

Version finale

Mémoire présenté
au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Projet de construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne (Hull)

par un groupe de citoyens :

Stéphane Brais, Hull
René Campeau, Aylmer
Denis Duchesne, Hull
Denis Gagnon, Hull
Monique Gagnon, Aylmer
Guy Jean, Hull
Raymonde Lizotte, Hull
Godelieve Segers, Hull
Diane Thibaudeau-Hodgson, Hull
Gilbert Troutet, Hull

24 avril 2001

Nous sommes un groupe de citoyens de Hull et Aylmer, sans affiliations particulières. Nous connaissons bien l'Outaouais, où nous demeurons tous depuis de nombreuses années. Notre intervention obéit surtout à des préoccupations sociales et environnementales. Ce mémoire est le résultat de notre réflexion et de nos discussions, et représente notre position commune sur le projet.

Nous voudrions tout d'abord remercier le ministère de l'Environnement du Québec d'avoir mandaté le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour consulter la population de l'Outaouais sur le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, à Hull.

Nous avons consulté la documentation disponible et pris connaissance des plans et études. Notre mémoire se présente en deux parties : la première vous soumet notre opinion sur certains éléments du projet (tracé, bretelles de raccordement, transport lourd); la deuxième fait part de nos réflexions sur le bien-fondé du projet lui-même, à la lumière d'expériences comparables entreprises ailleurs. Nos principales recommandations suivent

Nous aimerions attirer l'attention du BAPE sur deux points. Tout d'abord, nous avons disposé de très peu de temps entre le moment où les audiences ont été annoncées et le moment où elles ont débuté. Ensuite, il nous a semblé que plusieurs aspects des impacts de ce projet n'ont pas été suffisamment étudiés pour nous permettre de juger de ces aspects en toute connaissance de cause.

I. COMMENTAIRES SUR LE PROJET ACTUEL

Tel que mentionné ci-haut, nos commentaires portent sur trois aspects : le tracé retenu, les bretelles de raccordement, la question du transport lourd.

1. Le tracé retenu

Le tracé qui semble avoir été retenu par le ministère des Transports du Québec est le **tracé 1**. La principale justification du ministère des Transports nous paraît pour le moins contestable : « Le tracé 1 est celui qui a été présenté dans l'étude d'impact de 1987 et pour lequel le ministère des Transports détient un certificat d'autorisation de réalisation »¹. À quoi sert cette consultation publique si le ministère des Transports maintient que le tracé original est immuable, peu important les nouvelles études d'impact qui ont été déposées depuis et l'avis des groupes et personnes qui participent à cette consultation ?

Autre argument invoqué par le ministère des Transports en faveur du tracé 1 :

¹Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec, 30 novembre 2000, p. 16.

« Le principal bénéfice de déplacer le tracé 1 en faveur du tracé 2 ou du tracé 3 serait de minimiser l'empiètement sur une formation végétale composée de pruches âgées de 70 ans, où niche un épervier de Cooper. Les terrains visés sont toutefois situés à l'extérieur du parc de la Gatineau »².

Que vaut l'argument selon lequel les terrains visés sont situés à l'extérieur du parc de la Gatineau? Les espaces verts à protéger ne sont pas limités au parc de la Gatineau. Il appartient aussi à la Ville de Hull de protéger ses espaces verts. Garder ce boisé intact présenterait plusieurs avantages : d'une part, conserver l'habitat de l'épervier de Cooper; ensuite, préserver un ensemble forestier qui représente une valeur patrimoniale et constitue de plus un écran naturel contre le bruit. D'ailleurs, selon un document de la Commission de la Capitale nationale (CCN), il s'agit bien d'une zone de « préservation »³.

L'empiètement sur ce boisé nous paraît au contraire un élément important à considérer dans le choix du tracé, surtout qu'il abrite une espèce menacée, l'épervier de Cooper. Les mesures d'atténuation proposées nous paraissent par ailleurs très aléatoires : « Suite à la construction de la route, l'oiseau pourra continuer d'utiliser les portions résiduelles de la prucheraie, ou un autre peuplement forestier mature situé à proximité pour bâtir son nid (...). Comme mesure d'atténuation, il est recommandé d'effectuer le déboisement entre le 1er octobre et le 1er février »⁴.

