

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

**Mémoire présenté par Dominique Charron, résidant du quartier Wright  
dans le cadre des audiences publiques organisée par le Bureau d'audiences  
publiques sur l'environnement**

**Avril 2001**

## **Introduction**

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre des audiences publiques portant sur le projet de construction par le ministère des Transports du Québec (MTQ) du tronçon de l'axe McConnell-Laramée entre le boulevard St-Laurent et le Chemin de la montagne à Hull.

Ce mémoire questionne la pertinence du projet routier soumis par le ministère des transports eu égard :

- a. à la sensibilité du milieu urbain qui sera affecté, lequel n'est pas sérieusement étudié dans l'étude d'impact;
- b. au fait que le projet, même s'il présente dans sa forme actuelle une échelle relativement raisonnable, s'inscrit comme un tronçon du principal axe est-ouest régional et qu'il est très vraisemblable qu'il soit élargi dans le futur;
- c. au fait qu'aucune alternative ou mesure complémentaire n'a été sérieusement étudiée dans l'étude d'impact.

Nous faisons valoir dans ce mémoire que les alternatives et les solutions complémentaires n'ont pas été sérieusement considérées dans ce projet, si bien que la solution retenue par le MTQ imposera des pressions injustifiées sur les quartiers urbains.

Nous concluons que le MTQ devrait refaire ses plans et considérer un ensemble cohérent et concerté de mesures qui favoriseront non seulement l'écoulement du trafic, mais également la qualité de vie urbaine. Nous argumentons qu'un des éléments essentiels de cette solution est de réduire l'emprise actuellement en possession du MTQ en rétrocédant une partie des terrains pour fins de reconstruction résidentielle et commerciale. Ceci permettrait d'affirmer la vocation résidentielle urbaine du secteur tout en contribuant de façon significative à sa revitalisation résidentielle et commerciale.

Ce mémoire est divisé en quatre sections. La première section brosse un portrait de la situation socio-démographique des quartiers de Hull et montre que les quartiers qui seront directement affectés par le projet sont relativement sensibles. La seconde partie montre que le tronçon projeté par le MTQ est conçu comme le principal axe est-ouest de la région et qu'il est fort plausible qu'il fasse l'objet d'un élargissement à moyen terme. Nous montrons que cette possibilité est d'autant plus préoccupante qu'un éventuel élargissement du futur boulevard ne serait pas soumis au processus québécois

d'évaluation environnemental. La troisième partie montre que le MTQ n'a pas sérieusement envisagé d'alternative au projet, ni même de mesures complémentaires, et qu'il n'a pas tenu de véritable consultation dans les étapes de conception de ce projet. La dernière partie présente nos conclusions sur ce qui devrait être fait afin de rendre ce projet plus viable d'un point de vue social et aussi environnemental.

## **1. Le milieu socio-démographique**

Le tracé qui a été exproprié 1973 puis démoli pour la partie urbaine du tronçon proposé se situe à la jonction de deux quartiers résidentiels de Hull qui sont relativement anciens, datant des années 1930. Le tracé passe au sud du quartier Wright et au nord du quartier St-Jean Bosco. Pour les fins de notre analyse, nous allons nous référer au découpage du recensement (secteurs) plutôt qu'à celui de la Ville de Hull (quartiers). Les secteurs principalement touchés par le projet sont le 503, qui représente le sud du quartier St-Jean-Bosco, et le secteur 505 qui englobe le nord de St-Jean-Bosco et le sud du quartier Wright : le tracé se situe en fait presque en plein centre du secteur 505.

Nous présentons donc dans cette section du mémoire les données socio-démographiques de base, soit le nombre total de personnes puis le taux de personnes et de ménage selon les tranches de revenus et le taux d'activité. Ces données sont présentées pour les quartiers touchés de même que pour tous les secteurs de la ville de Hull. Pour la plupart des indicateurs, nous donnerons à titre de référence le taux pour chaque quartier, pour Hull dans son ensemble, pour l'Outaouais puis pour le Québec. Le but ici est simplement de caractériser brièvement le milieu « récepteur » du projet en apportant des informations qui étaient absentes du dossier d'évaluation environnemental.

En premier lieu, nous allons situer l'évolution démographique des quartiers concernés dans le contexte plus large de l'évolution démographique de Hull. Dans les années 1970, le centre-ville de Hull a été passablement chambardé par la construction d'importants édifices de la fonction publique fédérale, ce qui a notamment entraîné l'expropriation puis la démolition d'environ 1500 logements (Victor Lambert, *Étude critique du projet routier Saint-Laurent/Laramée/McConnell à Hull et à Aylmer, Québec*, Rapport préparé pour le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1<sup>er</sup> février 1989, page 18). Le centre-ville de Hull a connu alors une perte subite de population, laquelle s'est poursuivie graduellement par la suite. Le tableau 1 donne le nombre de personnes recensées par secteur pour les recensements de 1976, 1981, 1991 et 1996.

