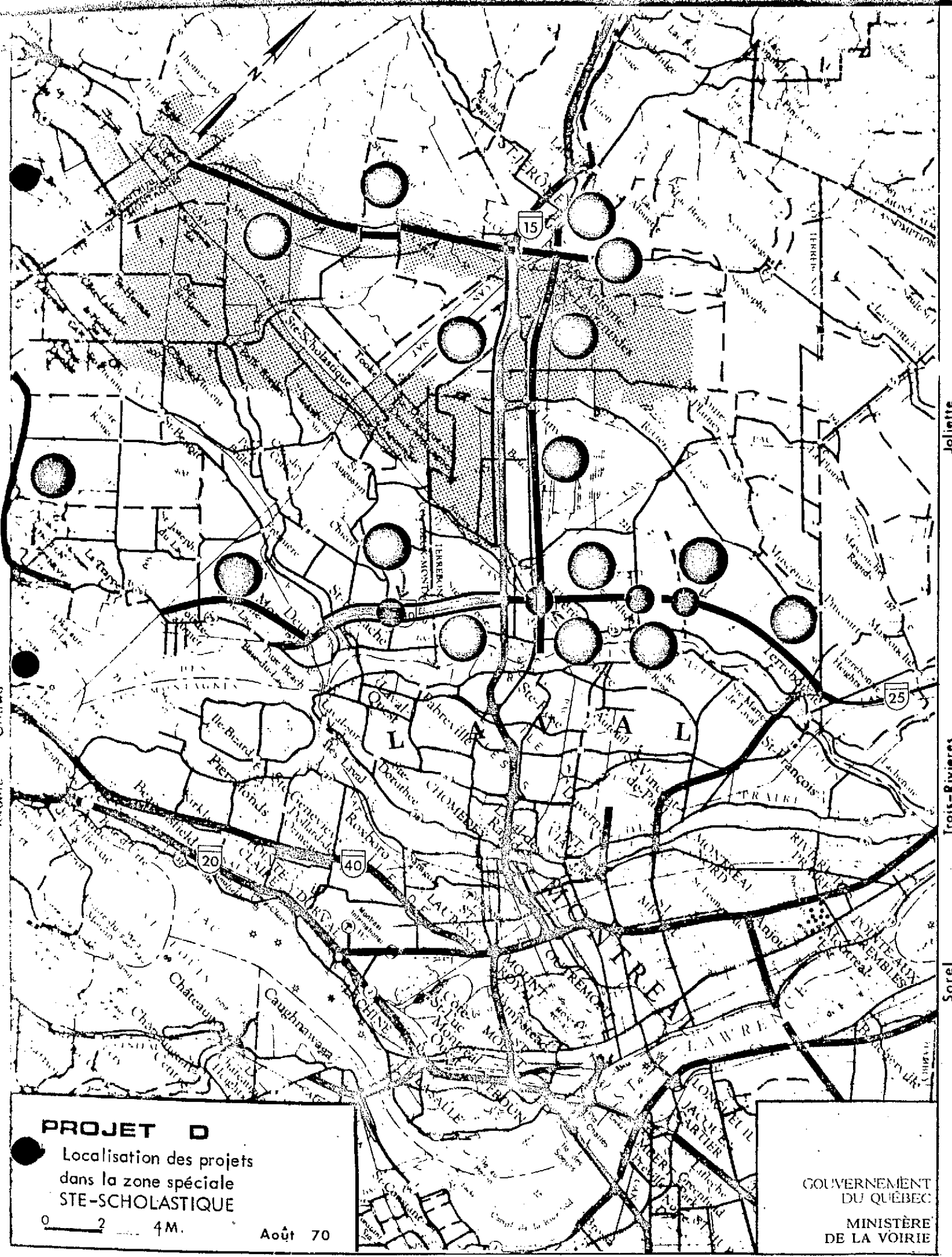
<u>MAITRE D'OEUVRE</u>	<u>DESCRIPTION DU PROJET</u>	<u>PAGES</u>
VOIRIE	Eclairage de A-15 (reconduction)	1A
	Elargissement de 117 (reconduction)	2A
	Elargissement de 117 dans Sainte-Scholastique (reconduction)	3A
	Elargissement de 117 Saint-Antoine à Saint-Jérôme	4A
	Construction de A-640, de A-15 à la 65 (reconduction)	5A
	Construction de la A-640, de la 65 à la A-25 (2e chaussée) (reconduction)	6A
	Réfection route 158 (Ex.41) des limites du comté d'Argenteuil et Deux-Montagnes à la A-15 excluant le village de Saint-Canut (reconduction)	7A
	Réfection de la route 158 (Ex.41) dans le village de Saint-Canut	8A
	Etagement de la A-640 à la hauteur de la 65	9A
	Etagement de l'autoroute A-640 à la hauteur de la 117 et rue Edouard (phases 1 et 2)	10A
	Construction de voies rapides pour l'étagement de la A-640 au-dessus de la 25e rue à St-Eustache (phases 1 et 2)	11A
	Aménagement de la route 29 d'Oka à Carillon	12A
	A-640, prolongement jusqu'à Oka	13A
	Etude d'une liaison express Montréal - Sainte-Scholastique	14A
Route 158 (Ex.41), de A-15 à Saint-Antoine (est)	15A	

MINISTERES

<u>MAITRE D'OEUVRE</u>	<u>DESCRIPTION DU PROJET</u>	<u>PAGES</u>
M.T.F.	Rénovation inventaire cadastral, cartographie et géodésie, zone aéroportuaire (Phase II)	16A
M.I.C.	Etude de localisation et concept d'aménagement d'un parc industriel et commercial aéroportuaire (PICA) (reconduction)	17A
M.R.N.	Etude géo-scientifique de la zone aéroportuaire (Phase II) (reconduction)	18A
M.A.M. - R.E.Q.	Plan directeur de services d'égoûts et d'aqueduc dans la zone aéroportuaire (reconduction)	19A
M.A.M. - S.A.T.R.A.	Centre d'information, opérationnalisation de la banque de données et publications (reconduction)	20A
M.A.M. - S.A.T.R.A.	Etude sur la régionalisation des services d'incendie, police, évaluation, ordures ménagères et sur les problèmes d'inondations et de sablières	20M
M.A.M. - S.H.Q. (S.A.T.R.A.)	Détermination des besoins en logements dans la région aéroportuaire	20P
M.T.C.P.	Parc Dollard des Ormeaux à Carillon (l'inclusion de ce projet est conditionnel à l'achat des terrains par le Québec: approx: \$700,000)	
M.I.C.	Infrastructures dans le Parc Industriel et Commercial Aéroportuaire (PICA) - (Conditionnel aux résultats de l'étude en cours)	21A

MUNICIPALITES

<u>MAITRE D'OEUVRE</u>	<u>DESCRIPTION DU PROJET</u>	<u>PAGES</u>
ST-JEROME	Réaménagement du centre-ville	
STE-THERESE/ ST-JEROME	Agglomération Ste-Thérèse/St-Jérôme - construction d'un système régional d'éli- mination des déchets solides	4.1
STE-THERESE	Réaménagement du Centre-Ville	5.1
LACHUTE	Réaménagement du Centre-Ville	6.1
	Construction d'un réservoir d'eau traitée	7.1
ST-EUSTACHE	Construction d'un réservoir souterrain d'eau traitée sur la Grande Côte à St-Eustache	8.1
	Amélioration de l'usine de filtration	9.1
DEUX-MONTAGNES	Aménagement de l'usine de filtration	10.1
OKA	Construction réseau d'égout et raccorde- ment à l'usine Parc Paul Sauvé	11.1
TERREBONNE	Construction d'un réservoir d'eau potable	12.1
ST-ANTOINE	Réfection du réseau d'égout et aqueduc à St-Antoine	13.1
MUNICIPALITES	Installation d'infrastructures municipales reliées à l'implantation d'industries dans les parc industriels de la région aéropor- tuaire	14.1
LACHUTE	Augmentation de la capacité de l'usine de filtration	15.1
MUNICIPALITES	Confection des plans municipaux d'urbanisme et de développement (Cette somme sera morce- lée en projets spécifiques pour chacune des principales agglomérations de la zone.)	16.1



PROJET D

Localisation des projets
dans la zone spéciale
STE-SCHOLASTIQUE

0 2 4 M.

Août 70

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

U.S.A. Sherbrooke

Joliette
Trois-Rivières
Sorel

**RÉSEAU DES GRANDES ROUTES
DESSERTE DE L'AÉROPORT DE STE-SCHOLASTIQUE**

PROJET D



ÉCLAIRAGE
CONTRAT: L-E3-C



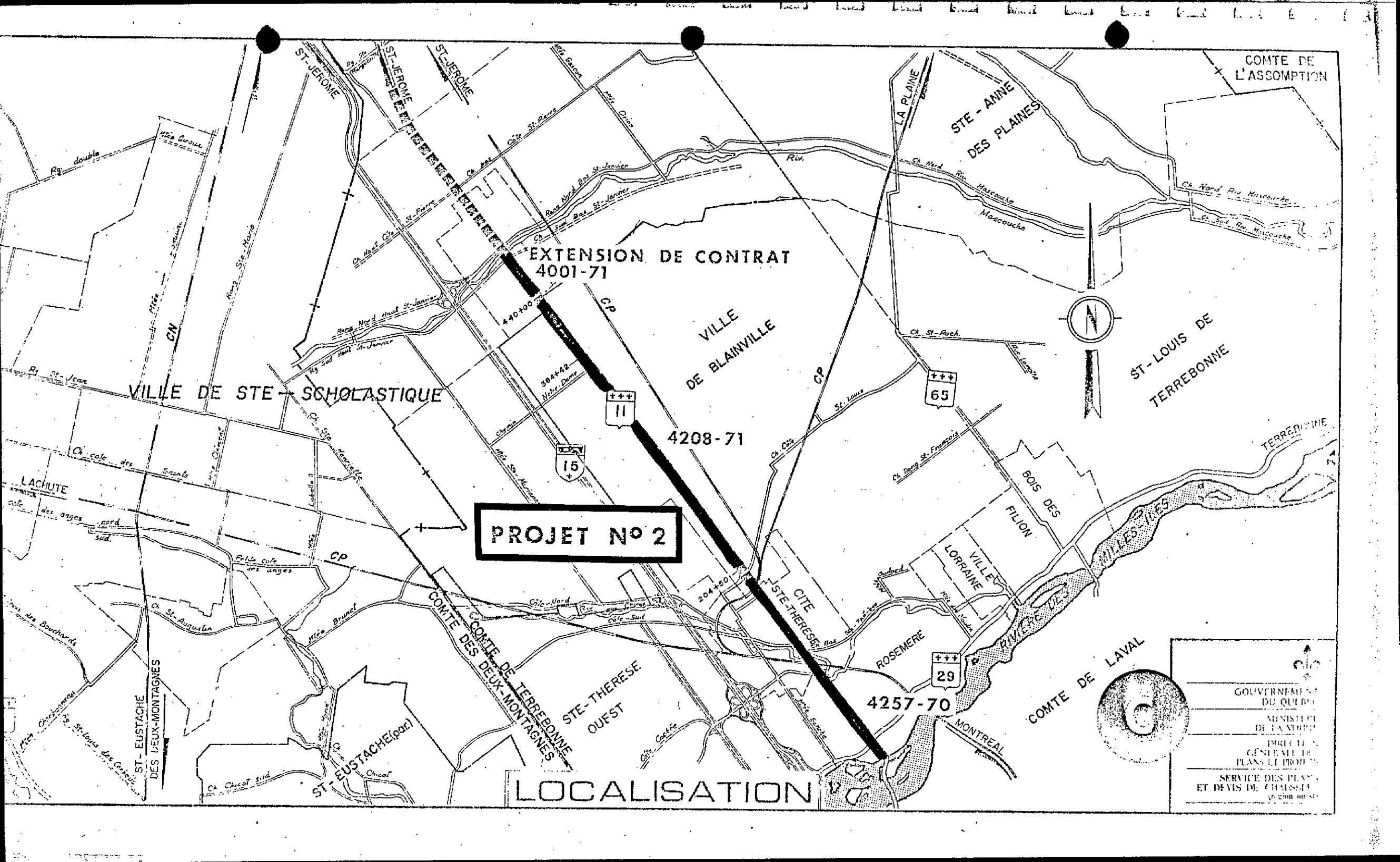
ST - JÉRÔME

NOUVEL
AÉROPORT
INTERNATIONAL

15.62 M.



LAVAL



EXTENSION DE CONTRAT
4001-71

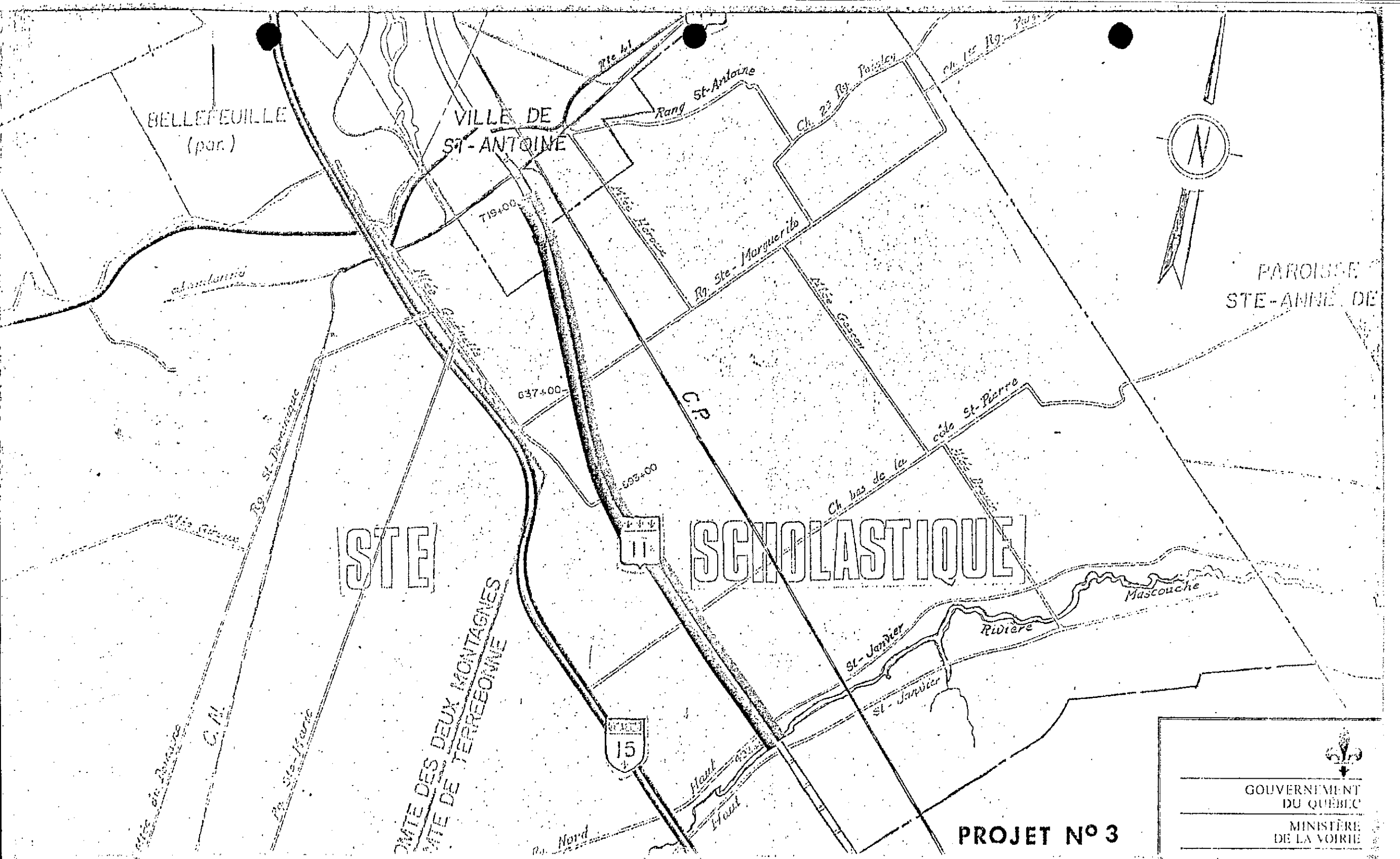
4208-71

PROJET N° 2

4257-70

LOCALISATION

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA MONTÉE
DES ÉVALUÉS
GÉNÉRAL DE
PLANS ET PROJETS
SERVICE DES PLANS
ET DEVIS DE CHASSE
1960



BELLEFEUILLE
(par.)


VILLE DE
ST-ANTOINE

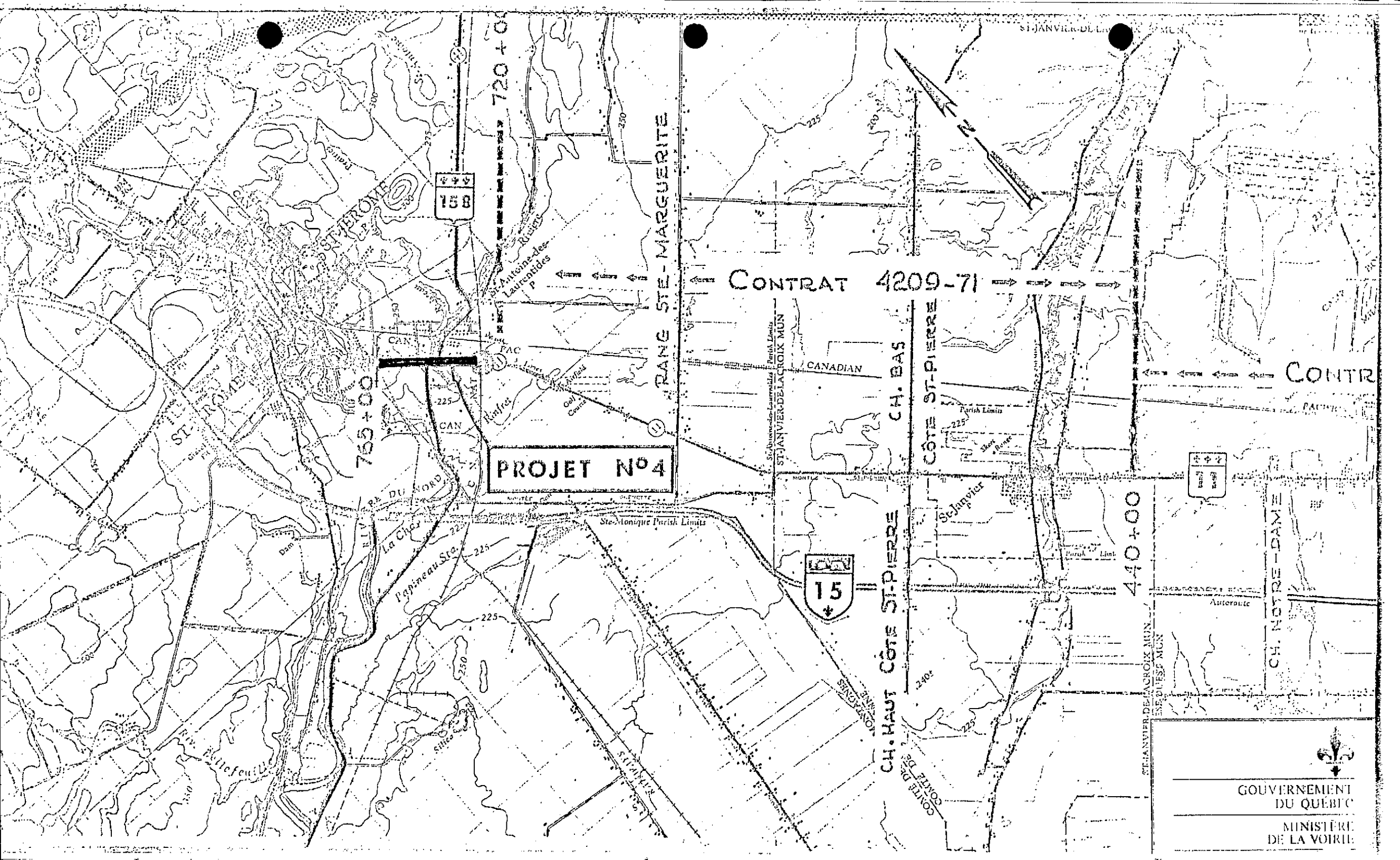
PAROISSE
STE-ANNE DE

STE SCOLASTIQUE

COMMUNITE DES DEUX MONTAGNES
COMMUNITE DE TERREBONNE

PROJET N° 3


 GOUVERNEMENT
 DU QUEBEC
 MINISTÈRE
 DE LA VOIRIE



PROJET N°4

CONTRAT 4209-71

CONTR

158

15

77

RANG STE-MARGUERITE

CH. BAS

CÔTE ST-PIERRE

CH. HAUT CÔTE ST-PIERRE

440+00

720+00

755+00

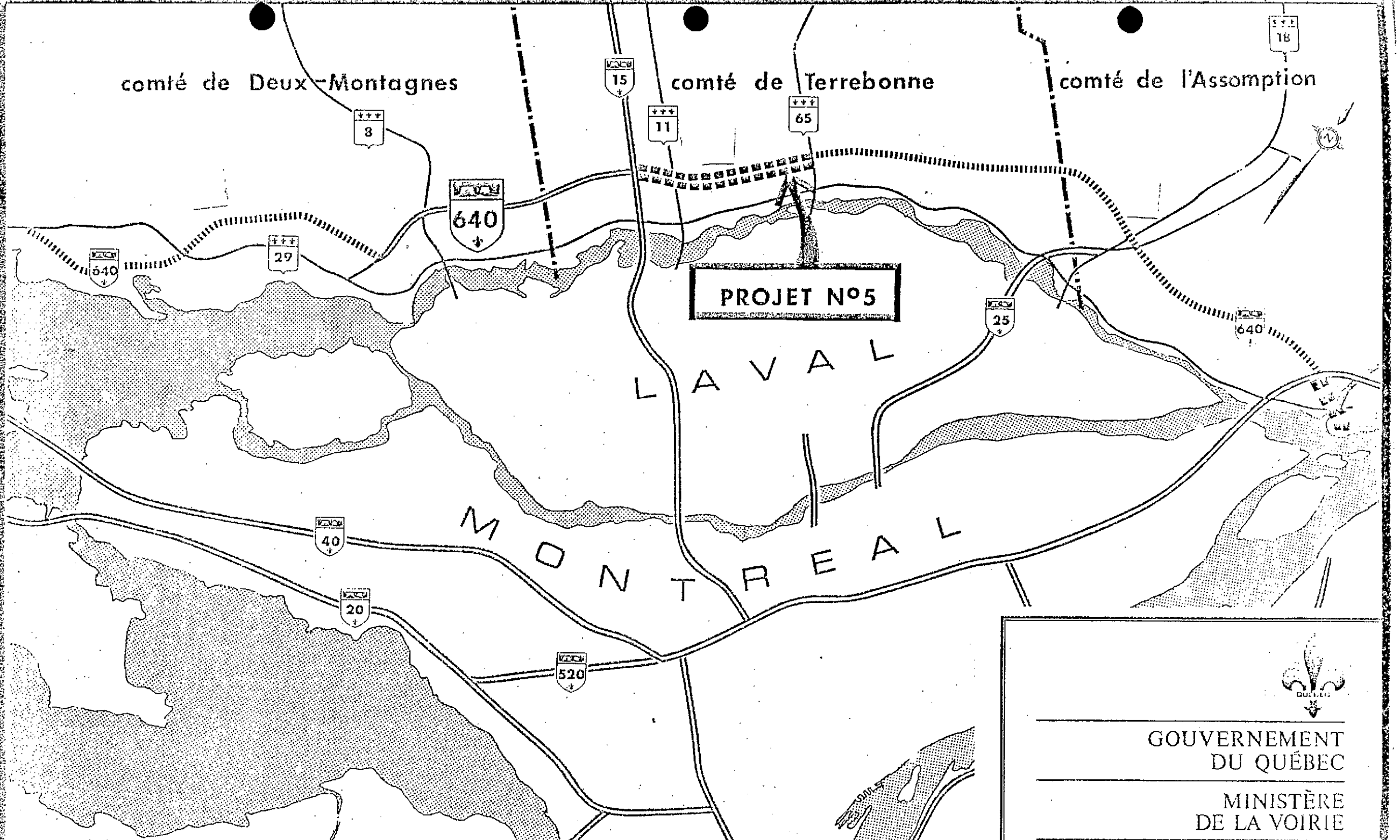
GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA VOIRIE



