

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

Mémoire
DE L'ASSOCIATION DES RÉSIDANTS ET RÉSIDANTES DU
QUARTIER WRIGHT

présenté par Patrice Martin (président)
dans le cadre des audiences publiques organisées
par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Avril 2001

Table des matières

Préface.....page 3

Justification du projet.....page 6

Le transport lourd au centre-ville : c'est non !.....page 11

La revitalisation du centre-ville : sécurité, santé et prospérité.....page 17

Le parc de la Gatineau.....page 23

Conclusion.....page 26

ANNEXE 1 Résolution de l'ARRQW

ANNEXE 2 Recommandations de l'ARRQW

Préface

Depuis plusieurs années déjà, l'Association des résidants et résidentes du quartier Wright (ARRQW) se penche sur la question du parachèvement de l'axe McConnell-Laramée. Dans la région, ce projet est le patriarche des liens routiers inachevés et son histoire, c'est le cas de le dire, est en voie de devenir une véritable légende urbaine. Mais il ne s'agit pas que d'un bout de route qu'on nous promettait pour ne pas nous le donner ou d'une promesse d'élection qui en serait à sa énième campagne! Ce projet est aussi le digne héritier des rêves de grandeur des années soixante-dix et quatre-vingt. S'il se compare difficilement à des projets de l'envergure de la Baie James, du Stade Olympique ou de Mirabel, il est tout de même né de cette même mentalité voulant que l'on règle les problèmes une fois pour toutes; que l'on sacrifie, au nom du progrès, terres ancestrales, quartiers résidentiels et fermes familiales en toute impunité et que l'on fasse fi de l'opinion des gens, fussent-ils directement touchés par un projet.

Contrairement donc à ce que prétendent ceux pour qui « ça presse, » « ça fait assez longtemps que l'on attend » et « qu'on en finisse une fois pour toute », le lien McConnell-Laramée n'est pas un projet neutre et intemporel. Il s'agit plutôt d'un projet issu d'une époque marquée, elle, d'une façon de penser à toute fin pratique récusée par ceux-là mêmes (ingénieurs, urbanistes, voire élus municipaux) qui la prônaient jadis. À ce sujet, les spécialistes sont formels : « Les investissements routiers à grande échelle n'apparaissent plus comme la solution la plus appropriée », résume-t-on dans un document intitulé Transports urbains et développement durable, réalisé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en 1995. Non seulement les valeurs sociales et politiques ont-elles changées en trente ans, mais la façon de penser la communauté, la citoyenneté et la qualité de vie a, elle aussi, changé.

Il y a plusieurs façons d'aborder la question du boulevard McConnell-Laramée : on peut avoir un point de vue économique, politique,

environnementaliste, etc. L'ARRQW, il n'y a là rien de surprenant, a une perspective non pas d'automobiliste qui veut rentrer chez lui plus vite le soir mais de « résidant » qui veut se sentir chez lui matin et soir. Ceux qui veulent d'un lien est-ouest plus rapide emprunteront ce boulevard deux fois par jour; nos résidents vont vivre avec vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Il importe donc qu'il soit, dans sa forme comme dans sa fonction, respectueux des gens chez qui il passera.

Après s'être opposé à l'idée même d'un lien routier dans ce secteur, l'ARRQW est maintenant en faveur d'un lien est-ouest. Nous ne sommes cependant pas prêts à accepter n'importe quoi. Depuis quelques années, donc, nous travaillons activement à l'élaboration d'un projet qui pourrait régler une partie du problème de congestion sans pour autant sacrifier la vie de quartier et, surtout, sans transformer le centre-ville de Hull en véritable « trou de beigne. » Au lendemain de la parution de l'Étude de la valeur du Ministère des transports du Québec (juin 1999), et compte tenu que le processus de consultation que proposait le MTQ ne nous permettait pas de traiter du fond du projet, l'ARRQW avait décidé de mettre de l'avant sa propre proposition d'un lien est-ouest entre le Chemin de la montagne et le boulevard St-Joseph. L'ARRQW acceptait dès lors l'idée d'une route qui soulagerait le problème de congestion aux approches du centre-ville, mais refusait qu'une telle route devînt une « autoroute régionale » qu'emprunterait éventuellement une majorité d'automobilistes et de camionneurs de la région. Les médias locaux avaient qualifié notre projet de « boulevard aux dimensions humaines » et lors d'une assemblée tenue à Saint-Jean Bosco, près de trois-cent personnes avaient bravé le froid pour appuyer notre proposition. (Voir les articles du Droit, 11 et 17 février 2000)

Le projet que nous avons soumis n'avait, somme toute, rien de radical. Il reprenait les grandes lignes des recommandations du BAPE de 1988 : un boulevard en surface à quatre voies, sans transport lourd, flanqué d'un parc linéaire. Nous suggérions également une bande de nouvelles constructions

(résidentielles, communautaires ou multifonctionnelles). Telle est toujours notre position.

Notre mémoire tentera de démontrer que ce qui sépare notre position du projet du MTQ, à savoir le transport lourd et la présence de quatre carrefours giratoires, n'est pas négligeable. Au contraire, nous croyons que ces aspects du projet du MTQ feront du boulevard, à moyen sinon à court terme, une véritable autoroute en plein coeur d'un quartier résidentiel. Parce que nous devons vivre avec ce lien routier pendant longtemps, notre mémoire vise non seulement à juger du projet d'un boulevard McConnell-Laramée tel que conçu et proposé par le MTQ aujourd'hui, mais vise tout autant à voir ce que pourrait devenir ce lien à court et à moyen terme. En effet, il importe de se pencher non seulement sur la forme que doit prendre le lien envisagé, mais également sur la "pertinence" et l'éventuel « statut » d'un tel lien pour les résidents de l'Outaouais.