**Tableau 1 – Évolution de la population dans les différents secteurs de recensement de la ville de Hull et de l'Ouest d'Aylmer**

Secteurs de recensement	CODE	1976	1981	1991	1996	Diff 96-76
		N	N	N	N	N
Centre (Laurier)	500.00	3100	2576	2520	2105	-995
Île (St-Rédempteur)	501.00	3134	2631	2325	2055	-1079
Île (Montcalm)	502.02	2944	2478	2350	1930	-1014
Bosco	503.00	2894	2675	2385	2195	-699
Des Trembles	504.00	3455	3720	5465	4765	1310
Wright/Bosco	505.00	5212	4482	3820	3585	-1627
Wright	506.00	7259	6557	5630	4965	-2294
Île (Lac Leamy)	507.00	6288	5749	5085	4710	-1578
St-Raymond (ouest)	508.00	3940	3623	3390	3280	-660
St-Raymond (Est)	509.00	4196	3687	3025	2830	-1366
Mont-Bleu (Sud)	510.01	6335	5916	5745	5380	-955
Mt-Bleu (St-Raymond)	510.02	3945	3471	3290	3265	-680
Ht-Plaines (Nd St-Raymond)	511.01	7699	7548	7570	7100	-599
Ht-Plaines	511.02	679	1297	5380	6560	5881
Aylmer Sud-Ouest	821.00	-	2883	2070	3555	672
Alymer Ouest/Plateau	822.01	-	-	705	3270	2565
Total des secteurs		61080	59293	60755	61550	470

De façon générale, ce sont les quartiers situés au sud et à l'est de Hull qui ont été le plus dépeuplés sur la période 1976-1996. Le quartier Wright (secteur 505) a subi une perte de population de 31% sur la période 1976-1996, soit une perte comparable à celles subies au centre-ville (secteur 500, 501 et 502).

Il est par ailleurs notable que la ville de Hull a en fait été très durement touchée par le dépeuplement durant cette période, affichant une hausse de seulement 470 habitants alors qu'en fait près de 10 000 personnes sont venues s'établir dans les nouveaux quartiers au Nord (Hautes-Plaines) et à l'Ouest (Des Trembles, Le Plateau). Le tableau 2 donne la population recensée à Hull depuis le recensement de 1971 : on y voit bien que, globalement, il y eu une perte importante de population qui n'a été reprise qu'avec l'ouverture des nouveaux quartier depuis le milieu ds années 1980.

**Tableau 2 – Évolution de la population totale de la ville de Hull pour les recensements effectués entre 1971 et 1996**

Année de recensement	1971	1976	1981	1986	1991	1996
Population	63 580	61 039	56 225	58 730	60 755	62 345

Afin de placer les données dans leur contexte, le tableau 3 montre l'évolution de la population entre 1981 et 1996 pour la Ville de Hull, les quartiers Wright (secteur 505) et St-Jean-Bosco (secteur 503), pour l'Outaouais et pour le Québec. On voit qu'à partir de 1981 le bilan est positif pour la Ville de Hull – bien que très en deça du taux pour l'Outaouais – tandis qu'il demeure négatif, et de façon marquée, pour les quartiers Wright et St-Jean-Bosco.

**Tableau 3 – Évolution de la population entre 1981 et 1996 pour différentes zones géographiques**

Zone géographique	Évolution de la population entre 1981 et 1996
Le Québec	10,9%
L'Outaouais	26,1%
La Ville de Hull	10,1%
Le quartier Wright (secteur 505)	-20,0%
Le quartier St-Jean-Bosco (secteur 503)	-17,9%

Il ressort donc dans l'ensemble que, sur le plan démographique, le développement de Hull a impliqué un dépeuplement marqué de son centre-ville, de même que des quartiers plus périphériques mais néanmoins relativement anciens situés à l'ouest du boulevard St-Joseph, soit les quartiers Wright et St-Jean-Bosco. Comme dans la plupart des villes du Québec, ce sont les développements en banlieue qui ont contribué à rehausser le niveau de population.

Considérons maintenant le portrait économique des secteurs de Hull. Le tableau 4 donne les taux de familles économiques vivant avec un faible revenu : on peut voir qu'il y a une forte disparité entre les secteurs de recensement quant à cet indicateur. Dans l'ensemble, ce sont les secteurs en expansion démographique qui comptent, et de loin, les moindres taux de familles économiques à faible revenu. On voit sur ce tableau que le secteur St-Jean-Bosco (secteur 503) ressort comme un des plus pauvres (46%) et que le secteur Wright (505) présente un taux de famille à faible revenu (32%) au dessus de la moyenne de l'Outaouais (21%), bien qu'il soit moins élevé que le taux du quartier St-Jean-Bosco et ceux des quartiers du centre-ville (secteurs 501 et 502). (Les tableaux 5 et 6 donnent les données économiques détaillées du recensement de 1996 pour chacun des secteurs de recensement de Hull.)