comté de Deux-Montagnes

comté de Terrebonne

comté de l'Assomption



PROJET N°5

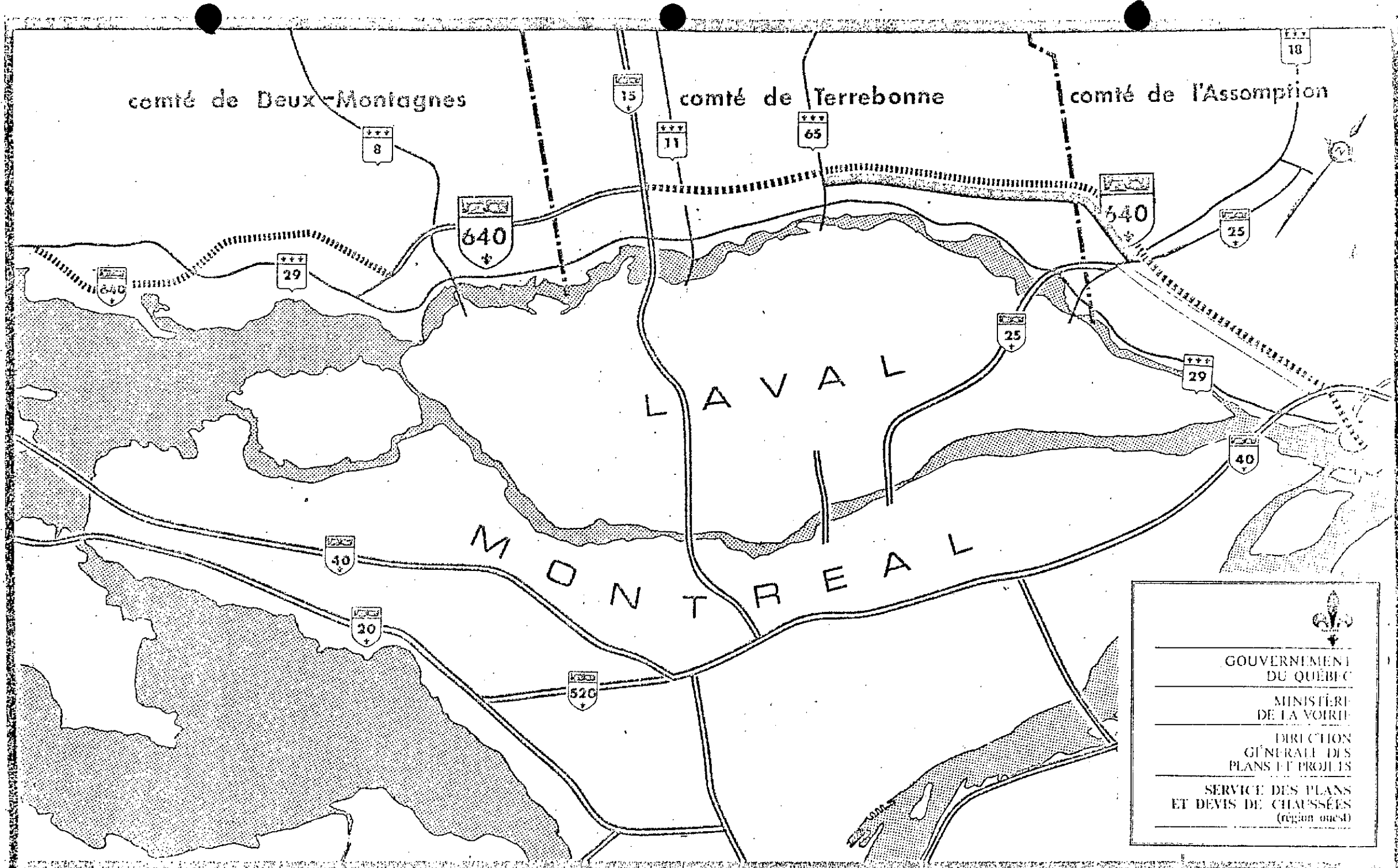
L A V A L


M O N T R E A L

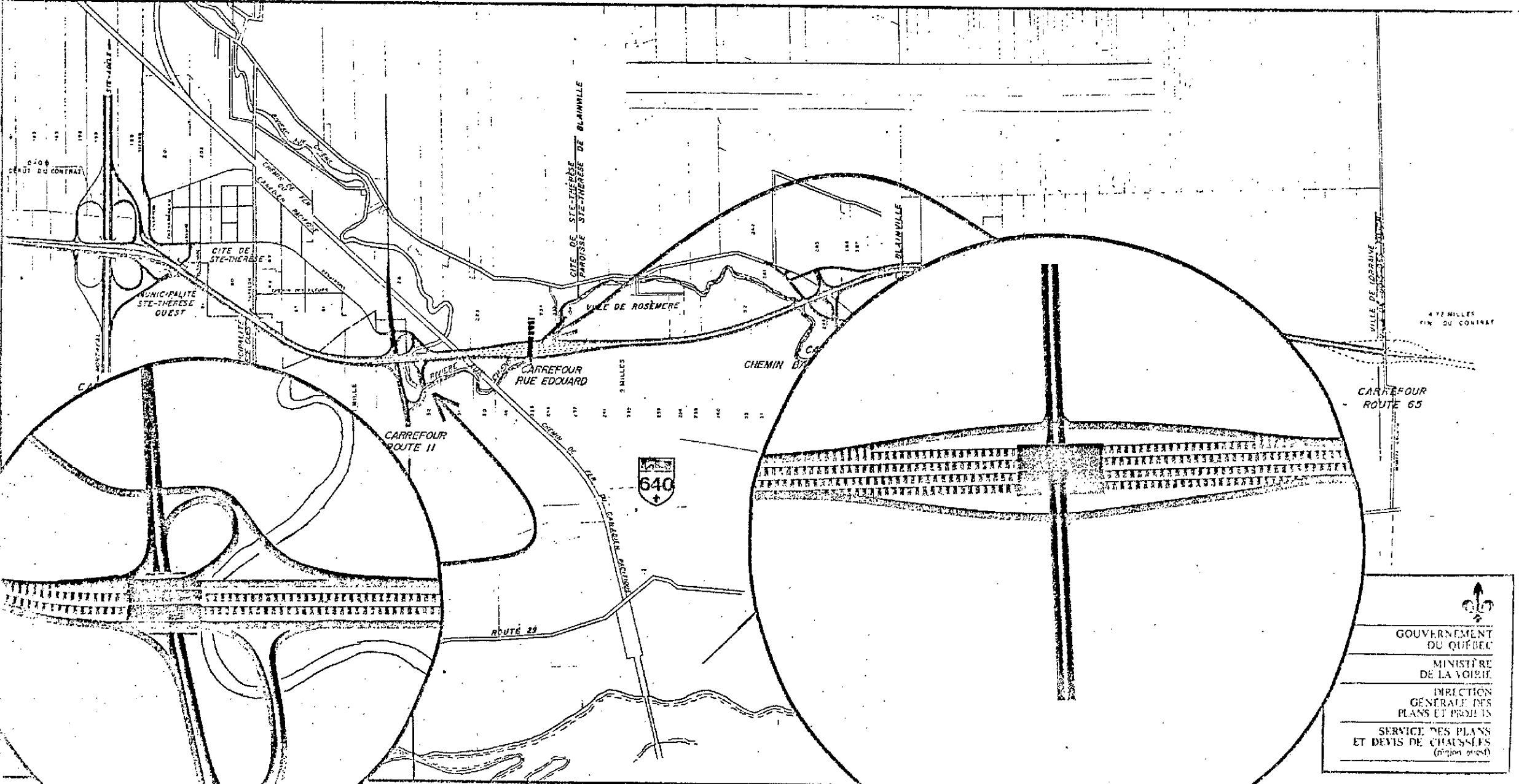



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE LA VOIRIE

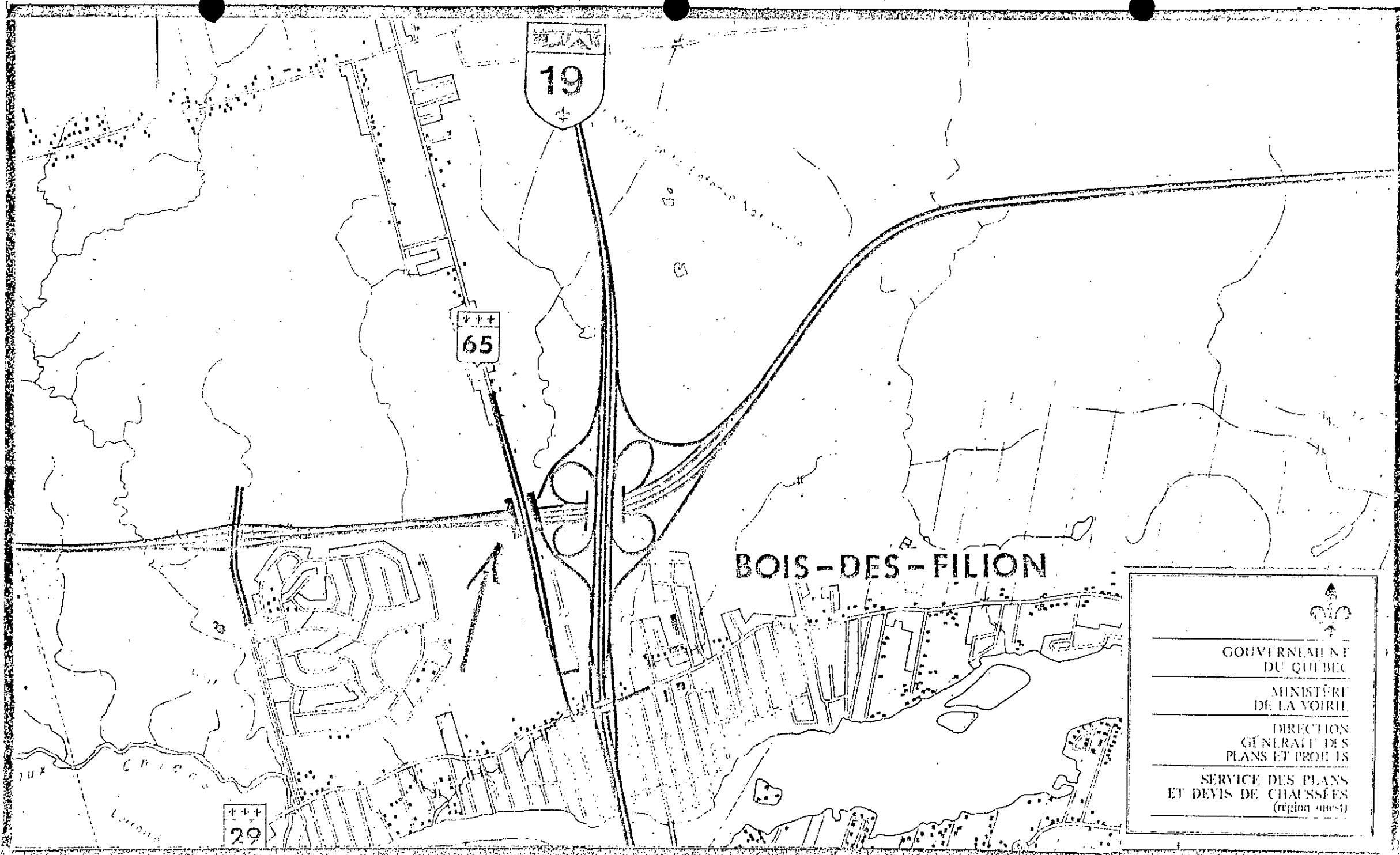



 GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC
 MINISTÈRE
 DE LA VOIRIE
 DIRECTION
 GÉNÉRALE DES
 PLANS ET PROJETS
 SERVICE DES PLANS
 ET DEVIS DE CHAUSSÉES
 (région ouest)




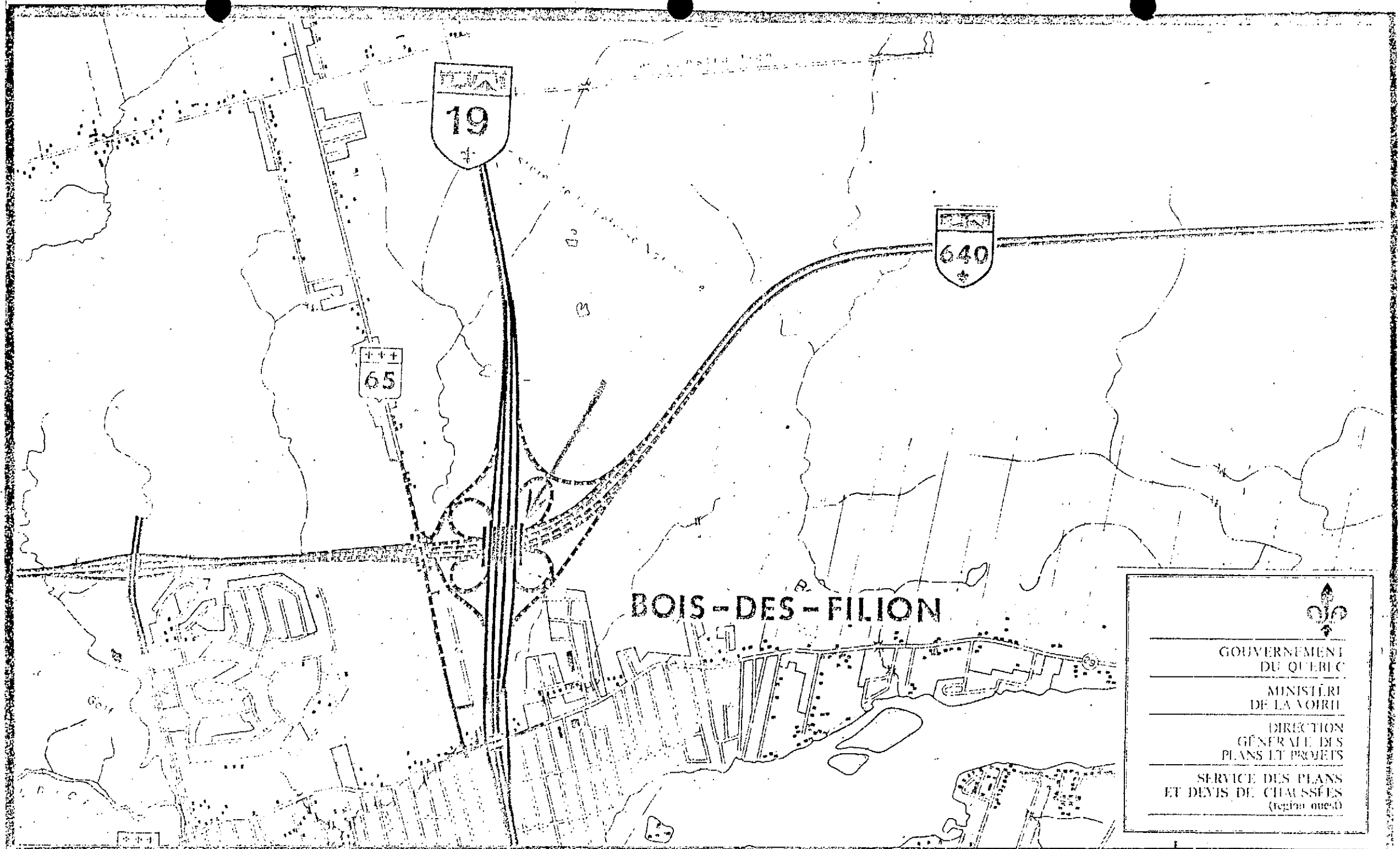

 GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC
 MINISTÈRE
 DE LA VOIRIE
 DIRECTION
 GÉNÉRALE DES
 PLANS ET PROJETS
 SERVICE DES PLANS
 ET DEVIS DE CHAUSSEES
 (région ouest)

Projet N°7




BOIS-DES-FILION


GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MINISTÈRE
DE LA VOIRIE
DIRECTION
GÉNÉRALE DES
PLANS ET PROJETS
SERVICE DES PLANS
ET DEVIS DE CHAUSSÉES
(région ouest)



BOIS-DES-FILION



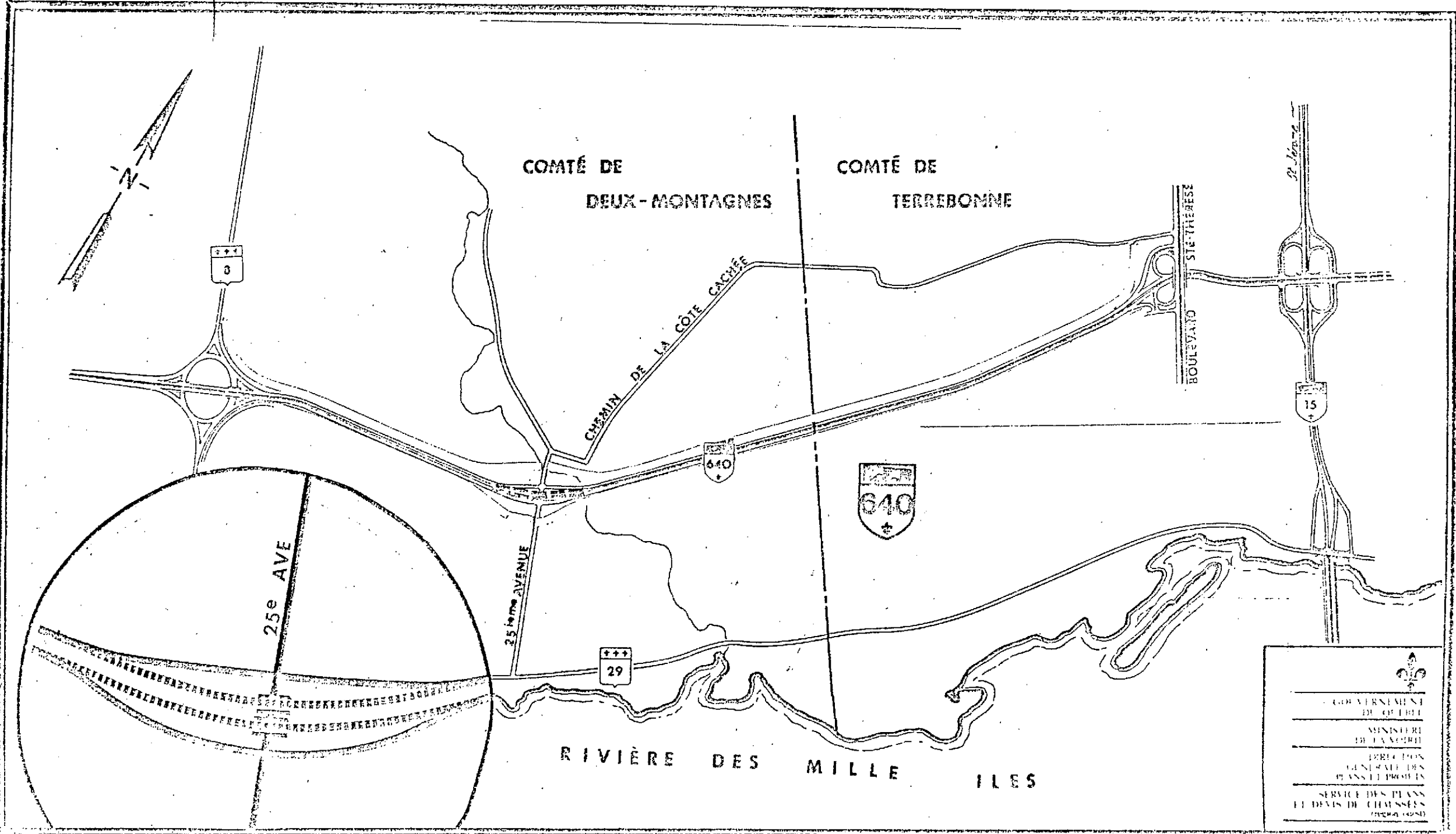
GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DE LA VOIE

DIRECTION
GÉNÉRALE DES
PLANS ET PROJETS

SERVICE DES PLANS
ET DEVIS DE CHAUSSÉES
(région ouest)

Projet N° 9



COMTÉ DE
DEUX-MONTAGNES

COMTÉ DE
TERREBONNE

CHEMIN DE LA CÔTE CACHEE


BOULEVARD ST-TRÉPÈSE

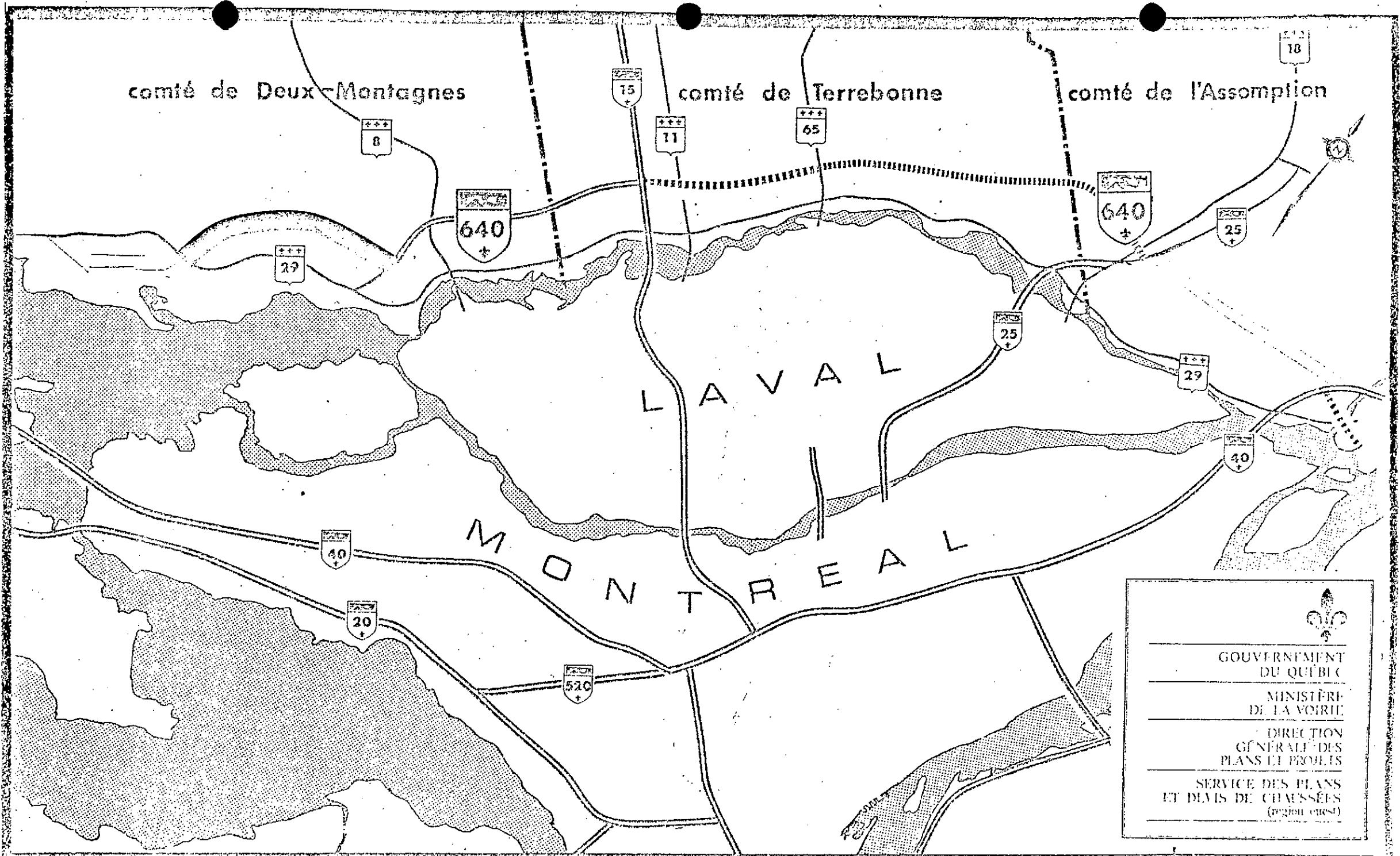
St-Jovite

25e AVE

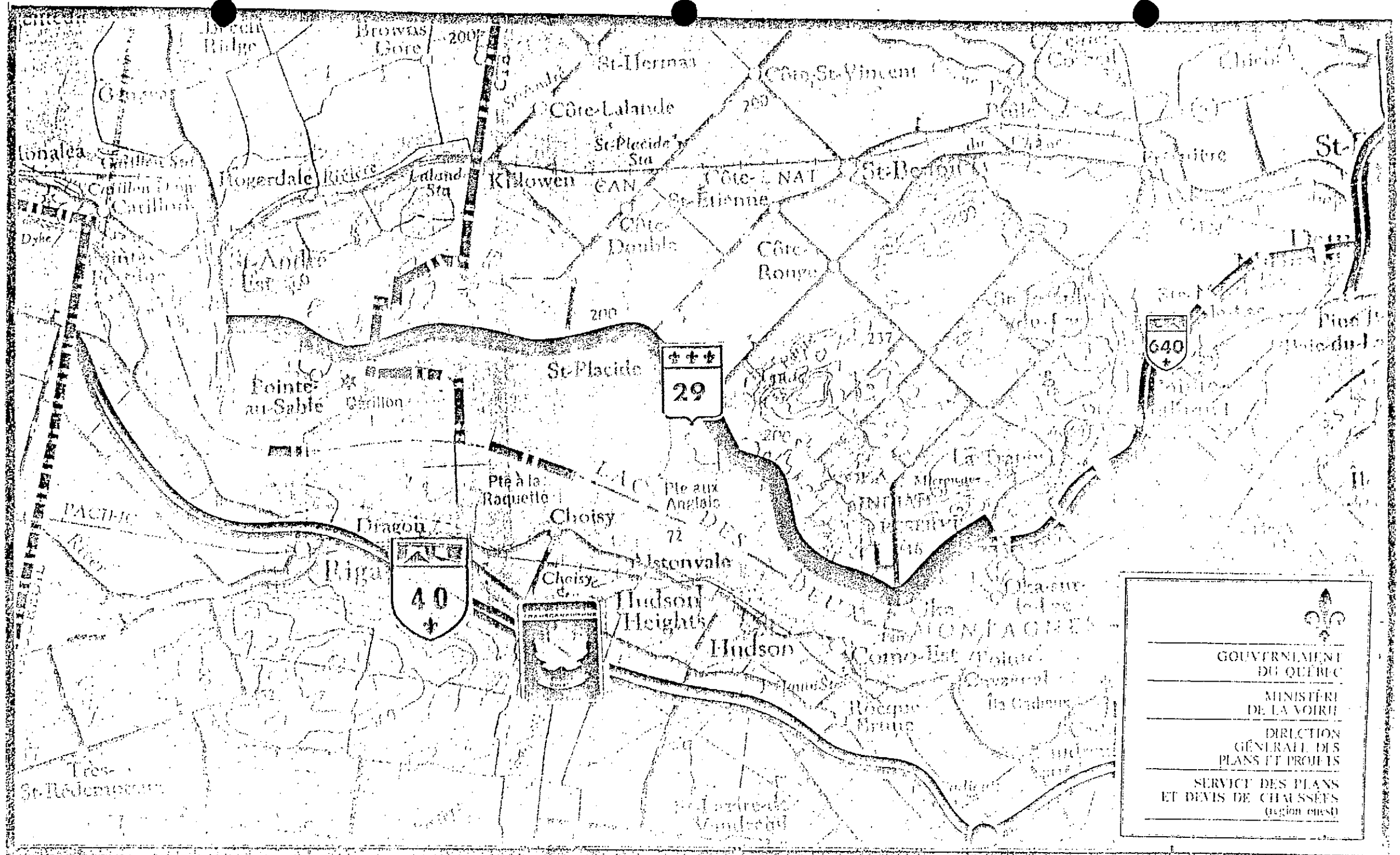
25e AVE


RIVIÈRE DES MILLE ILES

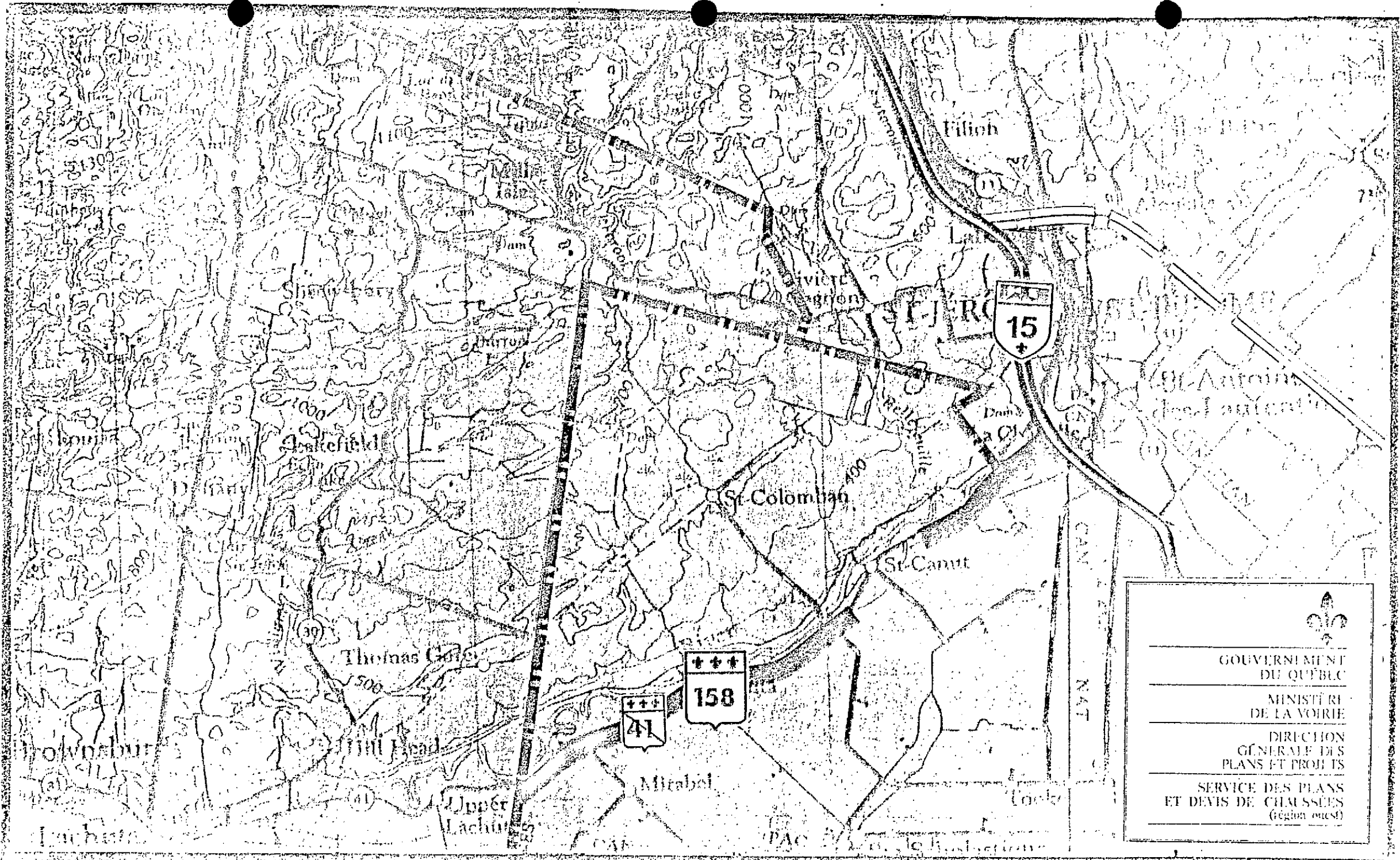

 GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC
 MINISTÈRE
 DE LA VOIE
 DIRECTION
 GÉNÉRALE DES
 TRAVAUX ET PROJETS
 SERVICE DES PLANS
 ET DEVIS DE CHANSSÉS
 (1964-1965)




