

VILLE DE HULL

MÉMOIRE DE LA VILLE DE HULL

PROJET DE CONSTRUCTION DE

L'AXE MCCONNELL-LARAMÉE

**PRÉSENTÉ AU BUREAU D'AUDIENCES
PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

HULL

MAISON DU CITOYEN

10 AVRIL 2001

MÉMOIRE DE LA VILLE

PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AXE MCCONNELL-LARAMÉE


Monsieur le Président,
Madame la Commissaire,
Monsieur le Commissaire,

Ce mémoire a été rédigé dans le cadre des audiences publiques tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). L'objet de ce document concerne la construction de l'axe McConnell-Laramée projeté entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne Sud sur le territoire de la ville de Hull.

Suite à l'assemblée publique d'information tenue par le BAPE, le 28 février 2001, à l'hôtel Château Cartier (Aylmer) et à la première partie de l'audience publique tenue du 19 au 22 mars 2001 à l'église Saint-Jean-Bosco, le conseil municipal transmet ce mémoire à l'occasion de la tenue de la deuxième partie de l'audience publique qui aura lieu le 24 avril 2001 en la salle communautaire située au sous-sol de l'église Saint-Jean-Bosco, à Hull.

Ce document a fait l'objet d'une approbation du conseil municipal de la Ville de Hull, lors de l'assemblée du conseil tenue le 17 avril 2001.

Le président du conseil municipal,



Roland Michaud

TABLE DES MATIÈRES

1-	INTRODUCTION	4
2-	ÉTAPES CHARNIÈRES	4
3-	DÉMOGRAPHIE	5
4-	EMPLOI	5
5-	CIRCULATION	6
6-	PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES	7
7-	CONCLUSION	8
8-	RECOMMANDATION DU CONSEIL MUNICIPAL	9
ANNEXES		10
	Annexe « A » - Résolution 2000-219, datée du 16 mai 2000	12
	Annexe « B » - Population (Tableau 1 - scénarios de projection de la population)	15
	Annexe « C » - Emploi (Tableau 2 - scénarios de prévisions de l'emploi)	17
	Annexe « D » - Évolution de la circulation à la ligne écran du parc de la Gatineau : Heure de pointe du matin	19
	Annexe « E » - Évolution de la circulation à la ligne écran du parc de la Gatineau : Heure de pointe de l'après-midi	21
BIBLIOGRAPHIE		22

MÉMOIRE DE LA VILLE DE HULL
CONSTRUCTION DE L'AXE MCCONNELL-LARAMÉE

1- INTRODUCTION

Ce document consiste à mettre en valeur les retombées économiques anticipées du projet de construction du chaînon manquant de l'axe McConnell-Laramée dont la construction est projetée depuis 1968, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne Sud sur le territoire de la ville de Hull.

En prémisses, le rapport présente une brève description des principales étapes préparatoires à la réalisation du projet, à dresser un portrait abrégé de l'évolution démographique de l'emploi et de la circulation dans la partie ouest de la région urbaine de l'Outaouais. La deuxième étape du rapport consiste à dresser un ensemble de considérations à caractère économique liées à la réalisation du projet routier et à présenter la recommandation du conseil municipal.

Le contenu de la résolution numéro 2000-219, adoptée par le conseil municipal, en date du 16 mai 2000, constitue la recommandation générale du mémoire de la ville adopté le 17 avril 2001.

2- ÉTAPES CHARNIÈRES

Élaboré vers la fin des années 60, suite à une analyse de différents corridors, le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée a fait l'objet d'audiences publiques en 1988 et d'un rapport du BAPE en 1989. En 1991, le tronçon situé entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne Sud avait fait l'objet d'un certificat d'autorisation (CA) du ministère de l'Environnement du Québec (décret numéro 1446-91).

Dans son rapport (1989), la Commission du BAPE avait soutenu que la réalisation de l'axe est-ouest était justifiée considérant que « la construction d'un nouveau lien routier entre les villes de Hull et d'Aylmer, dans l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, est justifiée pour satisfaire les besoins de la circulation entre les deux villes. De plus, la localisation de cet axe sera bénéfique pour le développement des deux villes » (chap. 6, p. 6.1).

