

**MÉMOIRE SOUMIS à la
COMMISSION du BUREAU d'AUDIENCES
PUBLIQUES sur l'ENVIRONNEMENT
sur le projet de parachèvement de l'axe routier
McCONNELL / LARAMÉE**

Hull, 25 avril 2001

par le

REGROUPEMENT pour McCONNELL/LARAMÉE

**Steve Heafey, intervenant
André Lacroix, intervenant/rédacteur
Hervé St-Amour, intervenant
Bernard Sylvestre, intervenant**

TABLE des MATIÈRES

Le Regroupement	3
Bref rappel historique	3
Objectifs de notre présentation	5
Considérations générales	5
Secteur du boulevard Alexandre-Taché	7
Secteur du boulevard St-Raymond	8
Circulation actuelle et projetée	8
Environnement démographique	9
Partage équitable des impacts	10
Circulation lourde	11
Emplois non-polluants	11
Mise en valeur du boulevard St-Joseph	16
Impacts sur l'économie locale et régionale	17
Environnement socio-politique	19
Appuis multiples et diversifiés	20
Conclusion	26

Le REGROUPEMENT

Constitué en mars 2000, le Regroupement pour McConnell/Laramée a rassemblé, à un moment ou à un autre de ses travaux et de son cheminement les Conseils municipaux d'Aylmer, de Gatineau et de Hull, la Communauté urbaine de l'Outaouais, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Outaouais, l'Association des gens d'affaires et professionnels de Hull, l'Association professionnelle et industrielle des commerçants d'Aylmer, l'Association touristique de l'Outaouais, le Réseau des femmes d'affaires et professionnelles, l'Association des résidants et résidentes du Lac-des-Fées, les résidants et résidentes du quartier St-Raymond ainsi que plusieurs résidentes et résidants des quartiers limitrophes de Wright, de l'Université et de Montcalm.

BREF RAPPEL HISTORIQUE

**Celui qui ne connaît pas son passé
peut difficilement avoir un avenir.**

Pour bien saisir l'importance sociale du projet qui est à l'étude par le Bureau (BAPE) il faut savoir et vouloir se souvenir que la décennie des années soixante (1960) a été marquée par les demandes des élus et des leaders d'opinion hullois et outaouais qui réclamaient l'aménagement d'une route reliant Hull à Montréal et que plusieurs projets de tracés ont été élaborés et considérés.

Puis au printemps de 1970, à la faveur d'une campagne électorale, le gouvernement du Québec (Union nationale) a déposé les plans du tracé proposé pour l'axe, alors identifié comme St-Laurent/Laramée.

Toutefois ce n'est qu'en 1973 que le gouvernement du Québec (Parti libéral) a autorisé l'expropriation d'environ 250 résidences et commerces dans l'axe Laramée.

Cependant, entre 1973 et 1988, le projet est laissé pour compte par les gouvernements provinciaux successifs du Parti libéral et du Parti québécois. Pourtant l'aménagement de cet axe routier est reconnu comme prioritaire dans les ententes fédérales-provinciales de 1972 et 1978.

Bien qu'anecdotique, il semble intéressant de souligner qu'en dépit de son inaction, le ministère des Transports du Québec rappelle, en 1983, que sur les 12 projets routiers mentionnés à l'entente de 1978, St-Laurent/Laramée/McConnell lui apparaît être l'un des plus performants.

Sans qu'il nous semble utile de s'y attarder très longuement, nous croyons essentiel de noter au passage qu'en 1988-1989, le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a constitué une Commission qui a tenu des audiences publiques et qui a déposé une recommandation favorable à l'aménagement de l'axe routier St-Laurent/Laramée/McConnell; qu'en 1990 quelque 500 résident(e)s de la rue Laramée ont déposé une pétition au Conseil municipal de Hull réclamant la construction de l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell et que le 21 février 1991, un Comité de travail de la Société d'aménagement de l'Outaouais a recommandé, à son tour, au gouvernement du Québec (Parti libéral) de construire le segment Laramée du projet routier.

Si nous nous retrouvons devant vous aujourd'hui, c'est parce qu'en 1998, le gouvernement du Québec (Parti québécois) a annoncé le prolongement de l'autoroute 50 et du boulevard St-Laurent, jusqu'au boulevard St-Joseph et qu'en juin 1999, le ministre Guy Chevrette a annoncé ENFIN que le gouvernement du Québec (Parti québécois) avait résolu de compléter l'axe St-Laurent/Laramée/ /McConnell, avant la fin de 2001.