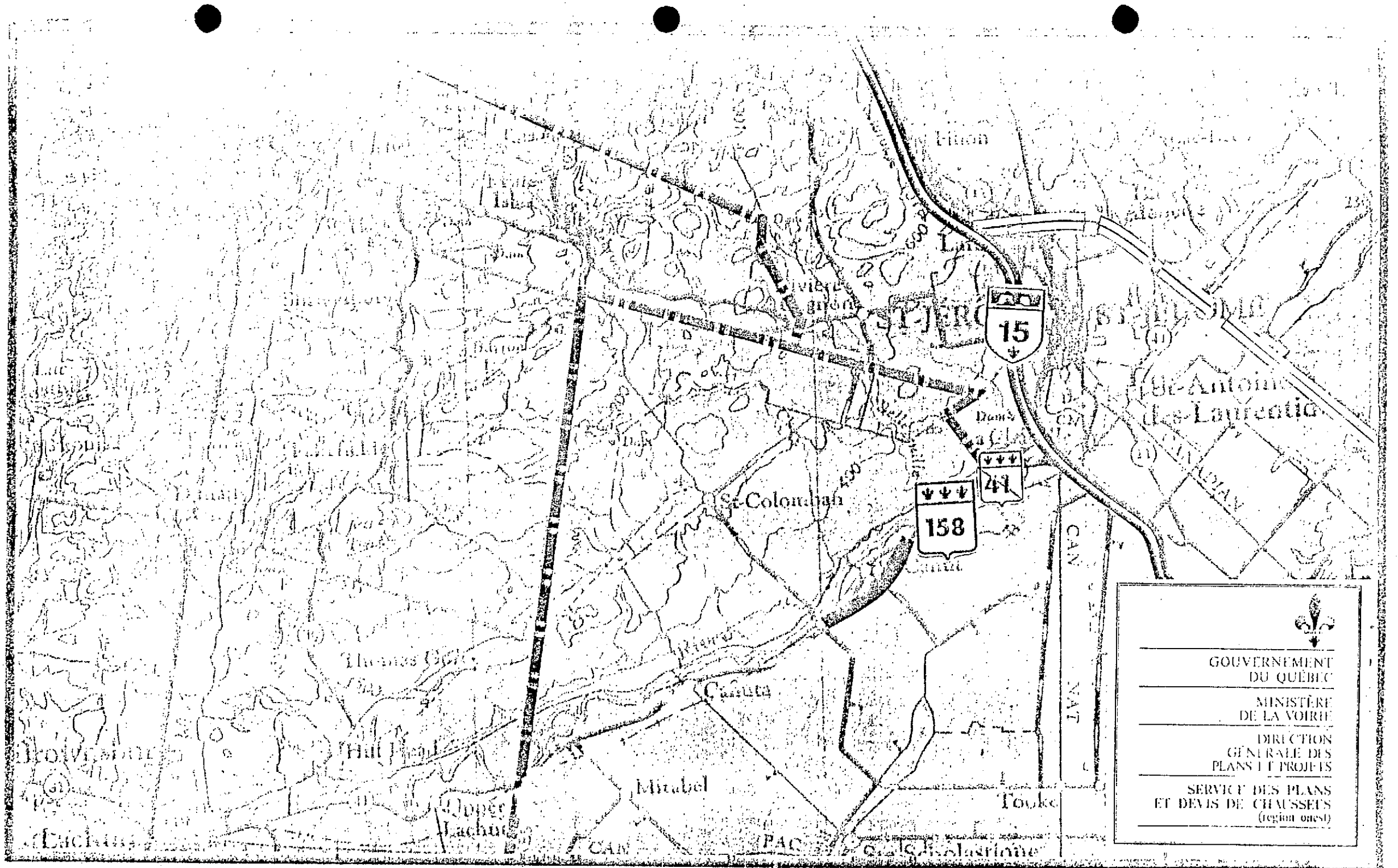
Projet N° 11




 GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC
 —————
 MINISTÈRE
 DE LA VOIRIE
 —————
 DIRECTION
 GÉNÉRALE DES
 PLANS ET PROJETS
 —————
 SERVICE DES PLANS
 ET DEVIS DE CHAUSSÉES
 (région est)




 GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC
 MINISTÈRE
 DE LA VOIRIE
 DIRECTION
 GÉNÉRALE DES
 PLANS ET PROJETS
 SERVICE DES PLANS
 ET DEVIS DE CHAUSSÉES
 (région ouest)



LEFEUILLE (par)

STE-SOPHIE

Cité de
ST-JEANNE

158

Ville de ST-ANTOINE

ST-ANTOINE (par)

STE-ANNE
DES PLAINES

DE TERREDONNE
DEUX-MONTAGNES

41

11

STE-SCHOLASTIQUE


ST-JANVIER

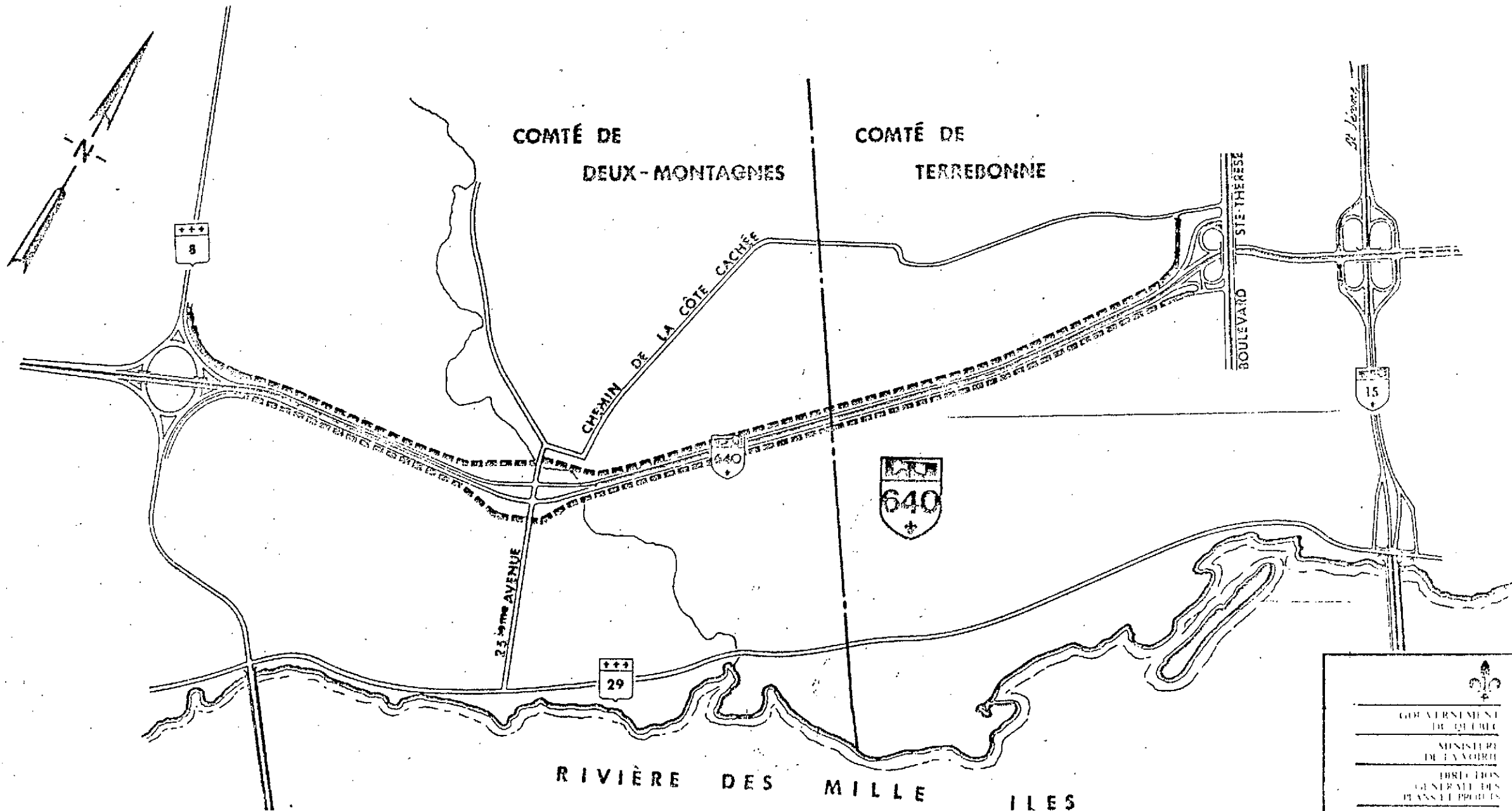
ST-CANUT

15

PROJET N°15




 GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC
 MINISTÈRE
 DE LA VOIRIE



COMTÉ DE
DEUX-MONTAGNES

COMTÉ DE
TERREBONNE


CHEMIN DE LA CÔTE CACHÉE

25^{ème} AVENUE

BOULEVARD
STE-THERÈSE

St-Jérôme

RIVIÈRE DES MILLE ÎLES


 GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC
 MINISTÈRE
 DE LA VOIE
 DIRECTION
 GÉNÉRALE DES
 PLANS ET PROJETS
 SERVICE DES PLANS
 ET DEVIS DE CHAUSSEES
1969-1970

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'ECLAIRAGE SUR L'AUTOROUTE DES
LAURENTIDES (A-15) DE LA RIVIERE DES MILLE
ILES A ST-JEROME

MONTREAL, le 12 juin 1972.

Revisé le 13 septembre 1972.

1- BROUPE DU PROJET:

Projet d'éclairage autoroute des Laurentides (A-15) de la rivière des Mille Îles à St-Jérôme. Ce projet comprend l'exécution pour les contrats du projet 64613 de l'entente Canada-Québec.

2- PROBLEMATIQUE:

La faible visibilité de nuit combinée à une circulation intense rend les autoroutes dangereuses. L'augmentation de la circulation, dû à l'aéroport, accroîtra d'autant plus ce danger.

3- OBJECTIFS:

Améliorer la sécurité de l'autoroute et améliorer son niveau de service, en éclairant l'autoroute de façon à donner au moins une intensité lumineuse de deux (2) pieds bougies.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Installation d'un système d'éclairage routier sur l'autoroute des Laurentides (A-15) du poste de péage de Ste-Thérèse jusqu'au point milliaire 21.6 (St-Jérôme), soit une longueur de 15.8 milles. L'éclairage se fera à l'aide de luminaires et de lampes à basse à pression de sodium.

5- COUTS DU PROJET:

\$1,767,000. dont \$181,000. de reconduction pour l'année 1972-73.

6- ECHEANCIER:

Le système doit être complètement en opération le 31 juillet 1972.

7- REMARQUES:

Il y a une augmentation de \$117,000. sur le coût total pour l'élimination d'une des deux lignes de transmission prévues. Cette augmentation est due à des travaux qui avaient pour but:

- c) Éviter les traverses aériennes qui auraient ruiné l'esthétique des lieux.
Éliminer une ligne de transmission le long de l'autoroute qui aurait ruiné aussi l'esthétique des lieux.
- b) Economiser au moins \$70,000. sur les frais de construction de lignes par l'Hydro; ces frais devant être remboursés par l'Office des Autoroutes.
- c) Réduire de moitié le nombre de points de raccord à l'Hydro.
- d) Accélérer la date de terminaison des travaux en nécessitant moins de travaux de la part de l'Hydro.

Ces travaux comprenaient 5,026 pieds de traverses sous la chaussée au coût de \$171,238. Nous devons déduire le coût de la ligne de transmission éliminée (\$61,500.), soit \$171,238. moins \$61,500. ce qui donne: \$109,738. Les \$7,262,000. restant, étant de légère différence entre la dernière estimation approximative et l'estimation finale pour paiement.

Les travaux reconduits pour l'année fiscale 1972-73 sont:

30% des raccordements par l'Hydro	\$ 28,500.00
77% des traverses souterraines sous l'autoroute	\$130,500.00
cablages, conducteurs, conduits rigides et accessoires divers	\$ 22,000.00
	<hr/>
<u>Total:</u>	\$181,000.00

L'importance de la prime des coûts de construction est la suivante:

Coûts:

- Phase I (Clignon)	\$ 307,194.
- Phase II (Brossard)	237,058.
- Phase III (Brossard)	339,360.

Matériaux fournis par la Voirie:

- Phase I	204,000.
- Phase II	211,000.
- Phase III	215,000.

Raccordement fourni par Hydro-Québec:

93,500.

\$ 1,607,112.

10% pour coûts indirects

160,711.

Total

\$ 1,767.823.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'ELARGISSEMENT DE LA ROUTE 117
DE LA RIVIERE DES MILLE - ILES
A STE-SCHOLASTIQUE (ST-JANVIER)

MONTREAL, le 12 juin 1972.

Revisé le 13 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Projet d'élargissement de la Route 117, de la rivière des Milles-Iles à Ste-Scholastique (St-Janvier). (Le projet 64611 de l'entente Canada-Québec.)

2- PROBLEMATIQUE:

Les accès de l'aéroport, dès son ouverture, doivent être améliorés pour faciliter l'accès à l'aéroport non seulement par une autoroute à péage (A-15), mais aussi par une autre route.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une desserte efficace de l'aéroport, et faciliter l'accès de l'aéroport par la Route 117.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Élargir la Route 117 de trois (3) voies à quatre (4) voies carrossables sur une longueur de 9.8 milles.

5- COUT DU PROJET:

Le coût global est de \$5,288,000. dont:

\$4,720,000. pour l'année 1971-72 (en subvention)

\$ 237,000. payés par le Ministère de la Voirie en 1971-72

\$ 331,000. pour l'année 1972-73

6- ECHEANCIER :

La route doit être complétée, pour octobre 1972, jusqu'à Ste-Scholastique (St-Janvier).

7- REMARQUES:

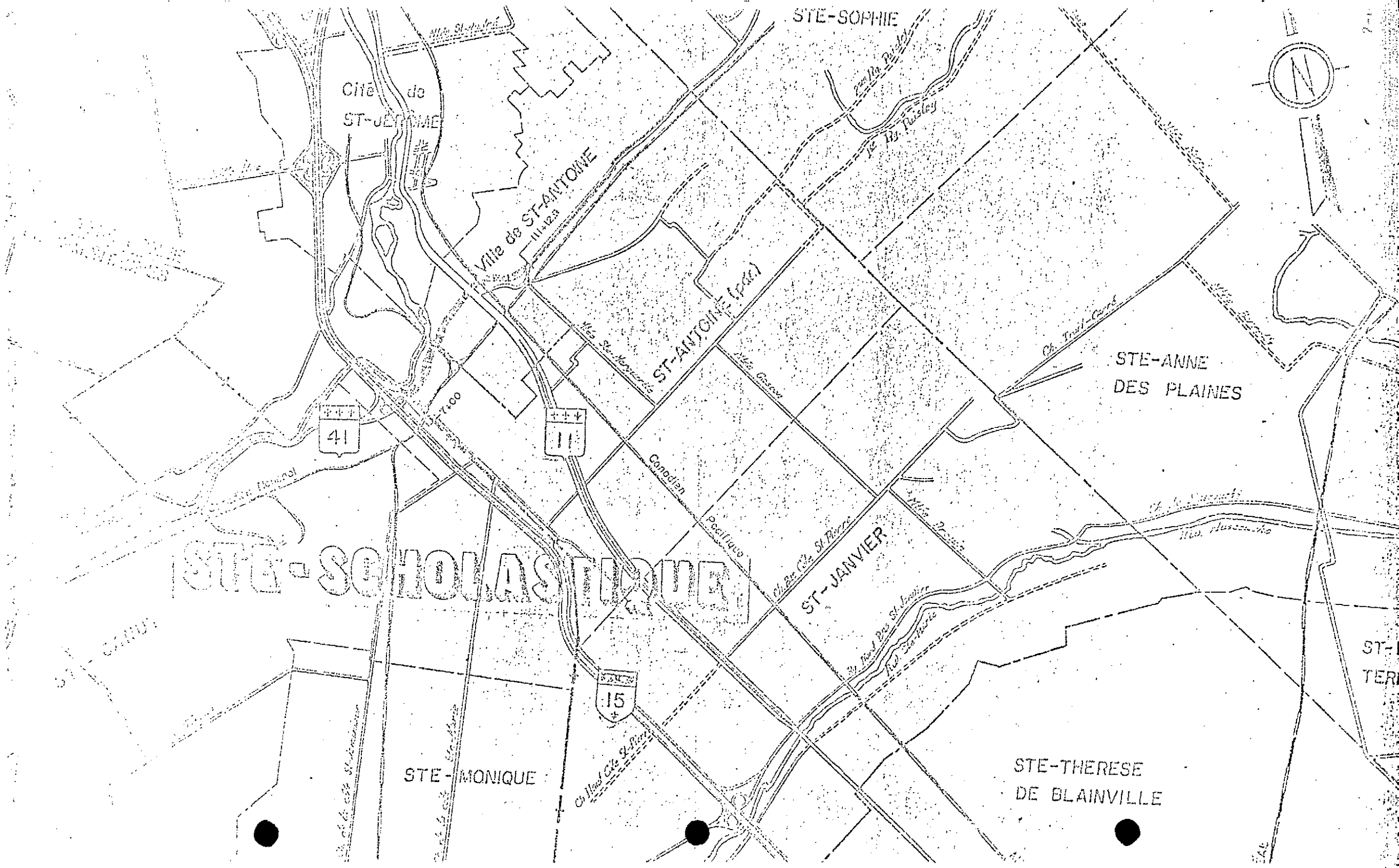
Le projet dans Ste-Scholastique a été reporté d'un (1) an, soit en 1973-74 afin de laisser plus de temps pour déplacer les maisons le long de la route. C'est à la suite d'une étude conjointe, BANAIM, MEER, SATRA et VOIRIE que cette partie du projet a été modifiée pour faire ajouter une bande centrale à la route.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE - PROVINCE DE QUÉBEC

TRAVAUX A PARTICIPATION CONJOINTE

DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAL ET FEDERAL

<u>Description du projet</u>	<u>Montant des travaux entre le 31 mars 1972 et le 31 mars 1973</u>	<u>Description des travaux</u>
<u>Route No 11</u>		0.5% de drainage
Contrat No 4208-71		2% de pierre concassée
Réaménagement des villes de Blainville et Ste-Scholastique		5% de béton bitumineux
Entrepreneur: Paul Dubé & Fils Ltée	\$ 97,000.	100% d'embellissement
 <u>Route No 11</u>		
Contrat No 4001-71		
Élargissement d'un pont au-dessus de la rivière Ste-Marie		
Municipalité: Ste-Scholastique		
Entrepreneur: J. Bastien & Fils Inc.	\$ 2,000.	100% de perré placé à la main
 <u>Route No 11</u>		
Contrat No 4007-71		Béton de ponceaux
Élargissement d'un pont, route au-dessus des voies ferrées du C.N.		Démolition
Municipalités: St-Antoine et Des Laurentides		Réparation
Entrepreneur: Sauvé Construction Ltée	\$ 75,000.	Nettoyage
		Asphalte
		Dalle
		Faussé
		Charpente
		Mulastic
		100% de garde-fous
		Joint de dilatation
		80% de béton viaduc
		60% - organisation de chantier
Matériaux fournis par la Voirie	2,000.	
Déplacements de services publics	<u>125,000.</u>	
Total	\$ 301,000.	
10% de frais indirects	<u>30,000.</u>	
<u>GRAND TOTAL</u>	\$ 331,000.	



Cité de
ST-JÉRÔME

Ville de ST-ANTOINE
111423

STE-SOPHIE

ST-ANTOINE (P.A.)

STE-ANNE
DES PLAINES

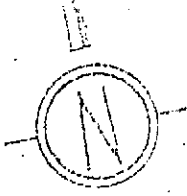
STE-SCHOLASTIQUE

ST-JANVIER

STE-MONIQUE

STE-THERESE
DE BLAINVILLE

ST-TER



MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'ELARGISSEMENT DE LA ROUTE 117
DE STE-SCHOLASTIQUE (ST-JANVIER) A ST-ANTOINE

Montréal, le 13 septembre 1972.

1- TITRE ET OBJET:

Projet d'élargissement de la Route 117, de Ste-Scholastique (St-Javier) jusqu'à St-Antoine. (Le projet 64514 de l'entente Cumulo-Québec).

2- PROBLEMATIQUE:

Les accès de l'aéroport, dès son ouverture, doivent être améliorés pour faciliter l'accès à l'aéroport non seulement par une autoroute à péage (A-15), mais aussi par une autre route.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une desserte efficace de l'aéroport, et faciliter l'accès de l'aéroport par la Route 117.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Elargir la Route 117 de trois (3) voies à deux(2) chaussées de deux (2) voies chacune sur une longueur de 4.4 milles.

5- COÛTS DU PROJET:

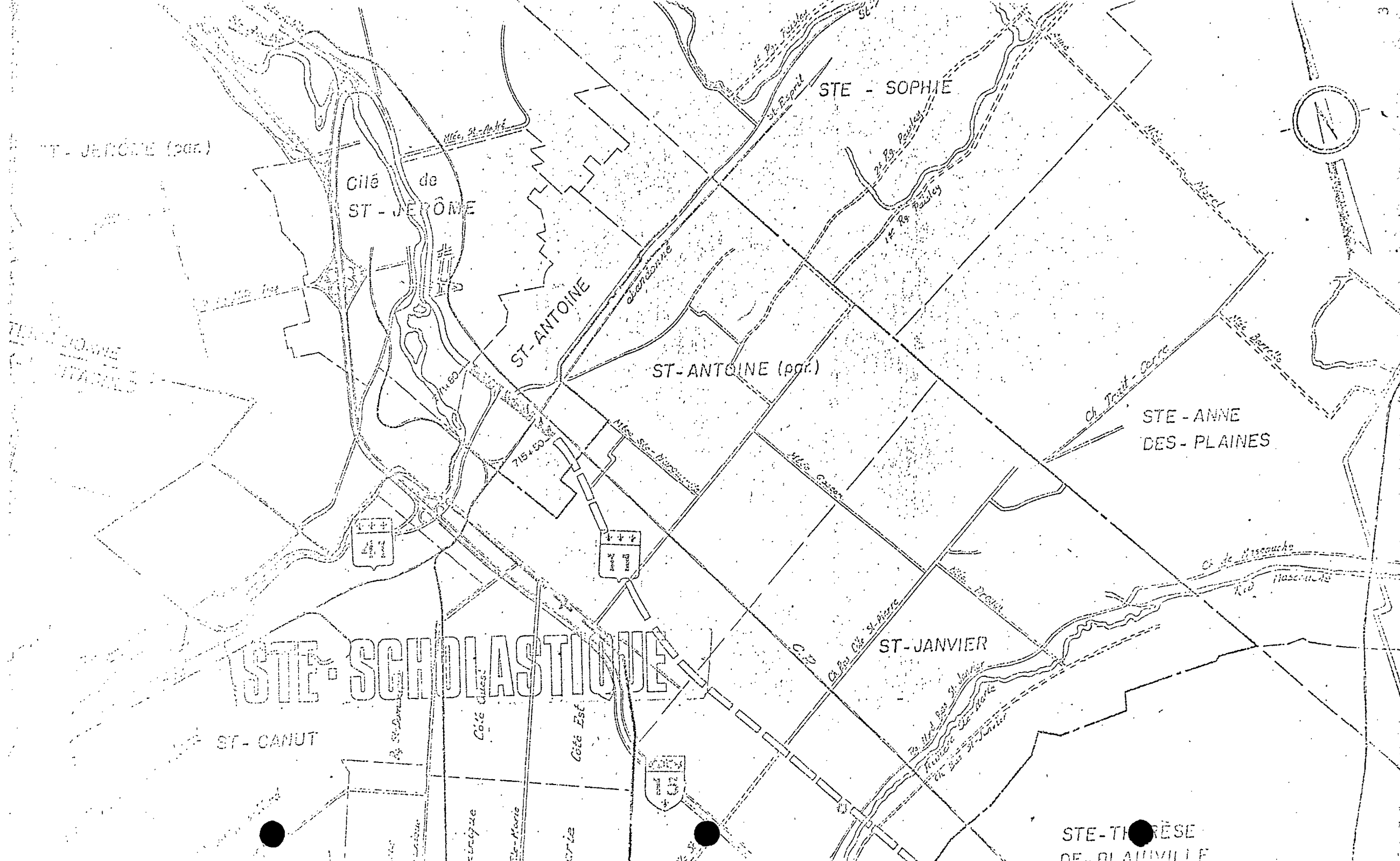
Le coût global est de \$2,000,000. prévu pour l'année 1973-74.

6- ECHEAÑCIER :

Le projet doit être complété pour octobre 1973.

7- REMARQUES:

Le projet dans Ste-Scholastique a été reporté d'un (1) an, soit en 1973-74 afin de laisser plus de temps pour déplacer les maisons le long de la route. Ce projet a été modifié à la suite d'une étude conjointe du MEER, du BANAIM, du SATRA et de la VOIRIE. Il y a eu entente de la part des quatre organismes pour que la route comporte une bande centrale étant donnée que les coûts d'expropriation étaient presque nul sur ce tronçon et que le coût de construction avec fossés étaient diminué de près d'un million de dollars.



ST - JEROME (par.)

Cité de
ST - JEROME

STE - SOPHIE

ST-ANTOINE

ST-ANTOINE (par.)

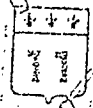
STE - ANNE
DES - PLAINES

STE - SCHOLASTIQUE

ST - JANVIER

ST - CANUT

STE - THERESE
DE RIAMVILLE



MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'ELARGISSEMENT DE LA ROUTE 117
DANS ST-ANTOINE

Montréal, le 13 septembre 1972.

Revisé le 14 septembre 1972

1- RESUME DU PROJET:

Projet d'élargissement de la Route 117, dans
St-Antoine. (Le projet estéé de l'entente Canada-Québec).

2- PROBLEMATIQUE:

Les accès de l'aéroport, dès son ouverture, doi-
vent être améliorés pour faciliter l'accès à l'aéroport non seulement par
une autoroute à péage (A-15), mais aussi par une autre route.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une des-
serte efficace de l'aéroport, et faciliter l'accès de l'aéroport par la
Route 117.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Elargir la Route 117 de trois (3) voies à quatre
(4) voies carrossables sur une longueur de 1.14 milles.

5- COUTS DU PROJET:

Le coût du projet est de \$4.00,000.

6- ECHEANCIER :

La route doit être complétée, pour octobre 1973.

7- REMARQUES:

Le projet va de la structure déjà élargie au-des-
sus du CN jusqu'à la Route 158 (ex-41).

VALLEPEUILLE
(part.)

VILLE DE
ST-ANTOINE



PAROISSE DE
STE-ANNE DES

719400

637400

692400

STE

SCHOOLASTIQUE

COMTE DES DEUX MONTAGNES
COMTE DE TERREBONNE



St-Jasvier

St-Jasvier

Rivière

Paroisse

VILLE DE BLAINVILLE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 640,
DE A-15 A LA ROUTE NO 65

MONTREAL, le 12 juin 1972.

Revisé le 8 août 1972.

1- ENUNCIATION DU PROJET:

Construction de l'aéroport G-9, de l'A-15 à la Route No 65.
Projet 04416 de l'entente Canada-Québec.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une desserte efficace de l'aéroport.

4- CHARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Construire une autoroute à quatre (4) voies sur une longueur de 4.6 milles entre l'Autoroute des Laurentides (A-15) et la Route No 65.

5- COÛTS DU PROJET:

Coût global: \$9,605,000., réparti comme suit:

Pour l'année 1971-72: \$ 5,249,000. de subvention

\$ 284,000. payés par le Ministère de la Voirie

Pour l'année 1972-73: \$ 4,972,000.

6- ECHEANCIER:

Le projet devra être complété le 31 mars 1973.

7- REMARQUES:

Les montants indiqués ci-haut n'incluent pas l'étagement de la Route No 65 au coût de \$350,000. et l'étagement de la Route No 11 et de la rue Edouard au coût de \$1,220,000.

MINISTÈRE DE LA VOIE - PROVINCE DE QUÉBEC

TRAVAIL À PARTICIPATION CONJOINTE

DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAL ET FÉDÉRAL

<u>Description du projet</u>	<u>Montant des travaux entre le 31 mars 1972 et le 31 mars 1973</u>	<u>Description des travaux</u>
<u>Autoroute No 640</u> Contrat No 4204-71 Construction Signalisation Eclairage Municipalités: Ste-Thérèse Ste-Thérèse-Ouest Blainville Rosemère Lorraine Bois-des-Filion		15% de drainage 25% de terrassement 75% de chaussée: - coussin de sable - pierre concassée - béton bitumineux 100% d'embellissement 75% d'éclairage 50% de signalisation
Entrepreneur: Francon Ltée	\$ 3,420,000.	
<u>Autoroutes 640 et 15</u> Contrat No 4203-71 Construction de trois (3) structures en béton armé avec poutres en béton précontraint Municipalités: Ste-Thérèse Ste-Thérèse-Ouest		A) 20% de viaduc Laurentien: fini du béton B) 100% de viaduc Desjardins: dalle d'approche 3% armature 3% garde-fous 3% plaque des chasse-roues 1% organisation du chantier C) Viaduc Jasmin 1.5% organisation du chantier 100% de dalles d'approche 2% d'armature
Entrepreneur: Sauvé Construction Ltée	\$ 10,000.	
<u>Autoroute 640 et voies du C.P.</u> Contrat No 4211-71 Construction d'un pont d'étagement en béton armé Municipalités: Ste-Thérèse Bois-des-Filion		25% d'organisation de chantier 100% d'asphalte 100% de mastic 5% de terrassement près des rivières
Entrepreneur: G. Major Construction Ltée	\$ 40,000.	

