

MÉMOIRE SUR LE
PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AXE McCONNELL-LARAMÉE ENTRE
L'AUTOROUTE 50 ET LE CHEMIN DE LA MONTAGNE PAR LE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PRÉSENTÉ PAR
L'ASSOCIATION DES RÉSIDANTS DES JARDINS TACHÉ INC.

AVRIL 2001

L'Association des résidents des Jardins Taché inc. (ARJT) est une association qui regroupe plus de 500 foyers d'un secteur de Hull depuis plus de quarante ans. Ce quartier résidentiel, qui comprend les rues Du Muguet, Gendron, Lacasse, Moncion, Joseph-Baker, St-Dominique, St-François et Ste-Thérèse, est contigu au secteur du Parc de la Gatineau qui serait traversé par l'axe McConnell-Laramée. Il forme une enclave entre le sud du Parc de la Gatineau et le boulevard Taché, à l'ouest de la promenade du Parc de la Gatineau.

L'Association a suivi avec attention depuis plusieurs années l'évolution du projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne puisque le tracé proposé pour la route qui traversera le Parc de la Gatineau est situé à quelques centaines de mètres de nos maisons. Nous avons noté avec inquiétude que le plus récent projet (1999-2000) du ministère des Transports du Québec permettra un nouvel accès à la Promenade de la Gatineau au moyen de deux bretelles qui traverseront un milieu boisé d'une qualité écologique remarquable. Cette addition au projet initial et d'autres modifications qui ont été faites dans le secteur urbain, font du projet un ouvrage différent de celui qui avait été initialement examiné par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 1988-1989. C'est pourquoi nous nous réjouissons que le BAPE ait accepté de se pencher de nouveau sur le projet.

Notre Association, comme tant d'autres regroupements de citoyens et associations de quartier au Québec et au Canada, a un parti pris pour l'environnement. Les gens de notre région, tous âges confondus, jouissent douze mois par année et ce, depuis des décennies, des multiples bienfaits du secteur du Parc de la Gatineau sur lequel le projet autoroutier va empiéter. Il est donc impératif que la nature présente dans ce secteur du Parc de la Gatineau et aux abords de celui-ci soit préservée à tout prix car nous croyons que notre génération et les générations futures doivent pouvoir continuer à fréquenter ces lieux paisibles, de plus en plus rares en milieu urbain. Les promesses et les efforts de renaturalisation et de reboisement sont louables, mais n'est-il pas préférable et souhaitable pour le ministère des Transports d'agir en bon citoyen et de réduire au minimum et ce, par tous les moyens, les torts que le projet pourrait causer à l'environnement?

Les recommandations de notre Association pour le projet autoroutier McConnell-Laramée portent sur des aspects bien précis du nouveau projet proposé qui affecteront à coup sûr et à tout jamais le Parc de la Gatineau et la qualité de vie des résidents des secteurs limitrophes. Les aspects du projet qui nous préoccupent le plus sont les suivants:

- A.- La proposition de permettre de la circulation lourde sur cet axe routier
- B.- Le choix du tracé
- C.- La suggestion de la Commission de la Capitale Nationale (CCN) d'aménager des bretelles d'accès à la promenade du Parc de la Gatineau

La position officielle de notre Association concernant l'ensemble du projet de construction de l'axe McConnell-Laramée se résume à ceci:

- Tout n'a pas été fait pour minimiser l'impact du projet d'autoroute sur le milieu naturel et le milieu urbain.
- Nous nous opposons à la destruction d'un milieu naturel pour des raisons de complaisance, de facilité et d'économie alors que d'autres alternatives ont été identifiées.
- Nous croyons qu'il faut respecter la nature qui existe déjà plutôt que de réparer les dommages par un reboisement postérieur.
- Nous tenons à ce que l'intérêt des citoyens vivant en bordure de cet axe routier passe avant l'intérêt des automobilistes qui emprunteront cette route.
- Nous souhaitons que le projet proposé soit ramené à une échelle plus humaine. Pour ce faire, nous proposons que la vitesse maximum sur l'axe routier soit limitée à 70 km à l'heure, comme c'est le cas pour d'autres portions de cette même autoroute, notamment à Aylmer.
- De plus, nous sommes contre toute proposition qui aurait pour but de permettre la circulation de camions lourds sur cet axe.
- Nous croyons que le tracé de la route devrait être plus au nord, près de l'emprise des lignes de l'Hydro-Québec, de façon à moins saccager le parc et à éloigner la route au maximum des secteurs habités.
- Nous jugeons importants que les sentiers récréatifs dans le Parc de la Gatineau et aux abords, situés de part et d'autre de l'axe routier projeté, ne soient pas scindés en deux, mais bien reliés par un passage sécuritaire afin que les citoyens de la région puissent continuer d'en profiter.
- Et, enfin, nous nous opposons fortement à ce que la Commission de la capitale nationale profite de l'occasion pour aménager des bretelles d'accès à la promenade du Parc de la Gatineau à partir de l'axe routier.