**Tableau 4 – Taux des familles économiques à faible  
revenu par secteur de recensement, 1996**

<b>Secteurs de recensement</b>	<b>CODE</b>	<b>Taux de familles économiques à faible revenu</b>
Centre (Laurier)	500.00	28%
Île (St-Rédempteur)	501.00	40%
Île (Montcalm)	502.02	45%
Bosco	503.00	46%
Des Trembles	504.00	21%
Wright/Bosco	505.00	32%
Wright	506.00	19%
Île (Lac Leamy)	507.00	52%
St-Raymond (ouest)	508.00	42%
St-Raymond (Est)	509.00	21%
Mont-Bleu (Sud)	510.01	17%
Mt-Bleu (St-Raymond)	510.02	17%
Ht-Plaines (Nd St-Raymond)	511.01	9%
Ht-Plaines	511.02	6%
Aylmer Sud-Ouest	821.00	5%
Alymer Ouest/Plateau	822.01	5%
Québec		23%
Outaouais		21%

**Tableau 5**

<b>RECENSEMENT 1996</b>												
<b>Secteurs de recensement</b>	<b>CODE</b>	Revenu moyen familles \$	<i>Revenu médian familles \$</i>	Familles économiques		Personnes hors famille économique		Population dans les ménages privés		Revenu moyen ménages \$	<i>Revenu médian ménages \$</i>	Erreur type
				<i>Faible revenu</i>	Autres	<i>Faible revenu</i>	Autres	<i>Faible revenu</i>	Autres			
Centre (Laurier)	500.00	43 904 \$	34 369 \$	28%	72%	36%	64%	33%	67%	37 088 \$	31 881 \$	1 612 \$
Île (St-Rédempteur)	501.00	34 492 \$	28 197 \$	40%	59%	71%	28%	50%	50%	24 529 \$	19 846 \$	1 298 \$
Île (Montcalm)	502.02	31 285 \$	24 951 \$	45%	55%	63%	37%	51%	49%	25 184 \$	19 710 \$	1 402 \$
Bosco	503.00	36 886 \$	26 429 \$	46%	54%	69%	31%	52%	48%	29 538 \$	19 566 \$	1 964 \$
Des Trembles	504.00	52 078 \$	45 068 \$	21%	79%	29%	71%	23%	77%	46 923 \$	41 025 \$	1 393 \$
Wright/Bosco	505.00	41 237 \$	37 045 \$	32%	68%	59%	41%	38%	62%	32 736 \$	24 578 \$	1 298 \$
Wright	506.00	47 644 \$	44 471 \$	19%	81%	44%	56%	24%	76%	39 075 \$	33 504 \$	1 149 \$
Île (Lac Leamy)	507.00	30 484 \$	23 851 \$	52%	48%	63%	37%	57%	43%	25 545 \$	18 470 \$	945 \$
St-Raymond (ouest)	508.00	32 259 \$	28 308 \$	42%	58%	58%	42%	50%	50%	27 214 \$	21 551 \$	1 139 \$
St-Raymond (Est)	509.00	47 390 \$	43 966 \$	21%	78%	48%	52%	25%	75%	38 342 \$	34 702 \$	1 468 \$
Mont-Bleu (Sud)	510.01	54 486 \$	49 100 \$	17%	83%	41%	60%	21%	79%	44 215 \$	36 309 \$	1 665 \$
Mt-Bleu (St-Raymond)	510.02	55 025 \$	49 944 \$	17%	83%	56%	44%	25%	75%	43 332 \$	35 914 \$	1 370 \$
Ht-Plaines (Nd St-Raymond)	511.01	71 027 \$	68 397 \$	9%	91%	27%	73%	11%	89%	62 684 \$	56 228 \$	1 541 \$
Ht-Plaines	511.02	77 747 \$	69 849 \$	6%	94%	23%	77%	8%	92%	72 669 \$	66 419 \$	1 817 \$
Aylmer Sud-Ouest	821.00	74 712 \$	72 042 \$	5%	95%	23%	77%	7%	93%	72 920 \$	69 887 \$	1 470 \$
Alymer Ouest/Plateau	822.01	74 712 \$	72 042 \$	5%	95%	23%	77%	7%	93%	72 920 \$	69 887 \$	1 470 \$