Description du projet

Montant des travaux
entre le 31 mars 1972
et le 31 mars 1973

Description des travaux

Autoroute 640 et boulevard de Gaulle

25% d'organisation de chantier

Contrat No 4003-71

15% de chemins temporaires

Construction d'un pont-route

5% de joints de dilatation

Municipalité: Lorraine

50% de remblais et terrassement

Entrepreneur: G. Major Construction Ltée \$ 19,650.

100% de revêtement en pierre
(talus)

100% de fini des surfaces de bé

5% de garde-fous

80% de puisards

Matériaux fournis par le Ministère
de la Voirie

\$ 160,000.

Déplacement des services publics

\$ 52,000.

Total

\$ 3,701,650.

10% de coût indirect

\$ 370,165.

GRAND TOTAL

\$ 4,071,815.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AÉROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA A-640
DE LA ROUTE 65 A LA A-25, 2^e CHAUSSEE

Montréal, le 12 juin 1972.

Revisé le 13 septembre 1972.
" " le 14 septembre 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Construction de l'A-640, de la Route No 65 à l'A-25, deuxième chaussée.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau régional et une desserte efficace de l'aéroport.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Construction d'une autoroute comprenant deux (2) chaussées de deux (2) voies rapides chacune. La contribution fédérale ne comprend que le coût d'une de ces deux (2) chaussées. Le projet s'échelonne sur une longueur de 9.2 milles, soit de la Route No 65 à l'A-25, dont 5.7 milles à l'intérieur de l'annexe "B".

5- COÛT DU PROJET:

Le coût global est de \$2,360,000., dont \$1,652,000. dans l'annexe "B".

Les dépenses pour la deuxième chaussée, en 1971-72, se sont élevées à \$1,045,000. Pour cette année, il reste une dépense approximative de \$607,000.

6- ECHÉANCIER:

Les travaux devront être terminés en mars 1973.

7- REMARQUE:

Les travaux pour 1972-73 comprennent:

5% du drainage

60% de fondation (cousin de sable et pierre concassée)

100% du pavage

100% de l'embellissement et de protection des accotements.

Budgets subventionnés par le conseil spécial de Ste-Basile-le-Grand

Projet	Circuit Voies no		Subventions Division du 14/3/72	Dépenses prévues 1972-73	10% pour coûts in- directs	Rémuné- ration Financière 31/3/72	Budget à prévoir projet 1972-73
6126	4201-71	- A-640 de ltc 65 à A-25 2e chaussée Entrepreneurs: Sicotte & Fils Ltée	1,254,000.	950,000.	95,000.	1,045,000.	140,000.
Total			1,254,000.	950,000.	95,000.	1,045,000.	140,000.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC

SUR LA ZONE SPECIALE DU NOUVEL

AEROPORT INTERNATIONAL

DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA ROUTE 158 (Ex-41)

DE LA LIMITE DU COMTE D'ARGENTEUIL à A-15

EXCLUANT LE VILLAGE DE ST-CANUT

GL/gf

Montréal, le 8 août 1972.

1- DESCRIPTION GÉNÉRALE:

Construction de la Route 158 (Ex-41) de la limite de comté d'Aspetouil à A-15, excluant le village de St-Canut.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une desserte efficace de l'aéroport.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Préparation du projet de reconstruction de la Route 158 sur une longueur de 9.1 milles. La nouvelle section-type de la route aura 24 pieds de pavage et 10 pieds d'accotement chaque côté. Le nouvel alignement ainsi que le profil seront conçus pour une vitesse de base de 50 milles. Le contrat à l'est de St-Canut a 3.5 milles, et à l'ouest 5.6 milles.

5- COUTS DU PROJET:

Le coût global est de \$2,111,000., dont:

\$ 994,000. pour l'année 1971-72

\$ 1,117,000. pour l'année 1972-73

Les travaux pour l'année 1972-73 se répartissent comme suit:

Projet est de St-Canut (CML):	\$ 264,259.
Projet ouest de St-Canut (Payette)	\$ 699,077.
Matériaux fournis par la Voirie	\$ 49,900.
Déplacement des services publics	\$ 2,500.
Total	\$ 1,015,736.
10% de frais indirects	\$ 101,574.

GRAND TOTAL

\$ 1,117,310.

TRAVAUX DE TERRASSEMENT

(31 mars 1972)

ENTREPRENEUR: Peyette Construction

<u>Description du projet</u>	<u>Montant des travaux entre le 31 mars 1972 et le 31 mars 1973</u>	<u>Description des travaux</u>
Contrat No 4261-71		0.5% d'excavation
Projet ouest de St-Canut		45% de drainage
		70% de terrassement
		100% d'emprunt
		70% de fondations
		85% de pavage
		100% d'embellissement et protection des accot- tements.
	\$669,077.	

ENTREPRENEUR: C.M.L.

Contrat No 4251-71		0.5% d'excavation
Projet est de St-Canut		15% de drainage
		25% de terrassements
		0.5% d'emprunt
		30% de fondation
		85% de pavage
		100% d'embellissement et protection des accot- tements.
	\$264,259.	

Matériaux fournis par la Voirie	49,900.
Déplacements des services publics	2,500.
Total	<u>\$1,015,736.</u>
10% de frais indirects	<u>\$ 101,574.</u>
<u>GRAND TOTAL</u>	<u>\$1,117,310.</u>

MINISTRE DE LA VOIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA ZONE SPECIALE DU NOUVEL
AEROPORT INTERNATIONAL
DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA ROUTE 158 (EX-41)

DANS LE VILLAGE DE ST-CANUT

GL/gf

Montréal, le 8 août 1972.

Revisé le 13 septembre 1972.

1- OBJET DU PROJET:

Construction de la route 158 (E-11) dans les villes de St-Casimir.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une desserte efficace de l'aéroport.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Préparation du projet de reconstruction de la route 158 sur une longueur de trois (3) milles. La nouvelle section-type de la route aura 24 pieds de pavage et 10 pieds d'accotement chaque côté. Le nouvel alignement ainsi que le profil seront conçus pour une vitesse de base de 30 milles.

5- COÛT DU PROJET:

Le coût global est d'environ: \$800,000.

6- ECHEANCIER:

Ce projet étant à l'étude par le MEER, la BANAIM, SATRA et la VOIRIE l'échéancier pourra être précisé plus tard.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

MÉMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA ZONE SPÉCIALE DU NOUVEL
AÉROPORT INTERNATIONAL
DE MONTREAL

PROJET D'ÉTAGEMENT DE L'AUTOROUTE N^o 640
A LA HAUTEUR DE LA ROUTE N^o 65

GL/gf

Montréal, le 8 août 1972.

Revisé le 13 septembre 1972.
le 14 septembre 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Construction d'une structure au-dessus de la A-640
dans le prolongement de la Route No 65.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord
créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIF:

Constituer un réseau routier régional et une desserte
efficace de l'aéroport.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Construire une structure à quatre (4) voies au-dessus
de la A-640, soit une structure de 43 pieds de largeur par 363 pieds de longueur.

5- COUT DU PROJET:

Le coût global est de \$390,000.

6- ECHEANCIER:

Le projet devra être complété le 31 mars 1973.

7- REMARQUE:

Le projet comprend une extension du contrat de \$33,000.
pour raccorder la structure à la Route No 29 existante.

ST-JEROME

Rte 65

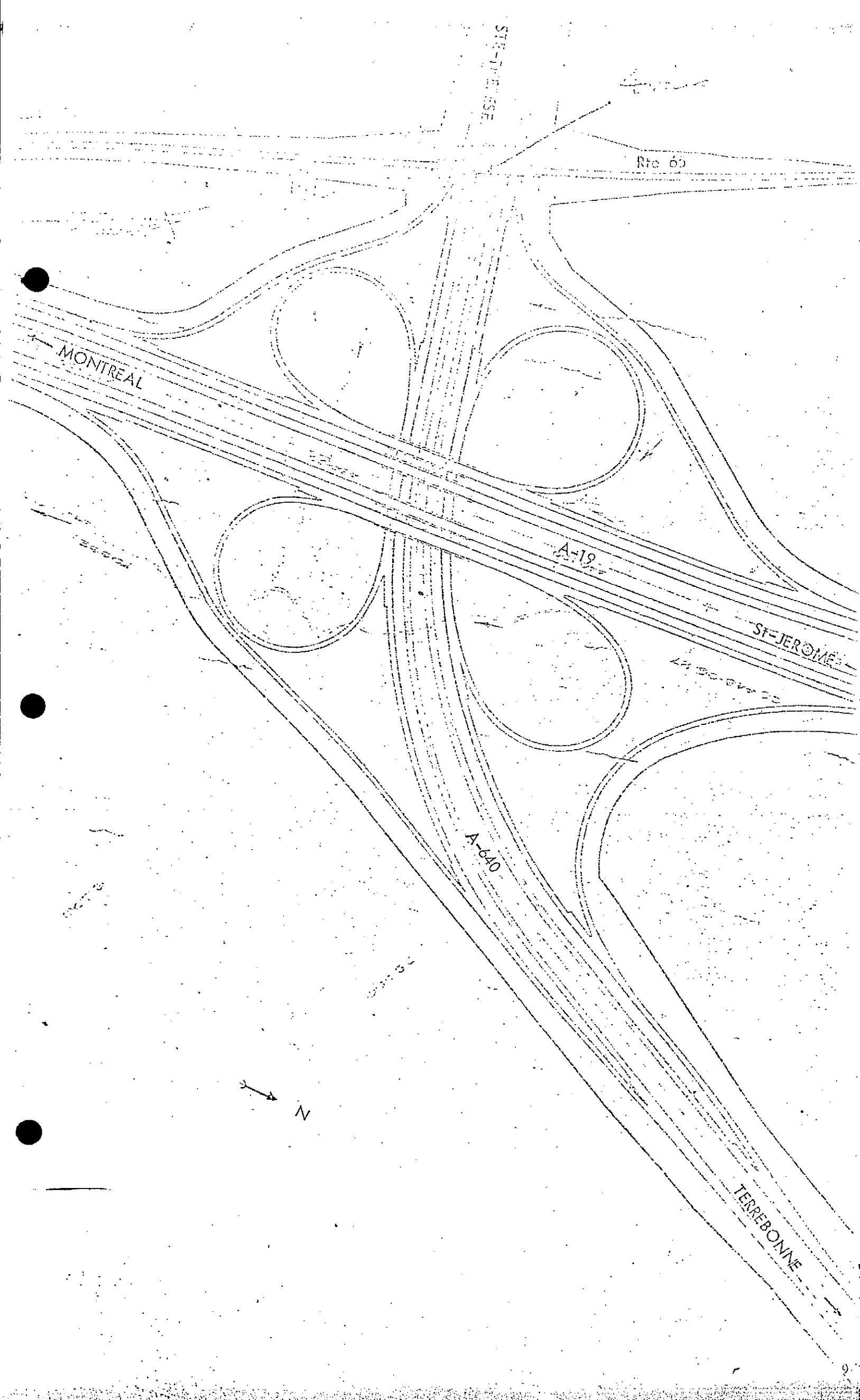
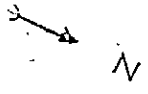
MONTREAL

A-19

ST-JEROME

A-640

TERREBONNE



DÉPARTEMENT DE LA LOUISIANA

AUTOROUTE A-640

SAINT-LOUIS-
DE - TERREBONNE

BOIS-DES-FILION

450+00

400+00

37^e AVE

PONT
ATHANASE
DAVID

350+00

BOULEVARD DES MILLE ILES

RIVIÈRE DES MILLE ILES

BOULEVARD DES PERRON

300+00

CÔTE DES PERRON

VILLE DE LAVAL

250+00

AUTOROUTE PAPINEAU A-1

ROUTE 69

CONTRAT 4253-72

AUTEUIL

SAINT-ROBERT

LORRAINE

BOULEVARD DES CANTONNEMENTS

AUTOROUTE 4-640

SAINT-LOUIS-
DE - TERREBONNE

BOIS-DES-FILION

450+00

400+00

37^e AVE

PONT
ATHANASE
DAVID

350+00

BOULEVARD DES MILLE ILES

LES PERRON

300+00

CÔTE DES PERRON

VILLE DE LAVAL

250+00

AUTOROUTE PAPINEAU

ROUTE 65

CONTRAT 4253-72

ROUTE 2^e

RIVIÈRE DES MILLE ILES

AUTEUIL

PARC ROBERT

LORRAINE

BOULEVARD DES MILLE ILES

MINISTERE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA ZONE SPECIALE DU NOUVEL
AEROPORT INTERNATIONAL
de MONTREAL

PROJET D'ETAGEMENT DE L'AUTOROUTE No 640
A LA HAUTEUR DE LA ROUTE No 11 ET DE LA RUE EDOUARD

GL/gf

Montréal, le 8 août 1972

Revisé le 13 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Construction d'une structure au-dessus de la Route No 11 et de la rue Edouard dans le prolongement de l'Autoroute No 640.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une desserte efficace de l'aéroport.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Construire les structures à quatre (4) voies au-dessus de la Route No 11 et de la rue Edouard.

5- COUT DU PROJET:

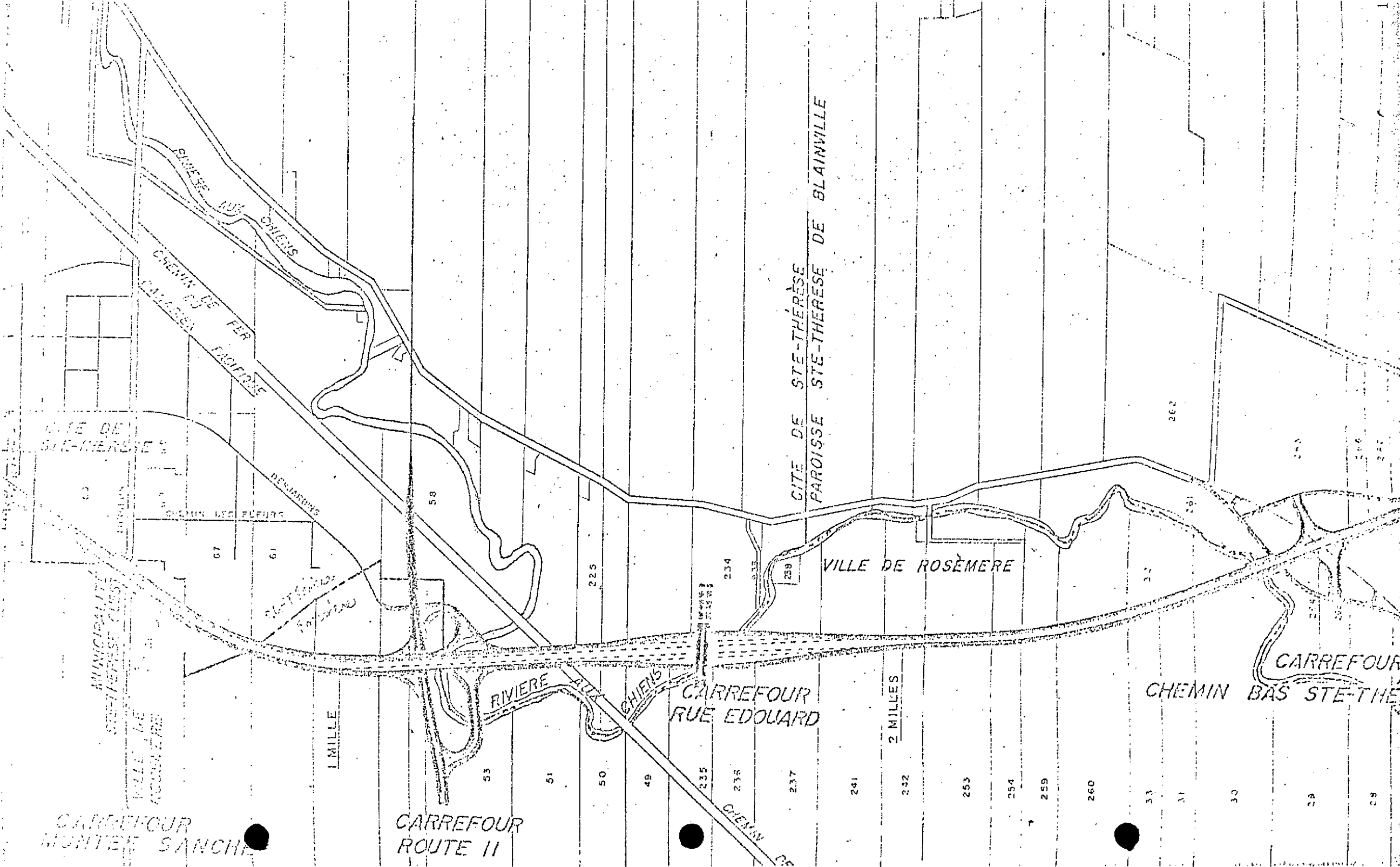
Le coût global est de \$1,450,000.

6- ECHEANCIER:

Le projet devra être complété le 31 mars 1974.

7- REMARQUES:

Ce projet est nécessaire pour étager les voies rapides de l'Autoroute No 640 au-dessus de la Route No 11.



VILLE DE
STE-THERESE

CITE DE STE-THERESE
PAROISSE STE-THERESE DE BLAINVILLE

VILLE DE ROSEMERE

CARREFOUR
RUE EDOUARD

CARREFOUR
CHEMIN BAS STE-THERESE

CARREFOUR
MONTÉE SANCHÉ

CARREFOUR
ROUTE 11

RIVIERE AUX CHIENS

CHEMIN DE FER
GARE DE
PROFOND

CHEMIN
DES FLEURS

RIVIERE
AUX
CHIENS

CHEMIN DE

1 MILLE

2 MILLES

67

61

58

225

234

259

262

53

51

50

49

235

236

237

241

242

253

254

259

260

33

31

30

29

28

257

256

246

37

36

35

34

33

32

31

30

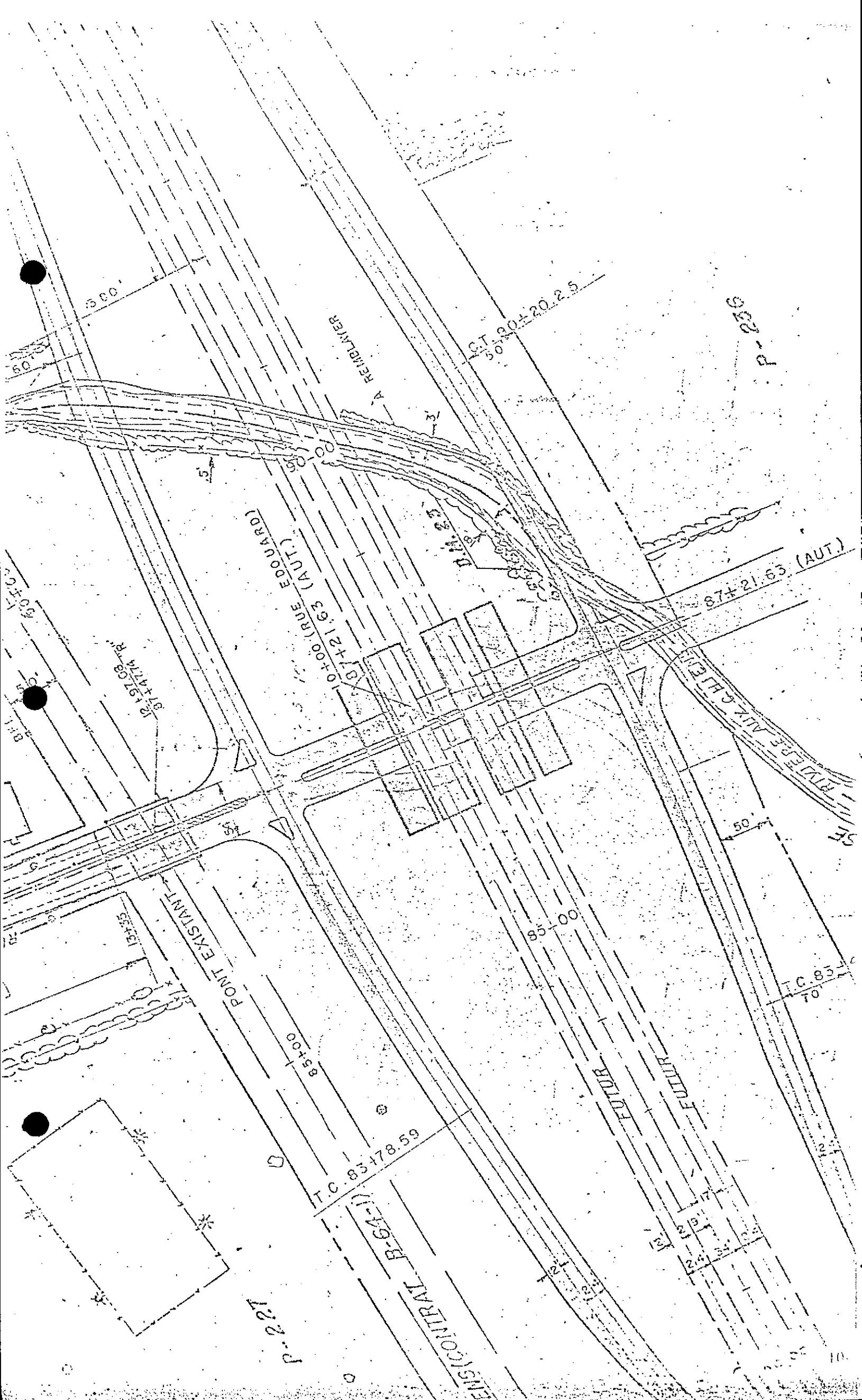
29

28

27

26

25



P-256

A REAMPLIER

C.T. 80+20.25

10+00 (RUE EDUARD) (AUT.)

87+21.63 (AUT.)

R 197.08
31+47.74 R

PONT EXISTANT

85+00

T.C. 85+78.59

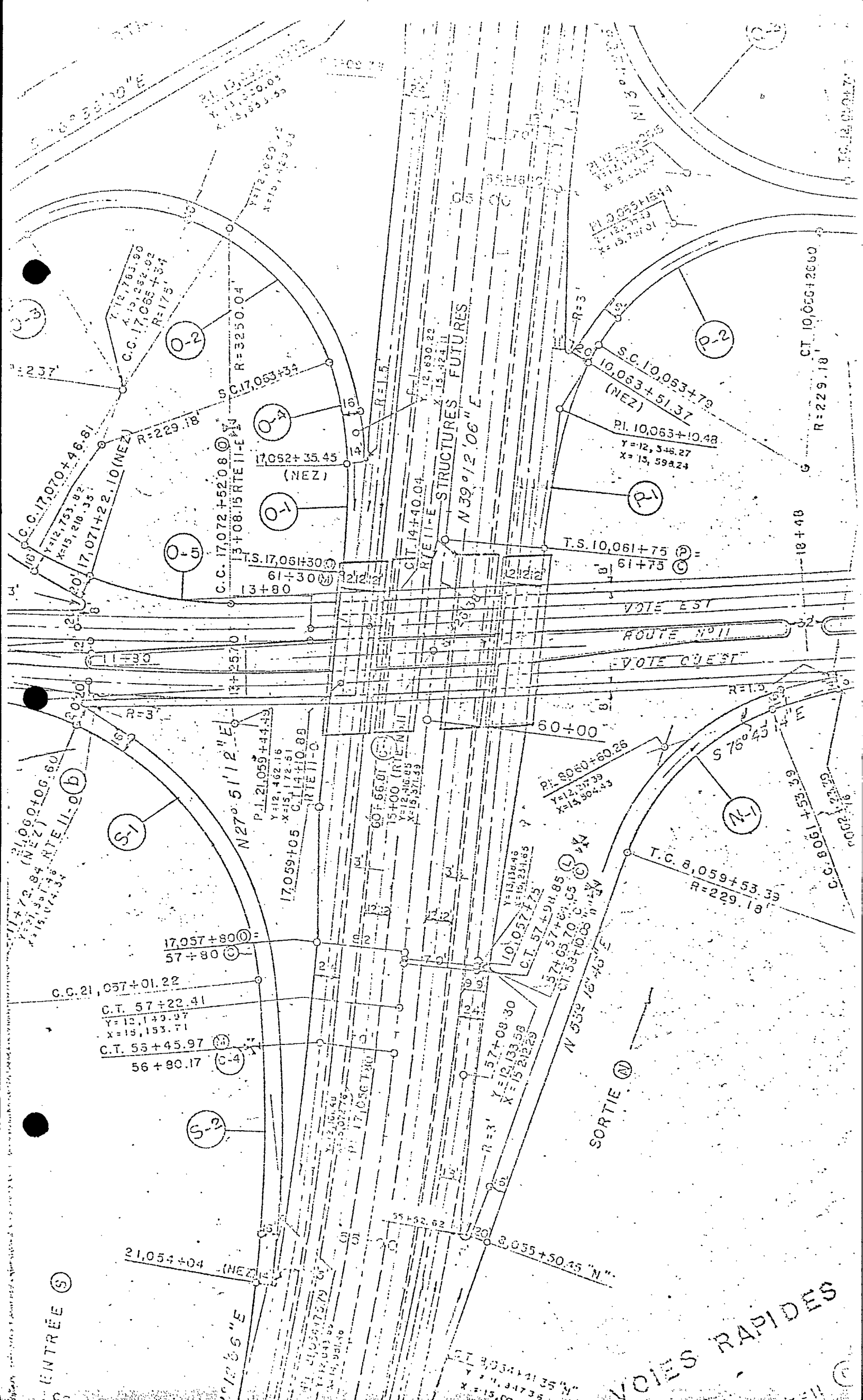
EMERGENCE (CONTRAT B-97-1)

FUTUR

FUTUR

T.C. 85+70

122-D



ENTRÉE (S)

VOIES RAPIDES

STRUCTURES FUTURES

ROUTE N° 11

SORTIE (N)

C.C. 21,057+01.22
C.T. 57+22.41
Y=12,149.97
X=15,153.71
C.T. 55+45.97
56+80.17

P.I. 21,059+44.43
Y=12,462.16
X=15,172.51
C.T. 14+10.89

C.C. 17,072+52.08
Y=12,753.82
X=15,210.35
R=229.18

S.C. 10,053+79
10,063+51.37 (NEZ)
P.I. 10,063+10.48
Y=12,546.27
X=13,598.24

P.I. 8080+80.26
Y=12,237.39
X=13,504.43

T.C. 8,059+53.39
R=229.18

C.T. 10,056+26.60
R=229.18

10+48

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

32

MINISTERE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'ETAGEMENT DE LA A-640 AU-DESSUS DE
LA 25^e AVENUE A ST-EUSTACHE (PAROISSE).

MONTREAL, le 12 juin 1972.

Revisé le 13 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Transformation de la A-640 en autoroute de
A-15 à la Route 8.

2- PROBLEMATIQUE:

L'agrandissement du parc d'Oka et la vocation touristique de la région desservie attirera de plus en plus de tourisme et villégiateur ce qui nécessitera une amélioration du niveau de service sur cette route.

3- OBJECTIFS:

Rendre accessible à une plus grande partie de la population les zones de loisir.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Construction des approches de deux viaducs sur les voies rapides de l'autoroute No 640, à son intersection avec la 25e avenue, à la construction des voies d'entrée et sortie nord et sud du réaménagement de la 25e avenue aux approches de l'autoroute No 640.

Les travaux à exécuter sont les terrassements, les fondations et le revêtement en béton bitumineux des voies rapides de l'autoroute no 640 aux approches de deux viaducs (en construction) sur la 25e avenue, sur une longueur de 0.67 mille pour la voie nord et de 0.61 mille pour la voie sud.

Les terrassements, les fondations et le revêtement en béton bitumineux des voies secondaires tel que: entrée nord 0.44 mille, sortie nord 0.45 mille, sortie sud 0.51 mille, entrée sud 0.42 mille et 25e avenue 0.42 mille.

Les travaux comprennent aussi l'érection de clôtures, de ponceaux, la construction de puisards, de bordures en béton, de ciment, le nettoyage et la mise en ordre dans les limites de l'emprise, l'aménagement des abords de la route, etc...

5- COUT DU PROJET:

\$740,000. pour les voies rapides.

6- ECHEANCIER :

Au 31 mars 1973, 54% des travaux devront être exécutés et le projet devra être complété pour le 31 mars 1974.

7- REMARQUES:

Le Ministère a déjà entrepris la construction de structure comprise dans ce projet au coût de \$210,000. Il sera aussi nécessaire de construire un chemin de service de chaque côté de la A-640 au coût de \$1,000,000. pour complètement transformer cette route en autoroute.