Modifié substantiellement par le ministère des Transports du Québec, le nouveau concept de construction de l'axe McConnell-Laramée a fait l'objet d'une approbation de principe par le conseil municipal (résolution 2000-219, annexe « A »), consistant en la construction d'un boulevard urbain paysager en surface plutôt qu'encaissé entre la voie ferrée et la promenade du Lac-des-Fées.

Suite à la réalisation d'une évaluation environnementale du nouveau concept, de nouvelles audiences publiques de consultation se tiennent maintenant en vue de l'émission d'un nouveau certificat d'autorisation (CA) du ministère de l'Environnement du Québec.

3- DÉMOGRAPHIE

Lorsque l'on analyse l'évolution démographique de l'agglomération urbaine de la région de Hull, on constate que de 1971 à 2001, la population totale est passée de 146 520 à 225 345 personnes, représentant une augmentation de 54 % sur 30 ans ou une augmentation moyenne annuelle de 1,8 % (annexe « B »).

La population totale habitant l'ouest de cette agglomération, soit les villes de Hull et d'Aylmer est passée en 1971 de 81 195 personnes, soit 55,4 % de la population totale de l'agglomération urbaine à 100 708 personnes (44,7 % de la population totale) en 2001. La partie est de la région, soit les villes de Gatineau, Masson-Angers et Buckingham, pour la même période de temps, passait de 65 325 personnes (44,6 %) à 124 637 personnes (55,3 %).

En 30 ans, l'ouest de la région voyait donc sa population augmenter de 24 % tandis que la population de l'est augmentait de 91 %. Cette répartition déséquilibrée de la croissance démographique résulte principalement d'une offre déséquilibrée des voies de communication est-ouest.

Les scénarios de projection de la population présentés dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), entrée en vigueur le 5 mars 2000, montrent que cette tendance (faible augmentation de population à l'ouest et forte à l'est) ne sera pas maintenue au cours des prochaines années.

Ainsi, il est prévu que d'ici 2011, la population de l'est et de l'ouest de la région progressera au même rythme, soit environ 20 % d'augmentation totale au cours des 10 prochaines années (moyenne annuelle de 2 %).

Enfin, le scénario de projection de la population à long terme (30 ans) anticipe que la population de l'ouest se situera à près de 47 % de la population totale de l'agglomération urbaine de Hull, avec 132 113 personnes. La ville comptera alors, en 2031, environ 281 000 personnes.

Ces 132 000 personnes, soit 30 000 personnes de plus qu'en 2001 vont générer une quantité beaucoup plus élevée de déplacements (affaires professionnelles, travail, livraisons de biens et services). Le profil des ménages est fort différent en 2001 comparativement à celui de 1971, considérant un taux de possession automobile estimé à 1,4 par ménage lors de l'enquête origine-destination réalisée en 1995 et un ratio de 2,5 personnes par ménage pour la même année.

4- EMPLOI

Le développement de l'emploi est intimement lié à l'accroissement démographique, résidentiel, commercial et institutionnel. Ainsi, et ce, selon les scénarios de projection d'emploi élaborés au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais, le ratio emploi/population passe de 39 % en 1986 à un peu plus de 40 % en 1994 et à près de 45 % en 2001 et pour les années futures (annexe « C »).

À partir de 2001, la très grande majorité des emplois (13 000 emplois d'ici 2031) qui seront ajoutés dans l'ouest de la ville seront localisés à l'ouest du parc de la Gatineau, ce qui aura un impact important sur le nombre de déplacements domicile-travail-domicile.

5- CIRCULATION

L'adéquation entre l'offre et la demande

En combinant les données recueillies le long des deux axes routiers qui traversaient le parc de la Gatineau au moment des comptages de circulation, les résultats indiquent que le débit de circulation pendant l'heure de pointe du matin, en direction est, est passé de 1 383 véhicules en 1985 à 3 705 véhicules en 2000 (annexe « D »), soit une augmentation de l'ordre d'environ 167,9 % (6,79 % par année). Pendant l'heure de pointe de l'après-midi, les résultats indiquent que le débit de circulation en direction ouest est passé de 1 464 véhicules en 1985 à 3 482 véhicules en 2000 (annexe « E »), soit une augmentation de l'ordre de 137,8 % (5,95 % par année).