Vous nous permettrez de conclure ce résumé historique en rappelant qu'en juin 1999 une analyse de la valeur du projet est publiée par le M.T.Q. et qu'elle en vient à la conclusion que l'option d'un boulevard urbain paysager satisfait les besoins et offre le meilleur rapport qualité-prix.

OBJECTIFS de notre PRÉSENTATION

En comparaisant devant vous, nous souhaitons vous soumettre des éléments positifs de réflexion relatifs à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement pour la population de divers secteurs de la ville de Hull, à l'influence du projet sur le développement économique optimal du secteur et au consensus socio-politique que génère le projet depuis des décennies.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Au long des paragraphes qui suivent nous traiterons plus précisément de l'impact environnemental positif du projet à l'étude par votre Commission.

Cependant, comme ce projet date déjà d'une quarantaine d'années et que cette audience est tenue sous les auspices de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, nous avons jugé utile de prendre la liberté de vous proposer une brève réflexion sur la notion évolutive d'environnement.

Au début des années 60, le dictionnaire Petit Larousse utilisé dans les écoles du Québec définissait l'environnement comme « *un nom masculin – Ce qui entoure, milieu ».*

Puis sept ou huit ans plus tard, le dictionnaire Petit Robert en était rendu à proposer plusieurs définitions du mot environnement, dont une se comparait à la précédente et une autre qui allait plus en détails pour traiter « *d'un ensemble de conditions naturelles (physiques, chimiques, biologiques) et culturelles (sociologiques) susceptibles d'agir sur les organes vivants et les activités humaines ».*

Ensuite, à la fin des années '80, le nouveau dictionnaire encyclopédique Larousse Sélection proposait quatre définitions et nous vous en soumettons deux « *Ce qui entoure, ce qui constitue le voisinage » et « Ensemble des éléments objectifs et subjectifs qui constituent le cadre de vie d'un individu ».*

Ces dernières définitions ont aussi été reprises par le dictionnaire encyclopédique universel, en 16 volumes, publié par Larousse à la fin des années '90.

Vous comprendrez donc qu'en intervenant devant vous, nous ayons, nous aussi opté pour la définition la moins restrictive, la plus large et la plus inclusive de la notion d'environnement.

C'est pourquoi, dans notre présentation, l'environnement sera fait d'histoire, de regroupement d'individus, de divers quartiers, de petites patries, de circulation des personnes et des biens, de mouvement de population, de juste répartition des impacts, de milieux de vie et de travail, d'accès aux loisirs, de services commerciaux, d'opinions politiques et d'opinion publique; tout autant que de vie animale, de faune et de flore. Pour nous, l'environnement c'est la totalité de notre cadre de vie.

Par ailleurs, afin d'éviter des répétitions inutiles et fastidieuses, nous voudrions les préfacier de quelques considérations d'ordre général, qui devront être bien mémorisées et prises en compte tout au long de notre argumentation.

Le segment Laramée (entre l'autoroute et la promenade du Lac-des-Fées) dudit projet aura une largeur de 21 mètres, dans une emprise totale de 65 mètres. Ce segment borde 84 propriétés abritant 317 personnes et 19 places d'affaires mais, AUCUNE de ce propriétés n'est sise à l'intérieur de l'emprise totale de 65 mètres. Au contraire, elles sont même au-delà des talus et autres mesures d'atténuation prévues au projet du MTQ.

SECTEUR du boulevard ALEXANDRE-TACHÉ

À partir de son point centre, le boulevard Alexandre-Taché (des limites d'Aylmer à la rue Montcalm) borde 121 propriétés abritant 700 personnes et 76 places d'affaires; alors que son emprise réelle est de 19,8 mètres; comparativement aux 21 et 65 mètres du projet à l'étude. Ce secteur n'offre aucune mesure d'atténuation aux riverains.

SECTEUR du boulevard ST-RAYMOND

Selon la même logique implacable d'une emprise réelle similaire de 20 mètres de part et d'autre du centre du boulevard St-Raymond, il faut prendre en compte les inconvénients subis par 178 personnes et 55 places d'affaires locales regroupées en 71 propriétés riveraines. Comme pour le secteur du boulevard Alexandre-Taché, et contrairement au projet à l'étude, les impacts sur les riverains sont continus et immédiats puisqu'on n'y bénéficie d'aucune mesure d'atténuation et que les propriétés sont sises à l'intérieur de l'emprise totale de 65 mètres.