MINISTERE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 29
D'OKA A CARILLON

MONTREAL, le 13 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Projet de reconstruction de la Route No 29
d'Oka à Carillon.

2- PROBLEMATIQUE:

L'agrandissement du parc d'Oka et la vocation touristique de la région desservie attirera de plus en plus de tourisme et villégiateur ce qui nécessitera une amélioration du niveau de service sur cette route. (Le parc de Carillon sera aussi agrandi).

3- OBJECTIFS:

Rendre accessible à une plus grande partie de la population les zones de loisir.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Reconstruction de 16 milles de route du parc d'Oka à la Rivière du Nord à Carillon.

5- COUTS DU PROJET:

Le coût approximatif est de \$5,000,000. dont \$1,000,000. de prévu pour 1973-74.

6- ECHEANCIER:

Le projet devra être compléter d'ici cinq ans.

7- REMARQUES:

Ce projet est étudié conjointement avec le SATRA et est inscrit dans le plan d'aménagement de l'aire d'Oka.

MINISTERE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE
640 DE LA VOIE DU CN A LA ROUTE 29 à
L'EST DU PARC D'OKA

Montréal, le 13 septembre 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Projet de construction de l'autoroute 640
de la voie du CN à la Route 29 à l'est du Parc d'Oka.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-
région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communi-
cations dans la région.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau régional et une desserte
efficace de l'aéroport.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Construction d'une autoroute comprenant deux(2)
chaussées de deux (2) voies rapides chacune. Le projet s'échelonne sur
une longueur de 5.6 milles, soit de la voie du CN à la Route 29 à l'est
du parc d'Oka.

5- COUTS DU PROJET:

Le coût global du projet sera de \$7,000,000.

6- ECHEANCIER:

Ce projet s'échelonnnera sur quatre ans, soit de
1973 à 1977.

1973-74	\$1,500,000.
1974-75	\$1,500,000.
1975-76	\$2,000,000.
1976-77	\$2,000,000.

MINISTERE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

ETUDE DE TRANSPORT EN COMMUN AERO-
PORTUAIRE ET REGIONALE (EX-SILEX)

Montréal, le 12 juin 1972

Revisé le 13 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Etude de transport en commun aéroportuaire et régionale (ex-Silex).

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIFS:

Favoriser l'intégration économique de l'aéroport international de Montréal et la région nord à l'agglomération montréalaise en développant un axe principal de transport et de communication entre l'aéroport et le centre-ville.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

L'étude devra comprendre une étude de marché, une étude des différents systèmes de transport proposés tant pour l'équipement que pour les tracés, et une étude des conséquences d'un tel projet.

5- COÛTS DU PROJET:

Le coût approximatif du projet est de \$400,000.00.

6- ECHEANCIER:

Il faudrait que cette étude soit terminée dans dix (10) mois.

MINISTERE DE LA VOIRIE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA ZONE SPECIALE DU NOUVEL
AEROPORT INTERNATIONAL
DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA ROUTE 158 (ex-41)
DANS LA MUNICIPALITE DE ST-ANTOINE

Montréal, le 13 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Construction de la Route 158 (ex-41) dans la municipalité de St-Antoine.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation de l'aéroport dans la sous-région nord créera des besoins nouveaux de transports et de communications dans la région.

3- OBJECTIFS:

Constituer un réseau routier régional et une desserte efficace de l'aéroport.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Préparation du projet de reconstruction de la route 158 sur une longueur de deux (2) milles. La nouvelle section-type de la route aura 48 pieds de pavage et 10 pieds d'accotement chaque côté. Le nouvel alignement ainsi que le profil seront conçus pour une vitesse de base de 30 milles.

5- COUTS DU PROJET:

Le coût global est d'environ: \$1,200,000.

6- ECHEANCIER:

Ce projet devra être terminé le 31 mars 1974.

MINISTERE DES TERRES ET FORETS

MEMOIRE D'INTENTION

III

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE RENOVATION DE L'INVENTAIRE
CADASTRALE DE LA ZONE AEROPORTUAIRE

QUEBEC, le 18 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Le présent projet s'intitule "Rénovation de l'inventaire cadastral de la zone aéroportuaire" et est la suite du projet 64621 exécuté au cours du dernier exercice financier par le ministère des Terres et Forêts.

2- PROBLEMATIQUE:

La connaissance du territoire et plus précisément du morcellement du territoire est à la base même de l'implantation de toute infrastructure, de l'évaluation municipale, l'expropriation, l'amélioration et le réaménagement foncier, etc.

Dans les limites de la zone spéciale N.A.I.M., ce morcellement est connu que d'une façon désordonnée aux bureaux d'enregistrement et il n'en existe aucune représentation graphique si ce n'est pour le tiers environ des parcelles qui sont cadastrées.

3- OBJECTIFS:

Le présent projet vise à:

- 1- Fournir une couverture cartographique à 1/2 500 des localités urbaines et semi-urbaines ce qui complétera la couverture de la région.
- 2- Graver sur couche et imprimer sur polyester les détails planimétriques des orthophotocartes déjà produites à 1/10 000 de façon à

.../2

pourvoir les utilisateurs d'un produit facilement interprétable.

- 3- Compilation du cadastre sur les feuilles cartographiques à 1/1 000, 1/2 500 et tenue à jour des 80 feuilles déjà compilées à 1/10 000 et 1/1 000.
- 4- Mise en opération d'un "fichier passerelle" comprenant pour chaque lot cadastral un identifiant, un localisant et le nom du propriétaire.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET:

Les "outputs" du projet seront les suivants:

- a) Production de 72 cartes photogrammétriques conventionnelles à 1/2 500.
- b) Interprétation et gravure sur couche de 34 orthophotocartes déjà produites et imprimé sur polyester.
- c) Compilation du cadastre sur 73 feuilles à 1/1 000, 70 feuilles à 1/2 500 et tenue à jour des 80 feuilles déjà compilées.
- e) Traitement des données du fichier cadastral.

La conception, la programmation et le contrôle des opérations seront réalisées par le personnel du MTF.

.../3

L'exécution de la cartographie et de la mise à jour cadastrale sera confiée à des firmes privées spécialisées en ces domaines.

La compilation du cadastre et la mécanographie des données seront l'oeuvre du service du Cadastre et du service de l'Informatique du MTF.

La coordination des travaux et la liaison avec les organismes impliqués seront confiées au Comité de coordination aux programmes de la Direction générale du Domaine territorial du MTF.

5- COÛTS DU PROJET:

Le coût de ce programme est estimé à \$350,000. Il comprend les coûts suivants:

Cartographie \$ 242,100.

Cadastre & Informatique 107,900.

\$ 350,000.

SOMMAIRE DES COÛTS PAR CATEGORIE DE DEPENSE

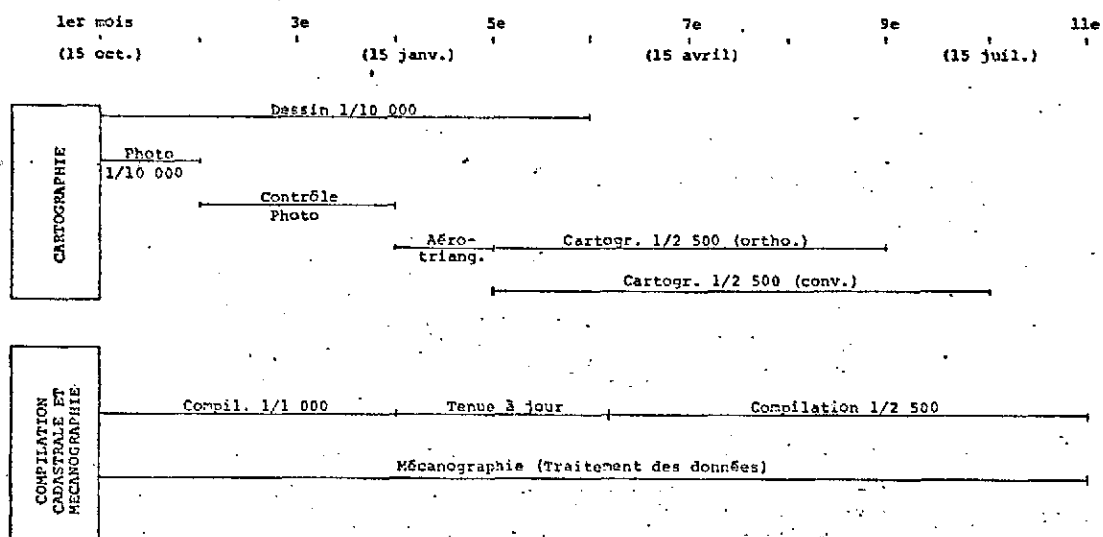
CATEGORIE	SERVICE DE LA CARTOGRAPHIE	SERVICE DU CADASTRE	SERVICE DE L'INFORMATIQUE	TOTAL
Traitements & Salaires	8,000	50,000	20,000	78,000
Frais de transport	1,000	1,000		2,000
Matériel & équipement	8,000	3,900		11,900
Services contractuels	225,100		33,000	258,100
Total	242,100	54,900	53,000	350,000

.../4

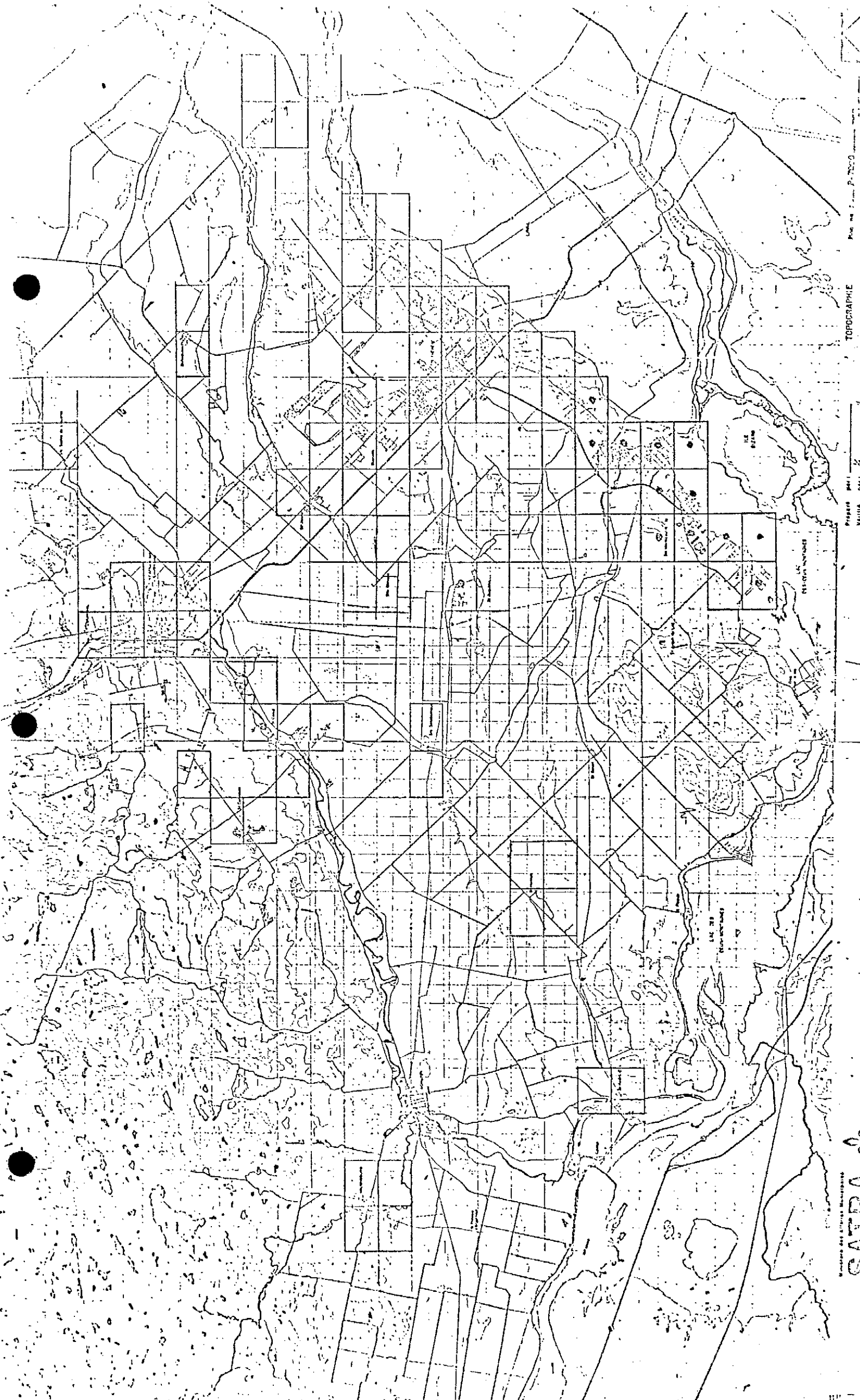
6- ECHÉANCIERS:

Les opérations prévues dans ce projet s'étendent sur une période se terminant au 15 août 1973, l'échéancier étant compté en mois à compter de l'autorisation de mise en service du projet.

ECHÉANCIER DES OPÉRATIONS



Ce programme permettra de doter les différents ministères et organismes qui oeuvrent dans la zone spéciale N.A.I.M. des meilleurs outils de planification et d'aménagement du territoire possible:



MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

MÉMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'ETUDE DE LOCALISATION ET CONCEPT
D'AMENAGEMENT D'UN PARC INDUSTRIEL ET COMMER-
CIAL AEROPORTUAIRE (PICA) (RECONDUCTION)

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Le présent projet s'intitule "Parc Industriel et Commercial Aéroportuaire" et est la continuation du projet 64602 entrepris au cours de l'exercice financier 71-72 par le Ministère de l'Industrie et du Commerce, pour lequel un montant exact de \$29,508.12 a été versé par l'Entente Canada-Québec.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation du nouvel aéroport international de Sainte-Scholastique, par la mise sur pied des différents éléments d'infrastructures (autant directs qu'indirects) accroît le caractère attractif de la Région Nord, et influence positivement le potentiel industriel du territoire environnant cet ensemble d'installations.

L'impact économique de cette infrastructure reposant sur l'initiative et le dynamisme des agents publics et privés, il importe d'étudier sérieusement la valeur de l'outil de promotion que pourrait constituer un Parc Industriel et Commercial Aéroportuaire à proximité immédiate du site opérationnel du NAIM.

3- OBJET - BUT:

La création d'un "Parc Industriel et Commercial Aéroportuaire" à Sainte-Scholastique, doté de tous les services, serait susceptible d'intéresser l'industriel qui conçoit ses projets d'investissements à l'échelle internationale ou interprovinciale; ainsi un tel parc industriel et commercial en plus de constituer une réserve de terrains facilement accessibles pour des entreprises déjà implantées au Québec, constituerait un instrument efficace de promotion auprès des "investisseurs étrangers" et pourrait produire un effet d'entraînement bénéfique sur les parcs industriels environnants.

4- CARACTERISTIQUE: (qualitative et quantitative)

Un parc industriel de cette envergure serait

capable de se comparer par la qualité et la diversité des services offerts à des parcs situés dans des territoires hors du Québec. D'autre part, les parcs industriels de la région aéroportuaire n'offrant plus que 625 acres en disponibilité (SATRA, juillet 1971) PICA pourrait rationnellement s'inscrire à l'intérieur des exigences futures.

Le projet permettra de déterminer la localisation optimale de ce parc industriel, d'identifier sa clientèle potentielle, de définir les services qu'il devra offrir, et de délimiter la superficie qu'il devra couvrir.

5- COÛTS DU PROJET:

Le coût de la poursuite du projet PICA pour l'année fiscale 72-73, est estimé à \$270,820.00. La ventilation des dépenses est la suivante:

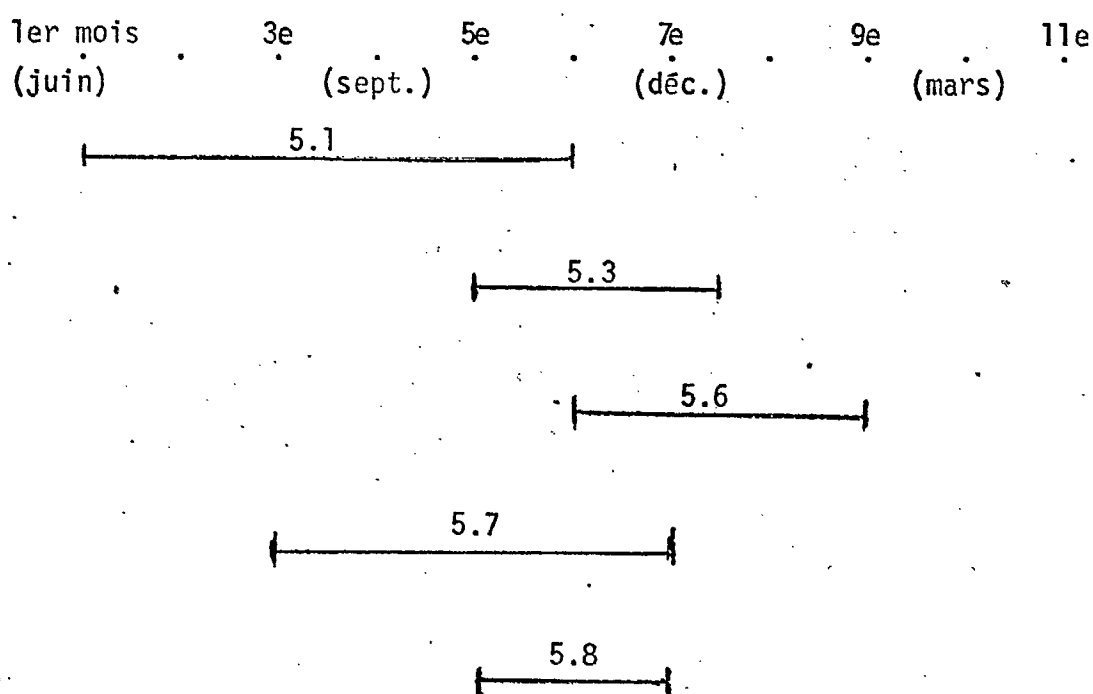
- item 5.1: étude du marché de PICA et des parcs industriels de l'Annexe B: \$ 65,000.00
(Consultants)
- item 5.3: mini-étude du transport qui serait généré dans la région par la mise sur pied d'un "Parc Industriel et Commercial Aéroportuaire" (PICA): 60,000.00
(Consultants)
- item 5.6: conception du rôle de PICA, détermination de sa superficie, de son plan type d'aménagement, de ses coûts, de ses bénéfices, de ses sources possibles de financement: 60,000.00
(Consultants)
- item 5.7: établissement d'une stratégie d'implantation industrielle pour l'Annexe B, tenant compte à la fois des réalités actuelles des parcs industriels ainsi que des interrelations entre les parcs locaux et le PICA: 31,200.00
(En régie avec SATRA)

- <u>item 5.8:</u> conception de la structure de l'organisme de gestion et de promotion dont serait doté PICA, du genre de budget dont l'organisme disposerait et des mesures de promotion qu'il utiliserait:	30,000.00
(Consultants)	
Total	\$246,200.00
10% (frais indirects)	24,620.00
Grand total	\$270,820.00

6- ECHEANCIERS:

Les opérations prévues dans ce projet pour la période 72-73, évolueront comme suit:

Echéanciers des opérations



Il faut signaler que chacune des quatre dernières études indiquées, soit 5.3, 5.6, 5.7 et 5.8, est directement reliée à l'étude 5.1, les résultats de celle-ci devant servir, en totalité ou en partie, d'intrant à chacune d'entre elle; ceci implique qu'un délai dans la production ou l'acceptation du rapport de l'étude décrite à 5.1, influera d'autant sur la date de terminaison des études 5.3, 5.6, 5.7 et 5.8.

7- REALISATIONS 71-72:

La portion du projet réalisée au cours de l'année fiscale 71-72 regroupe:

- une analyse des parcs industriels existant dans la région aéroportuaire, définissant la réalité actuelle de ces parcs, leur potentiel, ainsi que leur possibilité spatiale et financière de s'agrandir;
- un examen de l'intégration d'un parc industriel et commercial à un aéroport, compte tenu d'expériences étrangères;
- une analyse des caractéristiques physiques du sol, des espaces suggérés pour l'expansion des parcs industriels existant dans l'Annexe B;
- une description du rôle, de la vocation, des facilités et des exigences du NAIM.

8- REALISATIONS 72-73:

La poursuite du projet, au cours de la tranche 72-73, consiste à identifier la clientèle (qualitative et quantitative) potentielle de PICA, à concevoir le rôle de PICA, à prévoir son aménagement ainsi que la structure de l'organisme qui verra à sa gestion et à sa promotion. La somme de \$270,820. sera donc entièrement utilisée au niveau de la définition du concept d'un Parc Industriel et Commercial Aéroportuaire adapté à la région nord de Montréal. La mise sur pied des infrastructures de ce parc est à prévoir comme étape subséquente. (Pour la période 72-73, le MIC a formulé une demande concernant ces infrastructures).

9- PARTICIPATION:

Les organismes et ministères ayant participé à la réalisation du travail exécuté durant la tranche 71-72 sont:

- la firme Pluram, dont une partie du personnel fut engagée afin de travailler en régie avec SATRA, dans le but d'analyser les parcs industriels existant dans l'Annexe B, définissant la réalité actuelle de ces parcs, leur potentiel, ainsi que leur possibilité spatiale et financière de s'agrandir (\$17,243.20);

- la firme Redina, dont une partie du personnel fut engagée afin de travailler en régie avec SATRA, dans le but d'analyser les expériences étrangères d'intégration de zone industrielle et commerciale à un aéroport (\$8,597.77);
- le BANAIM, qui a produit un texte définissant la vocation, le rôle, les facilités et exigences du Nouvel Aéroport International de Montréal (NAIM);
- en plus, le MEER par l'intermédiaire de monsieur Roger Drouin et le MICC représenté par monsieur Raymond Gladu, ont fourni certaines analyses portant sur le cargo aérien, relevés qui servent d'input à l'étude du marché de PICA et des parcs industriels de l'Annexe B;
- le SATRA, en plus d'avoir coordonné le travail en régie, participe, comme le Ministère de l'Expansion Economique Régionale (MEER), le Ministère de l'Industrie et du Commerce Ottawa (MICC), le Bureau d'Aménagement du Nouvel Aéroport International de Montréal (BANAIM), le Ministère de la Voirie, le Conseil général de l'Industrie, à l'orientation de ce projet, dont le Ministère de l'Industrie et du Commerce Québec (MICQ) est le maître-d'oeuvre. Tous ces organismes sont membres du comité de direction de PICA.

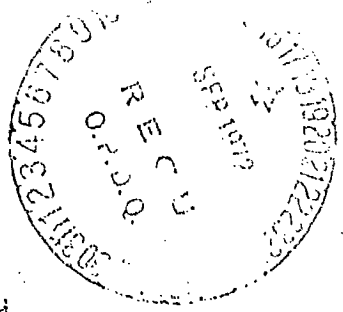
MINISTERE DES RICHESSES NATURELLES

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET: ETUDE GEO-SCIENTIFIQUE
DE LA ZONE AEROPORTUAIRE (PHASE II)
(RECONDUCTION)

QUEBEC, le 15 septembre 1972.



MEMOIRE D'INTENTION

Enoncé

L'étude géoscientifique de la région nord de Montréal, commencée en 1971 lors de la phase I du projet, sera complétée en 1972-1974 par l'exécution de la phase II. Ces travaux seront réalisés conjointement par la Commission Géologique du Canada et par le MRN. Ces travaux affectent particulièrement le secteur adjacent au nouvel aéroport international de Montréal.

Problématique

La connaissance qualitative et quantitative des dépôts de surface et des divers paramètres mécaniques et physiques de leurs composants est nécessaire à la planification et l'aménagement du territoire. Ceci est reconnu par les divers organismes chargés de planifier l'utilisation rationnelle des secteurs à aménager et ils sont les clients principaux du projet d'étude. Ces organismes sont OPDQ, SATRA, BANAIM. De plus d'autres groupes d'études (CREM, EZAIM) utilisent nos données.

Objet - But

Les buts du projet seront atteints par un programme d'action approprié. Une campagne de forages stratigraphiques complètera les travaux de la phase I. Des forages hydrogéologiques et la mise en place de points d'observation seront les éléments essentiels de l'étude hydrogéologique (aspect le plus important de la phase II). Une campagne de forages géotechniques aux secteurs désignés par les organismes - clients permettra l'obtention et la mesure des propriétés mécaniques des couches traversées, ceci dans le but de préciser leur emploi futur.

Caractéristique

Forages stratigraphiques - 2500 pieds - avec analyse en laboratoire des échantillons. Ce travail sera exécuté sous la responsabilité de la Commission Géologique du Canada (chargé de projet: D. St-Onge).

Forages hydrogéologiques - 4000 pieds répartis sur 20 sondages qui seront transformés en puits d'observation ou qui serviront pour les essais de pompages. Un réseau piézométrique (60 points) sera mis en place - 15 essais de pompage seront effectués. Des analyses chimiques donneront une vérification de la qualité de l'eau. Ce travail sera sous la responsabilité du Service d'Hydrogéologie du MRN (chargé : J.M. Prévost).

Forages géotechniques - 1200 pieds avec analyses et essais. Ce travail sera sous la responsabilité du Service de Géotechnique (Chargé : Rémy Maranda).

Les données seront compilées et analysées. Un traitement mécanographique sera utilisé pour la préparation de cartes thématiques. La Commission géologique exécutera cette partie du travail.

Coût Estimatif

La répartition des coûts est divisée à l'intérieur de chaque item selon l'utilisateur ou le groupe de projet.

01.00	Traitement, salaires et allocations.	
	Commission Géologique du Canada	
	(cartographie du Pléistocène)	\$ 23,450.00
	Ministère des Richesses Naturelles	
	Géotechnique	8,400.00
	Hydrogéologie	15,600.00
	Besoins communs MRN et GSC	20,800.00
	Total:	\$ 68,250.00
03.00	Service de Transport et Communications	
	(frais de déplacement, logement, téléphone)	
	Commission Géologique du Canada	1,000.00
	Ministère des Richesses Naturelles	
	Hydrogéologie	6,000.00
	Besoins communs	7,000.00
	Total:	\$ 14,000.00
06.00	Loyer	
	Commission Géologique du Canada	1,075.00
	(calculatrice programmée)	
	Besoins Communs	
	ordinateur 6 mois	2,400.00
	Total:	\$ 3,475.00

07.00	Fourniture et approvisionnement Besoins Communs	\$ 21,000.00
08.00	Matériel et équipement Achat	9,600.00
09.00	Travaux de génie Commission Géologique du Canada Forages	30,000.00
	Ministère des Richesses Naturelles Géotechnique (Forages et essais) Hydrogéologie (Forages, puits essais etc ...)	36,000.00 77,000.00
	Total:	\$ 143,000.00
	GRAND TOTAL:	\$ 259,325.00

\$55,525.00 seront utilisés pour les fins de la Commission Géologique du Canada.

Echancier

Les travaux seront entrepris dès que le projet sera accepté et que les fonds seront disponibles. Il seront terminés à la fin du mois de mars 1974.

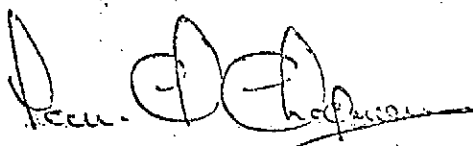
- a) Forages stratigraphiques - 2 mois - terminés en juin 73
- b) forages hydrogéologiques - 2 mois - terminés en sept 73
- c) mise en place de piézomètres 1 mois - terminés en juil 73
- d) essais de pompage - 5 mois - terminés en nov. 73
- e) forages géotechniques 3 mois - terminés en mars 72
- f) lectures de piézomètres - en continuité - période d'un an.

Plusieurs étapes peuvent être exécutées simultanément, Ainsi a) b) et c) peuvent se faire en même temps. Seules les étapes b) c) d) sont consécutives et exigent une période continue de 6 mois. Un certain chevauchement entre c) et d) est possible si nous pouvons donner les travaux à contrat. La lecture des piézomètres se poursuivra sur une période d'un an après la mise en place. Toutefois le coût principal est celui de la mise en place et le service de l'Hydrogéologie pourra continuer les lectures après la fin de l'année fiscale.

Les résultats des lectures ne seront pas disponibles avant septembre 1974.

Les périodes mentionnées ne comprennent pas le temps de préparation et d'adjudication des contrats.

g) analyse et synthèse - 4 mois - terminé en mars 1974.