Ce lien de quelques kilomètres à peine, à moins qu'il ne s'intègre à la communauté qu'il traverse, pourrait fort bien exacerber l'étalement urbain; miner les efforts de revitalisation du centre-ville de Hull et diminuer de beaucoup la qualité de vie du dernier quartier multifonctionnel de l'Outaouais. Il importe d'examiner ces questions, d'autant plus qu'elles ont été complètement négligées par l'étude environnementale produite par le MTQ à l'appui de ce projet routier. La petite histoire de l'urbanisme hullois a trop souvent fait l'économie d'une participation active des citoyens et, alors que certaines voix crient haut et fort qu'il ne s'agit que d'une route, il importe de dire qu'une route mal pensée peut avoir des effets sociaux et économiques catastrophiques et irréversibles pour une communauté.

Justification du projet

Comme l'ont révélé nombre d'intervenants lors de la première partie de ces audiences, le MTQ a du mal à justifier la raison d'être de ce projet. Sommé de produire des alternatives au projet à l'étude, le MTQ s'est borné à répéter que « les points de départ et d'arrivée de ce tronçon sont des contraintes fixes » et qu'il « n'y a pas d'alternative possible ». Le MTQ réduit ainsi la portée de cette demande de justification en faisant une lecture extrêmement étroite du terme « alternative. » Au lieu de répondre à la question : que pourrions-nous faire à la place du projet à l'étude? il répond à une tout autre question : À quelle autre place pourrions nous mettre ce projet?

Or la question de la justification du projet est fondamentale. Premièrement, parce que la prévision des besoins en matière d'infrastructure routière, élaborée au début des années soixante-dix, ne s'est pas réalisée. En effet, le taux de croissance à l'ouest de Hull, prévu à 10% par année il y a trente ans ne serait plus que de 1.3%. Deuxièmement, cette analyse, vieille de trente ans mais qui constitue toujours la justification d'un lien est-ouest à la hauteur de la rue Laramée, n'avait pas prévu que la dépendance de la région envers la fonction publique allait diminuer comme elle l'a fait depuis quelques années; que le fédéral décentraliserait ses points de service (ouverture prochaine de bureaux à Gatineau); que les horaires de travail deviendraient de plus en plus flexibles; qu'une troisième voie allait être aménagée sur le Pont Champlain; qu'une voie réversible serait ouverte sur Taché pour le transport collectif (depuis mars 2001); que l'intermodal serait de plus en plus considéré pour les camions; que le phénomène du smog urbain allait rendre les solutions de décongestion routière qui misent sur la voiture de plus en plus problématiques; qu'une hausse du prix de l'essence militerait en faveur d'une politique agressive de transport en commun et inter-modal; qu'Ottawa résisterait à toute tentative d'élargir les ponts du centre-ville ou que le train léger referait surface comme mode de transport privilégié.

De plus, il est clair que le MTQ n'a pas cru bon mettre à jour les chiffres qu'il utilise pour justifier son projet. À titre d'exemple, en ce qui a trait à la question des « données statistiques récentes en regard de la démographie et des enquêtes sur la circulation » soulevée dans Réponses aux questions et commentaires, (p.3) le MTQ réfère le lecteur à une publication de mai 1999, laquelle renvoie à une analyse de 1996 intitulée l'Estimation de la demande *sur l'axe McConnell-Laramée*, 1996, Roche-Deluc. Ce dernier document, quant à lui, se réfère, dans sa section « Les prévisions de la demande » (p.16) à des scénarios développés par Deluc en 1994. L'analyse de la demande ne semble donc reposer que sur des « scénarios » qui auront bientôt dix ans.

Si la justification n'est pas claire, il n'est pas étonnant que l'on ne puisse s'entendre sur le rôle que sera appelé à jouer cette route. Si le but de ce lien routier est de décongestionner les artères Saint-Raymond et Taché, de redistribuer la circulation existante et de faciliter l'accès au centre-ville, on voit mal pourquoi le MTQ ne réduit pas la largeur du boulevard au minimum, ce qui permettrait soit un parc linéaire plus intéressant, soit de nouvelles constructions en bordure d'un boulevard réellement urbain. Mais si le but inavoué de ce projet est une éventuelle autoroute qui servirait de lien principal entre les régions est et ouest de l'Outaouais, on comprend mieux pourquoi le MTQ se laisse une telle marge de manœuvre de chaque côté du boulevard : cela faciliterait un éventuel élargissement du boulevard.

L'échange du 22 mars 2001 entre les représentants du MTQ et du ministère de l'environnement du Québec (MENVQ) sur la question d'un éventuel élargissement du boulevard démontre à quel point les craintes des citoyens sont fondées à cet égard : alors que le MENVQ prétend que l'on pourrait élargir le boulevard sans nouvelle étude d'impact le MTQ, quant à lui, avance que jamais il n'oserait faire quoi que se soit de la sorte. L'avis juridique déposé par Me Yves Corriveau (DC4) donne raison au MENVQ. Rappelons qu'un échange paru dans

les pages du quotidien Le Droit l'année dernière entre deux représentants du MTQ (Messieurs Laflamme et Carrier) suggère que, même au sein du ministère, la question du processus à suivre lors d'un éventuel élargissement du boulevard ne fait pas l'unanimité.

Ceux qui défendent le projet insistent pour dire qu'il s'agit d'un lien routier visant une « redistribution » de la circulation. Pierre Dubé, de la CCN : « on ne pensait pas qu'il y aurait augmentation dans l'achalandage des véhicules qui vont vers le Parc » (18 mars, ligne 1661); Jordan Belovski, du MTQ : « il y a juste une redistribution, il n'y a rien qui se passe au pont, il n'y a rien qui change » (22 mars, ligne 4957). Les hommes d'affaires et les politiciens, quant à eux, nous expliquent que ce lien routier va faire de l'ouest de la ville un véritable *Far West* des temps modernes.