A.- La proposition de permettre de la circulation lourde sur cet axe routier

Notre Association est contre l'idée de permettre à des camions lourds de circuler sur l'axe routier McConnell-Laramée. Permettre la circulation de camions lourds sur le tronçon autoroutier entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne signifie pour les résidents des quartiers avoisinants qu'ils seront condamnés à tout jamais à endurer et à subir le bruit constant et incessant de camions lourds avec régime de moteur en descente ou en montée et, ce, à toute heure du jour et de la nuit, trois cent soixante-cinq jours par année. Seule la circulation locale de camions légers et d'autobus devrait être permise. Nous proposons aussi que la vitesse entre la rue Laramée et le chemin de la Montagne soit limitée à 70 km à l'heure, ce qui semble tout à fait approprié pour un tronçon de route d'à peine un kilomètre.

Nous croyons bon de souligner aussi qu'à ce jour, aucune étude d'impact sur le bruit n'a vraiment encore été menée pour déterminer avec exactitude les effets du bruit de l'autoroute sur les Jardins

Taché ni sur le quartier voisin, les Jardins MacKenzie- King. Nous ne sommes guère convaincus que la mince bande de végétation qui les séparera de l'axe routier constituera un piège à son ou une barrière anti-bruit vraiment efficace si l'on permet la circulation lourde sur le lien routier.

Nous n'avons pas non plus vu dans aucune des études du ministère de mesures concrètes ou de structures paysagées destinées à réduire la transmission du bruit vers les zones habitées dans la portion de route traversant le parc de la Gatineau. Nous ne croyons pas non plus qu'il soit acceptable de proposer de répartir une partie du problème qui a été créé sur le boulevard St-Raymond (en y permettant la circulation lourde) à un autre quartier résidentiel de la ville. Deux erreurs sont pires qu'une seule.

B.- Le choix du tracé

En ce qui concerne les trois tracés proposés pour le tronçon se situant entre la rue Laramée et le chemin de la Montagne, le ministère des Transports semble privilégier pour toutes sortes de raisons, mais surtout pour des raisons d'ordre économique, le tracé le plus au sud soit le tracé #1. Notre Association, après avoir pris connaissances des arguments en faveur du tracé #1 n'est pas du tout convaincue qu'il s'agit là du meilleur emplacement pour ce tronçon de route.

Le tracé #1 est celui qui, sans contredit, causera le plus de tort à l'environnement du Parc de la Gatineau: un déboisement de l'ordre de 92,043 mètres carrés y est envisagé pour accommoder ce tracé. De plus, on propose la construction d'un viaduc pour enjamber les milieux humides, dont le marais à *Wolfia*, mais sans vraiment être certain que les caractéristiques géotechniques en permettront la réalisation. Qu'advient-il si le ministère découvre qu'il est impossible d'ériger une telle structure à cet endroit? Quel type d'ouvrage viendra remplacer le viaduc?

L'environnement sera-t-il davantage saccagé et sacrifié pour faire place à un ouvrage encore plus envahissant qu'un viaduc? Et si le viaduc est construit, sait-on quels seront les effets des quantités importantes de sel de déglacage et d'eaux de lixiviation venant du dépotoir que l'environnement aux abords du viaduc devra absorber année après année? À ce jour, aucune étude n'a encore abordé ce sujet.

De plus, les conséquences de l'aménagement du tracé #1 sur la faune et la flore dans ce secteur risquent d'être tout simplement désastreuses. Nous souhaiterions voir le ministère des Transports épargner la nature dans ce secteur afin qu'une grande variété d'espèces d'oiseaux rares continuent de pouvoir y nicher et s'y reproduire et que les étangs et les marais, certains à caractère unique, ainsi que des colonies d'arbres, dont une prucheraie de 70 ans d'âge, soient préservés pour les générations futures.