Par: Jean - Yves Chagnon
Division de Géotechnique

Pour:

André F. Laurin
Directeur
Services Géologiques
Ministère des Richesses Naturelles,

QUEBEC, le 15 Septembre 1972.

M A M = REGIE DES EAUX

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'UN PLAN DIRECTEUR DE SERVICES D'EGOUT ET
D'AQUEDUC DANS LA ZONE AEROPORTUAIRE

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Plan directeur de services d'égout et d'aqueduc dans la zone aéroportuaire.

2- PROBLEMATIQUE:

La préparation des plans directeurs, des systèmes d'alimentation en eau et de disposition des eaux usées, des principales municipalités de la zone aéroportuaire seront complétés vers le mois de février 1973. Les coûts de cette étude entreprise au mois d'octobre 1971 sont plus élevés que prévus à cause d'un certain nombre de faits dont les principaux sont:

- a) modification (extension) du mandat;
- b) préparation d'un rapport sur les projets prioritaires en eau et en égout des municipalités;
- c) préparation des plans des réseaux existants pour les municipalités où ce plan n'existait pas;
- d) programmes d'ordinateurs.

3- OBJECTIF-BUT:

Afin de pouvoir mener cette étude à terme, il est nécessaire d'augmenter les budgets prévus. Cette augmentation permettra cependant d'obtenir une étude plus complète et de meilleure qualité.

4- CARACTERISTIQUES:

Cette étude permettra d'obtenir des plans directeurs régionaux intégrés pour les principales agglomérations du territoire. Ces plans directeurs permettront de planifier les investissements en eau et en égout au cours des prochaines années et feront partis des plans directeurs que chaque municipalité doit préparer en vertu du Bill 60.

5- FINANCEMENT:

Coût requis pour
reconduction \$75,000

6- ECHEANCIER:

Fin de l'étude en mars 1973

M.A.M. - S.A.T.R.A.

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

CENTRE D'INFORMATION, OPERATIONNALISATION
DE LA BANQUE DE DONNEES ET PUBLICATIONS
(RECONDUCTION)

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Opérationnalisation de la banque de données. Mise en place d'un centre d'information et publication. (Reconduction)

2- PROBLEMATIQUE:

A partir d'un financement de la zone spéciale, le SATRA a complété une banque de données sur les caractéristiques des entreprises, des institutions et des personnes de la région aéroportuaire.

De plus, SATRA a effectué une étude sur les besoins d'information des municipalités pour fins de préparation de plans directeurs et pour fins de gestion municipale. Au cours des derniers mois, nous avons assumé la responsabilité d'acheminer vers les municipalités, certaines informations requises pour la préparation des plans directeurs. Il deviendra nécessaire au cours de la prochaine année de poursuivre ces deux exercices.

L'accès et l'analyse de cette information sous forme de banque de données ou de publication, revêt une grande importance dans la préparation des plans directeurs des municipalités.

3- OBJECTIF-BUT:

Produire à la demande des municipalités et des groupements municipaux les documents d'information, les tableaux statistiques, les analyses et les compilations requises pour la préparation des plans directeurs intermunicipaux ou municipaux.

Assurer la permanence des flux d'information et de la banque de données pour fins de gestion municipale et de planification.

4- CARACTERISTIQUES:

Le projet permettra la mise en disponibilité pour les fins des municipalités, d'un documentaliste et d'une secrétaire et assurera la partie des frais de copie de document provenant de source extérieure.

De plus, le budget permettra l'embauchage des techniciens pour produire les données sous forme requises et défrayer les coûts d'ordinateur et d'impression encourus.

5- FINANCEMENT:

Subvention Zone spéciale \$ 180,000

6- ECHEANCIER:

Opérationnalisation
de la banque de données: Automne 1972

Banque de données: 1972-1973

Publications: Automne 1972 - Printemps 1973

M.A.M. - S.A.T.R.A.

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

ETUDE SUR LA REGIONALISATION DES SERVICES D'INCENDIE,
POLICE, EVALUATION, ORDURES MENAGERES ET
SUR LES PROBLEMES D'INONDATIONS ET DE SABLIERES.

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Régionalisation des services municipaux dans la région aéroportuaire (police, incendie, évaluation foncière, ordures ménagères), et étude du problème des sablières et des inondations.

2- PROBLEMATIQUE:

La venue de l'aéroport impose la mise en place d'un réseau de services municipaux de haute qualité en tout incompatible avec la situation présente telle que nous l'avons inventorié.

De plus, certaines parties de la région sont affectées par des problèmes physiques graves dus à l'exploitation incontrôlée des sablières et à la crue annuelle du lac des Deux-Montagnes.

3- OBJECTIF-BUT:

Mise en place de réseaux intermunicipaux ou régionaux de services en ce qui a trait à la police, protection contre les incendies, évaluation foncière et ordures ménagères.

Etablir une stratégie visant à solutionner à court terme, les problèmes d'inondations et des sablières dans les municipalités de Ste-Marthe et de Pte-Calumet.

4- CARACTERISTIQUES:

Le SATRA procédera à la mise en place de comité sectoriel regroupant les représentants municipaux et gouvernementaux, appuyés de spécialistes du domaine à l'étude.

Les différents modes d'organisation de services seront évalués et présentés aux autorités responsables.

Les résultats de ces travaux seront mis en oeuvre par voie de regroupement municipal ou de régionalisation de services, les modalités de financement étant préalablement établies.

Le problème des sablières et des inondations sera étudié en profondeur afin de proposer une solution globale aux différents intéressés, privés et gouvernementaux.

Le SATRA assumera les responsabilités professionnelles conventionnelles connexes à l'aménagement du territoire et embauchera des ingénieurs et spécialistes des études avantage-coût, pour dresser un dossier opérationnel.

5- FINANCEMENT:

\$130,000 - Subside Zone spéciale

Note: SATRA assurera les frais généraux connexes à la régionalisation des services et les sommes prévues serviront à défrayer les frais des comités et des professionnels spécialistes des différents secteurs à l'étude embauchés en vue de mener à bien le projet.

Des plans de travail existent pour chacun des services à être régionalisés.

M.A.M. - S.H.Q. (S.A.T.R.A.)

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

DETERMINATION DES BESOINS
EN LOGEMENTS DANS LA
REGION AEROPORTUAIRE

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET

Détermination des besoins de logement à prix modique dans la région aéroportuaire et dans chacun de ses secteurs.

2- PROBLEMATIQUE

La détermination des besoins de logement à prix modique dépasse les capacités des municipalités de la région aéroportuaire et impose la participation de la Société d'Habitation du Québec.

3- OBJECTIF-BUT

Elaboration d'une stratégie de mise en place de logement à prix modique dans l'ensemble de la région aéroportuaire et dans chacun de ses secteurs.

4- CARACTERISTIQUES

SATRA et la SHQ assumeront les responsabilités d'administration générale et de soutien technique dans cette étude; toutefois, il est nécessaire d'obtenir l'appui de spécialistes du monde de l'habitation et des techniciens prévisionnels pour mener à bien le projet.

5- FINANCEMENT

\$30,000 - Subside zone spéciale

- Note:
- Les frais généraux et les services professionnels conventionnels sont absorbés par SATRA et la SHQ
 - Les subsides servent à embaucher des spécialistes du monde de l'habitation et de la prévision à cet égard.

MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'INFRASTRUCTURE DANS LE
PARC INDUSTRIEL ET COMMERCIAL AERO-
PORTUAIRE (PICA) (CONDITIONNEL AUX RESUL-
TATS DE L'ETUDE PICA)

MONTREAL, LE 15 SEPTEMBRE 1972..

1- ENONCE DU PROJET:

Le présent projet s'intitule "Infrastructure dans le parc industriel et commercial aéroportuaire (conditionnel aux résultats du projet PICA)" et est la réalisation concrète d'un parc industriel et commercial à proximité du Nouvel Aéroport International de Montréal.

2- PROBLEMATIQUE:

L'implantation du nouvel aéroport international de Sainte-Scholastique modifie le potentiel industriel de la sous-région nord de Montréal. Des études en cours essaient de déterminer l'opportunité de mettre sur pied une infrastructure d'accueil pour l'industrie directement attirée par le Nouvel Aéroport International de Montréal. Advenant que les études prouvent qu'une demande pour des espaces industriels et commerciaux à proximité du Nouvel Aéroport International de Montréal existe, il faudra, immédiatement suite à cette constatation, voir à la réalisation concrète du parc industriel et commercial aéroportuaire. L'aéroport devant commencer à opérer en 1975, il faudrait qu'à cette date PICA soit devenu une entité physique prête à accueillir les industries sensibles à une localisation au voisinage immédiat d'un aéroport international.

3- OBJECTIFS

Le présent projet vise à concrétiser le "plan type d'aménagement" du parc industriel et commercial aéroportuaire qui aura été conçu à l'intérieur du projet PICA.

Les étapes prévues pour l'année 1973 - 1974 sont les suivantes:

- A - arpentage et délimitation du PICA;
- nivellement du terrain;
- préparation des plans d'égout (usine d'épuration si nécessaire), d'aqueduc (usine de filtration si nécessaire), d'éclairage électrique des rues, (la préparation de ces

plans devra prévoir l'installation des autres services publics tels téléphone, gaz naturel, réseau de distribution électrique);

- détermination du profil en long et en travers des rues et/ou des voies de circulation;
 - détermination de la coupe de la construction des rues (épaisseur d'asphalte, de béton, du lit de pierres concassées);
 - préparation du plan du centre de service;
 - préparation du plan d'un édifice industriel (shell building).
- B
- installation des réseaux d'égout, d'aqueduc, d'éclairage électrique des rues (tout en tenant compte des services publics cités plus haut);
 - construction de rues et/ou voies de circulation;
 - construction du chemin de fer dont le tracé aura été prévu dans le plan d'aménagement;
 - construction du centre de service;
 - construction d'un "shell building";
 - aménagement d'espaces verts tel que prévu dans le plan type d'aménagement;

Un aménagement planifié exigeant de précéder la demande d'une période n'excédant pas deux (2) années, la superficie à aménager dans la première phase sera déterminée à l'aide de l'étude de marche de PICA en cours d'exécution.

4- CARACTERISTIQUES QUANTITATIVES ET QUALITATIVES DU PROJET

Les caractéristiques quantitatives et qualitatives des "output" du projet ne sont pas encore clairement connues.

5- COUT DU PROJET

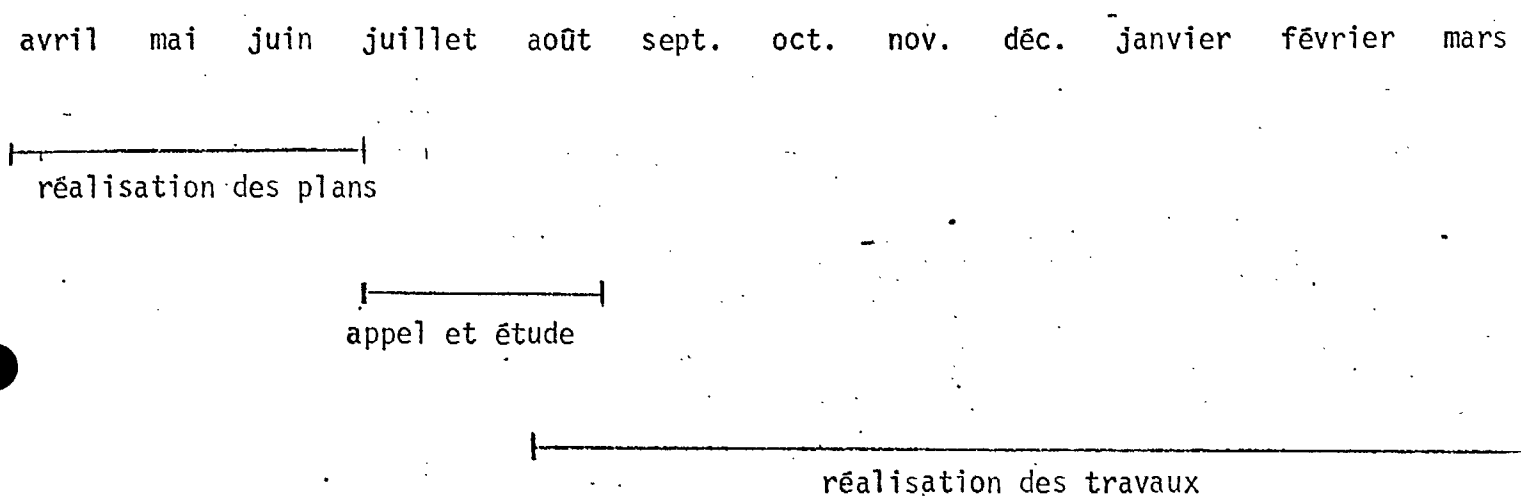
Le coût de ce programme est estimé à \$2,000,000.

Il comprend

- les coûts de réalisation des plans de génie;
- les coûts d'aménagement (première phase)~
- les coûts de construction d'un centre de service et d'un "shell building".

6- ECHEANCE

Les opérations prévues dans ce projet s'étendent sur une période se terminant le 31 mars 1974.



7- REMARQUES

Ce programme permettra une synchronisation entre la mise en opération de l'aéroport et d'une infrastructure d'accueil adéquate pour l'industrie intéressée à une localisation à proximité d'installations aéroportuaires. Les phases suivantes d'aménagement du PICA seront entreprises par l'organisme qui verra à sa gestion.

AGGLOMERATION ST-JEROME - STE-THERESE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN SYSTEME REGIONAL
POUR LA DISPOSITION DES DECHETS SOLIDES

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Construction d'un système régional pour la disposition des déchets solides - Agglomération St-Jérôme / Ste-Thérèse.

2- PROBLEMATIQUE:

Les déchets solides de l'agglomération de St-Jérôme et de Ste-Thérèse sont présentement déposés dans des dépotoirs à ciel ouvert qui ne rencontrent pas les normes du Ministère de l'Environnement. Ces dépotoirs constituent une source de nuisance pour leur entourage. Il n'est pas possible de penser à une amélioration des techniques de disposition sur chacun de ces dépotoirs à cause du faible volume de déchets qui rendrait l'amélioration et l'opération non rentable. En conséquence, il est nécessaire de regrouper la disposition des déchets solides dans des centres régionaux où le volume des déchets disposés sera suffisant pour rentabiliser des techniques de disposition plus conformes aux normes sur l'environnement.

3- OBJECTIF-BUT:

Une étude sera effectuée au cours de l'année sur la régionalisation de la disposition des déchets solides dans l'agglomération de St-Jérôme et de Ste-Thérèse. Le but de ce projet est de donner suite aux recommandations formulées par cette étude afin d'éliminer les dépotoirs existants et de construire des centres régionaux de disposition des déchets solides.

4- CARACTERISTIQUES:

Les caractéristiques qualitatives et quantitatives de ce projet seront déterminées à partir des résultats d'une étude régionale qui doit être effectuée dans ce secteur afin de déterminer le type de système à être employé, son coût, son emplacement et tous les autres détails nécessaires à l'élaboration du projet.

5- FINANCEMENT:

Coût total: \$1,000,000

6- ECHEANCIER:

Mars 1973 à Mars 1974.

MUNICIPALITE DE STE-THERESE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE REAMENAGEMENT DU CENTRE VILLE

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Réaménagement du centre-ville de la municipalité de Ste-Thérèse.

2- PROBLEMATIQUE:

La cité de Ste-Thérèse, comme la plupart des "agglomérations banlieues" fait face à différents problèmes liés à son expansion rapide; son noyau urbain ancien s'est rapidement dégradé et n'a pas suivi une évolution comparable à celle du reste du territoire de la municipalité.

En 1968, la municipalité, en collaboration avec la SHQ faisait préparer un document intitulé concept général de réaménagement et qui prévoyait un certain nombre d'actions à entreprendre dans le "Vieux Ste-Thérèse" qui englobe le centre commercial de la ville et qui est contigu au centre éducationnel constitué par le Collège Lionel Groulx.

Cette nécessité de réaménagement a été confirmée récemment par le choix de développement effectué lors des assises municipales de Lachute en 1971; en effet Ste-Thérèse et son agglomération ont été considérés comme un pôle de croissance important devant accueillir 180,000 habitants en 2001.

Dès 1986, l'agglomération aura 95,000 habitants, il est donc nécessaire de prévoir un centre pour une telle population; il est par ailleurs important d'engager dès maintenant le processus de rénovation.

3- OBJECTIF - BUT:

Il s'agit de favoriser le réaménagement du centre de Ste-Thérèse par la réalisation de différents travaux d'infrastructures indispensables à toute opération de restructuration urbaine.

Ces investissements concentrés à proximité du centre administratif (Hôtel de Ville - poste) et commercial constitueraient le premier apport nécessaire à la réalisation d'une partie de la phase 1 du programme de rénovation identifié dans le document réalisé pour le compte de la municipalité et de la SHQ.

4- CARACTERISTIQUES:

Il s'agit principalement de la réalisation d'infrastructures aqueduc, égout pluvial, égout sanitaire et pavage dans un quadrilatère formé par la rue Turgeon, la rue Blainville et la boucle du CP.

Environ 45% des sommes affectées à la réorganisation du centre de Ste-Thérèse seraient consacrées à la canalisation de la rivière au Chiens; cette canalisation permettrait une meilleure utilisation du sol dans ce secteur à forte concentration.

5- FINANCEMENT:

\$ 700,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Décembre 1972

Devis technique terminé: Janvier 1973

Appel d'offre terminé: Février 1973

Travaux terminés: été 1973.

MUNICIPALITE DE LACHUTE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE REAMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Réaménagement du centre-ville de la municipalité de Lachute.

2- PROBLEMATIQUE:

A cause de l'aménagement actuel de la rue principale du centre-ville de Lachute, il existe dans ce secteur, des problèmes de circulation, de stationnement et d'accès qui nuisent considérablement à l'activité commerciale du centre-ville. Il existe aussi un problème d'inondations dans les sous-sols, d'une partie des commerces de la rue principale, à cause d'un collecteur d'égout qui se déverse directement à la rivière à un niveau inférieur au niveau des hautes eaux moyennes de la rivière.

3- OBJECTIF-BUT:

L'objectif de ce projet est de réaménager les services du centre-ville de façon à fournir aux entreprises commerciales ainsi qu'aux bureaux d'affaires et principalement à la clientèle, des facilités adéquates qui permettront d'absorber la croissance de la ville et de conserver au centre-ville actuel son rôle de centre de services régional.

Ce réaménagement du centre-ville est aussi une condition nécessaire pour que Lachute conserve son centre actuel et que ce centre devienne un élément d'attraction pour les entreprises commerciales.

Cette réorganisation du centre-ville actuel permettrait de décourager parallèlement toute action visant à disperser les services et les équipements à la périphérie de l'agglomération.

4- CARACTERISTIQUES:

Le projet de réaménagement du centre-ville comporte d'une part le réaménagement de l'accès est, au centre-ville par la route 41 (pavage, trottoir, enfouissement des fils, déplacement de poteaux, éclairage, etc...)

Le projet comprend deuxièmement le réaménagement de la rue principale elle-même (pavage, trottoir, bordure, feux de circulation, éclairage, aménagement de stationnement avec accès, etc...). Finalement, le projet comprend la construction d'un collecteur d'égout et d'une conduite maîtresse d'aqueduc à l'ouest de la rue principale.

5- FINANCEMENT:

a) Accès est, du centre-ville	\$ 220,000
b) Réaménagement de la rue principale	250,000
c) Collecteurs d'égout et d'aqueduc	<u>170,000</u>
	640,000
Frais indirects	<u>64,000</u>
	\$ 704,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972

Plans et devis: Mai 1972 à Novembre 1972

Travaux: Juin 1972 à Septembre 1973

MUNICIPALITE DE LACHUTE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN RESERVOIR DANS
LE CENTRE VILLE

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Construction d'un réservoir dans le centre-ville.

2- PROBLEMATIQUE:

Il n'existe pas de réserve d'eau traitée d'une capacité valable, ni à l'usine de filtration ni dans le centre-ville de Lachute. A cause de cette situation, l'usine de filtration doit opérer selon la demande afin de répondre aux débits de pointe journalière ou de pointe horaire, ou aux débits d'incendie. Ces débits sont habituellement fournis à partir de réservoirs situés soit à l'usine de filtration ou sur le réseau de distribution dans la ville même. L'absence de telles réserves d'eau traitée à Lachute nécessite un fonctionnement de l'usine de filtration au delà de sa capacité maximum durant ces périodes de pointe. De plus, l'absence d'un réservoir d'une capacité adéquate diminue considérablement le degré de protection offert en cas d'incendie, puisque le réseau de distribution ne peut pas à lui seul fournir le débit requis dans ce cas.

3- OBJECTIF - BUT:

L'objectif de la construction de ce réservoir est de créer une réserve d'eau traitée dans le centre-ville de Lachute qui permettra de rencontrer les débits de pointe tout en équilibrant les pressions sur le territoire desservi. Ce réservoir permettra aussi de fournir adéquatement les débits requis en cas d'incendie, ce qui aura pour effet de diminuer les taux d'assurance dans toute ville. La construction de ce réservoir a d'ailleurs été demandée à plusieurs reprises par le "Canadian Fire Underwriters" afin d'assurer une protection adéquate en cas d'incendie. Cette réserve d'eau traitée permettra finalement d'équilibrer le taux de production à l'usine de filtration afin de fournir une eau traitée de meilleure qualité.

4- CARACTERISTIQUES:

La capacité finale du réservoir sera déterminée par le balancement hydraulique du réseau et par le plan directeur qui seront préparés dans le cadre de l'étude sectorielle actuellement en cours. Les calculs préliminaires du consultant de la ville estiment la capacité du réservoir à 2.5 MGIPJ.

5- FINANCEMENT:

Coût total \$ 445,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972

Plans et devis: Novembre 1972 à Avril 1973

Exécution: Mai 1973 à Décembre 1973

MUNICIPALITE DE ST-EUSTACHE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN RESERVOIR SOUTER-
RAIN D'EAU TRAITEE DANS LE SECTEUR EST (GRANDE COTE)

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Construction d'un réservoir souterrain d'eau traitée dans le secteur est (Grande Côte).

2- PROBLEMATIQUE:

Tout le réseau de distribution d'eau du secteur de la Grande Côte (anciennement paroisse de St-Eustache) n'est alimenté que par une seule conduite de 12" de diamètre venant du centre-ville de St-Eustache. A cause de l'accroissement rapide de l'urbanisation dans ce secteur, la demande en eau s'est accrue considérablement et durant l'été les pressions ne sont pas suffisantes pour fournir la quantité d'eau requise par les résidents de ce secteur. La pression statique est d'environ 30 livres par pouce carré et la situation serait encore plus grave dans le cas d'un incendie.

3- OBJECTIF - BUT:

Le but premier de ce projet est donc de construire un réservoir dans ce secteur de la ville afin de constituer une réserve d'eau traitée qui permettra d'équilibrer les pressions et de fournir les débits requis durant les journées de consommation élevée et durant les pointes horaires, principalement au cours de l'été, et aussi afin d'avoir des réserves suffisantes en cas d'incendie.

De plus, ce secteur a été identifié par SATRA, comme une zone d'urbanisation prioritaire et la construction d'un réservoir d'eau traitée à cet endroit devient un équipement d'infrastructure essentiel au développement urbain du secteur compris entre St-Eustache et Ste-Thérèse-Ouest. Ce réservoir deviendra d'autant plus nécessaire si le réseau d'aqueduc de Ste-Thérèse-Ouest est éventuellement relié à celui de St-Eustache.

4- CARACTERISTIQUES :

La localisation et la capacité définitives de ce réservoir devront être déterminées par l'étude régionale actuellement en cours dans ce secteur. Cependant, la Ville de St-Eustache possède déjà un terrain sur lequel elle propose de construire un centre communautaire et le réservoir pourrait faire partie de cette construction. Cette alternative sera étudiée par le consultant.

5- FINANCEMENT :

Coût total \$ 230,000

6- ECHEANCIER :

Avant-projet: Octobre 1972
Plans et devis: Novembre 1972
Exécution: Janvier 1973 - Juin 1973

MUNICIPALITE DE ST-EUSTACHE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE
POMPAGE DE L'USINE DE FILTRATION

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Augmentation de la capacité de pompage de l'usine de filtration de St-Eustache.

2- PROBLEMATIQUE:

Il existe un problème de perte de pression immédiatement à la sortie de l'usine de filtration de St-Eustache. Ceci a pour effet de réduire la pression dans tout le réseau de distribution de la Ville et principalement dans le secteur de la Grande Côte. Ce problème est dû au fait qu'il n'y a qu'une seule conduite de 14" qui distribue l'eau traitée de l'usine dans le réseau. De plus, certaines pompes, utilisées en période de consommation de pointe ne débitent pas la quantité d'eau prévue à cause de leur ancienneté et de leur mauvais fonctionnement.

3- OBJECTIF - BUT:

L'objectif de ce projet est d'assurer une meilleure pression dans tout le réseau de distribution de la Ville de St-Eustache et principalement dans le centre-ville et dans tout le secteur est (secteur de la Grande Côte). Les modifications permettront d'équilibrer les pressions et par conséquent d'assurer un meilleur niveau de service aux usagers.

4- CARACTERISTIQUES:

Ce projet consiste à augmenter la capacité de pompage d'eau traitée à l'usine de filtration et consiste à modifier le système de distribution à la sortie de l'usine de filtration.

5- FINANCEMENT:

Coût total \$ 110,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972

Plans et devis: Octobre 1972

Exécution: Décembre 1972 à Juin 1973

MUNICIPALITE DES DEUX-MONTAGNES

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE
L'USINE DE FILTRATION

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Augmentation de la capacité de l'usine de filtration.

2- PROBLEMATIQUE:

L'usine de filtration de Deux-Montagnes a une capacité actuelle de production de 1.3 MGIPJ. L'usine telle que construite possède quatre (4) bassins filtrants, mais seulement trois (3) sont équipés pour traiter l'eau. Un des filtres ne contient pas de milieu filtrant ni l'équipement requis pour traiter. Cette situation provient du fait que le débit requis de l'usine lors de sa mise en opération ne justifiait pas l'équipement des quatre (4) filtres, mais seulement trois (3) filtres suffisaient pour produire la quantité d'eau requise.

Cependant, depuis la construction de l'usine, la ville s'est développée rapidement et les besoins en eau se sont accrus proportionnellement, de telle sorte qu'actuellement la demande en eau dépasse nettement la capacité de production de l'usine. C'est le cas principalement durant l'été au cours des journées de consommation de pointe. (en 1970 consommation maximum 2.24 MGIPJ, vs. capacité de production normale 1.3 MGIPJ)

3- OBJECTIF - BUT:

L'objectif de ce projet consiste donc à optimiser la capacité de production de l'usine de filtration afin de répondre adéquatement aux besoins en eau actuels et futurs de la municipalité.

4- CARACTERISTIQUES:

Le projet consiste à équiper le 4i^{ème} filtre non utilisé actuellement en y installant un milieu filtrant (anthracite) permettant une filtration à taux accéléré. Ceci permettrait d'obtenir une capacité nominale de 2.16 MGIPJ et une capacité maximum d'environ 3.0 MGIPJ. Cette capacité serait suffisante pour répondre à la consommation maximum jusqu'en 1975. L'usine serait ainsi utilisée à la capacité pour laquelle elle a été construite en opérant les quatre (4) filtres au lieu de trois (3). Afin de compléter les modifications, il sera nécessaire d'installer une nouvelle pompe d'eau brute et une nouvelle pompe d'eau traitée.

5- FINANCEMENT:

Coût total \$ 220,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972
Plans et devis: Novembre-Décembre 1972
Exécution: Février 1973 - Mai 1973

MUNICIPALITE D'OKA

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN RESEAU D'EGOUT
SANITAIRE

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Construction d'un réseau d'égout sanitaire.

2- PROBLEMATIQUE:

La ville d'Oka ne possède pas de réseau d'égout organisé. L'évacuation des eaux usées des maisons se fait soit dans des systèmes individuels (fosses septiques, puisards, etc...), ou soit directement dans le fossé ou dans un bout de tuyau le long des rues. L'absence d'un système d'égout intégré cause des nuisances majeures et des problèmes d'hygiène publique dans la ville principalement au cours de l'été. Cette situation est aussi la cause d'une pollution dangereuse des plages avoisinantes, principalement la plage du parc Paul Sauvé.

3- OBJECTIF - BUT:

La région d'Oka possède une vocation touristique et récréative évidente à cause des éléments naturels qui la caractérisent (lac, montagne, etc...!). La vie économique du village est étroitement liée au développement touristique de ce secteur, et la présence du parc provincial constitue un élément important dans la mise en valeur de ce potentiel et dans l'activité touristique de la région. Cependant, l'absence d'un réseau d'égout nuit considérablement à un accroissement des activités de villégiature dans le village, tel la construction de chalet et la mise en place d'équipement de plein air.