**Tableau 6**

RECENSEMENT 1996												
Secteurs de recensement	CODE	Revenu du ménage de tous les ménages privés										
		Moins de 10 000	10 000 - 19 999	20 000 - 29 999	30 000 - 39 999	40 000 - 49 999	50 000 - 59 999	60 000 - 69 999	70 000 - 79 999	80 000 - 89 999	90 000 - 99 999	100 000 et plus
Centre (Laurier)	500.00	12,7%	11,4%	22,0%	15,7%	11,9%	12,7%	4,2%	4,2%	0,0%	1,7%	2,5%
Île (St-Rédempteur)	501.00	27,5%	22,5%	17,0%	12,8%	8,7%	4,6%	2,8%	0,9%	0,9%	0,9%	1,4%
Île (Montcalm)	502.02	21,9%	29,4%	17,1%	9,6%	9,6%	5,3%	3,2%	1,6%	0,0%	0,0%	1,1%
Bosco	503.00	23,9%	26,1%	14,7%	10,6%	8,3%	3,2%	4,1%	3,2%	0,9%	0,9%	4,1%
Des Trembles	504.00	9,9%	9,1%	14,0%	14,4%	16,0%	10,9%	7,4%	4,9%	4,3%	2,3%	6,8%
Wright/Bosco	505.00	17,1%	23,2%	15,9%	11,5%	8,8%	8,8%	5,3%	2,4%	2,9%	0,9%	2,9%
Wright	506.00	10,6%	17,7%	15,2%	14,2%	13,3%	8,8%	5,4%	6,7%	3,1%	1,3%	3,5%
Île (Lac Leamy)	507.00	17,6%	35,0%	14,6%	12,1%	6,9%	7,1%	2,7%	1,1%	1,1%	0,5%	0,9%
St-Raymond (ouest)	508.00	18,7%	27,3%	16,7%	15,5%	8,6%	5,7%	2,3%	1,4%	0,6%	1,4%	1,1%
St-Raymond (Est)	509.00	8,5%	20,6%	12,5%	17,8%	13,2%	7,8%	6,4%	5,7%	2,5%	1,1%	2,8%
Mont-Bleu (Sud)	510.01	8,4%	15,5%	15,5%	14,9%	13,2%	6,8%	5,4%	5,7%	4,1%	3,0%	7,4%
Mt-Bleu (St-Raymond)	510.02	10,2%	20,0%	12,2%	13,1%	10,4%	7,8%	7,6%	3,9%	4,1%	2,9%	7,8%
Ht-Plaines (Nd St-Raymond)	511.01	5,5%	5,5%	6,1%	10,7%	13,7%	10,1%	10,5%	10,3%	8,2%	4,2%	15,0%
Ht-Plaines	511.02	3,5%	3,7%	5,9%	6,3%	10,2%	11,4%	15,1%	11,0%	7,1%	8,4%	17,6%
Aylmer Sud-Ouest	821.00	1,4%	3,0%	5,4%	7,3%	8,8%	10,9%	12,7%	13,2%	10,5%	7,3%	19,5%
Alymer Ouest/Plateau	822.01	1,4%	3,0%	5,4%	7,3%	8,8%	10,9%	12,7%	13,2%	10,5%	7,3%	19,5%

Voyons par ailleurs ce que nous montrent les données démographiques selon les couches d'âge. Le tableau 7 donne la population des secteurs de recensement de Hull (1996) selon quatre tranches d'âge. Les données de ce tableau n'ont rien pour surprendre : elles indiquent que les quartiers plus âgés et qui sont en perte démographique ont tendance à comporter plus de personnes de 65 ans et plus que les nouveaux quartiers. À l'inverse, on trouve une plus petite proportion d'enfants et d'adolescents dans les quartiers plus anciens que dans les nouveaux quartiers. Il est ainsi probable qu'une bonne partie du dépeuplement des anciens quartiers soient due à une perte de densité des ménages. Notons tout de même que ces quartiers, parce qu'ils comptent davantage de personnes retraitées et de personnes inactives (au sens économique), sont davantage habités le jour que ne le sont les nouveaux quartiers qui ont davantage une fonction « dortoir ». Ainsi, les personnes habitants des quartiers comme Wright et St-Jean-Bosco sont plus susceptibles d'être affectés durant le jour par le bruit du trafic.

**Tableau 7 – Population des secteurs de recensement par tranches d'âge, pour le recensement de 1996**

Secteurs de recensement	Code	0 à 19 ans	20 à 44 ans	45 à 64 ans	65 ans et plus
Centre (Laurier)	500.00	9%	53%	23%	15%
Île (St-Rédempteur)	501.00	17%	52%	22%	8%
Île (Montcalm)	502.00	20%	44%	22%	14%
Bosco	503.00	22%	42%	22%	14%
Des Trembles	504.00	19%	50%	20%	11%
Wright/Bosco	505.00	20%	45%	19%	16%
Wright	506.00	17%	41%	23%	18%
Île (Lac Leamy)	507.00	26%	44%	18%	12%
St-Raymond (ouest)	508.00	21%	41%	19%	19%
St-Raymond (Est)	509.01	17%	44%	25%	15%
Mont-Bleu (Sud)	510.01	21%	38%	26%	15%
Mt-Bleu (St-Raymond)	510.02	20%	44%	22%	14%
Ht-Plaines (Nd St-Raymond)	511.01	24%	47%	23%	7%
Ht-Plaines	511.02	30%	51%	17%	2%
Aylmer Sud-Ouest	821.00	30%	50%	18%	3%
Alymer Ouest/Plateau	822.01	29%	55%	14%	2%
<b>HULL</b>		<b>22%</b>	<b>46%</b>	<b>21%</b>	<b>11%</b>

Le projet proposé par le MTQ se veut d'une portée régionale, mais il va surtout desservir les personnes qui habitent à Aylmer et à l'Ouest de Hull, tandis que ses impacts directs se feront principalement

sentir sur les personnes qui habitent les quartiers Wright et St-Jean-Bosco. Les simples données démographiques et économiques que nous venons de voir indiquent que les quartiers Wright et St-Jean-Bosco sont relativement défavorisés ; ils le sont un peu moins que les quartiers du centre-ville et nettement plus que les nouveaux quartiers situés au Nord et à l'Ouest de Hull. Le milieu urbain que représentent ces quartiers apparaît donc relativement fragile, en déclin du point de vue démographique et économiquement précaires. Tout projet routier devant s'insérer au coeur même de ces quartiers devrait considérer comme hautement prioritaire la préservation de la qualité de vie de ces quartiers et devrait viser explicitement à contribuer à leur revitalisation sociale et économique. Le dossier d'évaluation environnementale présenté par le MTQ ne fait preuve d'aucune considération de la sorte; au-delà de la prétention d'avoir consulté la population et d'avoir tenu compte des impacts humains et sociaux de son projet, le MTQ n'apporte pratiquement aucun élément concret faisant foi de son engagement à respecter le milieu humain affecté par le projet.

