

L'AUTOROUTE POLITIQUE: LE LARAMÉE-McCONNELL

Mémoire présenté aux audiences publiques sur l'environnement, 19 avril 2001.

Par Christiane Gourde Bureau et Marc Bureau.

Nous sommes respectivement l'ex-conseillère municipale et le conseiller actuel du quartier Wright de la ville de Hull. Le Laramée, c'est un peu notre histoire du moins pour une période bien définie de nos vies. Nous vous présenterons donc en première analyse, ce que nous croyons être les incohérences techniques des études qui s'y rattachent, sans toutefois nous y attarder puisque d'autres intervenants y reviendront avec plus de précisions. Dans un deuxième temps, nous ferons ressortir les illogismes politiques qui ont prévalu tout au long des nombreux rebondissements de ce dossier. On se rendra bien compte que si pareil projet n'a pas encore vu jour, c'est en grande partie à cause de sa politisation à outrance.

PARTIE 1: Les oublis techniques

a) Bruit:

Lorsqu'on lit les nombreux documents qui ont été produits comme études d'impact pour Transport Québec et les analyses faites par les gens d'Environnement Canada, d'Environnement Québec et de la Régie régionale de la santé, on remarque une faiblesse généralisée au niveau des études sur le bruit. Ces mesures ont été effectuées en heures hors pointe et extrapolées par ordinateur pour couvrir l'ensemble de la journée. Elles ne tiennent pas compte du climat et de l'effet bruyant d'une chaussée mouillée par la neige par exemple, ni des ouvertures dans les murs d'atténuation du bruit.

Il n'y a pas d'études nocturnes sur la période 22h-6h, période qui est reconnue en Europe comme étant la plus critique du point de vue impact sur le sommeil. Les pointes sont arrondies et diluées dans la moyenne journalière alors que l'on sait très bien qu'un seul camion trop bruyant peut hypothéquer la nuit de bien des personnes. Avec des normes acceptables de 30 db LAeq pour un bruit continu dans une chambre à coucher et de 45 db LAeq pour un événement sonore simple et alors que nous prévoyons déjà être au voisinage de ces limites dès l'ouverture de la route, il ne semble plus y avoir de possibilité de remédier à un problème latent. D'autre part, soulignons ici que les lectures de bruit ont été faites au niveau du sol alors que certaines d'entre elles auraient dû être évaluées à partir d'un deuxième étage pour obtenir des valeurs plus spécifiques aux chambres à coucher.

Au niveau des données présentées (Tableau 19 du MTQ, année 2000 et en simulation par ordinateur), on insiste sur le fait que les impacts seront tantôt faibles, tantôt moyens, parfois forts et parfois diminués. Or, pour arriver à de telles conclusions, on part de mesures existantes qui sont déjà élevées (55 db sur Laramée et 62 db sur Saint-Joseph-Laramée), on suppose bien hypothétiquement que seulement 40% du camionnage lourd y transitera et que le Laramée sera toujours à quatre voies donc avec un recul suffisant des habitations. Or, l'étude de bruits de 1987

faisait état de niveaux de bruits supérieurs à ceux-ci avec des pointes de 70 db, on peut donc s'interroger sérieusement sur la validité des plus récentes données du M.T.Q. Et si un jour, le MTQ élargissait la route sans avoir besoin de refaire d'études d'impact contrairement à ce qu'ils prétendent? En effet, le ministère de l'Environnement du Québec nous a bien confirmé que le MTQ pourrait décider d'élargir l'autoroute à six voies sans qu'il n'ait besoin de retourner en études d'impact. Nous n'accepterons donc jamais de leur donner un chèque en blanc. A la rigueur, devrait-il s'engager formellement par écrit à faire exception à la règle et à faire des études d'impact à la satisfaction des citoyens en utilisant notamment, les données de base d' avant l'ouverture du Laramée pour être sûr que la base comparative ait un certain bon sens. Mais à bien y penser, quelle est la logique de vouloir éventuellement élargir une route à six voies quand cet élargissement ne couvrira que quelques centaines de mètres de plus puisque selon toutes probabilités, il ne pourra jamais être question d'élargir à nouveau la portion de la route surplombant le secteur du Lac des Fées?