Le maire d'Aylmer, Marc Croteau, était on ne peut plus clair à ce sujet. Commentant l'impact qu'aurait sur sa communauté la construction de McConnell-Laramée, il disait : « Je pense que la décision de construire enfin l'axe McConnell-Laramée va faire une grande différence dans le développement de notre ville...Notre parc industriel se développe bien mais il a toujours souffert de ce problème d'accès routier » (Le Droit, 24 mai 2000). Le député de Pontiac, Robert Middlemiss, abondait dans le même sens le 24 septembre 1999 : « Nous avons besoin d'un axe rapide et direct pour la circulation de camions. Tant que nous n'aurons pas cela, Aylmer ne pourra pas se développer » (Le Droit, 24.09.99). Pour ce qui est des hommes d'affaires, voici ce que rapportait Le Droit au lendemain du dévoilement du présent projet du MTQ :

« Parmi les spectateurs les plus heureux se trouvaient sans doute les hommes d'affaires... qui ont acheté ensemble, il y a une quinzaine d'années, plus de 1000 acres de terrain en bordure de l'axe McConnell-Laramée, à l'ouest du chemin de la Montagne... "Cela va accélérer le développement du secteur à l'ouest du chemin de la Montagne, a ajouté M. Marois." (Le Droit, 16 mai 2000)

Il y a donc un gouffre entre les assurances « redistributrices » du MTQ et les attentes « spéculatrices » des politiciens et hommes d'affaires. À long terme, et à moins que des garanties structurelles ne soient intégrées au projet, ce lien pourrait être appelé à devenir une véritable autoroute régionale et inter-régionale servant non pas tout bonnement à « redistribuer » la circulation existante, mais agissant comme catalyseur de développement de la banlieue. Autrement dit, ce lien routier, en favorisant le développement de la banlieue va également créer une demande d'infrastructure routière à laquelle ce boulevard à quatre voies ne sera pas en mesure de répondre.

Pour l'ARRQW la justification de ce lien doit se limiter à une chose : dégager les artères Saint-Raymond et Taché en permettant aux automobilistes et aux autobus d'emprunter le boulevard McConnell-Laramée. La notion même d'un « boulevard urbain » perdrait tout son sens si le MTQ devait admettre, implicitement ou explicitement, que ce boulevard n'est qu'une étape vers une éventuelle autoroute est-ouest. Si le MTQ laisse planer le doute quant à un éventuel élargissement du lien, le développement se fera en fonction non pas d'un petit boulevard urbain, mais plutôt en fonction de ce qu'il pourrait devenir : une autoroute de l'Outaouais.

Or à la lumière des récents investissements de Québec et d'Ottawa dans le domaine du transport en commun dans la région de Montréal (6 milliards \$) et des investissements de Via Rail (400 millions \$) pour développer son réseau ferroviaire, il semble que l'heure soit aux projets qui règlent les problèmes auxquels sont confrontés nos villes : trop de voitures; trop de bruit; trop de pollution. L'heure est donc venue de demander pour l'Outaouais que se fasse ce qui aurait dû être fait il y a longtemps. Si on prévoit, comme le prétendent ceux qui ont les moyens de s'informer de ces choses, une importante augmentation de la population à l'ouest de Hull, la région devra tôt ou tard se pencher sur la question d'une voie de contournement et du transport collectif.

Recommandation 1: Que le MTQ se prononce de façon explicite sur la justification de ce projet et qu'il s'engage à régler autrement que par l'élargissement du boulevard une éventuelle saturation du boulevard McConnell-Laramée.

Recommandation 2 : Que le MTQ prépare dès maintenant une stratégie de transport globale qui aurait comme conséquence de sortir la circulation de transit (automobiles et camions) du centre-ville de Hull.

Le transport lourd au centre-ville : c'est non !

Alors que plusieurs villes nord américaines (Seattle, Boston, Ottawa...) s'efforcent de sortir le transport lourd de transit du centre-ville, le MTQ propose ni plus ni moins qu'à Hull on déroule le tapis rouge et qu'on invite les camions à traverser des quartiers résidentiels et un centre-ville déjà fragilisés. Il est difficile d'imaginer pire idée pour un centre-ville qui, à plus d'une reprise, a fait les frais de politiques urbanistiques catastrophiques. De plus, alors que la Ville de Hull dépense des sommes considérables pour revitaliser des quartiers du centre-ville et en faire des endroits paisibles pour les résidents et conviviaux pour les consommateurs, il est impensable de permettre au transport lourd inter-régional de passer en plein cœur de notre ville. Il est pour le moins intéressant de noter que l'on parle parfois de l'axe McConnell-Laramée comme s'il s'agissait d'une autoroute de contournement ou d'une voie périphérique. (Voir *The Ottawa Citizen*, 28 mars 2001). Une telle conception de la région pourrait faire en sorte que la Ville de Hull soit une des premières villes à se doter d'une autoroute de contournement qui, au lieu de la « contourner », passerait au cœur de la ville.

Nous ne croyons pas que le MTQ, dans son document « *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec* » de novembre 2000, ait fait la preuve que nous avons besoin d'un boulevard avec transport lourd. En effet, nous ne comprenons pas pourquoi le MTQ conclut à la nécessité de permettre le transport lourd lorsque, dans son « *Analyse de valeur* » de juin 1999, il écrivait : "...le groupe recommande de maintenir la circulation des véhicules lourds sur l'artère Saint-Raymond." (p. 48). Le document de novembre 2000 n'explique en rien pourquoi le MTQ a changé sa position. Les réponses du MTQ lors de la première partie des audiences publiques ne sont pas plus convaincantes : on nous dit plus ou moins qu'alors même que le ministre annonçait publiquement que les camions n'avaient pas leur place sur ce boulevard, l'idée des carrefours giratoires faisait, elle, du chemin dans les officines du ministère. Il nous est malheureusement impossible

de vérifier si c'est à la demande de la ville de Hull que le MTQ a décidé d'ajouter le transport lourd, car nous n'avons toujours pas reçu de réponse de la ville de Hull en ce qui a trait à la question de la Commission (DQ 5). De toute façon, on a pu constater, lors de la première partie des audiences, à quel point les carrefours giratoires et les camions vont roue dans la roue: de l'aveu même de M. Jordan Belovski, « si les carrefours giratoires ne fonctionnent pas, on a un problème, il va falloir aller avec une autoroute. »