## **2. La localisation du projet comme principal axe est-ouest régional**

Le projet présenté par le MTQ a un long historique que nous ne souhaitons pas reprendre ici. Nous nous contenterons de montrer que ce projet, qui a été conçu à l'origine comme une autoroute, est demeuré, aussi bien dans la planification régionale de la communauté urbaine que dans le plan de transport du MTQ, une pièce maîtresse du réseau routier régional.

En 1996, le Plan de transport de l'Outaouais (MTQ) (pièce DA1) établissait clairement que le projet McConnell-Laramée représente le chaînon manquant du principal axe est-ouest de la région ;

*Un des objectifs de l'Entente Québec-CCN consistait notamment à favoriser les déplacements entre les diverses parties du territoire de la CUO, en y créant un axe routier rapide est-ouest. À ce jour, la réalisation de l'autoroute 50, d'un tronçon du boulevard McConnell-Laramée dans les municipalités d'Aylmer et de Hull et de divers tronçons du boulevard La Vérendrye, dans Gatineau, a notamment contribué à l'atteinte de cet objectif. Cependant, il n'existe pas encore d'axe autoroutier qui traverse complètement le territoire de la CUO d'est en ouest, puisque le tronçon du boulevard McConnell-Laramée situé entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent à Hull n'est pas encore construit. (Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, Direction de l'Outaouais, Plan de transport de l'Outaouais 1996 –2011, Septembre 1996, page 28).*

Dans un document encore plus récent (2000), la vocation de lien régional est-ouest de ce tronçon est réaffirmée avec vigueur dans le Schéma d'aménagement de la CUO :

*La faiblesse de nos liaisons intra-régionales dans l'axe est-ouest est criante. Le sommet de la hiérarchie routière dans cet axe est composé de l'autoroute 50 incluant les tronçons du boulevard et de l'autoroute de l'Outaouais (anciennement McConnell-Laramée). La notion de transit en Outaouais est impossible sans le parachèvement de cet axe. (Schéma d'aménagement de la CUO, chapitre 4- Systèmes de transport, page 7)*

Les fonctions attendues de ce tronçon, selon le schéma d'aménagement de la CUO, sont à toutes fins pratiques celles d'une autoroute. En effet, le Schéma d'aménagement prévoit que ce tronçon doit recevoir le transport de transit et servir de « *voie provinciale de camionnage est-ouest* » (Schéma d'aménagement de la CUO, chapitre 4- Systèmes de transport, page 18), ce qui « *délesterait* » la route 148 et lui permettrait de devenir un « *circuit historique permettant l'accès aux attraits naturels et construits du couloir fluvial de la rivière des Outaouais, aux réseaux de sentiers récréatifs de même qu'à celui des promenades destinées tant aux visiteurs qu'aux résidants* » (Schéma d'aménagement de la CUO, chapitre 4- Systèmes de transport, page 18).

Ainsi, le tronçon McConnell-Laramée devrait répondre aux exigences suivantes afin de remplir ses fonctions (Schéma d'aménagement de la CUO, chapitre 4- Systèmes de transport, page 22):

*. les accès/sorties du boulevard de l'Outaouais [i.e. McConnell-Laramée] sont limités en nombre et réservés aux collectrices les plus importantes au sens de la classification fonctionnelle du M.T.Q.*

*. selon l'état de développement, la capacité des accès/sorties de l'axe pourra être augmentée;*

*. des voies de service seront planifiées par les villes parallèlement à l'axe du boulevard de l'Outaouais, entre ses accès, de façon à maximiser la desserte et à minimiser les conflits avec le développement résidentiel.*

Il apparaît assez claire qu'il s'agit ici davantage que d'ouvrir une voie pour relâcher la pression sur le système routier : la communauté urbaine et le bureau régional de transports Québec voient manifestement dans ce tronçon la principale voie de transit est-ouest de la région.