L'estimation de la demande du McConnell établie en 1996 par Roche Deluc pour le MTQ (rapport DA 3) spécifiait qu' à plus long terme, on devra envisager un élargissement à six voies. Depuis le MTQ nous promet un quatre voies. Essaie-t-on en définitive de nous passer un projet réduit pour en augmenter progressivement la dimension et avoir les citoyens à l'usure?

Par ailleurs, on sait qu'il n'y a pas de réglementation concernant le bruit de la circulation routière au Québec et que le Laramée pourrait ne faire l'objet de vérifications de normes de bruit qu'au bout de 10 ans. Et sans qu'il ne soit possible d'ajouter des mesures d'atténuation à certains endroits. Bref, un véritable cul-de-sac! Est-ce qu'une diminution de trois décibels sur Saint-Raymond justifie que l'on réduise la qualité de vie de deux autres secteurs (Wright-St-Jean Bosco et Jardins Taché)?

b) Santé:

Puisque nous en sommes à discuter de la qualité de vie des riverains, comment peut-on avoir négligé d'évaluer le niveau de certains gaz toxiques dûs aux gaz d'échappement des véhicules? Et quels suivis prévoit-on y faire?

L'O.C.D.E. a calculé que l'impact sur la santé des zones de bruits, revient à 0,2% du produit national brut. Il y a donc un coût rattaché à cet aspect méconnu des méfaits du bruit que l'on s'empresse trop souvent d'ignorer. (Résumé de l'orientation des directives de l'O.M.S sur le bruit).

c) Carrefours giratoires:

Environnement Québec appuie sur le fait que les seuls carrefours giratoires qui existaient au Québec, semblent avoir été abandonnés. Pour quelles raisons seraient-ils envisageables dans ce projet? Ils mettent également en doute le niveau de sécurité acceptable pour les piétons avec l'établissement de carrefours giratoires, particulièrement pour les écoliers. Pourra-t-on vraiment réduire la vitesse des véhicules en dessous des 50 km à l'heure avec de telles infrastructures à circulation continue que l'on appelle autoroute? Ne pourrait-on pas construire des carrefours giratoires sans sorties au niveau des rues Labelle et Demontigny (ou avec une seule sortie à Labelle) puisque les résidents ne tiennent surtout pas à une recrudescence du trafic dans le quartier? Ce ne serait plus de véritables carrefours giratoires bien sûr mais simplement des courbes dans le tracé de la route qui ralentiraient la circulation. Il nous semble important ici de comprendre que les gens de Wright ne veulent surtout pas devoir endurer à l'intérieur même du quartier, une recrudescence de circulation automobile qui n'aurait strictement rien à voir avec le besoin spécifique des résidents. On a pas mesuré les impacts de ces sorties et il nous apparaît illusoire de penser qu'elles ne pourraient servir que les gens du quartier. Nous pensons qu'avant longtemps, elles serviront de voies de contournement pour échapper à de prévisibles congestions de l'intersection St-Joseph/Laramée. Déjà le Laramée aura un impact considérable sur la vie des résidents riverains, il faut donc éviter qu'il altère également la vie des gens qui sont situés à l'intérieur du quartier avec ces sorties qui deviendront la passoire des heures de pointe.

d) Faune et flore:

Veillez noter que ce point est spécifiquement traité par Christiane Gourde Bureau.

Comme ex-biologiste, j'ai lu avec intérêt les nombreux commentaires concernant les lacunes flagrantes dans les études d'impact sur ces deux sujets. Je me limiterai ici à reproduire quelques unes de ces remarques les plus percutantes.