Ici, comme dans le secteur du boulevard Alexandre-Taché et même aussi du chemin de la Montagne, du boulevard Gamelin ou du boulevard Montclair il faut toujours garder en mémoire que les personnes qui subissent déjà les inconvénients du flot de circulation résident effectivement à l'intérieur des emprises maximales actuelles de 20 mètres, alors que dans le secteur Laramée, les riverains sont installés au-delà de cette emprise projetée de 65 mètres.

CIRCULATION ACTUELLE et PROJETÉE

Par ailleurs, comme cela a déjà été démontré par les documents soumis par le Service d'urbanisme de la ville de Hull : *« 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, 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, 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 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.

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. »

ENVIRONNEMENT DÉMOGRAPHIQUE

Nous considérons que vous connaissez déjà fort bien toutes les données cumulées par le Bureau de la statistique du Québec ainsi que les services municipaux et régional d'urbanisme à l'effet que la région urbaine de l'Outaouais est celle qui a connu la plus importante croissance démographique au Québec au cours des

dernières décennies et que cette tendance est susceptible de se maintenir pour les décennies à venir.

Nous éviterons donc de vous jeter dans la mare aux chiffres, tout en insistant sur les quelques éléments suivant i.e.

que plus de 10 000 personnes de plus seront venues s'établir à l'ouest du chemin de la Montagne, dans l'actuelle ville de Hull, entre 1998 et 2010;

et, que le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais a connu une croissance démographique de 50% entre 1971 et 1996, comparativement à 18% pour l'ensemble du Québec;

PARTAGE ÉQUITABLE des IMPACTS

Comme nous l'avons établi, sans conteste, dans les pages qui précèdent, nous vous soumettons, bien respectueusement, que les personnes qui vivent actuellement aux abords du chemin de la Montagne et des boulevards Alexandre-Taché et St-Raymond ont, depuis longtemps et fort généreusement, contribué à l'expansion démographique et économique de leur ville et de leur région, en convenant que ces artères absorbent plus que leur part de la circulation locale et inter-municipale.

Nous croyons que pour faire face à la réalité des années qui viennent, il ne serait que juste et équitable, humainement et socialement, que les impacts de l'expansion dont nous tirons tous le plus grand avantage soient diminués pour plusieurs en étant partagés par un plus grand nombre.

Si l'on considère que l'ouverture du segment Laramée de l'axe routier St-Laurent/Laramée/McConnell ne signifiera jamais la fermeture des boulevards Alexandre-Taché ou St-Raymond, pas plus que la déviation de tout le trafic lourd vers Laramée, il ne nous semble que socialement, environnementalement et logiquement souhaitable de vous voir recommander le parachèvement du projet à l'étude, dans les meilleurs délais.

CIRCULATION LOURDE

Nous constatons que certaines gens, une minorité, considèrent que le parachèvement de l'axe routier McConnell/Laramée pourra signifier que toute la circulation des camions soit éventuellement déviée des boulevards Alexandre-Taché et St-Raymond vers le nouveau segment Laramée.

Nous vous soumettons, bien respectueusement, que cette vision catastrophique est tout à fait injustifiée puisque la simple logique humaine et commerciale fera en sorte que les camionneurs, arrivant de, ou se dirigeant vers, la Haute-Gatineau et l'Abitibi-Témiscamingue trouveront plus rapide et économique de continuer à utiliser le boulevard St-Raymond tout comme ceux dont la destination ou le point de départ sera le secteur du parc d'affaires Richelieu.

EMPLOIS NON-POLLUANTS

Afin de vous aider à saisir l'importance du parachèvement de l'axe routier McConnell/Laramée sur le développement d'emplois non-polluants, dans le secteur des nouvelles technologies, nous prenons la liberté de reproduire un large extrait d'un mémoire présenté par le groupe Heafey et SOLIM, le 13 novembre 2000, à

monsieur Bernard Landry, ci-devant vice-premier ministre et ministre d'État à l'Économie et aux Finances du gouvernement du Québec :

« La région d'Ottawa-Hull connaît depuis quelques années une expansion fulgurante. Cette croissance n'est pas le résultat d'une augmentation des effectifs du gouvernement fédéral, l'employeur traditionnel de la région, mais plutôt les entreprises de haute technologie installées à Ottawa, à Kanata et à Hull qui alimentent cette expansion. Cette croissance est telle que déjà les prophètes de malheur annoncent que la région devra bientôt faire face aux mêmes problèmes qu'a connu la ville de San Jose en Californie : congestion sur les routes, augmentation du prix des maisons, pollution, manque d'espaces verts, détérioration de la qualité de vie.