Par ailleurs, si les travaux déjà effectués de part et d'autre du tronçon manquant (l'autoroute McConnell à Aylmer, le bout de prolongation du boulevard St-Laurent jusqu'à l'autoroute 50 et le viaduc qui passe sous la 50) agissent aujourd'hui comme des contraintes fortes sur la *localisation* du projet, ils agiront également comme des contraintes fortes sur ses *fonctions*. En effet, l'existence d'une capacité forte à chaque bout du tronçon (soit l'autoroute McConnell à l'Ouest et, à l'est, l'autoroute 50 et le boulevard St-Laurent qui compte déjà 6 voies) et la largeur de l'emprise disponible sur Laramée

vont rendre l'option de l'élargissement fort attrayante. Comme le dit la CUO dans son Schéma d'aménagement : « *Tous les moyens doivent être pris pour garantir à long terme les fonctions de cet axe* » (*Schéma d'aménagement de la CUO*, chapitre 4- Systèmes de transport, page 22). La CUO prévoit d'ailleurs sur le plus long terme – i.e. au delà de 2011 – l'élargissement à six voies de ce qu'elle appelle le « boulevard de l'Outaouais » (*Schéma d'aménagement de la CUO*, chapitre 4- Systèmes de transport, page 16).

Les perspectives d'élargissement de ce boulevard sont d'autant plus préoccupantes qu'un tel élargissement ne serait pas soumis au processus québécois d'évaluation environnementale. Selon un avis juridique que nous avons obtenu (pièce DC4), l'élargissement du boulevard n'aura pas à faire l'objet d'une étude environnementale parce que l'emprise appartient au MTQ depuis 1973. En effet, l'article 2(e) de la section II du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement exempte les projet d'élargissement ou de reconstruction lorsque l'initiateur du projet était déjà propriétaire de l'emprise au 30 décembre 1980.

Rappelons par ailleurs que la « Politique sur le bruit routier » du ministère des Transports (pièce DA6) n'a pas du tout les mêmes normes en ce qui concerne les nouveaux projets et les modifications à une route existante. Lors de la construction d'une nouvelle route, le MTQ doit tout mettre en oeuvre pour éviter que le niveau de décibels ne dépasse 55dbA dans les zones habitées. Mais pour les routes existantes, le niveau de tolérance est de 65dbA : c'est à partir de ce seuil que le MTQ doit mettre en place des mesures d'atténuation du bruit, mais seulement si ces mesures permettent de diminuer le bruit d'au moins 7dbA, ce qui représente une diminution importante.

En conclusion, nous pouvons soutenir qu'il est pour le moins *plausible* que, une fois le boulevard Laramée construit et suffisamment encombré, on pense sérieusement à l'élargir. Et les citoyens n'auraient alors que peu de recours légaux pour se faire entendre.

### **3. L'absence d'alternatives et de solutions complémentaires**

Dans le *Rapport d'étude environnementale* (pièce PR8.3), page 10), le MTQ s'en remet, pour la justification du projet, à l'*Analyse de la valeur* :

*La justification du projet avait été présentée de façon détaillée dans l'étude d'impact sur l'environnement (Roche, 1987) et discutée lors des audiences publiques tenues par la suite par le Bureau d'audiences publiques du Québec (BAPE). Le ministère des Transports du Québec a effectué une mise à jour de cette justification lors de*

*l'analyse de la valeur du projet (ministère des Transports du Québec, 1999). Cette justification examine les raisons d'être du projet et permet de conclure que le parachèvement de l'axe McConnell-Laramée demeure justifié encore aujourd'hui.*

Pourtant, dans ses *Réponses aux questions et commentaires* (pièce PR5.1, page 4), le MTQ stipule clairement que l'*Analyse de la valeur* ne vise pas à questionner l'a propos du projet mais simplement à « optimiser le concept » :

*En ce qui a trait au document intitulé « Analyse de la valeur », il est important de préciser que le document présente une méthode qui vise à concevoir ou reconcevoir un produit avec le meilleur rapport qualité/prix. Au terme de la phase d'avant-projet, le tracé définitif de l'axe McConnell-Laramée a été établi et l'étude d'impact sur l'environnement porte sur le corridor retenu. C'est ce corridor qui a fait l'objet d'une analyse de la valeur afin d'optimiser le concept.*

Étant donné que le tronçon va traverser un milieu urbain relativement fragile, que les problèmes qu'il vise à régler vont vraisemblablement ressurgir à moyen terme et que la pression risque d'être très forte pour que l'on cherche alors à l'élargir, il apparaît légitime d'exiger que le projet soit justifié, *dès à présent*, sur l'ensemble des mesures qui pourraient être apportées dans l'immédiat et dans le futur aux problèmes de transport est-ouest au niveau régional. Or, l'étude environnementale du MTQ ne répond absolument pas à ces préoccupations.

Dans ses *Réponses à la 2<sup>ème</sup> série de questions* (Avis de recevabilité) de mars 2001 (pièce DR5.2), le MTQ exprime clairement qu'il n'y a pas d'alternative au tracé dans la partie urbaine :

*Il est très important pour le lecteur de comprendre que le « tracé décidé en 1969 » représente un corridor de 12 km qui a été choisi parmi plusieurs autres options étudiées. Il est également nécessaire de souligner que 9 de ces 12 kilomètres sont déjà construits. À ce jour, le projet consiste à parachever un tronçon de 3 km, situé à l'intérieur du corridor dont les deux extrémités sont déjà complétées. Les points de départ et d'arrivée de ce tronçon sont des contraintes fixes et il n'existe pas d'autre choix en ce qui concerne la localisation du tracé. (...) Donc, pour les 3 km du corridor qui restent à compléter au milieu du tracé retenu en 1969, **il n'y a pas d'alternative possible** (gras dans l'original)*

On comprend aisément que, si un lien routier est-ouest est nécessaire, il serait alors difficile de justifier qu'on n'utilise pas le corridor qui est déjà complété en bonne partie. Mais a-t-on besoin d'un tel lien? De quel envergure doit-il être? Peut-on mieux gérer la demande? Dans combien de temps sera-t-il saturé si on n'intervient pas à d'autres niveaux?