En considérant que la capacité des axes routiers qui franchissent le parc de la Gatineau est de l'ordre de 3 600 véhicules/heure, il est possible d'affirmer que la capacité est déjà atteinte pendant l'heure de pointe du matin. Pendant l'heure de pointe de l'après-midi, la capacité résiduelle des boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond n'est que d'environ 100 véhicules/heure. Si la tendance observée au cours des quinze dernières années se maintient, la capacité des liens routiers est-ouest pendant l'heure de pointe de l'après-midi devrait être atteinte au cours de l'année 2001.

Les observations faites sur le terrain démontrent effectivement que la capacité des liens est-ouest que représentent les boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond est atteinte. Aussitôt qu'un événement perturbateur se produit (accident, panne, mauvaises conditions météorologiques, etc.), une congestion dense est observable et les retards deviennent très importants.

La demande future

Dans l'avenir, le développement des secteurs situés à l'ouest du parc de la Gatineau (autant à Hull qu'à Aylmer) aura pour effet d'augmenter de manière significative le niveau de congestion des axes routiers est-ouest existants si le statu quo est maintenu.

Avec un taux d'occupation estimé à 2,5 personnes par ménage (Schéma de la CUO, 1997) et un taux de possession automobile de 1,4 véhicule par ménage (enquête origine-destination, 1995), pour une population de 44 828 personnes résidant à l'ouest du parc de la Gatineau (Hull et Aylmer) en 2001, on estime qu'il y a actuellement environ 17 900 ménages et 25 000 véhicules particuliers sur ce territoire.

Par ailleurs, selon les prévisions démographiques de la CUO, pour l'an 2031, le nombre de personnes résidant à l'ouest du parc de la Gatineau est estimée à 71 500, soit une croissance de 26 572 habitants (59,3 %). En considérant un taux d'occupation estimé à 2,2 personnes par

ménage, on obtient un total de 32 500 ménages et en appliquant le même taux de possession automobile, soit 1,4 véhicules par ménage, il en résulte une estimation de 45 500 véhicules particuliers, soit une augmentation de 14 570 ménages (81,3 %) et de 20 396 véhicules (90,6 %) sur ce territoire. Même si la croissance des véhicules commerciaux (camions et autobus) n'est pas prise en considération dans ces prévisions, il est évident que la croissance de la demande en déplacements ne peut être absorbée par le réseau routier tel qu'il existe présentement dans l'axe du parc de la Gatineau.

6- PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

La compétition entre les secteurs nord (Outaouais) et sud (Ottawa) de la région de la capitale nationale ne semble pas jouer pleinement en faveur de la rive québécoise, notamment dans la partie ouest du parc de la Gatineau où le potentiel de développement est ralenti par une rupture de l'axe routier est-ouest, et ce, malgré la proximité de ce secteur situé à environ cinq kilomètres de la maison du Citoyen ou du centre-ville d'une agglomération urbaine de plus d'un million d'habitants.

À cet égard, la Communauté urbaine de l'Outaouais (auparavant la Communauté régionale de l'Outaouais) fait de la réalisation complète de l'axe McConnell-Laramée une priorité régionale depuis plus de 25 ans, à titre d'axe structurant du développement économique de l'Outaouais urbain.

La vision du schéma d'aménagement révisé de la CUO (1997) mise sur la création d'une « région qui assume ses responsabilités de centre de services moderne et pro-actif pour l'Outaouais en développant une dynamique économique, sociale et culturelle autonome dans un contexte frontalier, de manière à garantir à ses citoyens un environnement et des conditions nécessaires à leur plein épanouissement sans compromettre le potentiel de développement des générations futures ».

Quatre enjeux sont identifiés pour étayer la vision du schéma et assurer une meilleure gestion du territoire. Le premier concerne le développement économique dont le principal objectif est l'atteinte d'une plus grande autonomie régionale en favorisant la diversification économique. Elle vise une augmentation du niveau d'emploi et le maintien de la population sur le territoire de la communauté (augmenter le ratio population/emplois). Un des moyens d'action consiste en la création de pôles économiques régionaux structurants pour favoriser la diversification économique et le développement d'une forme urbaine qui contribue par ailleurs à la rentabilisation des équipements et des infrastructures.

