

Projet routier Laramée-McConnell
Hull, Québec

Mémoire

Audience Publique (2ième partie)

Madeleine Schryer-Desloges

Le 19 avril 2001

Je présente ce mémoire à titre de résidante du quartier Wright. Mon domicile (duplex construit en 1997), est situé à quelques rues seulement au nord de ce futur "boulevard urbain". Mon conjoint et moi sommes retraités et avons choisi cet emplacement pour notre nouveau domicile à cause de sa proximité aux services à la fois utiles et essentiels aux aînés (cliniques médicales, pharmacies, église, caisse populaire, centres d'achat, transport en commun, etc.). Pendant la majorité de ma vie, j'ai habité soit dans le quartier Wright ou dans la paroisse St-Jean-Bosco située au sud de ce même projet routier.

Mon intérêt par rapport à ce projet:

Le parachèvement de ce lien routier aura des implications importantes pour moi et mon conjoint qui habitons au nord du projet, ainsi que les membres de ma famille qui demeurent au sud de celui-ci. Par choix, je me déplace régulièrement à pied pour visiter la famille, des ami(e)s et pour fréquenter les commerces établis au sud du futur "boulevard urbain", tels que bijouterie, salon de coiffure, buanderie, cordonnier, boulangeries, etc., ainsi que pour participer à des activités dans le secteur St-Jean-Bosco.

Mon opinion sur l'ensemble du projet:

Ce projet est le fruit d'une vision des années '60 qui a depuis été dépassée par l'évolution de la société et la législation environnementale. Après avoir fait des expropriations sur l'île de Hull pour le boulevard Maisonneuve, les édifices fédéraux et l'édifice administratif provincial, etc., les décideurs de ces années ont tracé une ligne à travers nos quartiers. Ils ont rapidement exproprié les terrains de ce qu'ils considéraient l'emprise d'une future autoroute et procédé à la démolition des résidences et commerces. Tout ceci s'est fait rapidement avant l'avènement des lois qui auraient pu nous protéger contre de tels gestes.

Également, à ce moment le concept d'une autoroute traversant le Parc de la Gatineau causait moins d'inquiétudes. La protection de l'environnement n'avait pas beaucoup d'importance. Exemple, la CCN a permis de 1968 à 1974 l'utilisation d'une portion de la partie sud du parc comme dépotoir municipal.

Le projet qui est proposé par le Ministère des Transport maintenant n'est qu'une étape progressive vers son objectif principal. Les coûts d'une autoroute encaissée étant prohibitifs, l'objectif ultime est de convertir éventuellement ce "boulevard urbain" en autoroute.

Mon opinion est que le boulevard urbain paysagé, les carrefours giratoires modernes, et le transport lourd à 40%, c'est seulement la "pointe de l'iceberg". Le cauchemar a débuté il y a 30 ans avec l'expropriation prématurée et abusive des propriétés sises dans l'emprise, et il se poursuit.

Mes préoccupations:

➤ Le "Rapport d'impact environnemental" soumis par le promoteur

J'ai eu l'occasion de lire le "Rapport d'impact" du MTQ pour la première fois l'automne dernier. Ces documents étaient accessibles au public puisque le projet était déjà à l'étape de l'examen préalable du processus d'évaluation de l'Agence Canadienne d'évaluation environnementale. Il m'a à ce moment paru incomplet et ceci a été confirmé par les experts des différents ministères et organismes provinciaux et ministères fédéraux lorsque leurs commentaires ont été rendus publics au début du processus du BAPE. Le promoteur n'a pas encore fourni toutes les réponses aux questions de ces experts et n'a pas donné suite à toutes les demandes de renseignements supplémentaires. Il existe encore des lacunes importantes à cette étape importante des mémoires de la part du public, beaucoup de questions demeurent encore sans réponses. Je déplore que le Ministre de l'Environnement ait choisi de procéder à la période d'information si rapidement et en plus, d'avoir accordé un mandat d'audience publique avant que tous les renseignements complémentaires exigés n'aient été déposés par le promoteur.

