

Pour la sauvegarde du quartier  
Wright et du parc de la Gatineau

Mémoire présenté  
par Mariette Forest

à l'audience publique sur le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée  
entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, tenue à Hull, le 24 avril 2001.

## **Introduction**

Biologiste de formation, je suis maintenant à la retraite et je compte près de 25 ans de vie dans l'Outaouais. Ayant été mêlée à l'audience publique sur le projet de réaménagement du chemin de la Montagne en 1987, je suis restée intéressée aux autres grands projets routiers de la région, notamment le projet St-Laurent-Laramée-McConnell. Lors de la première audience publique concernant ce projet (1988), si mes souvenirs sont bons, j'ai assisté à toutes les séances sans toutefois y participer activement. De plus, étant résidente du quartier Verchères, j'ai souvent à traverser le boul. St-Raymond et j'ai pu me rendre compte de l'achalandage actuel.

Le 15 mai 2000, je me suis rendue en soirée à la séance d'information organisée à la maison du Citoyen à Hull, concernant le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Quand j'ai lu dans les journaux qu'il y aurait audience publique, j'ai décidé d'y assister autant qu'il m'était possible de le faire.

## **Opinion**

Dans la partie urbaine de Hull, le nouveau projet m'a semblé amélioré par rapport au projet étudié en 1988. Jusqu'au moment de ma participation à la première partie de l'audience publique, j'étais plutôt favorable au projet dans sa partie urbaine. Toutefois l'ajout des bretelles pour rejoindre la promenade de la Gatineau m'a toujours paru superflu et dommageable à cette partie du parc de la Gatineau.

En entendant les différentes interventions et questions des participants, mon opinion a changé en prenant conscience du bouleversement qu'aura la construction de ce boulevard vis-à-vis des quartiers hullois concernés et du secteur du parc de la Gatineau traversé. J'en suis venue à me poser des questions sur la justification du projet eu égard à ses effets sur le tissu urbain et la faune et la flore du secteur du seuil du parc de la Gatineau.

D'abord, à mon avis, il est impossible de dissocier l'axe McConnell-Laramée des autres axes est-ouest, soit le boulevard Alexandre-Taché et l'axe St-Raymond-Pink. Soulignons que la partie déjà construite du boul. McConnell-Laramée n'est qu'à 1,4 km au sud de l'intersection St-Raymond-Pink-ch. de la Montagne. De ce fait, les usagers du boul. McConnell-Laramée dans sa partie ouest ont facilement accès aux autoroutes 5 et 50 selon leur destination. Il y a donc lieu de se demander si une meilleure utilisation de l'axe existant St-Raymond-autoroute 5, par des incitations au co-voiturage et au transport en commun, n'aurait pas les mêmes effets que la construction de l'axe McConnell-Laramée. Le calcul des débits a encore bien des secrets pour moi; mais il me paraît que si l'on augmentait le nombre de passagers par voiture, on diminuerait par le fait même le nombre de voitures à traverser l'axe est-ouest surtout aux heures de pointe. Si par exemple, 50% des automobiles ne sont occupées que par le chauffeur, on réduirait le débit des véhicules particuliers de 25% en augmentant à deux personnes par auto. Que dire d'une occupation à plus de deux personnes et d'un usage plus important du transport en commun.

Le projet actuel, bien que paraissant amélioré surtout dans le secteur Laramée, aura pour effet, s'il est construit, de séparer le quartier Wright du quartier St-Jean-Bosco par un flot continu de véhicules surtout aux heures de pointe. Comme exemple, il n'y a qu'à voir ce qui se passe sur le boulevard Maisonneuve. Faut-il pour assurer aux résidents de l'ouest de Hull et d'Aylmer un transport rapide par véhicule particulier, détruire un quartier paisible de Hull? Dans cette optique,

le parachèvement de l'axe St-Laurent-Laramée-McConnell est à l'avantage surtout des résidents à l'ouest du chemin de la Montagne, des commerçants et des promoteurs immobiliers du secteur. Par contre, c'est au détriment des habitants du quartier Wright et des riverains du boul. St-Laurent. Pourquoi encourager l'étalement urbain et la pollution par les véhicules aux dépens des citoyens des anciens quartiers tranquilles où les gens ont choisi de vivre près des écoles, des commerces et souvent de leur travail?

En cette époque où les changements climatiques semblent de plus en plus devoir nous affecter, comment favoriser la construction d'une route qui aura pour effet d'augmenter l'usage de l'automobile, qui serait responsable à 45% de l'augmentation des gaz à effet de serre?