Le schéma identifie, à titre de deuxième enjeu, le transport. Les réseaux doivent assurer la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises. Afin qu'un pôle régional possède d'excellentes capacités de développement, il doit générer des effets structurants à l'échelle de l'Outaouais et disposer de réseaux de transport en commun et routier (voirie) efficaces et performants. C'est justement la faiblesse des réseaux de transport, dans la partie ouest du

territoire, qui affecte le potentiel de développement du pôle régional de commerce et de services du Plateau.

Au niveau des grandes affectations du territoire, le schéma fait référence aux orientations et objectifs visant la consolidation du territoire urbain, afin d'optimiser les services et équipements publics et soutenir une meilleure vitalité économique et sociale. Cette recherche de consolidation du territoire est largement conditionnée par la disponibilité d'infrastructures de transport.

En plus de compromettre la consolidation du territoire à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, la faiblesse des liaisons intrarégionales dans l'axe est-ouest affecte irrémédiablement la structure de développement économique (diversification) fondée sur l'interaction entre les pôles régionaux et abaisse la position concurrentielle de l'Outaouais dans la région de la capitale nationale.

Au niveau de la région de la capitale nationale, un ratio population/emploi plus faible pour l'Outaouais est un indicateur de la faiblesse d'attraction des investissements d'entreprises génératrices d'emplois de l'Outaouais urbain. En plus des impacts fiscaux que cela comporte pour le gouvernement du Québec et l'Outaouais, la faiblesse du ratio population/emplois signifie également qu'une plus grande proportion des résidents travaillent sur la rive ontarienne et franchissent des distances domicile-travail beaucoup plus longues, sur des ponts interprovinciaux congestionnés, en plus d'impliquer dans une grande proportion (usagers) l'utilisation en correspondance des réseaux de transport en commun de la région (STO et OC Transpo). Dans ce contexte, il est difficile de contrer l'attrait de l'automobile notamment pour les déplacements domicile-travail-domicile.

Il y a des interactions diverses de développement entre un axe routier et un territoire, ce qui implique au préalable de meilleures communications qui se traduisent ensuite par des apports fiscaux et de nouveaux investissements d'accompagnement (intérêt général suscité par le nouvel axe routier) et stimule la productivité régionale.

7- CONCLUSION

La construction de l'axe McConnell-Laramée est un vecteur de développement régional essentiel à la mise en place d'un réseau routier artériel et de transport en commun cohérent et fonctionnel entre les secteurs situés à l'est et à l'ouest du parc de la Gatineau. Sa réalisation aura notamment pour effet de minimiser les temps et les coûts de déplacement (impacts financiers et environnementaux) en offrant une capacité adéquate des liens (hiérarchisation équilibrée du réseau routier artériel).

Le cadre structurel de développement équilibré du territoire étant fondé sur la création de pôles économiques régionaux structurants, en l'occurrence le pôle de développement ouest, ne peut être réalisé à son plein potentiel s'il n'est pas supporté par des liens de communication adéquats.

L'objectif principal visé par la réalisation du projet est donc de créer une force d'attraction des investissements afin d'assurer le succès de la stratégie des pôles régionaux pour le bénéfice de l'ensemble des résidents de l'agglomération Outaouaise.

Au niveau global, l'absence du lien artériel est-ouest affecte la position concurrentielle de l'Outaouais, dans la région de la capitale nationale, et retarde la mise en oeuvre de l'objectif d'assurer une plus grande autonomie économique, notamment en augmentant le ratio population/emplois sur le territoire de l'Outaouais.

8- RECOMMANDATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Le 16 mai 2000, le conseil municipal a adopté la résolution numéro 2000-219 pour accepter en principe le nouveau concept proposé par le ministère des Transports du Québec concernant l'axe McConnell-Laramée projeté entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne Sud.

La recommandation du conseil est un appui à la construction d'un boulevard urbain paysager de deux chaussées de deux voies dans la partie urbaine du projet, comportant quatre carrefours giratoires et des aménagements préférentiels pour assurer la sécurité des piétons ainsi que des mesures d'atténuation des nuisances sonores.

La vitesse légale recommandée du tronçon urbain est de 50 km/h et l'ensemble du projet constitue une artère urbaine accessible aux camions, en vue de soulager la part relative du trafic lourd sur le boulevard Saint-Raymond.