De plus, dans son rapport de 1989, le BAPE concluait : “Puisque l'axe Saint-Laurent-McConnell-Laramée traverse surtout des zones résidentielles tandis que l'axe Saint-Raymond-Pink est davantage industriel et commercial, la Commission suggère que la circulation lourde soit dirigée prioritairement sur Saint-Raymond-Pink.” (p.6.3) Le MTQ n'a pas fait la preuve, selon nous, que la situation du transport lourd régional a à ce point changé depuis 10 ans ou que les conclusions du BAPE de 1989 étaient erronées. Or s'il est un élément du projet qui pose problème pour les résidents des vieux quartiers, c'est bien la venue des camions. Voici, en rafale, quelques réflexions et observations sur la question du transport lourd.

Il est irréaliste de penser qu'il pourrait y avoir, dans un avenir rapproché ou lointain, plus de ponts ou plus de voies sur les ponts du centre-ville, seule véritable solution à la situation que vivent certains automobilistes aux heures de pointe. On pourrait même penser que le contraire se produira. Si le projet d'un train léger mis de l'avant par Ottawa devait traverser la rivière, il le ferait sur le Pont du Portage, réduisant du fait même le nombre de voies disponibles aux automobiles! Finalement, si nouveau pont il doit y avoir en Outaouais, il sera à l'ouest ou à l'est de Hull. Dans les deux cas, cela voudra dire une diminution de la demande d'un lien qui traverse la ville de Hull.

La venue de camions sur le boulevard McConnell-Laramée va entraîner des niveaux de bruit que le MTQ ne parviendra pas à contrôler. La première

partie des audiences publiques a en effet démontré que le MTQ a fait l'économie de réelles études sur le bruit et les arguties techniques de ses spécialistes (« il y a vérification mais elle n'est pas faite après, elle est faite avant » (22 mars au soir, ligne 320) n'ont pas eu l'heur de convaincre les citoyens que des suivis adéquats étaient prévus. Il est également ressorti de certains échanges qu'à force d'étaler sur 24 heures l'impact sonore, on en vient à noyer le poisson proverbial. Finalement, pour ceux qui se demandaient quel serait l'impact sonore aux heures de pointe, le MTQ se fait peu rassurant « en ce qui concerne les pointes de bruit, il n'existe aucun modèle mathématique apte à fournir de telles informations. » (*Avis de recevabilité* de mars 2001 p. 10) Comme si une réalité qui ne pouvait être mesurée perdait sa pertinence et, de facto, serait sans conséquence pour les riverains! (NOTE : Au moment d'écrire ces lignes, nous n'avons toujours pas pris connaissance des études complémentaires exigées par le président de la commission.)

Nous croyons que les camions vont apporter trop de pollution. Tel que rapporté par le quotidien La Presse le 8 novembre 2000, si le transport routier est responsable de 52 % de la pollution de l'air, les « 3% de véhicules lourds produisent à eux seuls plus de 83% des particules fines et près de 60% des oxydes d'azote...Les oxydes d'azote causent des pluies acides et du smog, qui accentue à son tour les problèmes respiratoires (asthme, toux, bronchite) et cardiaques. » Tel que le suggère une étude conjointe de l'Ontario et du fédéral, le smog urbain est la plus dangereuse de toutes les pollutions. Or est-il besoin de rappeler que le tronçon Laramée est à quelques mètres seulement de résidences familiales, d'une école primaire, d'un terrain de jeu et d'une garderie?

Selon le docteur Claire Laberge-Nadeau, directrice du laboratoire sur la sécurité des transports au Centre de recherche de l'Université de Montréal, même si les camions sont dix fois plus lourds que les voitures, ils endommagent la chaussée 44 000 fois plus que les voitures. On peut ainsi s'attendre à ce que l'espérance de vie d'un boulevard avec transport lourd soit beaucoup moins

élevée que celle d'un boulevard sans transport lourd, que les coûts de réfections soient plus élevés et que les périodes durant lesquelles les automobilistes seront privés du boulevard soient plus fréquentes.

Nous souscrivons aux conclusions d'une étude conjointe des ministères de l'environnement et des transports du Québec parue récemment. Selon cette dernière, les villes du Québec doivent repenser leur façon de faire en ce qui a trait au développement du réseau routier :

“Québec doit par ailleurs... s'attaquer aux nuisances urbaines causées par les véhicules lourds et légers en contrôlant leur bruit, les déplacements et l'espace alloué au stationnement au profit d'espaces verts, et en donnant une priorité de passage aux transports en commun, au covoiturage, aux piétons et aux cyclistes.” (*Le Devoir*, 10 février 2000)

Les dernières années ont démontré que les résidents du centre-ville ne veulent pas de transport lourd inter-régional sur l'éventuel boulevard McConnell-Laramée ni de murs anti-bruit qui viendraient diviser la communauté. Aux dernières élections municipales, cette question est vite devenue l'enjeu majeur de la campagne. Les deux candidats qui préconisaient un boulevard McConnell-Laramée sans transport lourd, soit la conseillère sortante et M. Marc Bureau, ont recueilli près de 90% des votes alors que le seul candidat qui se disait favorable au transport lourd n'a recueilli que 10% des voix. Même une lecture sommaire de la revue de presse des derniers 18 mois démontre à quel point les résidents n'accepteraient pas le transport lourd et sont prêts à utiliser tous les moyens à leur disposition pour faire en sorte qu'il soit interdit.