Il faut avouer que ce n'est pas faire grand cas d'une espèce menacée. Ce genre d'approximations et de demi-mesures n'a pas sa place dans un document sérieux d'évaluation environnementale. À notre avis, le boisé devrait être conservé intégralement, surtout que la faune qu'il abrite souffrira déjà assez du bruit et des perturbations créées par la circulation de véhicules à proximité.

Nous ne sommes pas les seuls à exprimer des inquiétudes par rapport au tracé 1. Transports Canada a également émis des réserves : « Le rapport #1 est très ambigu relativement aux options de tracés possibles, et il semble qu'aucune analyse en profondeur n'a été effectuée afin de comparer l'option de moindre impact sur l'environnement »⁵. Ce ministère trouve curieux que l'on s'en tienne à l'analyse du rapport de 1987, sans réévaluer l'option retenue.

Le **tracé 2** affecterait les milieux humides, en particulier le marais à wolffia, espèce végétale à statut précaire. Le ministère des Transports du Québec indique qu'on peut envisager de franchir le marais

²Rapport d'évaluation environnementale – Résumé, Ministère des Transports du Québec, 15 décembre 2000, p. 21.

³Plan de zone – Lac des Fées, Commission de la Capitale nationale, septembre 1993.

⁴Rapport d'évaluation environnementale – Résumé, Ministère des Transports du Québec, 15 décembre 2000, p. 24.

⁵Énoncé des lacunes – Rapport d'évaluation environnementale, 28 février 2001, p. 7.

par le biais d'un viaduc et la branche du ruisseau Moore avec une série de ponceaux, « si les caractéristiques géotechniques locales le permettent »⁶. Nous sommes d'avis que cette mesure d'atténuation mériterait d'être approfondie. On lit dans le rapport d'évaluation environnementale: « Les inventaires ont révélé la présence en certains endroits de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Des discussions ont été entreprises avec les représentants du parc de la Gatineau afin d'assurer le déplacement éventuel de ces plantes »⁷. Pour ce qui est des espèces fauniques menacées ou vulnérables, le Rapport d'évaluation environnementale en énumère huit. D'où l'importance de minimiser l'empiètement sur les milieux humides qui pourraient être affectés.

Comme il s'agit de terres humides situées dans le parc de la Gatineau, propriété du gouvernement fédéral, cet inventaire et l'évaluation environnementale relèvent de la *Politique fédérale de conservation des terres humides*. À notre connaissance, le ministère des Pêches et Océans n'a pas participé jusqu'ici à l'étude environnementale. Nous serions beaucoup plus rassurés quant aux mesures d'atténuation à prévoir si Pêches et Océans Canada était effectivement saisi du dossier. Ce ministère jouit en effet d'une excellente réputation dans ce domaine.

Le ministère de l'Environnement du Québec s'interroge lui « sur la pertinence du tracé retenu compte tenu d'une telle abondance et d'une telle variété d'espèces à statut précaire susceptibles d'être affectées »⁸. Il propose d'examiner d'autres variantes de tracé permettant de réduire les effets environnementaux sur les espèces à statut précaire.

Il reste le **tracé 3**, qui a l'inconvénient majeur de toucher à l'ancien dépotoir de la Ville de Hull. Ce dépotoir, il faudra bien le décontaminer un jour. Nous ne sommes pas convaincus qu'il faille prendre la décision maintenant, à la hâte. Il serait cependant utile, éventuellement, de réhabiliter cet espace qui, rappelons-le, fait partie du parc de la Gatineau. Nous croyons aussi que le projet de stationnement sur cet emplacement devrait être abandonné.