Tel qu'il a été mentionné à multiple reprises depuis plus de vingt ans, la Ville demande encore une fois au gouvernement du Québec de réaliser, dans les plus brefs délais, la construction du chaînon manquant de l'axe McConnell-Laramée projeté entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne Sud.

ANNEXES

ANNEXE « A » - RÉOLUTION 2000-219

Hôtel de Ville
Bureau du Greffier de la Ville



VILLE DE HULL

EXTRAIT du procès-verbal d'une séance du Conseil municipal de la Ville de Hull tenue le 16 mai 2000

2000-219

**APPUI AU CONCEPT PROPOSÉ PAR LE MINISTÈRE DES
TRANSPORTS DU QUÉBEC CONCERNANT L'AXE
MCCONNELL-LARAMÉE**

ATTENDU QUE le ministre des Transports, monsieur Guy Chevrette, a procédé le 15 mai 2000, au dévoilement du concept proposé concernant l'axe McConnell-Laramée:

PROPOSÉ PAR MONSIEUR LE MAIRE YVES DUCHARME

APPUYÉ DE MONSIEUR LE CONSEILLER PIERRE PHILION

ET RÉSOLU QUE ce conseil accepte en principe le concept proposé par le ministère des Transports du Québec concernant l'axe McConnell-Laramée et comportant notamment les caractéristiques suivantes:

1. Boulevard urbain paysagé en surface;
1. Quatre voies, soit deux chaussées séparées par un terre-plein paysagé;
2. Vitesse de 50 km/h;
3. Camionnage autorisé sur McConnell-Laramée et Saint-Raymond;
4. Transport en commun intégré à la circulation automobile;
5. Quatre carrefours giratoires aux intersections Labelle, Demontigny, Saint-Joseph et Montcalm;
6. Aménagements préférentiels tels feux lumineux et sonores pour piétons et sentiers permettant de guider les piétons vers des traverses sécuritaires;
7. Aménagement paysager;
8. Sentier récréatif (pistes cyclable et piétonne) du côté nord du boulevard Laramée, reliant le réseau existant à l'ouest du chemin de la Montagne à celui situé en bordure du ruisseau de la Brasserie;
9. Aménagement de buttes gazonnées et murets servant d'écrans sonores et visuels.

2000-219 (suite)

DISTRICT	NOM	VOTE	DISTRICT	NOM	VOTE
Maire	Y. Ducharme	Pour			
1/Université	C. Millette	Pour	2/LaFontaine	A. Grenier	Pour
3/Wright	M. Bureau	Contre	4/ParcMontagne	G. Castagne	Pour
5/Verchères	C. Bonhomme	Absent	6/Htes-Plaines	L. Poirier	Absent
7/Vanier	D. Gagné	Pour	8/St-Raymond	P. Phillion	Pour
9/Laurier	P. Leduc	Pour	10/Montcalm	R. Michaud	Pour
TOTAL: 11	Pour: 8	Contre: 1	Absent: 2	Abstention: 0	

Adoptée.

Original signé par

(s)

M^r Suzanne Déry, o.m.a.
Greffière

Copie:

M.T.Q.
DGA / J.P. Chabot
STPI / Division ingénierie ✓
D.G.
Archives

ANNEXE « B » - POPULATION
(Tableau 1 - scénarios de projection de la population)