Nous appuyons plutôt le tracé #2 qui permet de minimiser l'impact de la construction sur la nature dans le Parc de la Gatineau et aux abords de celui-ci. Selon l'expertise du ministère des Transports, ce tracé longerait dans la mesure du possible l'emprise de la ligne de l'Hydro-Québec. Il s'agit, de plus, du tracé le plus au nord qu'il est possible de concevoir sans toucher à l'ancien dépotoir de la Ville de Hull. Le tracé 2 épargne la zone boisée remarquable qui serait affectée par

le tracé #1 et exige 17,295 mètres carrés de déboisement en moins. Le tracé s'éloigne du secteur habité et devrait y minimiser le bruit. Malheureusement les mêmes inquiétudes énoncées à propos de la réalisation d'un viaduc pour le tracé #1 s'appliquent pour le tracé #2.

Quant au tracé #3, la seule mention du fait que ce tracé traverse un ancien dépotoir dont les limites ne sont pas précisément connues devrait suffire à décourager toute tentative de construction dans ce secteur. Les conséquences d'une telle éventualité peuvent s'avérer désastreuses pour l'environnement avoisinant et les coûts de décontamination de sols seront prohibitifs.

Enfin, mentionnons que tout tracé de route qui traverse le Parc de la Gatineau et ses abords, a le désavantage de scinder en deux des sentiers récréatifs fréquentés par bon nombre d'adeptes de la marche en forêt, de l'observation de la nature, de la photographie, de la bicyclette, de la raquette et de ski de fond. Nous souhaiterions voir les promoteurs prendre des mesures pour faire en sorte que ces sentiers ne soient pas scindés en deux par la construction de la route, c'est donc dire que les sentiers de part et d'autre de l'axe devraient être reliés par des passages aménagés soit sous la route, soit en dépression ou encore au-dessus de la route afin que toute la population de la région puisse continuer à en profiter.

C.- La suggestion de la Commission de la Capitale Nationale (CCN) d'aménager des bretelles d'accès au Parc de la Gatineau par la promenade du Parc de la Gatineau

Quelle ne fut pas notre stupéfaction au printemps de 1999 de prendre connaissance, lors d'une soirée d'information, que la Commission de la Capitale nationale (CCN) avait décidé de greffer au tronçon de l'axe McConnell-Laramée deux immenses et démesurées bretelles vers la Promenade pour faciliter l'accès au Parc de la Gatineau aux visiteurs en provenance de l'est et de l'ouest, créant ainsi, selon ses dires, un lien plus direct entre son parc et le centre-ville. Cette proposition est à notre avis irrecevable, irresponsable et irrespectueuse, venant d'une agence gouvernementale mandatée, entre autres, pour voir à l'aménagement et à la préservation des espaces verts dans la région de la Capitale nationale, espaces verts qui soit dit en passant appartiennent autant au peuple canadien qu'à la CCN.

L'aménagement de ces bretelles d'accès, et plus particulièrement celle au sud du tronçon, nécessiterait l'abattage et la destruction d'une zone boisée très riche, dont une magnifique prucheraie de 70 ans d'âge que les nombreux randonneurs, raquetteurs, cyclistes, ornithologues et skieurs de fond qui fréquentent ce secteur connaissent bien, chasserait du paysage bon nombre d'oiseaux rares dont l'épervier de Cooper qui niche à proximité et affecterait neuf espèces rares et menacées de plantes floristiques. Quant à la bretelle nord, elle longerait, selon le tracé proposé, le site de l'ancien dépotoir de la Ville de Hull, dont les limites exactes sont à ce jour inconnues. À lui seul cet élément devrait suffire à décourager toute tentative d'aménager une route à proximité de ce secteur, à moins bien entendu d'avoir accès à des fonds suffisants pour procéder à une décontamination en règle des sols. Mentionnons de plus que les bretelles proposées par la CCN permettraient l'accès à un parc qui n'est ouvert aux automobilistes que de la fin d'avril à la mi-

novembre, soit environ six mois par année. Nous sommes en droit de nous poser la question: à qui ou à quoi au juste serviront donc réellement ces bretelles pendant le restant de l'année?