Dans le parc de la Gatineau, le parachèvement de la route avec l'ajout de bretelles d'accès tel que proposé aura pour effet de morceler ce secteur du parc. La topographie de cette partie du parc ne semble pas donner beaucoup de choix au tracé de la route. Il y aura donc destruction d'une partie d'une belle érablière et d'une prucheraie. Y-a-t-il une commune mesure entre la destruction de ces habitats exceptionnels et le bien-être de banlieusards dans leurs transports journaliers? Pour ce qui est des bretelles d'accès, en particulier, même si le déboisement est minime, leur construction me semble loin de la vocation du parc alors que l'accès par le boul. Alexandre-Taché et le boul. Gamelin est bien adéquat. Encore une fois, ces bretelles permettraient un accès réputé plus facile aux visiteurs munis d'une automobile alors que les habitants riverains de ce secteur du seuil du parc se verraient privés de la jouissance du parc qu'ils peuvent atteindre à pied ou en vélo. Les futurs visiteurs du parc de la Gatineau seraient-ils heureux d'apprendre que leur accès plus facile par les bretelles a mis en danger la nidification de l'épervier de Cooper dans la prucheraie?

Actuellement, malgré le peu de superficie du parc au niveau du tracé (environ 1,5km de largeur de la promenade du lac des Fées au chemin de la Montagne), l'on peut jouir d'une promenade en toute tranquillité dès que l'on s'éloigne de la promenade de la Gatineau. Ce ne sera certainement plus le cas une fois la route et les bretelles construites sauf peut-être le dimanche matin à l'aube!

## **Suggestions**

Si la route n'est pas construite, il faut trouver des solutions aux problèmes de la circulation est-ouest. Déjà sur le boulevard St-Raymond, les véhicules lourds et la circulation aux heures de pointe posent problème.

La première solution serait d'abord de multiplier les incitatifs au co-voiturage et à l'utilisation du transport en commun. C'est ce qui se fait déjà sur le boul. Alexandre-Taché en ayant une voie réservée aux autobus et aux véhicules avec 3 passagers ou plus. La même chose pourrait être faite dans l'axe St-Raymond-Pink. Peut-être devrait-il y avoir des stationnements incitatifs comme c'est le cas du côté de Gatineau et de l'axe ch. d'Aylmer-boul. Alexandre-Taché.

Une autre solution s'adressant cette fois au transport lourd, ce serait de favoriser le transport par rail. Il n'est pas dans ma compétence de suggérer comment le faire; mais des organismes comme le CREDDO et Transport-2000 pourront certainement être consultés si nécessaire.

Le transport en commun pourrait certainement être amélioré. Il faudra surveiller le succès du train léger du côté d'Ottawa et voir si quelque chose de semblable ne pourrait pas être mis en place du côté québécois.

En dernier lieu, il faudrait peut-être penser à construire un tunnel sous le boul. St-Raymond, allant de l'autoroute 5 à un peu à l'ouest du boul. de la Cité-des-Jeunes. Je suis consciente du coût plus élevé d'un tunnel. Mais en ne parachevant pas l'axe McConnell-Laramée, on éviterait de dépenser autour de 35 millions. Il faut aussi tenir compte des coûts sociaux

qu'entraîne la désaffectation de quartiers résidentiels, coûts qui ne sont pas assumés par le ministère des Transports et autres gouvernements. Ces dépenses n'apparaissent peut-être pas au bilan mais sont quand même absorbées par les contribuables, soit à titre privé, soit à titre de dépenses publiques comme celles que s'apprête à faire la ville de Hull pour revitaliser le boulevard Maisonneuve.

### **Conclusion**

Même si le projet de l'axe St-Laurent-Laramée-McConnell est proposé depuis au moins trente ans, il ne faudrait pas s'y cantonner, mais reconnaître que son parachèvement entraînerait trop de conséquences pour les résidents des quartiers concernés et pour la partie touchée du parc de la Gatineau.

Il ne faudrait pas hésiter à prendre une décision courageuse qui mettrait fin à cette course aux voies rapides pour permettre à un petit nombre d'habiter des secteurs éloignés du centre-ville tout en faisant porter les inconvénients par les résidents des quartiers plus populaires.

Si l'accent est mis sur les transports en commun, nous aurons aussi la satisfaction d'avoir moins contribué à l'augmentation des gaz à effet de serre, qui seraient responsables des changements climatiques qui nous guettent.