Finalement, il appert que si les politiciens et hommes d'affaires tiennent à ce lien mordicus, les citoyens, eux, ont de sérieuses réserves. Un sondage du quotidien *Le Droit*, datant de 1997, suggérait en effet qu'il ne s'agit pas d'une priorité pour les aylmerois. Voici comment l'éditeur en chef du *Droit* commentait ce sondage dans un éditorial du 18 février 1997 :

« Notre sondage révèle en effet que seulement 36,4 % des répondants d'Aylmer - pourtant les premiers intéressés - jugent ce projet le plus important. Une proportion supérieure, soit 41,8 %, choisit plutôt le prolongement de l'autoroute 50. Les résultats ne sont pas plus encourageants du côté de Hull, où 20,9 % seulement des répondants optent pour McConnell-Laramée. Les politiciens n'ont jamais cessé de marteler que ce projet demeurerait vital pour l'avenir de la région. Il semble bien que la population ait une perception différente des choses. »

Deux ans plus tard, un autre sondage du Droit confirmait cet appui mou à un lien majeur entre Aylmer et Hull. Le 24 septembre 1999, Paul Gaboury commentait le sondage : « La raison d'être du projet McConnell-Laramée s'appuie sur l'aménagement d'un meilleur lien routier entre Aylmer et Hull et un nouvel accès direct vers la rive ontarienne. Or, à l'une des questions posées dans le cadre de notre sondage réalisé par UniMarketing, les citoyens d'Aylmer ont dit préférer un nouveau pont et même un hôpital dans leur ville, reléguant le projet routier en fin de liste. » En résumé, il semble que les citoyens, toute provenance confondue, soient peu intéressés à ce projet. Raison de plus, selon nous d'en réduire la portée, d'y interdire le transport lourd et de donner à la région ce qu'elle veut : un meilleur accès à Montréal via l'autoroute 50!

Reste donc la question de la possibilité d'interdire le transport lourd sur un éventuel boulevard McConnell-Laramée. Le MTQ semble avoir deux positions. Dans son rapport d'étude environnementale, le MTQ écrit « précisons dès le départ que nulle part au Québec, le Ministère n'interdit à la circulation lourde d'utiliser son réseau sauf en des endroits spécifiques, à cause de la capacité limitée des ponts ou des dangers reliés au transport de matières dangereuses » (p.51) Mais lors d'audiences du BAPE portant sur la Liaison autoroutière Saint-Luce- Mont Joli, un porte-parole du MTQ disait, au contraire : « Habituellement, ce sont des demandes qui sont faites par les contribuables d'une municipalité donnée, et c'est en concertation avec ces derniers qu'on s'entend pour interdire le trafic lourd » (Rapport d'enquête et d'audience publique, p. 121) Nous osons croire qu'il serait ainsi possible d'interdire le transport lourd et nous croyons que seule une telle approche pourrait rendre le projet d'un boulevard urbain

véritablement acceptable aux yeux des riverains et de ceux qui ont à cœur le centre-ville. Nous ne demandons pas mieux de nous « entendre pour interdire le trafic lourd » et si le MTQ a besoin d'une demande officielle de notre part, la voici :

Recommandation 3 : Que le MTQ s'engage, conformément à la volonté de la population, à interdire le transport lourd inter-régional sur le boulevard McConnell-Laramée.

La revitalisation du centre-ville : sécurité, santé et prospérité

Les quartiers Wright et Saint-Jean Bosco ont cette particularité d'être à la fois résidentiel et commercial. De plus ils sont à mi-chemin entre le centre-ville et le parc de la Gatineau, ce qui leur confère un petit air mi-campagnard, mi-urbain. Autrement dit, on parle non pas d'une communauté homogène, mais bien d'un environnement hétérogène et multi-fonctionnel. Petits cafés, boutiques, magasins, auberges, banques et restaurants partagent un même espace. Contrairement à la banlieue, où il serait impensable de vivre sans voiture, on peut très bien se passer d'un véhicule dans notre communauté. On dit des communautés comme la nôtre qu'elles sont à une échelle humaine.

Il s'agit donc d'un petit écosystème complexe qui tire sa force de sa diversité. Or les quartiers multi-fonctionnels n'ont pas la cote de nos jours. On préfère cloisonner les choses : maisons à gauche, magasins à droite, école plus loin en retrait, etc. En Outaouais québécois, force est de constater que notre communauté est un des derniers quartiers multi-fonctionnels. C'est sans doute pour cette raison que les résidents de nos quartiers ont été si actifs dans ce débat : ils ont l'impression de se battre pour un mode de vie de plus en plus rare.

C'est surtout parce que lorsque l'on parle revitalisation on parle aussi santé (des commerces comme des résidents) que nous abordons cette question dans le cadre d'audiences publiques en environnement. Dans une lettre adressée à Michel-L Mailhot, de Ministère de l'environnement du Québec, Madame Carole Légaré soulève, au nom de la Régie régionale de la santé et des services sociaux, la question du lien entre pauvreté et santé. Plus spécifiquement, elle se demande si le projet de boulevard ne risque pas d'appauvrir les quartiers résidentiels qu'il traverse au profit d'autres quartiers situés ailleurs. Elle écrit entre autre : « Le statut et les inégalités socio-économiques jouent un rôle important dans la santé de la population. Toute mesure qui aurait pour effet de privilégier les mieux nantis au détriment des

moins biens nantis devrait donc être examinée avec soin. » Or on sait que ce tracé avait été choisi précisément parce que la valeur des propriétés, et donc les coûts d'expropriation, était faible. On sait aussi que les hommes d'affaires reconnaissent publiquement que ce lien va accélérer le développement économique en banlieue. Ces derniers répondent ainsi à la question du docteur Légaré lorsqu'elle écrit : « Existe-t-il, présentement, des projets d'implantation de pôles d'emplois à l'ouest de la ville »?

Autrement dit, parce que le boulevard est appelé à avoir des impacts sur la population et qu'une population qui s'appauvrit délaisse ses commerces, et que des commerces abandonnés n'attirent pas de nouvelles familles, on ne peut évacuer la question de la revitalisation et ce même si le MTQ n'a pas comme mandat de revitaliser le centre-ville. Pour toutes sortes de raisons, certaines structurelles (nombre et types de véhicules; carrefours giratoires, niveaux de bruit, etc), d'autres psychologiques (peur de traverser une intersection, dimension peu esthétique de la communauté), si le projet de boulevard devait paupériser les quartiers du centre-ville, la santé publique s'en trouverait affectée.