Dans le plan sectoriel de la CCN de mai 1992, il était déjà prévu de renaturaliser le site de l'ancien dépotoir⁹. Rappelons que ce plan sectoriel a été élaboré à la suite d'importantes consultations auprès des municipalités, d'associations et de la population de l'Outaouais en général. Ce sont les dernières consultations publiques qui ont eu lieu concernant l'avenir du « seuil du Parc ». Nous aimerions que la CCN s'en tienne aux engagements qui avaient été pris à ce moment-là.

⁶Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec, 30 novembre 2000, p. 17.

⁷Rapport d'évaluation environnementale – Résumé, Ministère des Transports du Québec, 15 décembre 2000, p. 24.

⁸Énoncé des lacunes – Rapport d'évaluation environnementale, 28 février 2001, p. 7.

⁹Seuil du parc de la Gatineau, Plan sectoriel, Commission de la Capitale nationale, mai 1992, p. 147

Parmi les tracés proposés, le tracé 2 nous semble le moins dommageable, mais il aurait tout de même un impact majeur sur cette partie du parc. Pour mieux en mesurer l'impact, des études environnementales complémentaires s'imposent. Elle devraient permettre, entre autres, d'identifier des variantes de tracé susceptibles de réduire au minimum l'impact du projet sur les milieux humides.

2. Les bretelles de raccordement

Nous sommes incapables de comprendre l'attitude de la Commission de la Capitale nationale (CCN) qui demande la construction de bretelles de raccordement à la promenade de la Gatineau. L'impact de la traversée de cette partie du Parc n'est-il pas assez négatif sans vouloir y ajouter des voies supplémentaires pour la circulation automobile? Les arguments invoqués pour la construction de ces bretelles d'accès ne résistent pas à l'analyse, surtout au regard de la mission de la CCN, qui est de protéger le patrimoine naturel relevant de sa responsabilité, dans le cas présent le parc de la Gatineau.

Essentiellement, le parc de la Gatineau est accessible à partir du boulevard Taché et du village de Old Chelsea. Rien de ce que propose la CCN ne facilitera l'accès au Parc.

La **bretelle de raccordement proposée en direction nord** de la promenade de la Gatineau nécessiterait la construction d'une route de plus d'un kilomètre. La « visibilité de la porte d'accès au Parc »¹⁰, qui en est la justification, ne pèse pas lourd par rapport à la perte d'espaces naturels et à la fragmentation de cette partie du Parc qui en découleraient. Le centre d'accueil du Parc, à Old Chelsea, est à une dizaine de minutes du coeur de la capitale, via l'autoroute 5. De plus, la promenade de la Gatineau est fermée d'octobre à mai à partir du boulevard Gamelin, de telle sorte que la bretelle nord serait parfaitement inutile pendant plus de six mois de l'année. On est en droit de se demander à qui profiterait une telle bretelle de raccordement.

Si la CCN désire améliorer l'accès au Parc, nous proposons comme alternative de relier le boulevard St-Raymond à la promenade de la Gatineau par une courte bretelle, là même où il en existe une pour quitter la Promenade en direction ouest, sur St-Raymond. Une telle bretelle aurait peu d'impact, contrairement à celle que propose la CCN à partir de l'axe McConnell-Laramée. De plus, elle aurait l'avantage de faciliter l'entrée au Parc pour les résidents de l'est et du nord de Hull.

La **bretelle sud** de raccordement à la promenade de la Gatineau se justifie encore moins. Il ne s'agit plus ici d'accès au Parc. Alors de quoi s'agit-il, sinon d'acheminer la circulation automobile vers le boulevard Taché, ce qui contredit le message maintes fois répété, qu'il faut désengorger les seules voies est-ouest que sont les boulevards Taché et St-Raymond. De plus, le boulevard Taché accueillera encore plus de circulation une fois terminés les travaux d'élargissement du pont Champlain.