Les entrepreneurs locaux font preuve d'initiative pour surmonter les effets néfastes de cette croissance. Plutôt que de s'installer dans le berceau local de la nouvelle économie, soit Kanata, certaines entreprises ont choisi d'ouvrir des bureaux sur le Marché By à Ottawa. Les loyers y sont moins élevés et les employés peuvent se côtoyer dans les restaurants et les bistros qui abondent ce quartier autrefois réservé aux touristes. D'autres ont choisi de convertir des immeubles commerciaux à grande surface en espaces à bureaux ou en centre de recherche et développement.

Néanmoins, selon nous, la solution la plus réaliste pour les entrepreneurs de la nouvelle économie est de s'installer dans l'Outaouais québécois. En effet, plusieurs entreprises du secteur de la haute technologie ont choisi de s'installer à Hull. Ensemble, le Centre de développement des technologies de l'information (CDTI) et le Carrefour de la nouvelle économie abritent dix-neuf (19) entreprises occupant 90 000 p². Et, il ne faut pas oublier SpaceBridge Networks qui occupe des locaux dans le centre-ville de Hull, ainsi que Compaq qui occupe plus de la moitié du

Technoparc de Hull. Bref, il n'y a plus de doute parmi les gens d'affaires et les politiciens de tous niveaux à l'effet que la ville de Hull possède les atouts nécessaires pour accueillir ces entreprises de la nouvelle économie et assurer leur expansion...

La croissance et ses problèmes

La région d'Ottawa-Hull bénéficie d'une réputation à l'échelle internationale en ce qui concerne sa beauté, ses attraits touristiques et sa qualité de vie. Certains disent même que la région est plutôt tranquille si on la compare à Montréal, Vancouver ou des centres urbains américains de taille semblable. Toutefois, nous ne pouvons négliger les aspects positifs qui font de notre région l'un des centres urbains le plus attrayant de l'Amérique du Nord : espaces verts abondants, taux de criminalité faible, taux de croissance économique élevé, main-d'œuvre qualifiée, etc., mais tel que nous l'avons énoncé dans notre introduction, la région devra bientôt faire face à des problèmes qui résultent d'une croissance trop rapide.

Comme dans toute région de même taille, la région d'Ottawa-Hull n'échappe pas au phénomène d'étalement urbain. Nombreux sont les gens qui habitent en banlieue et qui utilisent le transport en commun ou leur voiture pour se déplacer vers leur lieu de travail, soit dans le centre-ville de Hull ou d'Ottawa. Par contre, en raison du fait que la plupart des nouvelles entreprises se sont installées ou s'installeront à l'extérieur d'Ottawa, soit à Kanata, le phénomène d'étalement urbain prend une toute autre dimension. La main-d'œuvre se déplace non seulement vers le centre-ville, mais également vers Kanata. Les résultats sont évidents : les routes sont congestionnées et le transport en commun devient moins efficace.

Un autre problème résultant de la croissance économique accélérée que connaît la région d'Ottawa-Hull est l'augmentation du

prix des résidences et la pénurie de logement. Les entreprises de haute technologie sont réputées pour payer de bons salaires afin d'attirer une main-d'œuvre qualifiée et rarissime. Donc, les gens sont plus riches et veulent habiter dans des résidences plus confortables et luxueuses. De plus, les familles venant de l'extérieur et voulant profiter de l'effervescence économique de la région recherchent le même genre d'habitation que les « nouveaux riches ». Encore une fois, le résultat est on ne peut plus évident : la loi de l'offre et de la demande fait que les promoteurs immobiliers du côté ontarien augmentent le prix des maisons. Qui plus est, le taux d'inoccupation des logements diminue, les loyers du côté ontarien ne cessent d'augmenter.

Enfin, tout comme leurs employés, les entreprises doivent faire face à leur part de problèmes : le coût des terrains commerciaux et industriels ainsi que les loyers des espaces à bureaux ne cessent d'augmenter. De plus, mêmes si les entreprises peuvent se permettre de payer des loyers plus élevés, elles ont de la difficulté à trouver les locaux adéquats en raison d'une pénurie d'espaces locatifs. Bref, la croissance des entreprises locales de haute technologie est limitée par un manque d'espace et non par un manque de capitaux.

Or, nous sommes d'avis que les problèmes ci-haut énoncés représentent une excellente opportunité pour la ville de Hull. En effet, cette dernière possède les atouts nécessaires pour attirer ces entreprises de la nouvelle économie et leur assurer une croissance adéquate. Elle est également en mesure d'offrir une qualité de vie exceptionnelle à leurs employés.