L'Analyse de la valeur a examiné, pour la partie urbaine, quatre configurations de boulevard à quatre voies (dont un est une « autoroute encaissée ») comportant divers types d'intersections, d'aménagements et de vitesse : un boulevard urbain conventionnel (50 km/h), un boulevard urbain paysager (70 km/h), un boulevard urbain paysager avec étagement à l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph (70 km/h) et une autoroute encaissée (70 km/h). On a défini les « fonctions » que l'axe devait remplir en assignant des critères et une pondération pour chacune des fonctions. Ces fonctions sont les suivantes : assurer la circulation, sécuriser la circulation, gérer la demande, relier la région, favoriser les accès, respecter l'Entente fédérale-provinciale, respecter le décret, s'intégrer au plan de transport, respecter les normes, maintenir la qualité de la vie et maintenir les liens nord-sud.

#### **FONCTIONS, CRITÈRES ET PONDÉRATIONS RETENUES POUR L'ANALYSE DE LA VALEUR (1999)**

**Total de 32 points (100%)**

##### **Assurer la circulation 5 (14,71%)**

Temps de parcours hors-pointe et en pointe (mouvements pendulaires) adéquats.  
Niveau de service en fonction de la demande prévue (nombre d'automobiles et de véhicules lourds).  
Capacité à accommoder la circulation piétonnière avec un minimum de restrictions.  
Capacité à favoriser le transport collectif.  
Capacité à permettre la circulation locale donnant accès aux fonctions résidentielles et commerciales des quartiers riverains.  
Degré de facilité à effectuer le parcours en transit.  
Capacité à fournir le temps de parcours le plus court pour les véhicules d'urgence.

##### **Sécuriser la circulation 5 (14,71%)**

Fournir les conditions de sécurité correspondant aux règles de l'art en la matière pour les clientèles suivantes : Écoliers, Automobilistes (transit et circulation locale), Piétons y incluant les personnes à mobilité réduite, Cyclistes.

##### **Gérer la demande 5 (14,71%)**

Capacité à faciliter l'application de techniques de gestion visant à répondre à la demande sans générer de demande induite et à favoriser le transfert vers d'autres modes (principalement le transport collectif).

##### **Relier la région**

Capacité à faciliter l'accès au réseau régional et aux autoroutes 4 (11,76 %).  
Relier les municipalités Capacité à répondre à la demande estimée pour les déplacements entre Aylmer et Hull et entre Gatineau et Hull 1 (2,94 %).

##### **Favoriser les accès 3 (8,82 %)**

Faciliter l'accès à des destinations spécifiques situées à proximité du tracé : Commerces adjacents, Centre-ville, Quartiers riverains, Promenade du Lac-des-Fées, Promenade de la Gatineau.

##### **Respecter l'Entente fédérale-provinciale, respecter le décret, s'intégrer au plan de transport, respecter les normes 4 (11,76 %)**

Respecter les exigences ou contraintes contenues dans les ententes ou conventions touchant les projets, correspondre aux spécifications des plans de transport du MTQ et de la CUO, favoriser le respect des normes de conception et de construction en vigueur

##### **Maintenir la qualité de la vie 5 (14,71%)**

Bruit : capacité à maintenir le bruit ambiant à un niveau moyen ne dépassant pas le niveau actuel.  
Air : capacité à minimiser les impacts sur la qualité de l'air.  
Visuel : capacité à éviter de créer une barrière visuelle entre les secteurs bordant l'infrastructure projetée.  
Espace : capacité à utiliser le minimum d'emprise acceptable pour réaliser l'infrastructure.  
Caractère : capacité à respecter l'échelle et les caractéristiques (architecture et aménagement) des secteurs bordant l'infrastructure.

##### **Maintenir les liens nord-sud 2 (5,88 %)**

Capacité à maximiser le nombre de liens routiers municipaux reliant les parties nord et sud du secteur Wright sans compromettre la fonctionnalité des réseaux routiers contigus.

La pondération de la fonction « maintenir la qualité de vie » est de 14,71%. Ce 14,71% est réparti sur un ensemble de critères :

- Bruit : capacité à maintenir le bruit ambiant à un niveau moyen ne dépassant pas le niveau actuel.
- Air : capacité à minimiser les impacts sur la qualité de l'air.
- Visuel : capacité à éviter de créer une barrière visuelle entre les secteurs bordant l'infrastructure projetée.
- Espace : capacité à utiliser le minimum d'emprise acceptable pour réaliser l'infrastructure.
- Caractère : capacité à respecter l'échelle et les caractéristiques (architecture et aménagement) des secteurs bordant l'infrastructure.