Serge Lemieux d'Environnement Canada s'interroge "sur la pertinence du tracé retenu compte tenu d'une telle abondance et d'une telle variété d'espèces à statut précaires susceptibles d'être affectés" (p.2). Il souligne que plusieurs données sur la faune manquent. Il se demande pourquoi on a pas favorisé le passage de la route le long de la ligne d'hydroélectricité. C'est une question que j'avais moi-même adressée lors des séances d'information. On m'avait répondu que cela dépendait de la courbure trop prononcée que prendrait la route. Mais alors, ne réussirait-on pas mieux ainsi à limiter la vitesse sur cette route tout en minimisant les impacts sur la faune et la flore. Il souligne qu'il n'y a pas eu d'études d'impact sur les bretelles d'accès et il conclut : "nous sommes d'avis que les terres humides de l'agglomération urbaine de Hull-Ottawa sont suffisamment rares pour mériter que tous les efforts soient déployés pour éviter ou réduire au minimum les empiétements dans ces milieux" (p. 7).

M. Raymond Lemyre d'Environnement Québec réaffirme que les bretelles sont à l'encontre de la vocation de parc de conservation. Il souligne que l'inventaire de la flore a été fait en décembre 1999 alors que beaucoup d'espèces ne peuvent être identifiables. M. Jean Fink également d'Environnement Québec, se demande pourquoi ce consultant qui avait fait une bonne étude d'impact sur la flore et la faune dans le dossier du prolongement de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson, n'y a pas mis ici autant de zèle.

Mme Line Choinière de Pêches et Océans Canada remarque dans sa lettre de février 2001, un manque de données sur plusieurs aspects, notamment sur les cotes de récurrence d'inondation et sur les mesures de déglaçage. Elle s'interroge sur le fait que les sentiers récréatifs du Ruisseau de la Brasserie et du Lac des Fées n'ont pas été inclus dans les études d'impacts. Elle relève que le

projet n'a pas été complètement justifié et ajoute: "Les éléments présentés à la p. 141 (du rapport d'évaluation environnemental de BBL du 20 juin 2000) semblent sur certains points contradictoires avec les éléments présentés contre le déplacement plus au nord du tracé actuel à la p. 140" (p. 6.).

Les effets pernecieux des sels de déglacement sur l'écosystème très fermé du Lac des Fées risquent d'être excessivement dommageables sur ce micro-environnement et ces impacts n'ont pas été mesurés.

Enfin, notons que l'on ne prévoit pas d'études d'impact sur le fait que l'on projette de déplacer la promenade du Lac des Fées de 25 mètres.

e) Camionnage

Le rapport des audiences publiques sur l'environnement de 1989 recommandait une autoroute à quatre voies en surface et sans camionnage et le rapport de l'analyse des valeurs de juin 1999 stipulait également que le lien naturel du camionnage demeurerait l'axe St-Raymond. Encore aujourd'hui, les compagnies qui utilisent le transport par camions, sont situées soit au nord de St-Raymond, soit dans le parc d'affaires Richelieu, soit dans le parc d'affaires d'Aylmer, bref en ligne directe avec le boulevard St-Raymond.

D'autre part, l'argument voulant que le boulevard St-Raymond soit moins large que le futur Laramée, est passablement galvaudé puisque cette artère est réduite à 70 pieds de largeur sur une partie très restreinte de sa longueur. De fait, une bonne part du tracé de St-Raymond est d'une largeur de 150 pieds.

Il est prévu que lors du raccordement du boulevard Laramée au Mc Connell, on retranchera des routes St-Raymond et Alexandre Taché pas moins de 17,670 véhicules au départ avec une prévision de 26,640 véhicules retranchées au total dix ans plus tard.(Répartition du camionnage, Juin 2000, p.13) Cependant, on peut probablement dire que même ces chiffres considérables sont

en-dessous de la réalité puisque le MTQ prévoit une augmentation annuelle de 2% du trafic alors que les analystes de la ville de Hull penchent plutôt pour une augmentation de 6% par an. Si tel était le cas, on peut donc imaginer l'immensité de l'effort d'adaptation que l'on demandera aux citoyens de Wright.