TABLEAU 1 - Scénarios de projection de la population

	Aylmer	Hull	Ouest	Gatineau	Masson- Angers	Buckingham	Est	TOTAL
1971	17 615 (12,0 %)	63 580 (43,4 %)	81 195 (55,4 %)	54 545 (37,2 %)	3 475 (2,4 %)	7 305 (5,0 %)	65 325 (44,6 %)	146 520 (100 %)
1976	25 714 (14,9 %)	61 062 (35,5 %)	86 776 (50,4 %)	73 479 (42,7 %)	4 024 (2,3 %)	7 925 (4,6 %)	85 428 (49,6 %)	172 204 (100 %)
1981	26 695 (15,7 %)	56 225 (33,0 %)	82 920 (48,7 %)	74 988 (44,1 %)	4 264 (2,5 %)	7 992 (4,7 %)	87 244 (51,3 %)	170 164 (100 %)
1986	28 976 (16,2 %)	58 722 (32,8 %)	87 698 (49,0 %)	77 708 (43,4 %)	4 842 (2,7 %)	8 820 (4,9 %)	91 370 (51,0 %)	179 068 (100 %)
1991	32 244 (16,0 %)	60 707 (30,1 %)	92 951 (46,1 %)	92 284 (45,8 %)	5 753 (2,9 %)	10 548 (5,2 %)	108 585 (53,9 %)	201 536 (100 %)
1996	34 901 (16,0 %)	62 339 (28,6 %)	97 240 (44,7 %)	100 702 (46,3 %)	7 989 (3,7 %)	11 678 (5,4 %)	120 369 (55,3 %)	217 609 (100 %)
2001	36 248 (16,1 %)	64 460 (28,6 %)	100 708 (44,7 %)	103 365 (45,9 %)	9 709 (4,3 %)	11 563 (5,1 %)	124 637 (55,3 %)	225 345 (100 %)
2006			113 100 (44,6 %)				140 600 (55,4 %)	253 700 (100 %)
2011			120 000 (44,3 %)				150 590 (55,7 %)	270 590 (100 %)
2031			132 113 (46,9 %)				149 335 (53,1 %)	281 448 (100 %)

Source :

Schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais, entrée en vigueur le 5 janvier 2000.

Compilation :

Ghislain Deschênes, chargé de planification
Service d'urbanisme, ville de Hull

Le 8 mars 2001

ANNEXE « C » - EMPLOI
(Tableau 2 - scénarios de prévisions de l'emploi)

TABLEAU 2 - Scénarios de prévisions de l'emploi

SÉCTEUR	1986	1994	2001	2006	2011	2031
Ouest	54 543 (77,5 %)	59 816 (68,3 %)	63 750 (64,7 %)	66 757 (62,0 %)	69 948 (59,2 %)	77 000 (61,1 %)
Augmentation (%)	n.d.	5 273 (9,7 %)	3 934 (6,6 %)	3 007 (4,7 %)	3 191 (4,8 %)	7 052 (10,1 %)
Est	15 863 (22,5 %)	27 801 (31,7 %)	34 822 (35,3 %)	40 901 (38,0 %)	48 181 (40,8 %)	49 000 (38,9 %)
Augmentation (%)	n.d.	11 938 (75,3 %)	7 021 (25,3 %)	6 079 (17,5 %)	7 280 (17,8 %)	819 (1,7 %)
Total	70 406 (100 %)	87 617 (100 %)	98 572 (100 %)	107 685 (100 %)	118 129 (100 %)	126 000 (100 %)
Augmentation (%)	n.d.	17 211 (24,4 %)	10 955 (12,5 %)	9 113 (9,2 %)	10 444 (9,7 %)	7 871 (6,7 %)
Ratio Emploi/ Population	39 %	41 %	44 %	42 %	44 %	45 %

Source :

Schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais, entrée en vigueur le 5 janvier 2000.

Compilation :

Ghislain Deschênes, chargé de planification
Service d'urbanisme, ville de Hull

Le 8 mars 2001

**ANNEXE « D » - ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION
À LA LIGNE ÉCRAN DU PARC DE LA GATINEAU :
HEURE DE POINTE DU MATIN**

Évolution de la circulation à la ligne écran du parc de la Gatineau Heure de pointe du matin

1985

facteur de correction : 0,9

Heure		Alexandre-Taché/de la Montagne			Gamelin/de la Montagne			Total 1 h à la ligne écran
de	à	T.D. app. ouest	V.A.G. app. nord	Total 1h corrigé	V.A.D. app. sud	V.A.G. app. nord	Total 1h corrigé	
07:00	07:15	144	11		42	140		
07:15	07:30	147	18		66	131		
07:30	07:45	148	32		75	132		
07:45	08:00	138	25	597	81	141	727	1324
08:15	08:30	102	24	598	65	87	709	1307
08:30	08:45	128	28	576	61	118	684	1260
08:45	09:00	100	20	537	62	90	621	1158
09:00	09:15	84	18	454	68	54	545	999
09:15	09:30	45	18	397	39	39	478	875