➤ Transport lourd / Carrefours giratoires / Sécurité des piétons

Ces trois éléments du projet sont étroitement liés et c'est pour cette raison que j'ai choisi de les regrouper.

En dépit de recommandations d'interdiction du transport lourd sur ce lien routier contenues dans le rapport du BAPE suite à l'audience publique de 1989, l'Analyse de valeur de 1999, ainsi que le concept de six voies en surface annoncé par le MTQ en septembre 1999, le transport lourd à 40% fait maintenant partie du projet soumis à la présente audience. Le transport lourd a été permis lorsque le concept de quatre carrefours giratoires modernes a été intégré au projet annoncé par le Ministre des Transports en mai 2000.

Ce serait le premier essai de ce concept de carrefours au Québec dans un milieu tel que le nôtre, c'est à dire un milieu urbain où il y a des piétons de tout âge. Il n'est pas rassurant que les résidants qui demeurent à proximité du boulevard Laramée-McConnell sont en fait les cobayes du promoteur. En plus, que les prévisions quant à la fluidité accrue de la circulation et les répercussions moindres du bruit généré par les véhicules lourds, sont faites à partir de tests effectués uniquement à partir de logiciels d'ordinateur.

Tout le concept de ce projet semble avoir été élaboré avec comme principal objectif la fluidité des véhicules au détriment de la qualité de vie et la sécurité des résidants touchés. Le promoteur a consulté des organismes tels que la commission scolaire et des groupes de personnes handicapées dans le but de combler leurs besoins concernant les traverses à piétons. Toutefois, il n'y a pas eu d'efforts suffisants pour effectuer une évaluation adéquate du nombre réel de piétons qui auront à traverser ce boulevard urbain tout le long de la journée et en soirée. Il est tout à fait inacceptable d'avoir utilisé des données d'un seul exercice de comptage de piétons et ce uniquement aux heures de pointe.

Les gens de notre secteur n'ont pas tous un ou deux véhicules à leur disposition pour se déplacer. Soit par choix ou pour des raisons économiques, un groupe important de résidants se déplace à pied ou à vélo comme le font de plus en plus les habitants des régions urbaines. On n'a pas besoin de s'inscrire à des clubs de santé pour faire de l'exercice, on marche ou on se déplace en vélo. A n'importe quelle heure de la journée, non seulement aux heures de pointe.

Nos enfants et ados n'ont pas à compter sur des adultes pour leur déplacements (aller voir des amis ou participer à des activités de loisirs), ils peuvent présentement le faire seuls et avec une marge de sécurité raisonnable.

Les données concernant le nombre de véhicules affluent, mais les déplacements des humains qui vivent à proximité du boulevard et devront le franchir régulièrement ont été sous-évalués. Je m'inquiète qu'à moins que des mesures soient prises pour corriger cette lacune, le parachèvement du boulevard pourrait éventuellement causer des accidents graves impliquant des piétons ou cyclistes. Le promoteur allègue que les véhicules circuleront à une vitesse ralentie à cause des carrefours giratoires, mais toute collision véhicule/piéton comporte des risques importants pour le piéton, quelque soit la vitesse du véhicule en question. Un véhicule ordinaire ça fait mal à un piéton. Un véhicule lourd ça écrase tout dans son passage, qu'il roule vite ou non. Je ne veux pas prétendre que les personnes au volant de ces véhicules tenteront sciemment de faucher les piétons, mais plutôt qu'un choix de concept qui défavorise la sécurité de piétons et cyclistes augmenterait les risques d'accidents impliquant des piétons et cyclistes.

➤ Climat sonore

Au moment où j'écris ces mots, je n'ai pas encore pu lire attentivement les renseignements soumis le 17 avril suite à la demande formulée par la Commission à la fin du mois de mars.

Il est très difficile de comprendre que des mesures d'atténuation sont prévues sur le côté nord du projet et presque aucune du côté sud. On a au moins compris que lorsque les tests utilisant le logiciel informatique ont été faits, c'était à base de données de comptage de véhicules. Les données concernant le nombre de véhicule circulant présentement sur la rue Laramée n'ont pas de sens. Oui, il y a déjà beaucoup de véhicule qui circulent sur le boulevard St-Joseph, mais sur la rue Laramée? Quelle pourrait être la destination de ces véhicules?