La répartition du camionnage entre les boulevards Saint-Raymond et McConnell-Laramée du 2 juin 2000 produit par le MTQ fait clairement état aux tableaux 4 et 5 que les camions qui devront se rendre au Parc d'affaires Richelieu, au Parc d'affaires Freeman et au Parc d'affaires du Ruisseau de la Brasserie, transiteront obligatoirement par le boulevard St-Joseph. On sait que des projets de revitalisation de cette artère commerciale sont en préparation et sont certainement incompatibles avec la circulation de véhicules lourds et ont parlé actuellement de réduire le nombre de voies. La plupart des commerçants souhaiteraient que le camionnage lourd n'emprunte pas le boulevard St-Joseph. Les parcs d'affaires du Ruisseau de la Brasserie et Richelieu peuvent être rejoints en empruntant le boulevard de la Carrière et on devrait privilégier cette connexion pour le futur. Comment peut-on redonner vie à une artère commerciale, la rendre plus piétonnière en faisant circuler un plus grand nombre de camions. Si on refaisait les calculs de répartition du camionnage selon cette logique, on obtiendrait 25 % des camions (379) qui devraient transiger par McConnell au lieu des 40 % prévus.

Les commerçants de St-Joseph n'ont pas perçu que leur artère risquait d'être envahie par les camions. Lorsqu'au printemps dernier, ils signèrent massivement une pétition contre un projet d'autoroute aux dimensions trop étendues, leurs inquiétudes face à l'avenir commercial du boulevard St-Joseph étaient manifestes. On nous a mentionné à quelques reprises que le MTQ ne faisait jamais de routes sans transport lourd. Or dans notre région, on a un exemple du contraire. Le boulevard Lavérendrye ouvert récemment, devait à l'origine y accepter des camions. Cette option fut finalement abandonnée. Dans tout le Québec, M. le président, je vous mets au défi de trouver une ville de moins de 65,000 habitants qui est traversée par trois routes acceptant le camionnage. C'est ce que l'on voudrait cependant imposer aux citoyens de Hull!

Ainsi donc le quartier aura fait amplement sa part avec l'acceptation d'une aussi considérable

augmentation de trafic routier et on devrait s'en satisfaire. A une époque où nombre de citoyens se plaignent de sources plus réduites de bruits (garderies) et où on fait avorter des projets autrement plus innovateurs et environnementaux (viabus, trains légers, etc), on devrait être fiers de l'ouverture d'esprit des gens de Wright au lieu de penser tout simplement qu'ils sont les seuls à vouloir s'opposer à des projets de transports. Soulignons ici que si le projet de Viabus avait vu le jour, nous aurions augmenté l'achalandage du transport en commun de 5 % en soustrayant 2,500 véhicules par jour sur l'ensemble des voies. Le ministère des transports du Québec n'a pas examiné l'impact de la venue d'un train léger qui pourrait traverser la rivière et prendre des centaines de fonctionnaires d'Ottawa et les amener vers le centre-ville de Hull. De plus, on pourrait aussi desservir le CDTI, le ministère de la défense, le casino de Hull, le palais des congrès, certains hôtels et les parcs d'affaires Richelieu et du Ruisseau de la Brasserie.

Les gens de Wright affichent dans les circonstances, une prédisposition et une bonne volonté évidentes étant prêts au compromis pour autant que l'on veuille bien cesser de leur mentir ou de leur dire des demi-vérités. Lors de la dernière élection municipale, le projet Laramée avait été un enjeu électoral important; un large consensus avait été établi pour accepter une route à quatre voies sans camionnage lourd. Nous espérons tous que le rapport du BAPE puisse reconnaître que les citoyens des quartiers Wright, St-Jean Bosco et du centre-ville ont droit au même respect de leurs volontés que les agents de développement de l'ouest de la ville. Nous croyons que l'extension démographique en périphérie produit des effets dévastateurs tels la fermeture d'écoles, d'églises, d'épiceries et d'établissements commerciaux de toutes sortes dans les milieux déjà établis et ce, particulièrement lorsqu'ils sont défigurés par des autoroutes disproportionnées.

f) Croissance prévue du trafic et problèmes récurrents

M. Belowsky, le consultant du MTQ nous affirme qu'il y aura une diminution du trafic sur la promenade du Lac des Fées suite à l'ouverture du boulevard Laramée. Or, M. Paul-André Roy,

responsable de la circulation à la ville de Hull, dit exactement le contraire en ajoutant qu'ils ont des comptages à l'appui. Nous devrions pouvoir consulter ces données. Comme nous pensons, à l'instar de M. Paul André Roy, qu'il devrait effectivement y avoir une recrudescence de trafic et de bruits sur la promenade du Lac des Fées, il nous semble primordial qu'une étude d'impact touchant ces deux aspects notamment soit effectuée.