Les forces de la ville de Hull

La ville de Hull ne peut se contenter de sa proximité des villes d'Ottawa et de Kanata pour convaincre les entreprises de haute technologie de s'installer dans son territoire. Bref, nous ne

pouvons nous contenter d'installer une affiche « Open for Business » à l'entrée de la ville. Le processus de démarchage doit se faire de façon structurée en mettant l'accent sur les forces de la ville de Hull et sa capacité d'accueillir autant les entreprises que leurs employés.

La qualité de vie

De toute évidence, la qualité de vie d'une région est un aspect important autant pour les habitants que pour les entreprises car elle permet à ces dernières d'attirer la main-d'œuvre qu'elles ne peuvent obtenir de par la population locale. Le travailleur de la nouvelle économie recherche plus qu'un salaire alléchant et un environnement de travail plaisant. Il veut également habiter dans un endroit qui lui permette de s'épanouir et de s'amuser à l'extérieur des heures de bureau. Ses activités personnelles sont tout aussi précieuses que son travail. La ville de Hull possède les atouts pour satisfaire ce travailleur de la nouvelle économie.

Espaces verts

Tout comme la ville d'Ottawa, la ville de Hull possède sa part d'espaces verts dont le parc Jacques-Cartier, le parc du lac Leamy et le parc de la Gatineau. Toutefois, la ville de Hull possède un avantage par rapport à son voisin ontarien : la proximité et la taille de ses espaces verts. Par exemple, les sentiers de ski de fond du parc de la Gatineau ne sont qu'à 5 minutes du centre-ville de Hull. Quant aux nombreux parcours de golf ou les pistes de ski alpin de Camp Fortune, ils ne sont qu'à 10 minutes des limites de la ville de Hull. Ce qui est plus remarquable est que, de l'emplacement proposé de la Cité de la nouvelle économie, ces distances sont les mêmes sinon plus courtes. »

Toutefois, vous conviendrez qu'il serait illusoire de croire pouvoir attirer, développer et retenir chez-nous, ces milliers d'emplois non-polluants éventuels sans le parachèvement de cet axe routier essentiel

MISE EN VALEUR du boulevard ST-JOSEPH

À ce stade-ci de notre présentation, il nous semble opportun de rappeler qu'une majorité des membres de notre regroupement considère que le boulevard St-Joseph est appelé à devenir l'axe prioritaire de développement commercial de l'actuelle ville de Hull et que ce processus de mise en valeur est déjà fort bien enclenché.

Pour bien saisir l'importance de ce rappel, il faut savoir que le boulevard St-Joseph est déjà la plus importante (7 kilomètres) artère commerciale de la ville de Hull et que ses promoteurs sont fermement engagés dans un processus irréversible destiné à y stimuler le développement harmonieux et optimal des activités commerciales, professionnelles et communautaires.

Ce processus de mise en valeur du boulevard St-Joseph s'articule déjà autour d'interventions individuelles et collectives destinées à bonifier l'attrait général de l'artère, son éclairage, ses accès aux espaces de stationnement, sa mise en valeur comme destination prioritaire, la sécurité piétonnière et cycliste, l'élargissement de son « mix » commercial, ses outils de prospection commerciale, son aménagement urbain, l'augmentation de son achalandage et la mise en valeur de son caractère distinctif.

Parallèlement à cette démarche, les membres de notre regroupement sont d'avis que la mise en valeur optimale du boulevard St-Joseph pourra ensuite contribuer à revaloriser et à donner une nouvelle vie au mini-parc d'affaires, actuellement en désuétude, entre le ruisseau de la Brasserie et ledit boulevard.

Nous sommes légion à croire que l'atteinte de ces objectifs permettra ensuite aux autorités municipales de s'investir résolument dans la re-dynamisation d'un quartier actuellement en proie au vieillissement et à l'appauvrissement de sa population riveraine tout autant que dans des initiatives significatives de revitalisation résidentielle.

Cependant, les membres de notre regroupement estiment que la mise en valeur de cette section de la ville de Hull ne pourra se faire sans que le boulevard St-Joseph bénéficie d'un nouvel afflux de population qui pourra y accéder, en son centre névralgique, par un axe routier structurant constituant, par son carrefour giratoire la principale « porte d'entrée » de la clientèle en provenance des secteurs actuels d'Aylmer et de Gatineau de la future grande ville regroupée ou fusionnée.

C'est pourquoi nous considérons que le parachèvement de l'axe McConnell/Laramée saura répondre aux besoins de développement auxquels les boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond ne satisfont pas.

IMPACTS sur l'ÉCONOMIE LOCALE ET RÉGIONALE

Revenant une fois de plus sur l'argumentaire déjà soutenu par la ville de Hull, nous désirons vous rappeler que : *« 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 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 Laramée-McConnell une priorité régionale depuis plus de 25 ans, à titre d'axe structurant du développement économique de l'Outaouais urbain...