Si les données concernant le nombre de véhicules sont erronées, il me semble que ceci peut produire des résultats inexacts quant au climat sonore actuel en comparaison avec l'augmentation de la circulation sur le futur boulevard urbain. Si c'est le cas, les mesures d'atténuation de bruit prévues seront insuffisantes et les riverains devront après le fait, tenter d'obtenir ce dont ils auraient eu droit au tout début. Chez moi, ça ne sera pas un murmure de circulation qu'on entendra, mais plutôt un grognement.

➤ **La qualité de l'air**

Dans les documents déposés par le promoteur on peut lire "les normes devraient être respectées....." "parfois les normes pourraient être dépassées dans la partie urbaine....". C'est difficile de comprendre exactement ce que ça veut dire. Est-ce qu'on va constater une différence mais qu'il n'y aura pas vraiment d'impact sérieux sur notre santé? Ou si ça veut dire qu'on va être incapable de sortir de nos maisons

C'est particulièrement pendant l'été que je me demande quel impact aura le futur boulevard sur la qualité de l'air dans mon quartier. En Outaouais lorsque la température est chaude, on peut s'attendre presque toujours à un très haut taux d'humidité. C'est connu que les personnes qui souffrent de troubles respiratoires ou cardiaques sont déjà à risque pendant cette période. L'augmentation d'émanations provenant des véhicules augmentera peut-être ce risque.

Si les résidents de notre quartier ne peuvent plus ouvrir les fenêtres en été comme avant pour rafraîchir leur maison, ils n'auront d'autre choix que d'installer des climatiseurs. Comme il s'agit dans plusieurs cas de maisons d'un certain âge, ça ne sera pas toujours facile et les coûts pourront possiblement être importants.

Comme partout ailleurs, les gens d'ici aiment pendant la belle saison jouir des espaces autour de leur maison pour relaxer, prendre un repas ou recevoir des invités. Est-ce que la qualité de l'air sera maintenue et qu'ils pourront continuer de le faire? On l'ignore et ça cause beaucoup d'inquiétude.

➤ Impacts négatifs sur le Parc de la Gatineau

Le Parc de la Gatineau est très important pour les gens de Hull. On se considère choqués d'avoir quasiment à nos portes un espace vert qui contient tellement de richesses naturelles. Il semble presque qu'inconcevable qu'en l'an 2001, il soit question d'y faire traverser une autoroute, avec transport lourd en surcroît. Surtout lorsqu'il y a déjà deux liens routiers qui assurent déjà le transport de marchandises inter-régional. L'ancienne route 148, le boulevard Taché et la nouvelle route 148, le boulevard St-Raymond qui traverse déjà le Parc de la Gatineau un peu plus au nord et qui est en opération depuis déjà dix ans.

En consultant les opinions émis par les différents ministères provinciaux et fédéraux concernant la faune, la flore, les oiseaux, plantes, etc., le tracé préféré du promoteur est celui qui causerait le plus d'impacts néfastes à des espèces vulnérables et mêmes rares. Le motif pour ce choix, d'après les explications fournies par le promoteur, sont d'ordre économique. C'est à dire que ça coûte moins cher de faire ces dégâts que de choisir un autre tracé plus sage.

En dépit des coûts, si cette route doit être construite, le tracé qui causerait le moins de dégâts devrait être priorisé. Chaque petit coin de notre pays mérite d'être protégé.

Recommandations et commentaires

I. Rétrocession ou vente des terrains superflus qui ont été expropriés en 1973

Les expropriations qui ont été faites en 1973 étaient en prévision d'une autoroute encaissée. Il s'agissait d'une coutume barbare des gouvernements du temps qui précède l'avènement de la Loi sur l'environnement du Québec, et de la procédure du BAPE. C'est pour cette raison qu'il y a "beaucoup de place" qui est libre maintenant. À ce moment dans le temps, les différents palliers de gouvernement se sont permis d'exproprier de multiples