On prévoit faire un projet de route de plusieurs millions et pourtant, on n'a même pas mesuré les répercussions de ce projet sur le goulot d'étranglement que vont constituer les ponts. En fait, on nous dit qu'il ne devrait pas y avoir de refoulements supplémentaires aux ponts sauf pour le pont Alexandra où semble-t-il, elle sera légère i.e. de l'ordre de 800 à 900 véhicules. Or, dans une autre étude, on nous atteste qu'en 2011, on aura à cet endroit, une augmentation de la circulation automobile de 90 %, soit 1520 véhicules. Et encore ici, il convient de rappeler que les statistiques de la ville (énoncées plus haut) donnent à penser que ce problème pourraient être beaucoup plus aigü.

Malgré tout, il nous apparaît significatif de constater que la Société de transport de l'Outaouais ne prévoit pas diriger aucune ligne d'autobus dans le corridor du Laramée à court et moyen terme car la demande et l'achalandage ne le justifieront pas avant longtemps. Est-ce révélateur d'un projet dont on aurait surévalué les besoins? Où est-ce plutôt que l'abondance d'espaces routiers tendra à favoriser le déplacements en automobile au détriment du transport en commun? C'est cette dernière option qui semble prévaloir si l'on se fie à de récentes statistiques de la ville de Hull. En effet, il y est dit que depuis 1971, l'augmentation du nombre d'habitants dans l'agglomération de Hull-Aylmer n'a été que de 24 % pour une augmentation de circulation automobile de 150-160% en moyenne. Dans l'optique où l'accroissement de la population se matérialisera à Aylmer avec l'ouverture du Laramée, il nous apparaît donc inconcevable que le MTQ ne prévoit pas tout de suite l'installation de voies réservées sur Laramée avant que le trafic ne rende son implantation plus difficile et pour donner une chance au transport en commun de demeurer une option de rechange attrayante.

Un des arguments invoqués par les promoteurs immobiliers pour pousser la construction

d'autoroutes, est qu'elles permettent une meilleure expansion économique. Or, M. le Président, tout juste de l'autre côté de la rivière, la ville de Kanata se développe à un rythme effréné malgré qu'il n'y ait qu'une seule route principale (à 4 voies) pour la desservir. Depuis 10 ans, des centaines d'entreprises comme Nortel, Alcatrel, Corel, etc, ont tout de même choisi de s'y installer. Les maisons y sont vendues 18 mois à l'avance, le train léger devrait s'y rendre bientôt et un nouveau comité d'Ottawa sur le contournement des centre-villes par les autoroutes, appuie fortement toutes les mesures favorisant le transport en commun. Certaines entreprises ont mises sur pied leur réseau de co-voiturage. Dans cette optique, on ne peut que saluer le nouveau projet de la cité du multimédia à Hull qui a prévu que les travailleurs pourraient demeurer dans le quartier avoisinant du Plateau de la Capitale, harmonisant qualité de vie et déplacement piétonnier.

PARTIE 2: Les oublis politiques

Plusieurs documents différents reprennent cet argument: on a pas analysé de façon sérieuse, les options de rechange. Parmi ceux-ci:

- la maximisation de l'utilisation du boulevard Saint-Raymond/ Chemin de la Montagne avec l'implantation de voies réservées
- l'élargissement du chemin Lucerne, secteur où se concentre à l'heure actuelle, le gros du trafic
- l'amélioration du transport en commun en général
- le raccordement de l'autoroute 50 avec le contournement de l'agglomération urbaine en passant par le nord de la ville
- un train léger (qui sera en opération à Ottawa dès le mois d'août 2001) qui pourrait relier Aylmer, Hull et Gatineau à Ottawa
- le réaménagement de la bretelle du boulevard du Casino qui permettrait d'y mettre une deuxième voie pour que les automobilistes qui arrivent de Saint-Raymond, puissent emprunter la sortie se dirigeant sur l'autoroute 50 plus facilement
- et finalement, un Laramée construit en tunnel complètement fermé, avec parcs et aires d'agrément en surface.