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 de la Région de la capitale nationale, un ratio population/emplois 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 inter-provinciaux 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 par des apports fiscaux et de nouveaux investissements d'accompagnement (intérêt général suscité par le nouvel axe routier) et stimule la productivité régionale. »

Par ailleurs, si l'on considère que le gouvernement du Québec a voulu imposer que la région urbaine de l'Outaouais devienne ville unique à compter du 1^{er} janvier de l'an prochain, il voudra aussi sûrement que cette ville soit finalement dotée d'un axe routier qui relie toutes ses composantes d'est en ouest; et que cet axe routier contribue éventuellement à freiner les fuites commerciales du Québec vers l'Ontario.

ENVIRONNEMENT SOCIO-POLITIQUE

Parallèlement aux oppositions récentes (+ ou – cinq ans) et très localisées d'intérêts particuliers au projet actuellement à l'étude par votre Commission, une lecture objective, réaliste et historique de l'enracinement dudit projet dans la collectivité hulloise et outaouaise vous démontrera, hors de tout doute, que l'aménagement et/ou le parachèvement de l'axe routier est-ouest St-Laurent/Laramée/McConnell est réclamé et fortement souhaité par une forte majorité locale et régionale, depuis les années '60.

Imbriqué dans les engagements électoraux répétitifs de l'Union nationale, du Parti libéral du Québec, du Parti québécois et des gouvernements fédéraux successifs, ce projet a aussi rallié, depuis

une quarantaine d'années, l'appui quasi-unanime de tous les leaders d'opinion et de toute la classe politique régionale et locale; comme nous y avons brièvement fait allusion aux chapitres « Bref rappel historique » et « Appuis multiples et diversifiés » de cette présentation.

Une visite aux centres d'archives de nos bibliothèques locales pourrait vous en convaincre, si cela s'avérait encore nécessaire.

APPUIS MULTIPLES et DIVERSIFIÉS

Une révision de la dernière décennie de découpages de la presse régionale pourrait, bien qu'exhaustive, vous permettre de constater que le projet à l'étude correspond à une véritable priorité régionale et que sa réalisation est largement désirée.

Nous nous bornerons à ne vous en soumettre que des extraits sélectionnés chez ses supporteurs traditionnels tout autant que chez ses adversaires d'occasion :

« L'Outaouais accuse donc trois décennies de retard vis-à-vis l'autre rive. Il n'y a pas de quoi se réjouir. En s'opposant au projet McConnell - Laramée du temps qu'il était maire de Hull, Michel Légère en a retardé la réalisation. Mais tôt ou tard, il faudra trouver une façon pour mieux relier les trois villes. » (Murray Maltais, Le Droit, 25 octobre 1994)

« L'autoroute McConnell - Laramée doit être complétée, selon la majorité des candidats à l'échevinage dans les quartiers Wright et de l'Université. Tous s'entendent pour dire que le dossier traîne depuis trop longtemps, que la volonté politique de compléter le tronçon urbain semble absente. » (Le Droit, 27 septembre 1995)

“Les gens d'affaires sont unanimes: l'incertitude face à l'axe McConnell - Laramée est très dommageable. L'étude doit soupeser ce problème, car le nier, c'est rater la cible”, a soutenu un résidant du quartier Wright, André Gagnon. (Le Droit, 26 janvier 1996)

« Les membres de la Communauté urbaine de l'Outaouais s'entendent pour prioriser le parachèvement du tronçon urbain McConnell - Laramée avant celui du boulevard La Vérendrye. » (Le Droit, 16 mars 1996)

« La division en groupe d'intérêt particulier - le syndrome PDMC (pas dans ma cour) - fait diablement l'affaire de Québec qui sautera sur la moindre excuse pour ne pas investir dans l'ouest du Québec » (Claude Morisset, Le Droit, 18 septembre 1998)

« Bravo au maire Ducharme de Hull, qui ne se laisse pas impressionner par les “pas dans ma cour” du quartier Wright (ou, précisons-le, par certains résidants du quartier, pas tous) qui s'opposent au projet McConnell - Laramée. J'en ai ras le bol de cette attitude moderne “au diable la société, ce sont mes intérêts qui comptent”. Chaque jour en Outaouais, on se morfond dans des embouteillages de circulation faute de ponts et d'autoroutes. Et toujours à cause de cette forme particulière d'égoïsme, le fameux “pas dans ma cour”. (Michel Cléroux, Le Droit, 24 octobre 1998)