Nous nous interrogeons aussi sur le bien-fondé des **bretelles de raccordement** à la promenade **du lac des Fées**. Cette Promenade risque de devenir un itinéraire de délestage, avec un accroissement

¹⁰Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec, 30 novembre 2000, p. 24.

significatif du trafic automobile. Nous sommes donc étonnés que la CCN n'ait pas mesuré davantage l'impact de ces bretelles de raccordement sur la fréquence d'utilisation des promenades. Le plan sectoriel de mai 1992 de la CCN soulignait déjà : « une fragmentation de l'espace parc qui a été traversé par plusieurs réseaux de transports, de corridors d'énergie et de réseaux d'utilités publiques, de sorte que l'unité est vulnérable au plan environnemental et doit être protégée et renaturalisée »¹¹. La construction de bretelles de raccordement ne ferait qu'aggraver cette situation. Le même document de la CCN recommande aussi, à plusieurs reprises, de réduire et de rationaliser les accès véhiculaires au Parc¹².

Le plan de zone de la CCN, élaboré en 1993 à la suite de consultations publiques, est très clair à ce sujet :

« La circulation véhiculaire dans la zone est limitée aux utilisateurs de la zone. L'aménagement du réseau routier doit faire en sorte de décourager la circulation de transit. »¹³

Pour résumer, nous croyons qu'il pourrait y avoir trois principaux points d'accès au parc de la Gatineau, qui desserviraient autant les visiteurs d'Ottawa que les résidents de l'Outaouais :

- à partir du boulevard Taché et débouchant sur l'entrée du Parc, à la hauteur du boulevard Gamelin (accès déjà existant);
- à partir de Old Chelsea, là où se trouve le centre d'accueil, le tout accessible par l'autoroute 5 (accès existant);
- par une courte bretelle allant du boulevard St-Raymond à la promenade de la Gatineau (nouvel accès).

3. La question du transport lourd

Le transport lourd circule déjà sur le tronçon du chemin McConnell-Laramée situé entre la route 148, à l'extrémité ouest, et le chemin de la Montagne. La vitesse permise y est de 70 et 90 km/h. Le transport lourd alimente principalement l'axe chemin de la Montagne / boulevard St-Raymond. Une fois construit le tronçon St-Laurent / McConnell, on voudrait également y autoriser le transport lourd.

La partie urbaine de ce tronçon, longue de 1,2 km, comportera trois (+ 1) carrefours giratoires concentrés sur environ un tiers de sa longueur, entre le boulevard St-Joseph et la rue Labelle. On propose, dans ce secteur urbain, une vitesse de 50 km/h et l'aménagement de plusieurs traverses

¹¹Seuil du parc de la Gatineau, Plan sectoriel, Commission de la Capitale nationale, mai 1992, p.1.

¹²Idem, pages 57 à 64.

¹³Plan de zone – Lac des Fées, Commission de la Capitale nationale, septembre 1993, p. 31.

piétonnes, dont certaines avec feux pour les piétons¹⁴. Il faut également compter sur l'accès à partir de l'autoroute 50, à la hauteur de St-Laurent, en plus de 6 feux de circulation sur St-Laurent, entre le pont Alexandra et l'autoroute, un autre secteur urbain résidentiel.

Le projet propose trois échangeurs dans le secteur du parc de la Gatineau, où la vitesse permise serait de 70 km/h et 90 km/h.

Le transport lourd dans le secteur urbain où seront concentrés quatre carrefours giratoires et les traverses pour piétons aura des impacts négatifs importants sur la qualité de vie des résidents du secteur :

1. Une source importante de pollution par le bruit résultera de la décompression et de la compression du moteur des poids lourds, et de l'utilisation des systèmes de freinage à air comprimé aux carrefours giratoires et aux traverses pour piétons.
2. Le bruit du roulement des véhicules sur la chaussée représente une autre source de pollution par le bruit, pollution amplifiée par le poids des véhicules, la largeur des pneus et la vitesse.

Si l'on se fie aux habitudes des conducteurs qui empruntent les boulevards Maisonneuve, St-Laurent et St-Raymond, de même que les chemins d'Aylmer et de la Montagne, il y a fort à parier que la circulation roulera plus souvent à 70 km/h qu'à 50 km/h – ce qui accentuera le niveau de pollution par le bruit dans les secteurs concernés.