Quand on parle revitalisation, il est important de noter qu'il ne s'agit pas seulement de belles façades de commerces. On aborde plutôt de front les thèmes de qualité de vie pour les résidents et de prospérité pour les commerçants. Dans un quartier multifonctionnel la qualité de vie des uns est impossible sans la prospérité des autres. C'est pourquoi l'ARRQW insiste pour que le boulevard McConnell-Laramée soit à l'échelle de notre quartier. L'expropriation des années soixante-dix n'a pas eu comme seule conséquence de déplacer des familles : elle a privé, pendant presque trente ans, les commerces de Saint-Joseph d'une clientèle locale pourtant essentielle à sa survie.

Depuis des années, l'Association des gens d'affaires et des professionnels de Hull (AGAPH) tente de redonner au boulevard Saint-Joseph

son air d'antan en l'aménageant de façon à le rendre plus attrayant et sécuritaire pour les piétons. L'AGAPH suggère entre autre un meilleur éclairage et propose l'élargissement des trottoirs. Il faut tout mettre en œuvre pour que l'éventuel boulevard n'aille pas à l'encontre de ces efforts et mine le succès d'une opération de revitalisation qui mise avant tout sur l'aspect « petit commerce » de Saint-Joseph. De plus, près d'une centaine de commerçants du boulevard Saint-Joseph ont signé une pétition l'année dernière qui, entre autres, demandait l'interdiction du transport lourd sur McConnell-Laramée.

Or des études ont également démontré que les commerçants situés boulevard Saint-Joseph ont beaucoup à perdre d'un lien routier de trop grande envergure. En 1994, l'étude de la firme Boisvert et Mizoguchi sur la revitalisation de Saint-Joseph, réalisée pour la ville de Hull a soulevé plusieurs questions pertinentes, pour ne pas dire troublantes. Elle a révélé, entre autres, que la perte d'achalandage des commerces situés boulevard Saint-Joseph est principalement due à la concurrence des centres commerciaux régionaux et des grandes surfaces, et à l'étalement urbain qui éloigne la population du centre-ville vers la banlieue. De plus, l'étude démontre que la clientèle de base des commerces de Saint-Joseph, soit la population du centre-ville, diminue et s'appauvrit de façon constante.

Si les principales conséquences de la construction de l'axe Laramée, tel que préconisé par le MTQ, sont de favoriser un accès direct aux centres commerciaux régionaux et aux grandes surfaces du chemin de la Montagne, une telle approche va à l'encontre d'un des objectifs de la Ville de Hull : à savoir la revitalisation du centre-ville. Après avoir noté que la construction d'un axe Laramée de type autoroutier aurait un impact certain sur la dynamique de Saint-Joseph et que le transport en commun actuel ne répond pas aux besoins des commerçants, l'étude décrit qu'il faut atteindre 4 objectifs pour revitaliser Saint-Joseph. Premièrement, il faut faciliter le transfert des gens entre les différentes sections de Saint-Joseph. Deuxièmement, il faut considérer Saint-Joseph

comme une destination et non pas comme une voie de transit. Troisièmement, il faut faire converger les gens vers Saint-Joseph. Quatrièmement, il faut limiter les impacts négatifs pour les piétons du boulevard.

L'actuelle proposition du MTQ ne répond pas à ces exigences. Premièrement, les deux carrefours giratoires situés boulevard Saint-Joseph, en améliorant la fluidité du trafic est-ouest rend plus difficile, du même coup, « le transfert des gens entre les différentes sections de Saint-Joseph. » Deuxièmement, ces deux mêmes carrefours giratoires rendent problématique un virage à gauche pendant les heures de pointe; surtout si les camions, qui eux veulent définitivement passer tout droit, sont jetés dans la mêlée. Ces deux carrefours giratoires, en faisant du boulevard McConnell-Laramée une voie de transit efficace et « fluide », empêche le boulevard Saint-Joseph de devenir « une destination. » Troisièmement, pour les raisons mentionnées au deuxième point, les gens n'auront pas tendance à converger vers Saint-Joseph. Quatrièmement, un boulevard McConnell-Laramée qu'empruntent près de trente milles véhicules par jour crée une barrière psychologique et physique certaine pour les piétons, surtout les jeunes et les personnes âgées.

Non seulement le projet du MTQ ne contribue-t-il pas à la revitalisation du boulevard Saint-Joseph, il va à l'encontre du principe même de revitalisation. D'une part, la raison d'être des carrefours giratoires est d'encourager la « fluidité » du trafic. Autrement dit les carrefours giratoires encourageront les automobilistes à passer tout droit. D'autre part, pour qu'un environnement commercial axé sur une clientèle piétonne prospère, il faut qu'elle attire les...piétons. Pour reprendre une expression de M. Belovski, du MTQ, en créant un « boulevard typiquement autoroutier » à proximité des petits commerces, ce boulevard contribue de trois façons à la perte d'achalandage de ces commerces.

Premièrement, le projet du MTQ facilite l'accès aux grandes surfaces et au centre-ville d'Ottawa en dehors des heures de pointe. Deuxièmement, il ne

laisse aucune place pour la construction de nouvelles résidences et, conséquemment, empêche l'infusion de nouveaux consommateurs locaux. Troisièmement, en permettant au transport lourd d'emprunter ce boulevard, il crée un climat néfaste au renouveau résidentiel. On peut même supposer qu'un boulevard McConnell-Laramée avec transport lourd occasionnerait une baisse de valeur des propriétés.