propriétés pour différents projets futurs. Plusieurs projets ont été abandonnés et il y a eu disposition des terrains qui avaient préalablement été expropriés. Exemple, la CCN avait un projet longeant la Rivière des Outaouais intitulé la "Promenade des Voyageurs" et a exproprié plusieurs terrains dans le secteur Val-Tétreault. Le projet a été abandonné et ces terrains ont depuis été mis en vente. Il y aussi des terrains qui avaient été expropriés à Mirabel et qui ont été je crois rétrocédés. Il devrait y avoir rétrocession des espaces non nécessaires advenant le parachèvement du boulevard urbain ou la vente de ceux-ci pour des fins domiciliaires, communautaires ou même pour y établir de petits commerces.

II. Éliminer les carrefours giratoires aux intersections St-Joseph et Demontigny.

Intersection conventionnelle avec feux lumineux aux intersections de la rue Demontigny du boulevard St-Joseph. Le concept du carrefour giratoire est peut-être un outil d'optimisation de la circulation des véhicules mais ce concept dans nos quartiers pourraient causer de sérieux problèmes de sécurité pour les piétons.

III. Introduire le concept de carrefour giratoire à l'intersection de Labelle seulement

Un carrefour giratoire à cette intersection servirait à ralentir les véhicules provenant du parc et pourrait initier les automobilistes de la région à ce genre d'intersection. L'expérience acquise pourrait faciliter l'implantation de carrefours giratoires modernes pour d'autres projets routiers futurs, dans un milieu plus approprié où il y a moins de circulation piétonnière.

IV. Interdire le transport lourd pour éviter que les riverains aient à subir l'effet de mesures d'atténuation de bruits importantes tels que des murs anti-bruits imposants.

C'est bien beau les carrefours giratoires. Toutefois si ça ne fonctionne pas tel que prévu et que le bruit est supérieur aux attentes, les représentants du promoteur ont confirmé que la

hauteur des buttes et des murs devra être augmentée en conséquence. Les résidants de nos quartiers ne veulent pas que nos quartiers soient divisés par des murs anti-bruit importants. Il faut éviter l'aspect de "ghetto".

V. **Des feux lumineux sont nécessaires à toutes les traverses à piétons.**

Aucune exception. Comme il a été confirmé par les représentants de la ville de Hull, les automobilistes de notre région ne donnent priorité au passage des piétons que lorsqu'ils doivent respecter un feu rouge. C'est pour cette raison que les nouvelles traverses pour piétons à Hull sont maintenant munies de feux tricolores, et que les anciennes traverses ont en majorité progressivement été modifiées. S'attendre que des automobilistes accorderaient la priorité de passage aux piétons au traverses à piéton genre "zèbre" en l'absence de feux tricolores n'est pas réaliste et constituerait un risque important pour les piétons.

VI. **Dans le Parc de la Gatineau – Une promenade s.v.p.**

À l'exception du boulevard St-Raymond, toutes les routes à l'intérieur des limites du Parc de la Gatineau sont des promenades à deux voies avec vitesse maximale de 50km/h. Les véhicules commerciaux de tout genre y sont interdits. Plusieurs de ces routes sont même fermées pendant la période hivernale. Advenant le cas où la Commission juge qu'il est approprié de procéder avec la construction d'une route au travers du parc, une promenade à quatre voies (vitesse 50km/h) serait plus appropriée en choisissant le tracé le moins dommageable.

Conclusion:

- ◆ C'est un projet qui comporte beaucoup de complexités techniques et environnementales. De nombreux experts de différents domaines sont impliqués. Nous les résidants des quartiers touchés, on doit avoir confiance que lorsque cette Commission formulera ses recommandations, elle saura choisir l'option qui comportera

les moindres risques pour nous les résidants qui en profiteront pas du tout ou très peu. Toutefois nous aurons à en subir les répercussions tous les jours et nuits et pendant très longtemps.

- ◆ Lorsque les décideurs des différents gouvernements auront à se pencher sur ce dossier, il faudra que ce soit en respect des lois environnementales et les attentes de la société d'aujourd'hui avec considération adéquate pour les communautés touchées et l'intégrité du Parc de la Gatineau.

Madeleine Schryer-Desloges