3. La présence des poids lourds accentuera l'importance de cette barrière physique, ayant pour effet d'isoler encore plus les secteurs Wright et St-Jean-Bosco l'un de l'autre.

Ce phénomène s'est déjà produit à plusieurs reprises dans la région. On peut citer l'exemple des boulevards Maisonneuve et St-Laurent à Hull, dont la construction a fragmenté le secteur de l'Île de Hull du sud au nord, et d'est en ouest. Du côté d'Ottawa, la construction de l'artère King-Edward a isolé les secteurs est et ouest de la Basse-ville, et a contribué à détruire le tissu social qui unifiait auparavant ces deux communautés. Ces trois exemples d'un boulevard urbain ouvert à la circulation lourde témoignent du sort réservé au tissu urbain des secteurs Wright et St-Jean-Bosco, si l'on va de l'avant avec le projet tel qu'il est formulé par le ministère des Transports. De plus, la présence de poids lourds, difficiles à immobiliser, posera le problème de la sécurité des piétons.

La situation n'est guère plus prometteuse du côté du parc de la Gatineau, là où la vitesse passerait à 70 km/h, puis à 90 km/h¹⁵. Le franchissement du lac des Fées doit se faire par un viaduc, sans protection contre le bruit. Il s'agira d'un espace ouvert où les véhicules circuleront plus vite et en

¹⁴BAPE, Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques – 6 février au 23 mars 2001, p. 2.

¹⁵Idem, p. 2.

hauteur. Si l'on tient compte du fait que cette zone présente un relief en cuvette, le bruit des véhicules lourds aura un impact, non seulement sur les abords de la route, mais sur tout le secteur.

Là encore, il existe des exemples de pollution par le bruit dans la région, dont un qui est directement relié à l'autoroute McConnell-Laramée. À Aylmer, les citoyens du secteur Parc Champlain se plaignent de la pollution par le bruit, générée par la circulation sur le tronçon de l'autoroute McConnell-Laramée qui passe à quelques centaines de mètres de leur secteur. La vitesse permise à cette hauteur est de 90 km/h et le bruit pose problème, malgré la présence d'arbres feuillus qui servent d'écran.

À la lumière de ce qui précède, nous croyons que le transport lourd ne devrait pas être autorisé sur cette partie de l'axe McConnell-Laramée. Toutefois, nous croyons que le transport en commun devrait être autorisé sur l'axe routier, et même que des voies réservées pourraient y être aménagées. Transports Canada recommande d'ailleurs que le transport collectif y soit favorisé, même si la Société de transport de l'Outaouais ne prévoit pas son utilisation systématique¹⁶.

Comme solution de rechange, nous proposons de maintenir le statu quo, à savoir un minimum de transport lourd sur l'axe boulevard Taché / chemin d'Aylmer, et le gros de la circulation lourde vers et à partir du boulevard St-Raymond. L'avènement de l'autoroute McConnell-Laramée permettra de délester St-Raymond d'une importante part du trafic automobile, ce qui en facilitera d'autant plus l'accès aux véhicules lourds.

II JUSTIFICATION DU PROJET

Le ministère des Transports du Québec justifie le parachèvement de l'axe McConnell-Laramée par la nécessité d'ajouter un lien routier majeur entre Aylmer, Hull et Gatineau, lequel permettrait de dégager les deux axes existants que sont le boulevard Taché et le boulevard St-Raymond.

À notre avis, s'il y a un problème de transport dans l'Outaouais, il est limité aux heures de pointe et il s'agit surtout d'un problème nord-sud. (Si vous circulez dans la journée ou pendant le week-end sur ces deux artères, vous ne rencontrerez aucun embouteillage.) Les ponts vers Ottawa sont tous congestionnés à l'heure de pointe le matin; ils le sont aussi en direction de l'Outaouais à l'heure de pointe le soir. Le problème tient donc avant tout à une absence de vision en matière d'urbanisme, lequel caractérise la région de l'Outaouais depuis de nombreuses années. Ainsi, depuis vingt ans, on favorise l'étalement urbain à l'ouest de Hull, si bien que Aylmer est devenue une cité-dortoir où les emplois se font rares. Ainsi, en l'absence de ponts interprovinciaux à la hauteur d'Aylmer et de Gatineau, la majorité des travailleurs convergent vers Hull, principalement pour se rendre à Ottawa.