Nous croyons que la venue du transport lourd inter-régional en plein cœur d'un quartier résidentiel aura assurément des impacts sur la qualité de vie de ses résidants: plus de bruit, plus de pollution, un quartier moins sécuritaire pour les enfants et les personnes âgées, moins attrayant pour les familles qui y habitent ou qui voudraient s'y établir. On n'a qu'à regarder ce que le boulevard Maisonneuve a accompli pour les quartiers qu'il traverse : dévaluation des propriétés; exode des commerces et des familles, etc.

Finalement, la question de la sécurité de nos résidants est au coeur de notre participation à ce forum. Si, il y a trente ans, on pouvait parler d'un lien qui serait aux limites de deux quartiers, cette distinction n'a plus cours aujourd'hui. Quoi que séparées par la zone expropriée, les quartiers Wright et Saint-Jean Bosco partagent bon nombre de services communautaires, d'institutions et de commerces. Les fonctionnaires qui y voyaient deux « entités sociologiques distinctes » il y a trente ans seraient ainsi surpris de constater à quel point la cicatrice causée par l'emprise Laramée n'a pas empêché les résidants de cette communauté de vivre ensemble.

À moins que le MTQ n'accepte d'intégrer à son projet de boulevard des garanties structurelles en empêchant son élargissement, et à moins qu'il ne s'engage à y interdire le transport lourd inter-régional, le boulevard McConnell-Laramée divisera sans aucun doute la communauté traversée et exacerbera le phénomène de l'exode urbain. Comme le soulignait à juste titre l'éditeur en chef du quotidien Le Droit dans un éditorial du 23 mars 1999, le manque de vitalité du

centre-ville ne date pas d'hier. Nous ne pouvons que déplorer l'exode urbain et la diminution de la qualité de vie qu'a provoqué l'expropriation de l'ancienne rue principale dans le vieux Hull pour y ériger les édifices fédéraux et y construire le boulevard Maisonneuve. Nul besoin d'être urbaniste pour constater que ce boulevard à six voies a littéralement tué le vieux centre-ville et que ces expropriations ont forcé le centre-ville commercial à déménager sur Saint-Joseph.

Recommandation 4 : Que, dans le but de ralentir les voitures venant de l'ouest, le MTQ garde le carrefour giratoire situé rue Labelle mais que, dans le but de faciliter une certaine convergence vers les commerces du boulevard Saint-Joseph, il élimine ceux situés boulevard Saint-Joseph et Montcalm.

Recommandation 5 : Que, dans le but d'assurer la sécurité des écoliers qui traversent ce boulevard aux heures de pointe, le carrefour giratoire situé rue Demontigny soit remplacé par un feu de circulation.

Recommandation 6 : Que, dans le but d'assurer le maintien d'un niveau sonore acceptable pour les dix premières années d'opération du boulevard, soit le délai de saturation selon le MTQ, le niveau sonore soit fixé, à même le décret, à 55 DB.

Le parc de la Gatineau

Les résidants du quartier Wright, nous l'avons déjà dit, ont l'insigne avantage de vivre entre un centre-ville et un parc. Inutile d'ajouter que ce parc est un atout précieux pour les résidants: il contribue à la qualité de vie des résidants et attire des nouvelles familles qui, justement, apprécient un style de vie urbain et axé sur le plein air. Le parc de la Gatineau nous est utile et agréable. Évidemment, dès lors que l'ARRQW accepte l'idée d'un lien routier entre le chemin de la montagne et le boulevard Saint-Joseph, elle accepte que la route "traverse" le parc de la Gatineau. Nous ne remettons donc pas en cause l'idée de traverser le parc. Cela dit, nous avons quelques commentaires à faire en ce qui a trait aux impacts que pourrait avoir pour nous le présent projet autoroutier.

Premièrement, nous trouvons pour le moins paradoxale la position de la Commission de la capitale nationale dans cette affaire. D'une part elle trouve nécessaire de créer "un accès amélioré et plus simple pour les visiteurs qui désirent se rendre dans le parc de la Gatineau et qui permettrait de desservir de façon plus optimale les visiteurs qui viennent d'Ottawa et" ajoute M. Dubé par souci d'équité trans-frontalière, "même de l'Outaouais." (19 mars, ligne 1510) D'autre part elle suggère que ce nouvel accès n'augmentera pas le nombre de visiteurs mais va "redistribuer" les 1.2 millions de visiteurs qui arrivent, bon an mal an, à trouver leur parc.

Nous croyons qu'il est extrêmement naïf de la part de la CCN de nier le phénomène de trafic induit. Non seulement ce nouvel accès aidera-t-il les usagers usuels à trouver le parc, mais il incitera de nouveaux visiteurs à traverser la rivière et à se rendre au parc. Or, comme le savent les habitants de notre région, les stationnements situés dans le parc de la Gatineau sont souvent complets. Autrement dit il est fort possible que la CCN doive agrandir ses stationnements pour satisfaire à la demande que ce lien direct créera. Un des

participants à la première partie des audiences publiques, M. Yves Bernard, résume assez bien la tâche qui attend la CCN: "pour accéder à la nature et permettre aux gens d'accéder à la nature, on va détruire de la nature" (19 mars, ligne 1970).

Il semble que la CCN exagère le problème d'accès qu'elle tente de solutionner en exigeant des immenses bretelles d'accès. À vrai dire, la CCN devrait viser à protéger son parc des hordes de visiteurs. En effet, selon le rapport de la Commission sur l'intégrité écologique des parcs nationaux du Canada, déposé l'année dernière par le ministre du Patrimoine, il semble qu'il faille dorénavant limiter plutôt que d'encourager l'accès. Un trop grand accès, et non un manque d'accès aux parcs nationaux, est devenu un des problèmes majeurs. Voici ce que dit le rapport à ce sujet :

« les niveaux croissants d'activité humaine dans la plupart des parcs nationaux ont donné lieu à une fréquentation excessive, à une sur-utilisation des infrastructures (les stations de traitement des eaux usées par exemple), au sur-développement et à une myriade d'autres problèmes qui entraînent la détérioration de la qualité de l'air et de l'eau, l'érosion ainsi que la dégradation d'habitats fauniques. » (p.1-12).