L'objectif de ce projet est donc de mettre en place un équipement d'infrastructure qui améliorera sensiblement la qualité du milieu environnant principalement dans le village et qui comme conséquence favorisera la construction touristique de chalets et la mise en valeur du potentiel récréatif de ce secteur. La mise en place de ce réseau d'égout aura aussi pour effet de protéger la qualité des eaux du lac des Deux-Montagnes et des plages situées en aval du village dont celle du parc Paul Sauvé.

De nombreuses demandes ont été faites à la municipalité par la Régie des Eaux depuis quelques années afin de procéder à la construction de ce réseau d'égout. Cependant, les capacités financières de la ville ne permettent pas la réalisation de ce projet.

4- CARACTERISTIQUES:

Le projet consiste à construire un système d'égout municipal intégré afin de collecter les eaux usées domestiques de chacune des maisons. Ce système d'égout sanitaire serait ensuite canalisé par un collecteur vers l'usine d'épuration du parc Paul Sauvé, afin d'y traiter les eaux usées du village conjointement avec celle du parc provincial.

5- FINANCEMENT:

Coût total \$ 880,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972
Plans et devis: Novembre à Janvier 1973
Construction: Janvier 1973 à Novembre 1973

MUNICIPALITE DE TERREBONNE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN RESERVOIR D'EAU TRAITEE

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Construction d'un réservoir d'eau traitée.

2- PROBLEMATIQUE:

La très forte demande en eau lors des journées de consommation maximum et durant les heures de pointes exige une réserve d'eau traitée plus considérable que celle qui existe actuellement à l'usine de filtration. Comme cette réserve est utilisée par quatre (4) municipalités elle possède un caractère régionale et sa capacité doit aussi être suffisante pour répondre aux besoins d'incendie dans ces quatre (4) villes.

3- OBJECTIF - BUT:

L'objectif de ce projet est donc d'augmenter la capacité du réservoir d'eau traitée à l'usine de filtration de Terrebonne afin de répondre adéquatement au débit de pointes et au débit d'incendie dans les quatre (4) municipalités desservies par ce réservoir. L'usine de filtration de Terrebonne est en effet considérée par la Régie des Eaux, puisqu'elle dessert les villes de Mascouche, Lachenaie, Terrebonne et St-Louis-de-Terrebonne. Ce réservoir joue donc un rôle important au niveau de l'alimentation régionale.

4- CARACTERISTIQUES:

L'augmentation de la capacité du réservoir dépendra de l'augmentation possible de la capacité de production de l'usine de filtration et des besoins en eau de ce secteur.

5- FINANCEMENT:

Coût total \$ 550,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972

Plans et devis: Novembre 1972 à Janvier 1973

Exécution: Février 1973 à Août 1973

MUNICIPALITE DE ST-ANTOINE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET DE REFECTION DU RESEAU D'AQUEDUC LE
LONG DES ROUTES 11 ET 41

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Réfection du réseau d'aqueduc, le long des routes 11 et 41.

2- PROBLEMATIQUE:

Le Ministère de la Voirie procèdera bientôt à l'élargissement et à la réfection des routes 11 et 41 dans la municipalité de St-Antoine. A cet effet, le Ministère de la Voirie a demandé à la municipalité de St-Antoine de procéder immédiatement à la réfection des canalisations d'aqueduc le long de ces deux routes avant le début des travaux de réfection du pavage.

3- OBJECTIF - BUT:

Cette demande a été faite dans le but d'éviter que la municipalité ne vienne briser le pavage pour changer les conduites d'aqueduc, une fois que les travaux de voirie auront été complétés.

4- CARACTERISTIQUES

Le projet consiste à remplacer la conduite d'aqueduc existante le long de la route 11 et 41 par une conduite de 10 pouces de diamètre.

5- FINANCEMENT:

Coût total \$ 170,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972
Plans et devis: Juin 1972
Travaux: Août 1972 à Novembre 1972

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'INSTALLATION D'INFRASTRUCTURES MUNICIPALES
RELIEES A L'IMPLANTATION D'INDUSTRIES DANS LES PARCS
INDUSTRIELS DE LA REGION AEROPORTUAIRE

MONTREAL, LE 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET:

Installation d'infrastructures municipales reliées à l'implantation d'industries dans les parcs industriels de la région aéroportuaire.

2- PROBLEMATIQUE:

Le Ministère de l'Industrie et du Commerce a récemment mis sur pied une politique de développement économique et industriel basée sur la régionalisation de certains services essentiels tels que la promotion industrielle, la gestion, l'administration et la planification des parcs industriels. Ce programme a été conçu dans le but de favoriser la création ou l'agrandissement de parcs industriels régionaux. A cette fin, un certain nombre de commission industrielle intermunicipale est en voie de formation sur le territoire. Certains parcs industriels municipaux deviendront alors des parcs industriels régionaux.

Ce programme comporte trois phases qui sont:

- 1) La formation des services de promotion industrielle et économique au niveau des agglomérations.
- 2) L'établissement d'un plan de développement industriel pour chaque agglomération montrant les aires à industrialiser, leurs caractéristiques essentiels ainsi qu'un programme de mise en oeuvre.
- 3) Le financement de certaines infrastructures municipales basé sur des garanties d'implantation industrielle. Cette dernière étape présuppose nécessairement la réalisation des deux premières phases.

C'est cette dernière étape qui constitue le projet énoncé.

3- OBJECTIF - BUT:

L'objectif de ce projet est évidemment de favoriser la création et la croissance de parcs industriels municipaux ou régionaux en apportant aux gestionnaires de ces parcs industriels une aide financière pour la mise des infrastructures nécessaires à l'implantation de nouvelles ou à la conservation et au développement des industries existantes.

4- CARACTERISTIQUES:

Les infrastructures industrielles comprennent des installations complémentaires à l'entreprise qui constituent un équipement de services publics nécessaires aux opérations des industries et qui englobent principalement:

- a) L'aménagement de terrain industriel
- b) L'aqueduc et les égouts sanitaires et pluviaux
- c) La voirie
- d) D'autres installations telles que: voie ferrée, station de pompage, usine d'épuration, réservoir d'eau, transport d'énergie, etc...
- e) Des facilités connexes.

Il est impossible au stage actuel de déterminer les caractéristiques physiques et la localisation de ces projets.

5- FINANCEMENT:

Coût total: \$ 550,000

6- ECHEANCIER:

Mars 1973 à Mars 1974

MUNICIPALITE DE LACHUTE

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

PROJET D'AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE
L'USINE DE FILTRATION DE 2.0 A 4.0 MGIPJ

MONTREAL, LE 28 AVRIL 1972.

Revisé le 16 septembre 1972.

1- ENONCE DU PROJET:

Augmentation de la capacité de l'usine de filtration de 2.0 à 4.0 MGIPJ.

2- PROBLEMATIQUE:

A cause de l'absence de réserve d'eau traitée soit à l'usine de filtration ou dans le centre-ville de Lachute, l'usine de filtration doit opérer directement en fonction de la demande, c'est-à-dire à des taux variables qui atteignent parfois 150% de la capacité maximum de l'usine, afin de pouvoir répondre aux débits de pointe journalière ou de pointe horaire. Par ailleurs, en temps normal, le débit moyen requis a atteint la capacité normale de production de l'usine. Durant les journées ou les heures de pointe, l'usine doit produire à un taux près du double de sa capacité, ce qui a pour effet de diminuer la qualité de l'eau. De plus, si la ville possédait un réservoir d'eau traitée adéquat, il surviendrait des périodes au cours de l'été durant lesquelles l'usine ne produirait pas suffisamment d'eau pour remplir le réservoir d'une journée à l'autre. Pour ce faire, il faudrait alors opérer l'usine à 150% de sa capacité.

3- OBJECTIF - BUT:

Le but de l'augmentation de la capacité de l'usine est de pouvoir installer une capacité suffisante pour répondre aux débits de pointe journalière et aussi pour répondre à l'augmentation de la consommation moyenne qui atteint actuellement la capacité nominale de l'usine. Cette augmentation de la capacité de production de l'usine de filtration s'inscrit dans le cadre du développement du système d'alimentation en eau de la ville de Lachute et fait à la construction du barrage Marchand au cours de l'année dernière et qui permet d'obtenir un débit régularisé de 7.0 MGIPJ. Ce projet a aussi été identifié comme prioritaire dans l'étude régionale en cours dans ce secteur.

4- CARACTERISTIQUES:

Le projet consiste à modifier l'équipement de décantation et l'équipement des filtres de façon à porter le taux de filtration de 2 à 4 gallons par pied carré par minute, ce qui porterait la capacité nominale de production de l'usine de 2 à 4 MGIPJ.

5- FINANCEMENT:

Coût total \$ 330,000

6- ECHEANCIER:

Avant-projet: Octobre 1972

Plans et devis: Novembre 1972

Soumissions et approbations: Décembre 1972

Exécution: Janvier 1973 - Mai 1973

MEMOIRE D'INTENTION

ENTENTE CANADA-QUEBEC
SUR LA
ZONE SPECIALE DU NOUVEL AEROPORT
INTERNATIONAL DE MONTREAL

CONFECTION DES PLANS MUNICIPAUX
D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT

MONTREAL, 1e 18 SEPTEMBRE 1972

1- ENONCE DU PROJET

Préparation des plans inter-municipaux et municipaux d'urbanisme et de développement.

2- PROBLEMATIQUE

Les municipalités de la région aéroportuaire doivent, de par la loi, préparer des plans municipaux d'urbanisme. C'est un élément de politique du Ministère des Affaires Municipales que de favoriser le regroupement des municipalités.

3- OBJECTIF-BUT

Verser un subside aux municipalités de façon à ce que celles-ci préparent des plans intermunicipaux et municipaux d'urbanisme et de développement compatibles avec la politique du ministère relativement au regroupement.

4- CARACTERISTIQUES

Les subsides seront versés sur une base per capita, échelonné en quatre temps correspondant aux quatre phases du plan d'urbanisme proposés par SATRA, ce cheminement des plans d'urbanisme tient compte des hypothèses de regroupement formulées par le SATRA et le MAM. Les responsables de la préparation de ces plans sont les commissions intermunicipales et municipales d'urbanisme.

5- FINANCEMENT

\$300,000.00 (Voir texte annexé).

SUBVENTIONS

Agglomérations	Enoncé d'intention Budget de fonctionnement de l'agglomération (10 octobre 1972)	1ère phase Schéma directeur des structures (1er mai 1973)	2ième phase Programme investisse- ment et équipement (1er déc. 1973)	3ième phase Réglementation (1er février 74)	TOTAL
St-Eustache	\$5,272.00	\$10,848.00	\$10,848.00	\$10,848.00	\$ 37,816.00
Ste-Thérèse	\$6,863.00	\$15,591.00	\$15,591.00	\$15,591.00	\$ 53,636.00
Terrebonne	\$4,037.00	\$ 7,113.00	\$ 7,113.00	\$ 7,113.00	\$ 25,376.00
St-Jérôme	\$5,885.00	\$12,657.00	\$12,657.00	\$12,657.00	\$ 43,856.00
Ste-Scholastique	\$3,143.00	\$ 4,431.00	\$ 4,431.00	\$ 4,431.00	\$ 16,436.00
Lachute	\$3,730.00	\$ 6,192.00	\$ 6,192.00	\$ 6,192.00	<u>\$ 22,306.00</u>
					\$198,926.00
Comité intersecteur					<u>\$ 1,074.00</u>
					\$200,000.00

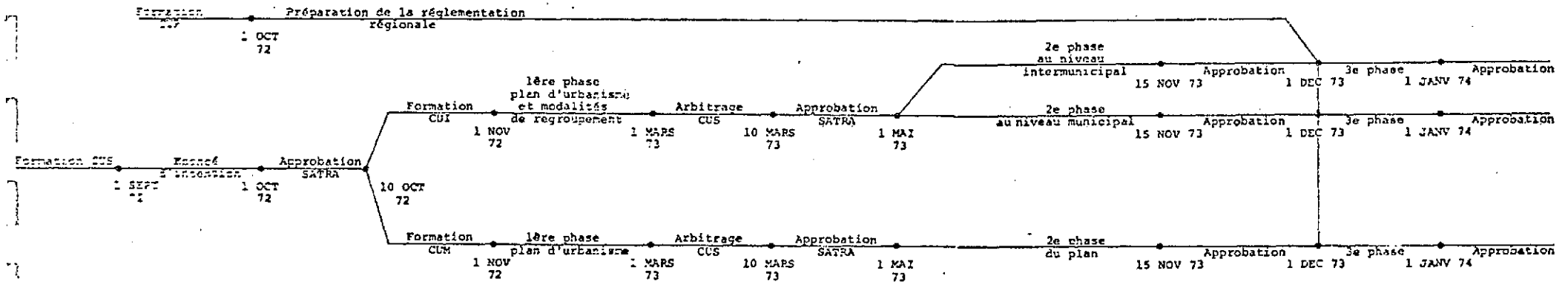
PRETS

Etudes spécifiques

St-Eustache	\$ 16,666.00
Ste-Thérèse	\$ 16,666.00
Terrebonne	\$ 16,666.00
St-Jérôme	\$ 16,666.00
Ste-Scholastique	\$ 16,666.00
Lachute	<u>\$ 16,670.00</u>
	<u>\$100,000.00</u>
	<u>\$300,000.00</u>

ANNEXE I I

CHEMINEMENT DE LA PREPARATION DES PLANS D'URBANISME



LEGENDE: CUS: Commission d'urbanisme régionale
 CUS: Commission d'urbanisme de secteur
 CUI: Commission d'urbanisme intermunicipale
 CUM: Commission d'urbanisme municipale

Esquisse d'intention: Cf. page 21.
 Réglementation régionale: réglementation de zonage, de construction et de lotissement standardisée au niveau régional et appliquée lors de la 3e phase à chaque municipalité selon ses particularités.
 1ère phase du plan d'urbanisme: schéma directeur des structures
 2e phase du plan d'urbanisme: programme des services et équipements
 3e phase du plan d'urbanisme: réglementation d'urbanisme

LETTRE DU PRESIDENT DE LA COMMISSION MUNICIPALE DE QUEBEC



GOVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES AFFAIRES
MUNICIPALES

COMMISSION
MUNICIPALE
DU QUÉBEC

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

QUEBEC, le 8 juin 1972

Monsieur Paul Laliberté, directeur général du SATRA,
255- Est Crémazie,
Montréal 354


Sujet: Projets municipaux
Zone spéciale NAIM 1972-1973

Cher monsieur,

J'ai bien pris connaissance de la lettre que vous adressez à monsieur Wildy Isabel, commissaire, en date du 29 mai 1972, sur le sujet précité.

Après une étude attentive du dossier, la Commission municipale du Québec accepte de donner une approbation de principe au présent projet, à condition, toutefois, que les promesses d'octrois se concrétisent et que les municipalités concernées obtiennent toutes les approbations officielles requises par la loi.

En espérant que le tout saura vous satisfaire, veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.


John F. Sheehan
Président

RG/ca

LETTRE DU PRESIDENT DE LA REGIE DES EAUX

Monsieur Paul Laliberté
Directeur général du SATRA
255 est, Crémazie
Montréal 354, P.Q.

Sujet: Programmation de projets pour la zone
spéciale 72-73

Monsieur,

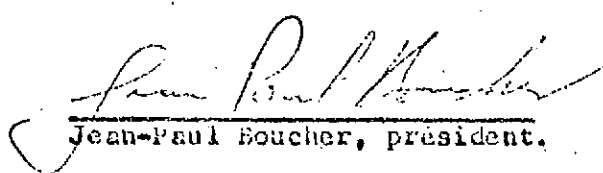
La Régie des Eaux du Québec a pris connaissance de votre lettre du 15 juin 1972, adressée à M. Jean-Paul Boucher, président, concernant un certain nombre de projets qui pourraient être réalisés par les principales villes du territoire de la région aéroportuaire d'ici le 31 mars 1973.

La Régie des Eaux du Québec approuve en principe les différents projets mentionnés, à condition et tel que vous le mentionnez, que ces projets respectent intégralement les conclusions de l'étude régionale en cours. Le rapport préliminaire soumis par Lalonde, Valois, Lamarre, Valois & Ass. concernant ces projets, ne remplace pas le plan directeur régional présentement en cours, et le cas échéant, ne sera pas une contrainte à respecter dans l'élaboration des plans directeurs.

Nous espérons que ceci est à votre satisfaction et nous vous prions d'agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Président,

JB/nm


Jean-Paul Boucher, président.

Approuvé par la Régie des Eaux du Québec,

le.....17 juin 1972.....

LETTRE DU VICE-PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

SOCIÉTÉ
D'HABITATION
DU QUÉBEC

CABINET
DU
PRÉSIDENT

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC
255 est, Crémazie.

Montréal, le 19 juin 1972

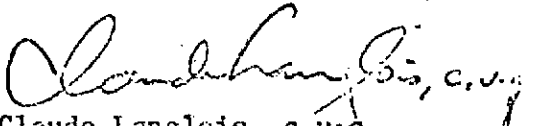
M. Paul Laliberté,
Directeur général,
SATRA,
255 est, rue Crémazie,
Montréal 354, Québec.

Cher monsieur Laliberté,

Ayant pris connaissance des projets soumis à SATRA par les Cités de Saint-Jérôme, Lachute et Sainte-Thérèse, nous sommes en mesure de confirmer:

1. que dans le cas de la Cité de Saint-Jérôme, les projets soumis font partie d'un programme de rénovation déjà approuvé par la Société d'habitation du Québec;
2. que les projets soumis par les Cités de Sainte-Thérèse et de Lachute seraient acceptables par la Société d'habitation du Québec, sous réserve de l'approbation du Conseil des Ministres et de la Commission municipale de Québec, et pourraient être subventionnés par la Société d'habitation du Québec jusqu'à concurrence de 25% du coût net des travaux reconnus, ce à l'exclusion des montants disponibles dans votre organisme.

Veuillez agréer, cher Monsieur Laliberté, l'expression de mes sentiments distingués.


Claude Langlois, c.u.q.,
Vice-Président.

CL/jh

SATRA

**ZONE SPECIALE
DE LA REGION AEROPORTUAIRE**

PROGRAMMATION 1972-73, 1973-74

LE CONTEXTE REGIONAL: L'ANNEXE "B"

L'annonce du choix de Ste-Scholastique comme site du nouvel aéroport international de Montréal en 1969 mit en évidence la nécessité d'une planification concertée de l'aménagement du territoire environnant. En effet, des conséquences quelques fois contradictoires découlent de l'implantation de l'aéroport:

- une force d'entraînement pour le développement urbain et industriel;
- des contraintes sévères sur l'utilisation du territoire environnant (bruit, etc ...)

Par ailleurs, la présence de l'aéroport à Ste-Scholastique a comme effet indéniable d'agrandir vers le nord la zone métropolitaine de Montréal. Avant sa venue, la sous-région aéroportuaire ou annexe B, était constituée essentiellement d'une bande d'expansion résidentielle suburbaine en bordure de la rivière des Mille-Iles, puis d'une zone agricole importante que les montréalais traversaient rapidement pour se rendre dans les centres de villégiature des Laurentides.

Maintenant, avec le développement du réseau routier prévu pour desservir l'aéroport, l'accessibilité à cette région sera augmentée considérablement, entraînant ainsi des pressions de développement importantes, tant pour l'urbanisation que pour l'aménagement de zones récréatives ou de villégiature.

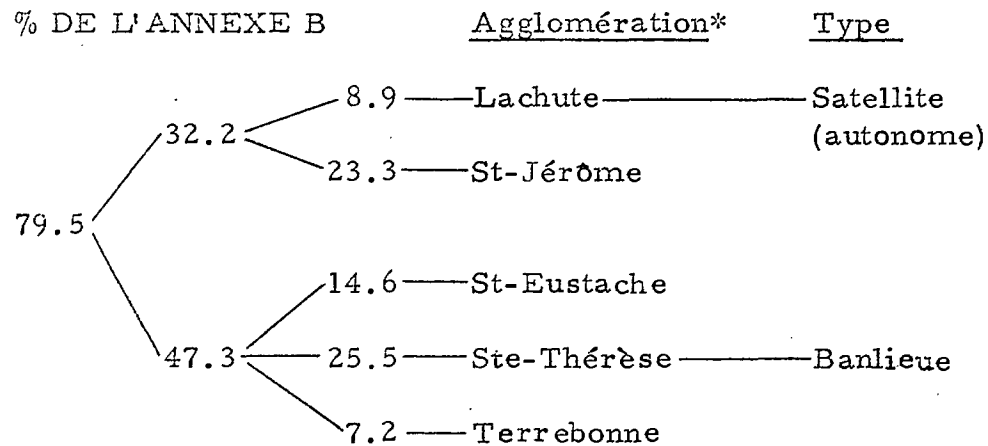
Il apparaît juste de dire que, dorénavant, la clientèle de l'annexe B viendra surtout de Montréal. La croissance de la région aéroportuaire, engendrée par l'aéroport, est donc désormais liée à celle de la zone métropolitaine de Montréal.

La population de la région de Montréal est actuellement de 3.4 millions d'habitants (1971). Parmi les différentes sous-régions, c'est Laval et l'annexe B qui ont connu la plus forte croissance depuis 1961. Cette croissance ira en s'accroissant, comme le montre le tableau suivant:

	1951	1956	1961	1966	1971	1976	1981	1986	2001
Région no 6	2,035,177	2,387,653	2,816,010	3,217,170	3,391,073	4,000,000	4,425,000	4,865,000	6,570,000
Ile de Montréal	1,320,232	1,507,653	1,747,696	1,851,687	1,940,878	2,324,000	2,478,000	2,631,000	3,300,000
Laval	37,843	69,410	124,731	196,088	228,101	297,500	356,750	416,000	550,000
Annexe B	80,603	102,047	121,567	154,161	179,152	217,350	263,710	320,000	525,000

La distribution de la population dans l'annexe B offre les caractéristiques suivantes:

- près de 80% de la population de l'annexe B est concentrée dans cinq agglomérations urbaines;
- près du tiers de la population réside dans deux agglomérations de type satellite;
- tandis que près de la moitié réside dans trois agglomérations de type banlieue le long de la rivière des Mille-Iles.



* Centres urbains comprenant plusieurs municipalités

Construction d'un aéroport international et croissance urbaine rapide, il n'en faut pas plus pour rendre essentielle une action énergique d'aménagement de l'espace dans l'annexe B.

Le plan qui se dégage de cette action énergique s'est développé dans le cadre des objectifs suivants:

1. Développer l'autonomie des centres tout en favorisant la mobilité physique de la population.

Il s'agit de conserver, à Lachute et St-Jérôme, l'équilibre actuel entre les emplois et la main-d'oeuvre, et de réduire la dépendance des banlieues, Ste-Thérèse, St-Eustache et Terrebonne, à l'égard du marché d'emploi de Montréal. Par ailleurs, il importe que les infrastructures routières (et le transport en commun) mises en place pour desservir l'aéroport facilitent aussi les déplacements des résidents de la région.

2. Favoriser les retombées économiques de l'aéroport

Cet objectif ne reste opérationnel que si on cherche à retenir dans la région le plus possible les effets de multiplicateur créés par les emplois et investissements de l'aéroport. On arrive à cette fin en favorisant la création d'un parc industriel et commercial aéroportuaire (PICA) et en ravivant les parcs industriels locaux par un encouragement à la régionalisation sur des sites favorables et bien desservis en tout point.

- 3- Assurer aux populations du territoire, les meilleurs services urbains possibles au moindre coût de mise en valeur et de fonctionnement.

Le plan conduit à la concentration de la croissance de la population dans les centres existants. Le processus "d'in-filling" et de consolidation du tissu urbain doit être fortement encouragé afin d'en arriver à des agglomérations d'une dimension et d'une densité permettant de réduire le coût des services publics. De plus, les municipalités évitent la duplication et le gaspillage en planifiant et en réalisant certains projets en commun.

- 4- Assurer la meilleure utilisation possible des ressources du milieu naturel de la région en favorisant leur mise en valeur et en réduisant les conflits entre les différentes utilisations du sol.

L'objectif entraîne la protection des meilleures terres agricoles par le contrôle du développement de l'urbanisation. Il suppose de plus une forme de gestion du domaine forestier, l'exploitation rationnelle du sous-sol et la réhabilitation des zones dégradées (sablères, gravières, etc ...). S'ajoutent à cela, la protection et la mise en valeur des paysages naturels (intérêt écologique, mise en réserve, exploitation pour fins récréatives, etc ...), de même que le développement planifié des zones de villégiature (lutte contre la pollution, conditions sanitaires, plans de masse, etc ...).

LE PLAN DES AFFECTATIONS DU SOL

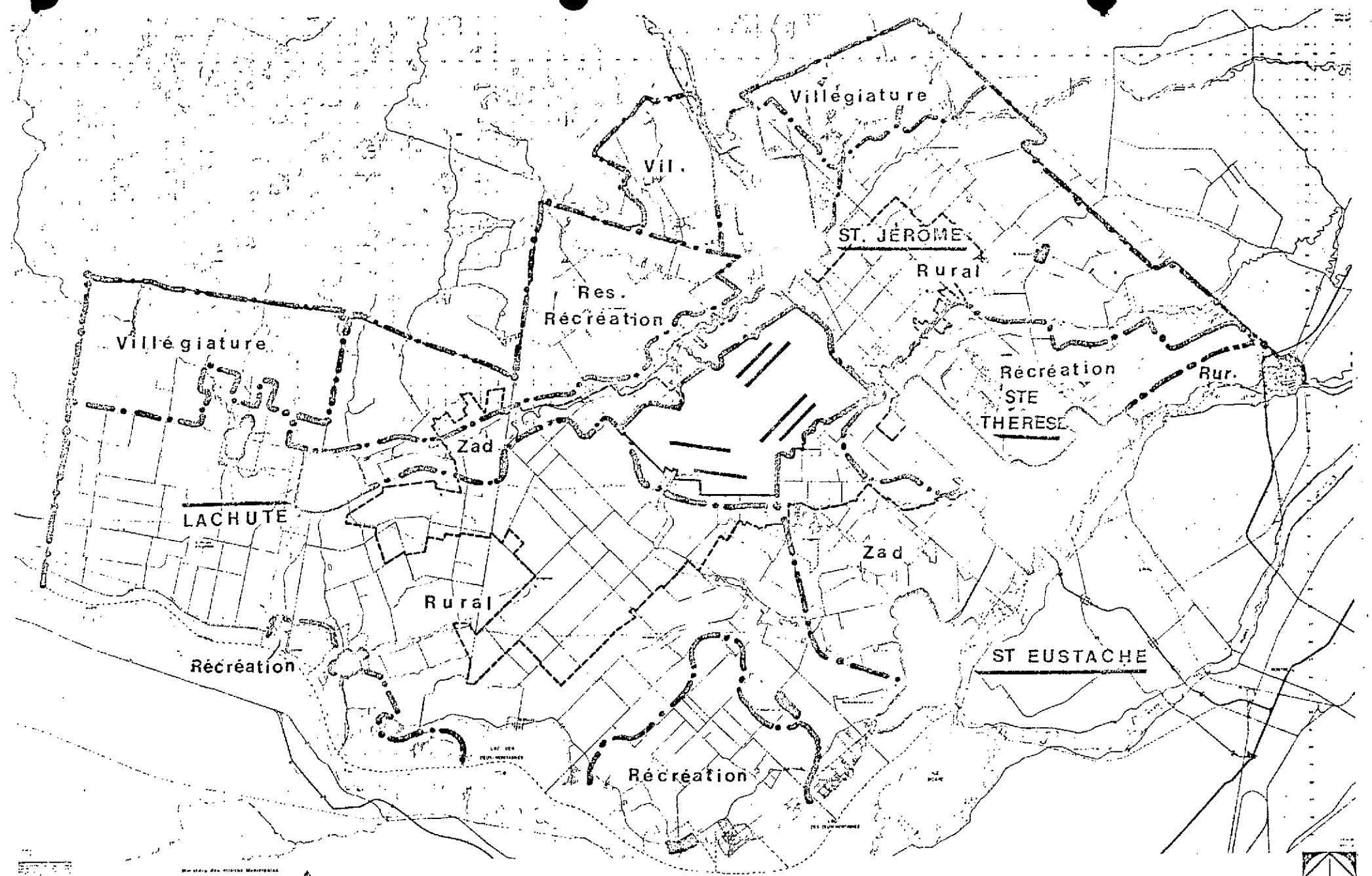
On trouve en page suivante, sous la forme d'un plan schématisé des affectations du sol, une représentation du concept à la base du schéma d'aménagement s'inscrivant dans le cadre des objectifs que l'on vient de décrire.