D'un point de vue démographique, on remarque que la population de Hull n'augmente pas et que les banlieues se développent. L'Outaouais ne semble pas vouloir protéger ses espaces verts en milieu

¹⁶Énoncé des lacunes – Rapport d'évaluation environnementale, 28 février 2001, p. 10.

urbain, alors qu'à Ottawa on a su préserver jusqu'à un certain point la « ceinture verte » prévue dans le plan Gréber. Dans l'Outaouais, on peut seulement déplorer que la Ville de Hull ait permis de détruire les magnifiques boisés qui bordaient le chemin de la Montagne. Il n'en reste à peu près rien.

1. Le concept d'autoroute urbaine

Le concept des autoroutes urbaines date des années 60. Celui de l'axe McConnell-Laramée, de 1965. Depuis, on peut s'inspirer d'expériences entreprises ailleurs. À Montréal, l'autoroute Décarie est certainement l'exemple à ne pas suivre. Fort heureusement, ce concept a été rejeté pour la traversée de Hull. Autre exemple : celui de l'autoroute Ville-Marie, réalisée dans les années 70. Malgré l'aménagement d'un parc et du Palais des congrès, elle constitue toujours une coupure dans le tissu urbain, entre le Vieux-Montréal et le centre-ville commercial. À Toronto, vers la même époque, on a interrompu, pour ce motif, la construction d'une autoroute urbaine (Spadina), dont on vient d'entamer la démolition.

En Angleterre, le *Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment* (SACTRA), un comité parlementaire mixte, a mené, il y a quelques années, une étude qui établit que, là où il y a déjà un problème de congestion et une grande flexibilité dans les habitudes de transport de la population, toute nouvelle voie routière induira de la circulation supplémentaire. Le SACTRA concluait que, plus un projet de développement réduit le temps de déplacement, plus il aura de chance d'induire de la circulation. Et si le projet se trouve en milieu urbain, la tendance est encore plus marquée¹⁷. Nul besoin d'être prophète pour prévoir que le parachèvement de l'axe McConnell-Laramée va encourager le recours à l'automobile et favoriser encore plus l'étalement urbain à l'ouest de Hull. Et les problèmes d'engorgement réapparaîtront au bout de quelques années. Ils risquent même de s'aggraver, puisque que tout le monde prendra les mêmes ponts aux heures de pointe.

Pourtant, les solutions de rechange existent. En 1997, le gouvernement américain a alloué 14 milliards de dollars à la ville de Boston pour remplacer par une voie souterraine une autoroute qui traversait la ville. À la place, il y aura bientôt parc, espaces publics, centres communautaires et petits commerces. En 1996, le *Greater Vancouver Regional District* a adopté un plan de transport innovateur, réalisant que la croissance continue de la circulation automobile entraînerait des répercussions indésirables sur la ville. Le plan a rejeté des options qui auraient facilité les déplacements automobiles. Pour faire face à la croissance de la population, le plan misait sur une augmentation de 80% des déplacements au travail par les transports en commun et, de plus, à doubler les déplacements à pied ou à vélo. Enfin, pendant qu'au Québec on persiste à construire de nouvelles autoroutes urbaines, à Toronto on procède plutôt à la démolition d'un tronçon jamais utilisé.

2. Les gaz à effet de serre

Une étude récente de l'Institut Pembina d'Ottawa révélait que, au train où nous allons, nos émissions de gaz à effet de serre auront augmenté de 35% en 2010, par rapport aux engagements pris à Kyoto

¹⁷Le Devoir, 24 septembre 1997.

en 1997. Le secteur des transports a augmenté ses émissions de 17% au cours des dernières années. Dans ce contexte, continuer de privilégier l'usage de l'automobile individuelle nous paraît un contresens. On s'étonne de voir l'Assemblée nationale du Québec protester, ces jours-ci, contre la lenteur d'Ottawa à prendre des mesures plus énergiques pour contrer l'effet de serre. Le gouvernement du Québec devrait peut-être commencer par faire le ménage dans sa propre maison.