« Ce projet peut être réalisé en respectant l'environnement et des exigences esthétiques minimales. Pourquoi pas une promenade urbaine avec terre-plein? La promenade Laramée doit réunir le pont Alexandra et le chemin de la Montagne. » (Claude Dupont, Le Droit, 17 novembre 1998)

« Aussi longtemps que cette route ne verra pas le jour, les intérêts de la collectivité ne seront pas servis. » (Luc Tanguay, Le Droit, 10 juin 1999)

“Nous considérons que la construction de l’axe McConnell/Laramée est non seulement essentielle à l’unité de la Communauté urbaine de l’Outaouais (CUO), mais également à son développement économique, ce qui, indirectement, contribuera à améliorer l’économie du Québec”, a déclaré le maire d’Aylmer et président de la CUO, Marc Croteau. (Le Droit, 11 juin 1999)

« Les membres du Conseil municipal de la ville d’Aylmer ont profité de la séance de mardi dernier, pour adopter unanimement une résolution exigeant le parachèvement de l’autoroute McConnell/ Laramée. » (Le Régional, 16 juin 1999)

« Une visite remarquée pour Guy Chevrette en Outaouais. McConnell/Laramée sera complétée. Près de vingt-cinq ans après plusieurs expropriations sur la rue Laramée, le projet de parachèvement de l’axe McConnell/Laramée devrait être entièrement complété d’ici 2001. » (Week-End Outaouais, 19 juin 1999)

« Les commerçants sont heureux. Une bonne chose pour les affaires. »

« Les élus libéraux félicitent la décision péquiste. Une décision d’un gouvernement péquiste n’aura jamais reçu tant d’éloges de la part des élus libéraux de l’Outaouais. » (Le Droit, 19 juin 1999)

« Demandons ensemble un boulevard de quatre voies qui aura une dimension humaine. » (Danielle Dubé, Le Droit, 4 février 2000)

« Les résidants en ont assez des camions sur St-Raymond. On semble oublier que lorsque le boulevard St-Raymond a été prolongé jusqu'au chemin de la Montagne et qu'on a permis le passage des camions, on nous avait promis que ce serait temporaire. On nous disait que lorsque Laramée/McConnell serait construit, on y ferait passer les camions » rappelle Dan Guay, président de l'association des citoyens du secteur des Fées. » (Le Droit, 10 février 2000)

“M. Lacroix a raison de dire qu'il y a une forte majorité de la population en faveur du parachèvement de l'axe Laramée.” (Dominique Charron, Le Droit, 12 février 2000)

“Il faut dire que le développement autoroutier est si lent dans cette région qu'à chaque projet, c'est la fin du monde... Il faut aussi reconnaître que la construction de Laramée fait maintenant consensus à Hull, ce qui n'était pas acquis jusqu'à ce que le ministre Guy Chevrette l'annonce à l'été 1999...

Hormis quelques écolos extrêmes ...

Le boulevard Laramée est en continuité directe avec l'autoroute 50, principale voie de circulation rapide est-ouest dans la CUO. Or à l'avenir, le développement immobilier et les activités afférentes (centres commerciaux, services) seront concentrés chez les voisins de Hull, soit Aylmer et Gatineau, qui demandent à être reliées. Qui sait, une ville unique verra peut-être le jour en Outaouais...

Hull n'est pas une île ... Pour que l'Outaouais urbain respire, ses artères doivent être fluides. Le boulevard Laramée sera l'une d'elles.” (Françoise Trudeau-Reeves, Zone Outaouais, mars 2000)

“Proponents of the planned boulevard say anyone who bought property in the area in the last 25 years knew a busy road would eventually be built through their neighbourhood.” (Ottawa Citizen, 3 mars 2000)

“L’Association (des gens d’affaires et professionnels de la ville de Hull) a réitéré son appui à la construction de l’axe McConnell/Laramée. » (Le Droit , 23 mars 2000)

« La plupart des véhicules circulant rue Lionel-Émond emprunte aussi Montclair jusqu’à St-Joseph. Montclair est également une petite rue dont le rôle premier n’a jamais été celui d’une artère à haute densité de circulation. De nombreux résidants en souffrent et leur qualité de vie est largement détériorée ce dont ne semble pas tenir compte l’Association du quartier Wright. De fait cette association n’exprime pas l’opinion de tous les résidants du quartier et n’en représente qu’une partie qui ne rate pas une occasion d’exprimer son opinion. » (Georges Huard, Le Droit, 1^{er} mai 2000)