Bref, l'option retenue est celle qui donne le score le plus élevé, c'est-à-dire pour laquelle les fonctions sont, globalement, mieux atteintes selon les critères retenus. Comme nous pouvons le voir, le jugement est porté sans grande attention aux aspects environnementaux et humains du projet : en particulier, les considérations relatives à la qualité de vie sont minimales et marginales en termes de pondération.

Par ailleurs, le MTQ dans son *Étude environnementale* et son *Analyse de la valeur* ne considère pratiquement pas les alternatives au projet. L'extrait qui suit, tiré de la section « Justification du projet » de l'*Analyse de la valeur* illustre bien comment le MTQ élude la question des alternatives et des mesures complémentaires de gestion du transport :

*Ces difficultés à mettre en place des mesures visant à favoriser le transport collectif illustrent le fait que ce dernier ne peut pas, dans le contexte actuel, constituer l'unique solution à la problématique énoncée en début de texte. De plus, même si l'augmentation prévue de la part modale du transport en commun était atteinte, l'augmentation de la demande totale (tous véhicules confondus) maintiendrait la nécessité d'une intervention sur le réseau routier. (Analyse de la valeur, page 14, c'est nous qui soulignons).*

Ce passage dit en clair que, comme les mesures visant le transport en commun (co-voiturage, autobus) n'ont pas atteint leur but (la part modale du transport en commun demeure à 25%, le taux d'occupation des véhicules diminue) ou sont difficiles à implanter (projet Viabus), alors ils ne peuvent constituer la solution unique. Soit, mais les difficultés rencontrées ne justifient en rien l'ampleur du projet « retenu », ni qu'on ne cherche à consentir des efforts additionnels pour améliorer l'efficacité des mesures préférentielles et le transport en commun. Bref, la nécessité de construire ce lien routier est prise pour acquis, tout comme le tracé, et la problématique de la gestion de la demande est éludée de l'étude d'impact.

#### 4. Conclusion : pour une solution durable

On pourrait objecter à la position qui est adoptée dans ce mémoire qu'il est vain de vouloir prévoir l'avenir et qu'il est prématuré de s'inquiéter du devenir de ce projet. Par ailleurs, comme on est passé d'un projet d'autoroute à celui d'un boulevard en surface à quatre voies, on pourrait demander pourquoi contester ce projet, plus modeste que les précédents et qui semble fondé sur un compromis acceptable. Nos préoccupations sont basées sur les considérations suivantes :

- Il s'avère que le milieu urbain qui sera traversé par le boulevard est relativement fragile et a besoin de revitalisation, et il risque fortement de subir ce lien routier sans en tirer profit.
- L'élargissement de ce boulevard, lorsqu'il sera suffisamment encombré, sera l'option la plus attrayante, la moins coûteuse et la plus immédiatement réalisable.
- Un tel élargissement pourrait être fait sans que les citoyens aient de prises juridiques leur permettant de se faire entendre.
- Les impacts sur le milieu humain, et notamment la question de la qualité de vie et de la revitalisation des quartiers, n'ont pas été considérés sérieusement dans l'étude environnementale du MTQ. Le seraient-ils dans le futur, surtout si aucune étude d'impact n'est exigée ?
- Il faut rappeler ici pour mémoire que le MTQ a tenté de soustraire l'actuel projet à l'application de la loi sur la qualité de l'environnement en tentant de faire valoir qu'il s'agissait d'une modification apportée à un projet pour lequel un décret avait déjà été émis (MTQ, *Rapport d'étude environnemental*, mai 2000) (pièce PR3). Par ailleurs, le MTQ a systématiquement refusé tout au long du processus de « conception » du projet Laramée de consulter directement la population ou encore les représentants des associations de quartier. (MTQ, *Rapport sur la consultation publique*, 15 juin 2000) (pièce PR8.3)
- La « Politique sur le bruit routier » n'a pas les mêmes normes pour les nouveaux projets que pour les projets existants. Avec un seuil de 65 décibels et des mesures d'atténuation devant réduire le niveau de 7 décibels, il est probable que les résidents aient le choix entre un niveau sonore élevé ou des écrans acoustiques élevés.

Ainsi, considérant la sensibilité du milieu urbain qui sera affecté, l'absence de considération sérieuses d'alternatives et de mesures complémentaires apr le MTQ, la faiblesse de la démonstration du besoin, la probabilité d'un élargissement éventuel du tronçon et l'absence de recours solide de la part des citoyens advenant le cas, nous croyons que le MTQ devrait refaire ses plans et considérer un ensemble cohérent et concerté de mesures qui favoriseront non seulement l'écoulement du trafic, mais également la qualité de vie urbaine.

Afin d'affirmer la vocation résidentielle urbaine du secteur et de contribuer de façon significative à sa revitalisation résidentielle et commerciale, un des éléments essentiels de la solution devrait être de réduire l'emprise actuellement en possession du MTQ en rétrocédant une partie des terrains pour fins de reconstruction résidentielle et commerciale. Une telle mesure contribuerait substantiellement à assurer une solution qui s'avère durable pour les vieux quartiers de Hull.