En février 2000, un Groupe de travail conjoint (ministères des Transports et de l'Environnement), formé par Québec pour ébaucher une stratégie de lutte contre l'effet de serre, publiait un rapport alarmant :

« Il faut d'abord constater, précise le rapport, que les 1.6 million de résidents des banlieues de Montréal et de Québec consomment annuellement beaucoup plus d'énergie, pour leurs déplacements urbains, que ne le font les 7,4 millions de Québécois pour l'ensemble de leurs déplacements interurbains. »¹⁸

Le rapport souligne que les vrais coupables en matière de transports personnels sont :

- l'aménagement urbain, qui exige toujours plus d'autoroutes et de ponts, lesquels accentuent le problème qu'ils sont censés régler: et
- une préférence marquée pour l'automobile.

Parmi les solutions possibles, on propose de « réurbaniser » les métropoles en augmentant la densité de population dans les secteurs bénéficiant déjà des transports en commun. Rien à voir, donc, avec ce qui se pratique actuellement dans l'agglomération outaouaise. Le rapport estime qu'il serait efficace de réduire les infrastructures urbaines accessibles aux véhicules, ou en y interdisant le stationnement, de façon à soulager l'ensemble des citoyens du fardeau de l'automobile dans la ville.

Le rapport insiste sur le fait que ces contraintes devraient aller de pair avec un développement sans précédent des moyens de transport alternatif et en commun, par exemple en recourant aux technologies avancées comme les systèmes de transport légers sur rail, dont le Québec est le premier constructeur nord-américain, mais le dernier des utilisateurs. Or, quand Ottawa a proposé récemment d'associer l'Outaouais à son projet de train léger, on a vu nos responsables locaux faire la fine bouche, preuve qu'ils n'ont toujours pas tourné le dos à leurs vieilles idées.

Cela dit, nous avons un peu l'impression de prêcher dans le désert. Il est très difficile d'aller convaincre nos dirigeants qu'ils font fausse route tant qu'il y a de l'espace pour de nouvelles constructions, des terrains à vendre et de l'essence à bon marché. Mais qu'on cesse au moins de nous dire que ce bout d'autoroute en ville servirait l'intérêt public! Comme l'écrivait Patrice Martin, un résident de Hull :

¹⁸Le Devoir, 10 février 2000.

« Ceci s'adresse à ceux qui s'intéressent à l'urbanisme et qui seraient tentés d'expliquer aux non-initiés que la politique des autoroutes en plein coeur des quartiers résidentiels est une chose du passé »¹⁹.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Compte tenu de ce qui précède, voici nos recommandations sur ce projet au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Traversée du parc de la Gatineau

Nous voudrions rappeler que le plan sectoriel de la CCN pour le seuil du Parc, élaboré en 1992 après d'importantes consultations auprès de la population, prévoyait de « protéger les milieux fragiles au plan environnemental : les boisés, le lac des Fées, les marais, les tourbières, les ruisseaux et ravins, les milieux humides, les escarpements de même que l'environnement visuel du Parc »²⁰.

Nos recommandations s'appuient sur les principes suivants : minimiser autant que possible l'impact du projet sur ce secteur du Parc en protégeant les zones sensibles, en évitant de le morceler davantage et en y limitant la circulation automobile.