« Lorsqu’on fait partie d’une société, il faut partager à parts égales les bénéfices, les bienfaits et les problèmes de cette société. Sans ilôt, nous les gens de Saint-Raymond, vivons dans la crainte d’une catastrophe imminente. C’est pourquoi nous espérons que le partage de la circulation des camions lourds sera juste pour l’ensemble de la population régionale. »(Rolande Tessier-Bouchard, Le Droit, 6 mai 2000)

« Je suis conscient que cet axe pourrait être un atout supplémentaire au développement de l’ouest de Hull » (Jacques Lacasse, Le Droit, 16 octobre 2000)

« Monsieur le ministre (Guy Chevrette) vous savez que l'Outaouais attend depuis de nombreuses années des routes et autoroutes et que ces voies de communications sont des éléments majeurs et décisifs du développement économique d'une région. » (Alain Fredette, Le Droit, 30 octobre 2000)

« Plus de trente ans après l'ouverture du dossier et le passage des béliers mécanique qui ont crevé le cœur d'un quartier ce ministère (MENVIQ) revient à l'avant-scène pour clamer son insatisfaction ... Il est possible que le MENVIQ ait raison. Mais là n'est pas la teneur de notre propos d'aujourd'hui. Et raison ou pas, ce n'est qu'un exemple de plus de la faillite bureaucratique et sociale de ce dossier. Que Laramée soit devenu un long corridor urbain à l'abandon est inacceptable. On peut même affirmer que voilà le reflet d'une injustice commise en l'endroit de résidents qui ont été « d'urgence » expropriés...il y a plus de trente ans. Une période plus longue que la vie d'une hypothèque » (Michel Gauthier, Le Droit, 8 février 2001)

« Il est temps que les bonnes décisions se prennent et qu'on aille de l'avant. Il y a toujours bien une limite à chialer contre les ponts et bouts de chemin. Nous ne sommes plus à l'époque des carrioles et des carrosses. Il faudrait un front commun de tous nos élus dans ces dossiers de « bien commun » ». (Antoine Normand, Le Droit, 26 février 2001)

« Dans le cas de l'axe McConnell/Laramée, il faut rappeler qu'il s'agit d'un parachèvement et non d'un nouveau projet, neuf kilomètres sur douze ayant déjà été complétés ... La fusion des villes de la CUO rend le projet encore plus nécessaire. Dépourvue de lien est-ouest, la nouvelle ville ne pourrait se développer, car ses artères resteraient bloquées. Son économie en souffrirait, qu'importent les secteurs

d'activités, avec toutes les misères sociales que cela suppose. La population augmente, ses besoins en transport aussi. Ces personnes doivent se déplacer.»)Murray Maltais, Le Droit 14 mars 2001)

« S'ils respectent les plans, avec des arbres, un rond-point, un terre-plein, deux voies...ça a de l'allure » indique Sean Hanlan. (Le Droit, 19 mars 2001)

« Le gouvernement fédéral appuie « fortement » le projet actuel de parachèvement de l'axe McConnell/Laramée. C'est l'assurance donnée hier par le ministre fédéral des Transports, David Collenette .» (Le Droit, 22 mars 2001)

« La rive québécoise, elle, doit se questionner sur ses propres priorités. Il y a bien sûr, la 50, mais il y a surtout le parachèvement de McConnell/Laramée. Ottawa a son artère est-ouest depuis plus de quatre décennies, mais l'Outaouais attend toujours la sienne.» (Murray Maltais, Le Droit, 29 mars 2001)

CONCLUSION

À l'évidence même et dans le respect des opinions contraires, nous allons conclure cette présentation en vous remerciant de les avoir toutes reçues et entendues avec un souci, évident, de donner la parole à celles et ceux pour qui ce projet doit être complété dans les meilleurs délais et de recommander au gouvernement du Québec l'intervention qui corresponde aux besoins de développement optimal de la nouvelle ville de Hull-Gatineau et de sa population actuellement privée de ce lien routier est-ouest.

Somme toute nous formulons le vœu que votre recommandation permette au Ministère des transports de procéder à la construction de l'axe McConnell/Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne conformément au projet déposé en juin 2000 ; tout en considérant tous les éléments objectifs et subjectifs qui constituent le cadre de vie des individus qui y vivent, qui y travaillent et qui y transitent ; et en appuyant votre recommandation, favorable au projet, de toutes les mesures d'atténuation requises à la qualité de l'environnement et à la qualité de vie des populations riveraines de St-Raymond, d'Alexandre-Taché, du chemin de la Montagne, de Gamelin et de Montclair, tout autant qu'à celle du segment Laramée.