2000

facteur de correction : 0,9

Heure		Alexandre-Taché/de la Montagne			Saint-Raymond/de la Montagne			Total 1 h à la ligne écran
de	à	T.D. app. ouest	V.A.G. app. nord	Total 1h corrigé	V.A.G. app. ouest	T.D. app. sud	Total 1h corrigé	
07:00	07:15	121	91		203	302		
07:15	07:30	147	120		266	369		
07:30	07:45	147	103		369	535		
07:45	08:00	152	130	910	300	454	2518	3428
08:00	08:15	146	102	942	265	475	2730	3672
08:30	08:45	141	95	887	162	354	2457	3344
08:45	09:00	113	82	808	200	343	2267	3075
09:00	09:15	87	53	711	103	253	1922	2633
09:15	09:30	91	28	621	89	244	1573	2194

1985 vs 2000**Pourcentage d'augmentation entre 1985 et 2000**

167,90%

Pourcentage d'augmentation par année

6,79%

Nombre d'année avant d'atteindre la capacité

La capacité est déjà atteinte

**ANNEXE « E » - ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION
À LA LIGNE ÉCRAN DU PARC DE LA GATINEAU :
HEURE DE POINTE DE L'APRÈS-MIDI**

Évolution de la circulation à la ligne écran du parc de la Gatineau Heure de pointe de l'après-midi

1985

facteur de correction : 0,9

Heure		Alexandre-Taché/de la Montagne			Gamelin/de la Montagne			Total 1 h à la ligne écran
de	à	T.D. app. est	V.A.D. app. est	Total 1h corrigé	V.A.G. app. est	V.A.D. app. est	Total 1h corrigé	
15:30	15:45	138	14		104	79		
15:45	16:00	150	20		74	82		
16:00	16:15	180	20		100	109		
16:15	16:30	132	31	617	90	103	667	1284
16:30	16:45	172	20	653	111	131	720	1373
16:45	17:00	170	29	679	102	112	772	1451
17:00	17:15	154	30	664	98	111	772	1436
17:30	17:45	139	30	689	78	80	679	1368
17:45	18:00	138	25	657	60	56	590	1247

2000

facteur de correction : 0,9

Heure		Alexandre-Taché/de la Montagne			Saint-Raymond/de la Montagne			Total 1 h à la ligne écran
de	à	T.D. app. est	V.A.D. app. est	Total 1h corrigé	T.D. app. est	VAD app. est	Total 1h corrigé	
15:30	15:45	100	63		301	135		
15:45	16:00	121	88		347	187		
16:00	16:15	106	80		380	197		
16:15	16:30	115	83	680	422	222	1972	2652
16:30	16:45	123	110	743	422	224	2161	2904
16:45	17:00	112	108	753	457	287	2350	3103
17:00	17:15	133	100	796	490	281	2525	3321
17:30	17:45	146	82	846	344	254	2588	3434
17:45	18:00	115	104	845	351	172	2389	3234

1985 vs 2000

Pourcentage d'augmentation entre 1985 et 2000
137,84%

Pourcentage d'augmentation par année
5,95%

Nombre d'année avant d'atteindre la capacité
0,57

BIBLIOGRAPHIE

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Rapport d'enquête et d'audiences publiques : Construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell entre Hull et Aylmer, Québec, 1989.

Communauté urbaine de l'Outaouais, Schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais, Hull, 1997.

MTQ et STO. L'enquête origine-destination 1995 : région de l'Outaouais, Québec, 1998.

Ville de Hull, Plan d'urbanisme, Hull, 1990.

Ville de Hull



Bureau du greffier



Hull, le 18 avril 2001



Jeux
de la Francophonie
OTTAWA - HULL - QUÉBEC 2001

14 au 24 août 2001

Lauréat
national Or
Les Grands Prix
du tourisme
québécois 1998
Grande
entreprise
publique

Ville jumelle

Ottawa
Canada

Villes amies

Villeneuve d'Ascq
FranceMaia
PortugalSenat
Maroc

Partenaires

Association
internationale
des mères
francophonesFédération
canadienne des
municipalitésUnion des
municipalités du
QuébecCommunauté
urbaine de
l'OutaouaisSociété de
diversification
économique de
l'OutaouaisAssociation
française de
l'OutaouaisSite Internet :
<http://www.ville.hull.qc.ca>