1. Nous rejetons le choix du tracé 1 à cause de son impact sur le milieu environnant, en particulier la prucheraie, qui est une zone de conservation. Nous avons aussi écarté le tracé 3 parce qu'il empiète sur le site de l'ancien dépotoir de la Ville de Hull. Parmi les options proposées, le tracé 2 nous paraît peut-être le moins dommageable, mais nous recommandons d'examiner de plus près les effets sur les milieux affectés et d'autres alternatives de tracé pour réduire au minimum l'impact du projet sur cette partie du parc.
2. Nous demandons à la CCN de renoncer à son projet d'aménager un stationnement à l'emplacement de l'ancien dépotoir de la Ville de Hull. Nous suggérons que cet espace soit renaturalisé, tel que cela avait été prévu dans le plan sectoriel adopté en 1992.
3. Nous demandons à la CCN d'abandonner son projet de construire des bretelles de raccordement à la promenade de la Gatineau. Nous ne sommes pas non plus en faveur du raccordement de l'axe routier à la promenade du lac des Fées. En effet, l'axe routier prévu correspond à un besoin de circulation est-ouest, et non pas nord-sud.

¹⁹Le Devoir, Libre opinion, 28 janvier 1999.

²⁰Seuil du parc de la Gatineau, Plan sectoriel, Commission de la Capitale nationale, mai 1992, p. 69.

4. Nous suggérons à la CCN d'aménager, à la rigueur, une courte bretelle d'accès à la promenade de la Gatineau à partir du boulevard St-Raymond, et de privilégier l'accès au Parc par le boulevard Taché avec une meilleure signalisation.
5. Nous recommandons au ministère des Transports du Québec de réduire au minimum le terre-plein central, afin de limiter la largeur de l'emprise nécessaire pour la traversée du Parc.
6. Nous recommandons que la vitesse pour la traversée du Parc soit limitée à 60 km/h.

Traversée du quartier résidentiel

Nos recommandations s'appuient sur le principe suivant : réduire au maximum les effets de la circulation sur la population du quartier.


7. Nous demandons au ministère des Transports du Québec de ne pas autoriser le transport lourd sur cette partie de l'axe routier, surtout pour des questions de pollution par le bruit. Nous recommandons cependant que les véhicules de transport en commun soient autorisés à y circuler.
8. Nous recommandons que la vitesse pour la traversée du quartier soit limitée à 50 km/h, tel que proposé dans le projet.

Évaluation environnementale

9. Nous demandons qu'un inventaire des espèces menacées et une évaluation environnementale soient réalisés par Pêches et Océans Canada, en vertu de la *Politique fédérale de conservation des terres humides*.

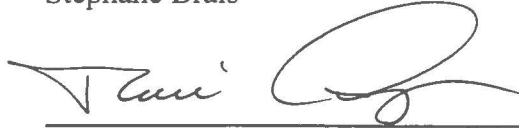
De façon générale, nous demandons à la Commission de la Capitale nationale (CCN) de s'en tenir à son mandat premier de préservation du parc de la Gatineau, plutôt que de vouloir faire du « développement touristique » aux dépens des espaces verts qu'elle est censée protéger. Nous demandons aussi aux ministères concernés et aux municipalités de repenser leur façon de concevoir l'aménagement urbain, non pas en fonction des habitudes d'hier, mais de manière à ce que nos enfants puissent nous en remercier demain.

SIGNATAIRES :



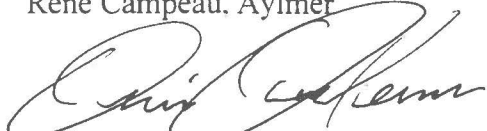
Stéphane Brais

Date : 21 Avril 2001



René Campeau, Aylmer

Date : 23 avril 2001



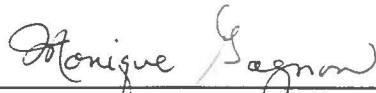
Denis Duchesne

Date : 23 avril 2001



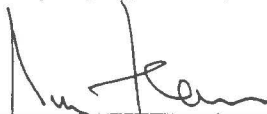
Denis Gagnon, Hull

Date : 24 avril 2001



Monique Gagnon, Aylmer

Date : 23 avril 2001



Guy Jean, Hull

Date : 23 avril 2001



Raymonde Lizotte, Hull

Date : le 21 avril 2001



Godelieve Segers, Hull

Date : le 21 avril 2001



Diane Thibaudeau-Hodgson, Hull

Date : 24 avril 2001



Gilbert Troutet, Hull

Date : 21 avril 2001