Son élaboration s'est faite à partir de la confrontation des contraintes et potentiels particuliers à la région aéroportuaire avec les prévisions des besoins en termes d'espace pour les différentes activités humaines. Ceux-ci touchent aussi bien la villégiature que l'urbanisation, la récréation, l'agriculture ou la navigation aérienne, et ce, tout autant pour les habitants de la zone métropolitaine que pour les résidents de l'annexe B.

Le plan traduit en quelque sorte un zonage régional qui s'explique pratiquement de lui-même. Il identifie les quatre types majeurs des affectations du sol décrivant ainsi la vocation multiple de la région.

L'affectation "Urbain" identifie la répartition et la forme du développement de l'urbanisation pour les vingt-cinq ou trente prochaines années. Elle se répartit:

- autour des deux pôles satellites majeurs de Lachute et St-Jérôme;
- le long de l'axe préférentiel d'urbanisation autour des agglomérations de Ste-Thérèse et St-Eustache avec un développement moins important à Terrebonne;
- Ainsi que dans les nombreux petits villages de la région;



SATRA

AFFECTATIONS DES SOLS



Basée sur les prévisions de l'évolution de la population, la surface à urbaniser doit sa forme à certains facteurs déterminants qui en structurent l'organisation, par exemple, dans l'agglomération Ste-Thérèse/St-Eustache, certaines contraintes majeures comme la nature des sols et le bruit, ou encore l'autoroute 640 (distributrice est-ouest majeure) avec ses échangeurs et les ponts vers Montréal.

PREVISION DE POPULATION PAR AGGLOMERATION

	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001
Ste-Thérèse	48,005	60,280	75,660	95,000	117,530	145,450	180,000
St-Eustache	28,657	38,590	52,150	70,000	83,735	100,240	120,000
St-Jérôme	37,611	43,950	51,380	60,000	68,670	78,610	90,000
Lachute	15,176	17,920	21,150	25,000	29,240	34,200	40,000
Terrebonne	13,503	16,580	20,360	25,000	29,240	34,200	40,000

En plus de la croissance urbaine, le schéma cherche à répondre aux besoins en espaces récréatifs. Or, dû à la proximité de Montréal et à sa pénurie d'espaces récréatifs l'annexe B doit assurer un rôle récréatif primordial dans la zone métropolitaine. C'est ainsi que des zones particulièrement attrayantes seront amenées à concrétiser leur vocation à plus ou moins brève échéance. Il s'agit principalement de la région d'Oka et Carrilon - St-André, la vallée de la rivière du Nord, le plateau de St-Colomban et la forêt de Terrebonne.

Ces deux activités majeures baignent dans un milieu rural offrant sur de grands espaces certaines des meilleures terres agricoles du Québec et souvent, les mieux exploitées. Une protection particulière s'impose pour maintenir et développer l'exploitation du sol. Les zones agricoles de moins bonne qualité pourront connaître d'autres formes d'exploitation (extraction, exploitation forestière, etc ...).

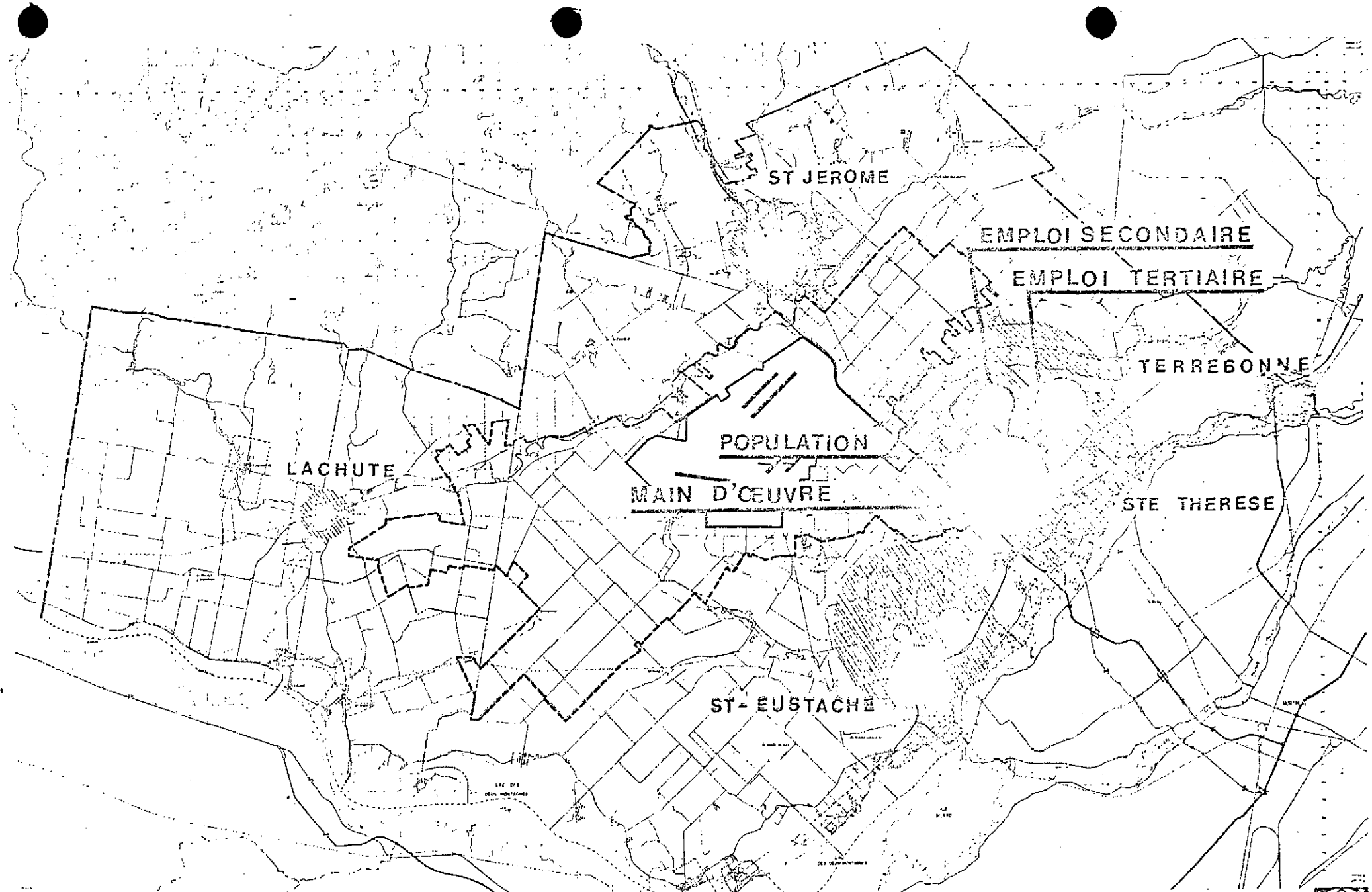
La sous-région aéroportuaire est dominée physiquement par les contreforts des Laurentides déjà fortement exploités pour les activités de villégiature. Une demande croissante impose une rationalisation de cette forme de mise en valeur pour des raisons qui tiennent à la fois de l'hygiène publique et du droit d'accès du public aux plans d'eau et de la qualité du milieu de vie.


La partie du territoire qui risque d'être affectée profondément par des décisions qui restent à venir est maintenue au "Zone d'aménagement différé". Ces décisions touchent aussi bien le tracé de la ligne de transport en commun rapide que l'emplacement du PICA, la récupération des sablières de Pointe Calumet ou la réalisation d'un parc industriel intermunicipal à St-Jérôme ou ailleurs.

Voilà le cadre physico-spatial général dans lequel s'inscrit la programmation de la zone spéciale de la région aéroportuaire.

SUPERFICIES APPROXIMATIVES DES AFFECTATIONS PROPOSEES

	<u>Acres</u>
Urbain	35,000
Récréatif	71,000
Rural	200,000
Villégiature	48,000
Zones d'aménagement différé	62,000
Zone opérationnelle de l'aéroport	<u>19,000</u>
TOTAL:	435,000



SATRA 

LES CENTRES - AN 2000



LE ROLE DES CENTRES

Chaque centre, et indirectement chaque municipalité, doit assurer à ses citoyens, des services de base (cueillette des déchets solides, déblaiement des rues, etc ...). Il en va de même pour certains commerces journaliers (épicerie, poste d'essence, etc ...).

Toutefois, (à cause de leur population plus grande, de leur localisation privilégiée) certains centres peuvent offrir des services plus complets. Ils peuvent assumer des fonctions plus rares, plus spécialisées. Par le fait même, leur zone d'influence est plus grande, leur rôle plus particulier.

Le rôle d'un centre peut donc se définir sommairement par le type et l'étendue de l'influence qu'il exerce sur la région environnante. Cette influence est directement reliée aux types d'équipements et aux services que chaque centre est en mesure d'offrir compte tenu de l'effet de l'attraction des centres voisins.

L'influence et le rôle d'un centre n'a rien de statique, il évolue avec les grands paramètres que sont la population et l'accessibilité. Il évolue aussi avec la nature même des services qui peut changer dans le temps en fonction de l'évolution de la technologie ou de l'initiative locale.

Il évoluera particulièrement à la suite du développement économique engendré par le nouvel aéroport. Cette activité économique ne sera pas sans effets sur l'équipement des centres, car au-delà des services aux individus, il

faut garder à l'esprit les services aux entreprises qui jouent aussi dans la définition du rôle des centres.

On traite ici du rôle des centres majeurs de la région aéroportuaire: les agglomérations* de Ste-Thérèse, St-Eustache, Lachute, St-Jérôme et Terrebonne.

* Agglomération Ste-Thérèse: Ste-Thérèse, Ste-Thérèse Ouest, Blainville, Rosemère, Bois-des-Filion, Lorraine.
Agglomération St-Eustache: St-Eustache, Deux-Montagnes.
Agglomération Lachute: Lachute, Brownsburg.
Agglomération St-Jérôme: St-Jérôme, Lafontaine, Bellefeuille, St-Antoine.
Agglomération Terrebonne: Terrebonne, St-Louis-de-Terrebonne.
Mirabel.

STE-THERESE

Ste-Thérèse est l'agglomération qui regroupe la population la plus importante de la région aéroportuaire et est le centre qui offre le plus d'emplois secondaires.

Elle est toutefois nettement sous-équipée dans le secteur tertiaire. L'agglomération doit donc profiter des investissements qui se rattachent aux activités actuelles pour restructurer et rénover son centre.

Ste-Thérèse doit jouer le rôle de centre majeur dépendant de la zone métropolitaine de Montréal mais renfermant certains services ou équipements conçus à l'échelle d'une zone allant de Terrebonne à St-Eustache.

Il importe d'y développer les emplois secondaires et tertiaires en vue d'augmenter son autonomie à l'égard de Montréal.

Enfin, il est important de développer le potentiel du Camp Bouchard comme espace récréatif et moyen de contrôle de la croissance urbaine.

ST-EUSTACHE

La situation de cette agglomération à proximité de l'aéroport et dans l'axe aéroport/zone métropolitaine doit être valorisée.

La ligne de chemin de fer actuelle vers le centre-ville, constitue déjà un élément important à considérer dans cette perspective; l'absence presque complète de contraintes physiques dans la région permet, par ailleurs, un très bon phasage du développement urbain. La vocation résidentielle peut donc être amplifiée.

Au niveau des fonctions remplies par le centre, il faut d'une part accentuer sa fonction industrielle; d'autre part, promouvoir les fonctions actuelles de commerce général déjà très développées.

Enfin, la récupération ou la protection des berges de la rivière des Mille-Iles doit permettre la promotion des activités récréatives axées sur la rivière et sur le lac des Deux-Montagnes.

Le rôle envisagé pour cette agglomération est donc le suivant:

- celui d'un centre majeur dépendant de la zone métropolitaine et directement relié, au niveau des équipements majeurs ou de certains services spécialisés, à l'agglomération de Ste-Thérèse;
- un centre commercial important et un centre industriel à développer considérablement;
- un centre résidentiel valorisé par la proximité d'espaces récréatifs le long de la rivière des Mille-Iles et du lac des Deux-Montagnes.

TERREBONNE

L'agglomération est en étroite relation avec Laval et Ste-Thérèse. On prévoit qu'il continuera à en être ainsi dans l'avenir.

La position géographique de Terrebonne, son site, la proximité d'espaces récréatifs à développer ainsi que ses références historiques (bâtiments anciens) devraient permettre le développement de la vocation résidentielle de même que la mise en valeur du tourisme et de la récréation.

L'industrie actuelle doit connaître une certaine expansion.

Le rôle envisagé pour cette agglomération est donc le suivant:

- un centre régional dépendant de la zone métropolitaine de Montréal, coordonné pour certains services ou équipements à Laval et Ste-Thérèse;
- un centre de commerce général non spécialisé;
- un centre de tourisme et de récréation à caractère local.

ST-JEROME

St-Jérôme est le premier pôle régional de la zone aéroportuaire; sa vocation de "capitale" des municipalités au nord de l'aéroport dans la sous-région nord, doit être maintenue même si l'accroissement de la population prévu le long de la rivière des Mille-Iles est plus important que celui prévu pour l'agglomération de St-Jérôme.

Parallèlement, les fonctions de commerce et de services spécialisés doivent être renforcées de même que la fonction particulière de St-Jérôme comme porte d'accès aux Laurentides. Son importance comme centre industriel doit être accentuée.

Le rôle envisagé pour cette agglomération est donc le suivant:

- ville satellite;
- capitale régionale à fonctions centrales et administratives;
- centre de commerce spécialisé;
- centre régional de services pour le nord de la région aéroportuaire;
- centre industriel important.

LACHUTE

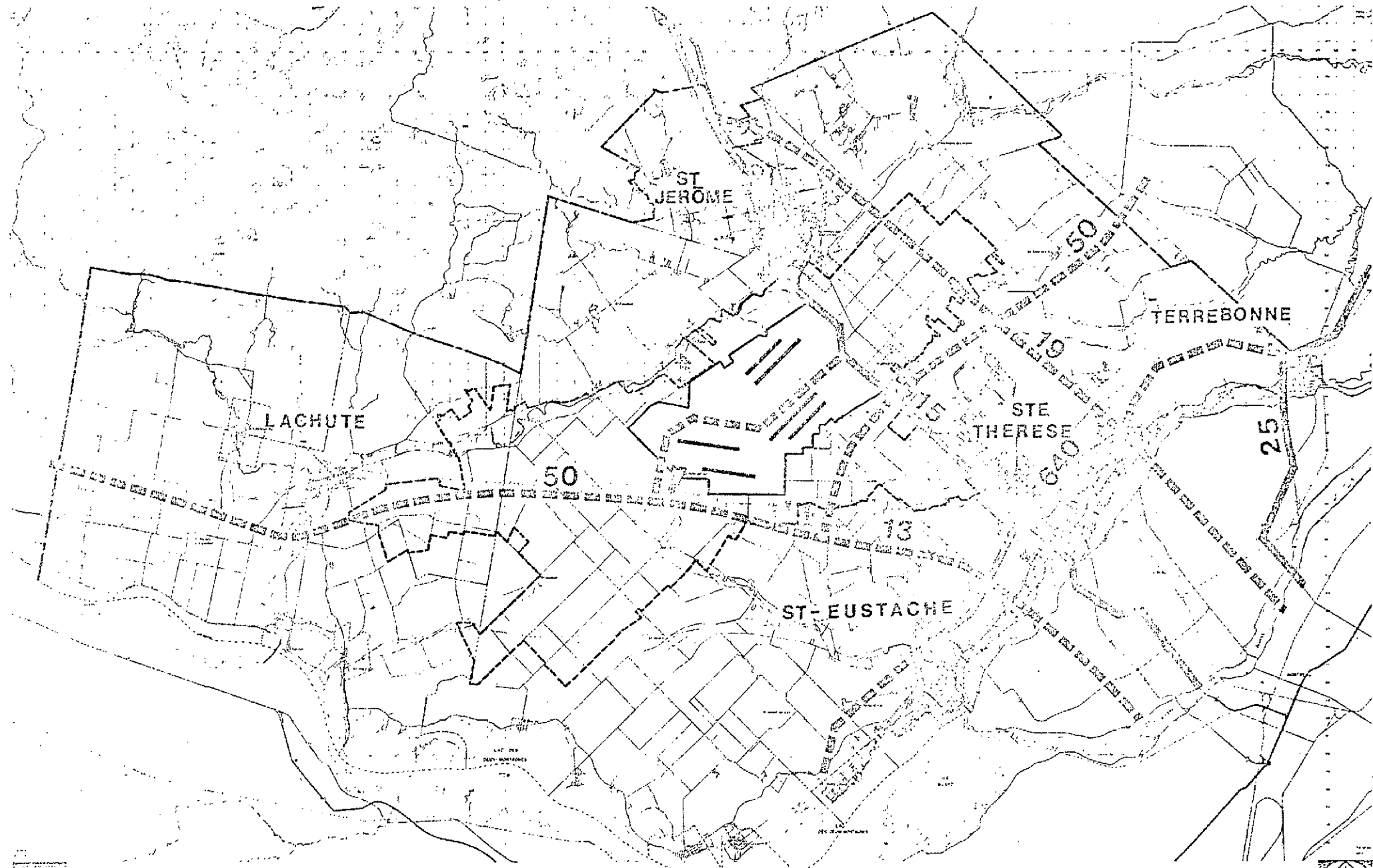
Lachute est le centre le plus autonome de la région aéroportuaire. C'est aussi le centre le plus éloigné de Montréal, et ceci même après la réalisation de l'autoroute 50 qui mettra Lachute à quelques quarante milles de la métropole.

Sa situation géographique privilégiée, de même que la proximité du bassin touristique sous-développé dans la vallée de l'Outaouais et les Laurentides voisines lui trace un rôle important de centre touristique.

Enfin les initiatives municipales ou appuyées par la municipalité traduisent un dynamisme local qui doit être orienté vers les attraits spécifiques de Lachute en tenant compte, non seulement de l'impact de l'aéroport, mais aussi du site particulier de la ville.

Le rôle envisagé pour l'agglomération est donc le suivant:

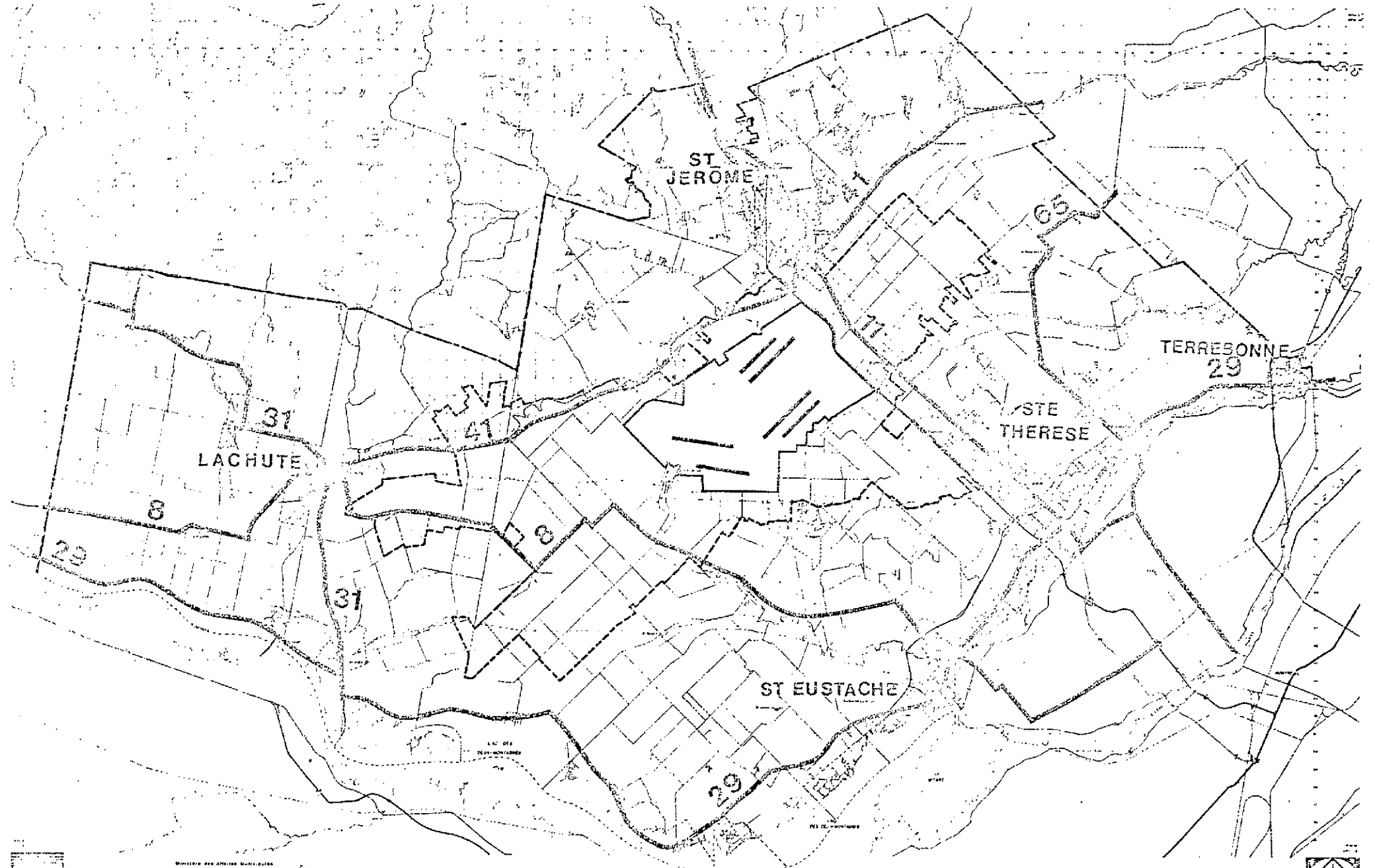
- Centre de service autonome (ville satellite), spécialisé, à caractère régional;
- Centre industriel et résidentiel équilibré;
- Centre majeur pour l'ouest des Laurentides et la vallée de l'Outaouais sur le plan de la villégiature et du tourisme.



SATRA



RESEAU ROUTIER : AUTOROUTES



ST JEROME

31
LACHUTE

STE THERESE

TERRESBONNE
29

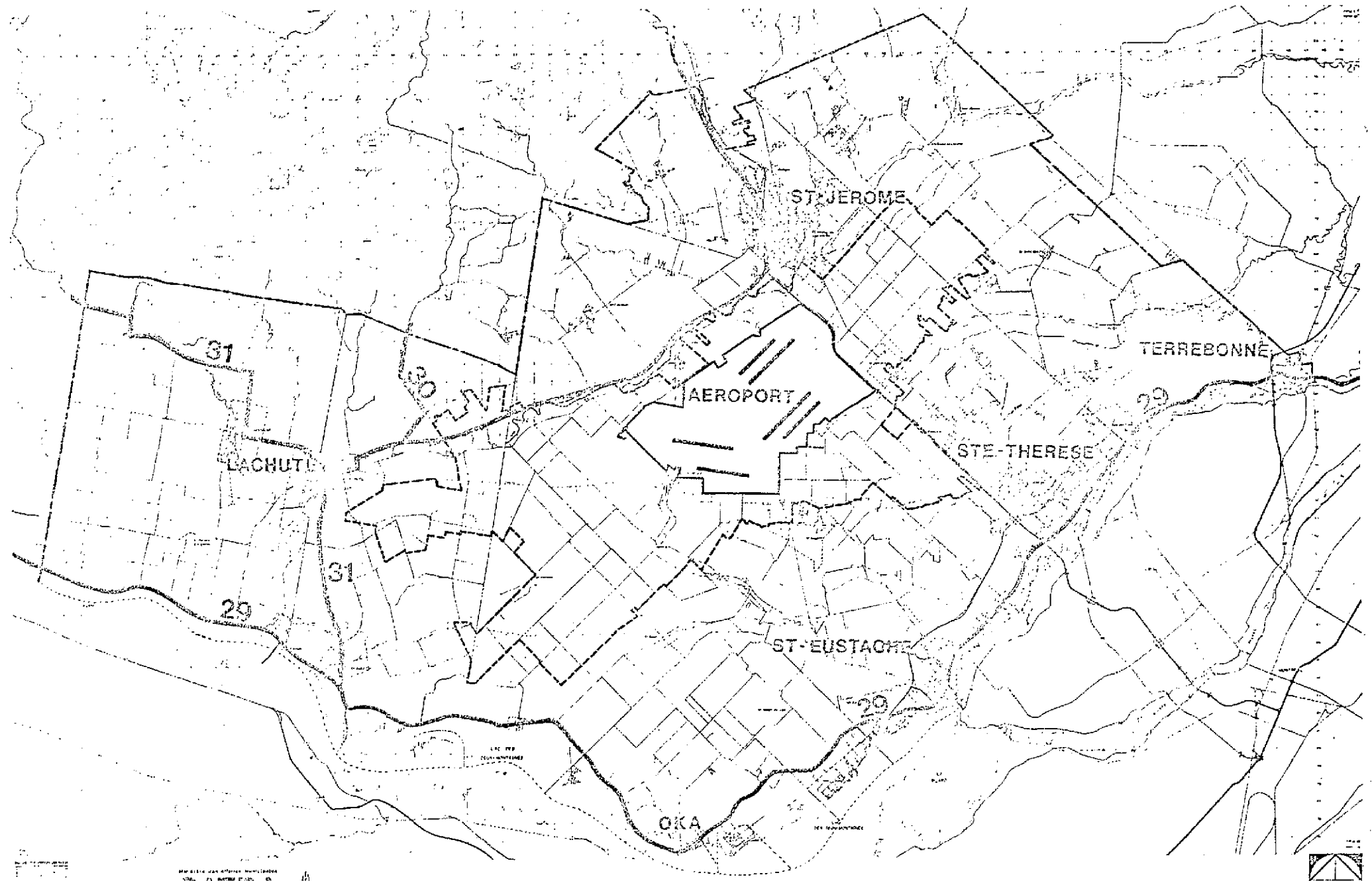
ST EUSTACHE



SATRA



RESEAU ROUTIER: ROUTES REGIONALES



SATRA

RESEAU ROUTIER: ROUTES PANORAMIQUES



LA VILLE DE STE-SCHOLASTIQUE: CAS SPECIAL

La nécessité de regrouper sous une même administration les territoire expropriés par le gouvernement fédéral, ainsi que les contraintes et les services liés à l'implantation de l'aéroport ont motivé la création d'une nouvelle municipalité.

Cette municipalité qui accueillera l'aéroport et les équipements connexes (hôtels, parc industriel, centre de cargo, etc ...) sera soumise à des pressions d'urbanisation très fortes. Ainsi, il sera nécessaire de constituer, de toute pièce, au voisinage de St-Augustin, un nouveau centre administratif municipal à l'extérieur de la zone expropriée au voisinage de la rencontre des autoroutes 13 et 50.

En ce qui a trait à la gestion municipale, une organisation systématique des différents services à offrir à l'aéroport et à sa population est à établir.

La municipalité doit donc se doter d'un plan de développement et de gestion soigneusement préparé.

LE PLAN DE TRANSPORT

Les centres du territoire et les différentes zones d'activité sont interreliés dans un plan de transport. Celui-ci essaye d'accommoder quatre types de mouvements:

- a) aéroport - Montréal par les passagers, employés, fret, etc ...;
- b) annexe B - Montréal et intermunicipaux par la population locale;
- c) circulation locale pour fin de loisirs;
- d) trafic de passage (loisirs ou autre).

Ce plan classe le réseau routier actuel et futur en:

- autoroutes
- routes provinciales
- routes intermunicipales
- routes panoramiques

suivant la capacité et le rôle de chaque type tel que prévu dans le schéma d'aménagement.

Les additions au réseau routier existant tiennent compte des besoins immédiats liés à la desserte et à l'exploitation optimale du NAIM.

La réalisation du plan des transports se présente en deux phases:

1. Celle qui vient avant l'ouverture de l'aéroport:
 - extension de la A640;
 - construction de la A13 jusqu'à la A640;
 - réfection de la 41 et de la 29.
2. Et celle qui complète le réseau régional:
 - extension A13 de la A640 à la A50;
 - construction de la A50 et la A19;
 - construction du système de transport en commun rapide;
 - améliorations au réseau urbain et interurbain.

Il importe d'ajouter de plus, qu'un comité interministériel étudie présentement toute la question du transport de surface (transport, en commun rapide, centre de distribution intermodal, etc ...).