Selon un article paru dans *Le Devoir* du 23 mars 2000, Parcs Canada (mais dans le cas du parc de la Gatineau il faudrait parler de la CCN) doit "abandonner son "langage d'affaires" et sa logique de rentabilisation par des augmentations d'achalandage."

Deuxièmement, outre le fait qu'une autoroute flanquée de ces énormes bretelles en plein cœur du Parc de la Gatineau créerait à long terme une « sur-utilisation » des ressources du parc, une telle route, toujours selon l'analyse de Parcs Canada, aurait sans doute comme conséquence la « fragmentation d'habitats. » En « coupant » le parc à nouveau, le boulevard McConnell-Laramée accélérerait ce processus de fragmentation. À ce sujet, le rapport est explicite : « la fragmentation des habitats restants est aussi grave que leur

disparition. » Le rapport explique également que « la fragmentation se produit (même à l'intérieur des parcs) en raison du développement urbain, d'installations diverses, de sentiers, de routes et de voies ferrées. » (p.6) .

Si nous voulons que le Parc de la Gatineau continue d'être, aux yeux des résidents de la région comme à ceux des touristes, un des joyaux de notre région, il importe de ne pas le sectionner en petits morceaux en construisant, ci et là, des routes qui n'auront d'autre effet que d'accélérer le processus de dégradation du patrimoine naturel.

Recommandation 7 : Que, dans le but de prévenir la sur-utilisation et la fragmentation du parc de la Gatineau, le MTQ enlève les bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau.

Notre troisième et dernier commentaire en ce qui a trait au tronçon situé dans le parc de la Gatineau est le suivant : alors que la CCN préconise l'utilisation de promenades ailleurs sur le territoire qu'elle supervise, nous trouvons malheureux que dans le cas présent elle accepte une autoroute. Nous croyons que les automobilistes qui arrivent d'Aylmer vont rouler trop vite si la limite de vitesse permise est de 90 km/h. De plus, en l'absence d'incitatif structurel, il est peu probable qu'ils ne roulent qu'à 50 km/h lorsqu'ils arriveront au carrefour giratoire situé rue Labelle.

Recommandation 8 : Que, des trois tracés envisagés pour le tronçon qui traverse le parc, le MTQ choisisse le tracé le plus au nord; qu'il affiche une limite de vitesse de 50 km/h à partir du chemin de la montagne et que, dans le but de ralentir la circulation provenant de l'ouest de Hull, une voie réservée au transport collectif commence un peu avant la promenade du Lac-des-fées.

Conclusion

L'Association des résidants et résidentes du quartier Wright espère que son mémoire aidera la Commission dans ses délibérations. Quel que soit la forme que prendra un éventuel boulevard McConnell-Laramée, il devra répondre à ces quatre exigences: Être respectueux des quartiers résidentiels du centre-ville; contribuer à la revitalisation du boulevard Saint-Joseph; être soucieux de l'environnement (humain et naturel) et rallier l'appui des populations touchées par le projet.

Nous croyons qu'en intégrant au projet du MTQ les quelques mesures suggérées en ces pages, le MTQ pourrait faire du boulevard McConnell-Laramée un lien "à dimensions humaines."

RÉSOLUTION

ATTENDU - Que le projet d'un boulevard Laramée-McConnell aura des impacts certains sur la qualité de vie des résidants et résidantes du quartier Wright et des répercussions pour les commerçants du boulevard Saint-Joseph;

ATTENDU - Que les questions de sécurité pour les piétons, de qualité de l'air et de bruit occasionné par la construction d'un nouveau lien routier sont au cœur de nos préoccupations;

IL EST RÉSOLU - Que l'Association des résidants et résidantes du quartier Wright participe aux audiences du Bureau d'audience publique en environnement (BAPE); qu'un mémoire y soit présenté et que la position de l'Association soit en faveur d'un boulevard paysager à quatre voies sans transport lourd et avec possibilité de construction d'édifices à vocations multiples en bordure du boulevard.

Patrice Martin

Président

Association des résidants et résidantes du quartier Wright

ANNEXE 2

Recommandation 1: Que le MTQ se prononce de façon explicite sur la justification de ce projet et qu'il s'engage à régler autrement que par l'élargissement du boulevard une éventuelle saturation du boulevard McConnell-Laramée.

Recommandation 2 : Que le MTQ prépare dès maintenant une stratégie de transport globale qui aurait comme conséquence de sortir la circulation de transit (automobiles et camions) du centre-ville de Hull.

Recommandation 3 : Que le MTQ s'engage, conformément à la volonté de la population, à interdire le transport lourd inter-régional sur le boulevard McConnell-Laramée.

Recommandation 4 : Que, dans le but de ralentir les voitures venant de l'ouest, le MTQ garde le carrefour giratoire situé rue Labelle mais que, dans le but de faciliter une certaine convergence vers les commerces du boulevard Saint-Joseph, il élimine ceux situés boulevard Saint-Joseph et Montcalm.

Recommandation 5 : Que, dans le but d'assurer la sécurité des écoliers qui traversent ce boulevard aux heures de pointe, le carrefour giratoire situé rue Demontigny soit remplacé par un feu de circulation.

Recommandation 6 : Que, dans le but d'assurer le maintien d'un niveau sonore acceptable pour les dix premières années d'opération du boulevard, soit le délai de saturation selon le MTQ, le niveau sonore soit fixé, à même le décret à 55 DB.

Recommandation 7 : Que, dans le but de prévenir la sur-utilisation et la fragmentation du parc de la Gatineau, le MTQ enlève les bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau.

Recommandation 8 : Que, des trois tracés envisagés pour le tronçon qui traverse le parc, le MTQ choisisse le tracé le plus au nord; qu'il affiche une limite de vitesse de 50 km/h à partir du chemin de la montagne et que, dans le but de ralentir la circulation provenant de l'ouest de Hull, une voie réservée au transport collectif commence un peu avant la promenade du Lac-des-fées.