Ces bretelles sont une aberration. Il est regrettable que la CCN, après maintes études nous dit-on, ait choisi de retenir cette option destructrice d'espaces verts remarquables, qui va à l'encontre de son mandat et de sa mission, plutôt que de retenir celle d'un carrefour giratoire qui pourrait être aménagé à l'intersection du tronçon et de la promenade si les deux routes étaient placées au même niveau. Cette option, même si elle n'est pas parfaite, a le mérite à tout le moins, de causer passablement moins de tort à l'environnement du Parc de la Gatineau. Le carrefour giratoire servirait de plus à réduire la vitesse sur le tronçon, ce qui atténuerait le bruit sans entraver le flot de circulation. Il va sans dire que l'aménagement de voies d'accès à l'intersection de l'axe routier McConnell-Laramée et de la promenade du Parc de la Gatineau doit obligatoirement prévoir permettre la circulation et le passage des bicyclettes et des piétons, de manière sécuritaire, de part et d'autre de l'axe routier proposé.

En plus de suggérer à la CCN de contempler à nouveau l'option d'aménager un carrefour giratoire en lieu et place des abominables bretelles, nous souhaitons également lui faire part d'une autre suggestion qui rejoint ses objectifs, soit de rendre le Parc de la Gatineau plus accessible aux touristes et aux visiteurs. Il est de notre avis que la CCN devrait, de concert avec la Ville de Hull et le ministère des Transports du Québec, procéder à un réaménagement du boulevard Taché, à l'intersection de la promenade du Parc de la Gatineau. Une meilleure signalisation à partir du centre-ville et à partir du pont Champlain, un aménagement paysager original, et un élargissement des voies à l'entrée de la promenade feraient en sorte de simplifier l'arrivée et le départ des visiteurs et rendraient, à toutes fins pratiques, inutile et superflu l'aménagement de bretelles ou d'un carrefour giratoire plus au nord.

D. De vraies solutions à plus long terme

La vraie solution au lien routier est-ouest en Outaouais ne réside pas dans l'acheminement de la circulation à travers des quartiers résidentiels du centre-ville. Les solutions plus contemporaines aux problèmes routiers consistent à contourner les zones habitées plutôt qu'à les traverser, et nous déplorons vivement la propension incorrigible du ministère des Transports du Québec à couper au plus court à travers cités et villes pour remédier à court terme et aux plus bas coûts (financiers, s'entend) au manque de planification du passé. Nous espérons vivement que cette audience du BAPE saura faire évoluer de tels dossiers dans une direction plus contemporaine et humaine des problèmes inter-régionaux du transport.

Voilà l'essentiel des remarques de l'Association des résidents des Jardins Taché inc. à propos du projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Nous tenons à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ainsi que les membres de la commission de prendre connaissance des suggestions et des inquiétudes de

tous les citoyens de la région face à ce projet de construction et nous espérons qu'ils en tiendront compte dans leur rapport final.

Pour mémoire, nous répétons ici nos recommandations:

- 1. Que la vitesse soit limitée à 70 km à l'heure pour la portion entre la rue Laramée et le chemin de la Montagne de l'axe McConnell-Laramée et que la circulation lourde soit interdite entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Seule la circulation locale de camions légers et d'autobus devrait être tolérée.**
- 2. Que le tracé du tronçon entre la rue Laramée et le chemin de la Montagne soit le tracé #2 plutôt que le tracé # 1. Que les sentiers récréatifs ne soient pas scindés en deux.**
- 3. Que la demande de la Commission de la capitale nationale de construire des bretelles d'accès à la promenade du Parc de la Gatineau soit rejetée. En lieu et place, que l'option d'aménager un carrefour giratoire avec passage pour piétons et bicyclette soit examinée à nouveau et que l'entrée du Parc de la Gatineau sur le boulevard Taché soit réaménagée.**

Nous vous prions d'agréer, Messieurs et Mesdames membres de la Commission, l'expression de nos sentiments distingués.

L'Association des résidents des Jardins Taché inc.
Hull, avril 2001

Marc Lavoie
Président



Rédaction du mémoire: Pierre Larabie - Directeur
Françoise Houle - Directrice
Jacques Lacasse - Vice-président