AUR 1A 2001 10:50

Feuillets de transmission par télécopieur	Date	# de pages
Post-it™ Fax Note	7671B	2001-04-18
To / À	From / De	Nombre de pages
Mme. Hélène Marchand	Micheline Larouche	24
Co / Dept. / Cie / Service	Co / Cie	
BAPE	Ville de Hull	
Phone # / N° de tél.	Phone # / N° de tél.	
(418) 643-9497	(819) 595-7181	
Fax # / N° de télécopieur	Fax # / N° de télécopieur	
(418) 643-9474	(819) 595-7192	

Madame Hélène Marchand
BAPE
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable
Bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

**Objet: Résolution numéro 2001-168 - mémoire de la Ville de Hull
concernant la construction de l'axe McConnell-Laramée**

Madame,

Nous vous transmettons ci-jointe la résolution numéro 2001-168 adoptée par le conseil municipal de la Ville de Hull le 17 avril 2001 relative à l'objet cité en rubrique.

Pour plus de détails concernant cette résolution, nous vous invitons à communiquer avec monsieur Yves Patry, directeur du Service des travaux publics et de l'ingénierie au (819) 595-7341.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La greffière,

Micheline Larouche

/lc

p.j.

c.c.

M. Jean-Pierre Chabot, directeur général adjoint
M. Yves Patry, directeur, travaux publics et ingénierie
M. Paul-André Roy, coordonnateur, urbanisme

C.P. 1970, succursale B
Hull (Québec) J8X 3Y9
Tél. : (819) 595-7180
Télécopieur : (819) 595-7192

Hôtel de Ville
Bureau du Greffier de la Ville



VILLE DE HULL

152

DM4

Construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50
et le chemin de la Montagne
Hull- 6211-06-0a1

EXTRAIT du procès-verbal d'une séance du conseil municipal de la Ville de Hull 17 avril 2001

2001-168

**APPROBATION DU MÉMOIRE DE LA VILLE DE HULL
CONCERNANT LA CONSTRUCTION DE L'AXE
MCCONNELL-LARAMÉE PROJETÉ ENTRE L'AUTOROUTE 50 ET
LE CHEMIN DE LA MONTAGNE SUD**

ATTENDU QUE la construction de l'axe McConnell-Laramée, projeté entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne Sud, a fait l'objet de demandes pour la tenue d'une audience publique auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE);

ATTENDU QUE la première partie de l'audience publique, réservée à l'information sur le projet routier, a été tenue au sous-sol de l'église Saint-Jean-Bosco du 19 au 22 mars 2001;

ATTENDU QUE la deuxième partie de l'audience publique, réservée à l'audition des mémoires et des opinions, aura lieu au sous-sol de l'église Saint-Jean-Bosco à compter du 24 avril 2001 :

PROPOSÉ PAR MONSIEUR LE CONSEILLER YVES DUCHARME

APPUYÉ DE MONSIEUR LE CONSEILLER PIERRE PHILION

ET RÉSOLU QUE ce conseil, suite à la recommandation du directeur général, approuve le document intitulé « Mémoire de la Ville de Hull : projet de construction de l'axe McConnell-Laramée », daté du 10 avril 2001 et accepte que le document soit transmis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), en vue de la tenue de la deuxième partie de l'audience publique sur le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée qui débutera le 24 avril 2001.

DISTRICT	NOM	VOTE	DISTRICT	NOM	VOTE
Maire	Y. Ducharme	Pour			
1/Université	C. Millette	Pour	2/LaFontaine	A. Grenier	Pour
3/Wright	M. Bureau	Absent	4/ParcMontagne	G. Castagne	Pour
5/Verchères	C. Bonhomme	Absent	6/Htes-Plaines	L. Poirier	Pour
7/Vanier	D. Gagné	Pour	8/St-Raymond	P. Phillon	Pour
9/Laurier	P. Leduc	Pour	10/Montcalm	R. Michaud	Pour
TOTAL: 11		Pour: 9	Contre: 0	Absent: 2	Abstention: 0

Adoptée.

COPIE AUTHENTIQUE

Micheline Larouche
Greffière

Copie:

STPI / Division ingénierie
DGA / J.P. Chabot
BAPE ✓
Mme Hélène Marchand / Édifice Lomer-Gouin
D.G.
Archives