Par ailleurs, on a pas tenu compte de la récente mise en place de la troisième voie réservée d'Alexandre Taché.

Mais encore plus criant est l'apparente insensibilité de tous ces planificateurs routiers qui semblent ne plus se souvenir des impacts drastiques qui perdurent encore au centre-ville de Hull. Voici (voir photos ci-jointes) ce que produit sur le tissu urbain, l'aménagement de routes au coeur de quartiers résidentiels. Sans doute, aurez-vous vu pareilles scènes de désolation dans d'autres villes mais à Hull, malgré un passé assez récent, on a réitéré dans les années 1990 avec le raccordement de St-Raymond au chemin Pink et on s'appête à répéter l'expérience dans Wright. On n'apprend pas de nos erreurs fort coûteuses: seulement pour enrayer la dégradation urbaine au pourtour du boulevard Maisonneuve, on aura dépensé près de 6 millions en 2002. Quel sera le montant global de la dévaluation des maisons sur Laramée et ses environs conséquemment à la diminution de la qualité de vie des gens? Le rapport sur les effets du bruit de circulation automobile de l'institut de recherche des transports, déc 1983 (DB 35) indique que les habitations qui sont les plus exposées au bruit conséquemment " à une apparition brutale du bruit suite à la construction d'un ouvrage routier", sont dévaluées de 30 %.

Lorsqu'il y a quelques années, on remit sur table le projet d'un Laramée construit en surface malgré le fameux rapport Séguin qui avait recommandé de surseoir aux recommandations du rapport du BAPE de 1989, n'a t-on pas voulu ainsi accélérer la construction d'une route que les promoteurs immobiliers réclament avec impatience, quitte à y soustraire des éléments jugés secondaires (les voies réservées) et à y rajouter des contraintes (camionnage et une possibilité d'élargissement à six voies) en espérant faire accepter pareilles aberrations aux gens du quartier avec un aménagement un peu plus fleuri?

A quoi servent M. le Président, les innombrables colloques sur le développement durable si dans une ville qui a déjà été passablement malmenée par la construction massive d'infrastructures routières, on s'appête à reproduire les mêmes erreurs? A quoi servent les ententes de Kyoto et les nombreux pour-parlers environnementaux si dans la pratique, on ne les applique pas? Pourtant, il existe des villes qui ont fait la preuve que l'on peut miser sur le transport en commun pour

susciter le développement économique! Portland en Orégon et Ruthland au Vermont en sont des exemples crédibles.

CONCLUSION:

Si certains de nos points de vue exprimés ci-haut paraissent se contredire, c'est qu'ils s'appuient sur des données qui se contredisent elles-mêmes. Comme M. Jean Fink d'Environnement Québec le soulignait, il semble que la qualité des évaluations environnementales faites par une même firme mais pour deux projets différents (autoroute 50 et autoroute Laramée) n'ait pas été comparable, avec une négligence au niveau du projet Laramée. On est en mesure de faire des hypothèses similaires pour pratiquement toutes les études qui concernent le Laramée. Aussi, nous croyons que certaines études que nous avons identifiées plus haut, doivent être corrigées, revues et pour certaines, elles doivent tout simplement être faites puisqu'elles ont été carrément oubliées.

A la suite des dites études qui nous donneront un portrait plus réaliste de la situation, on prévoira néanmoins, que le décret environnemental contienne des obligations de devoir aménager des mesures d'atténuation immédiatement après l'enregistrement de dépassement d'une moyenne de 60 dBA leq en période 24 heures, ces mesures étant prises annuellement à partir de l'ouverture de l'autoroute. Le décret devra aussi stipuler que tout élargissement de la route supérieur à quatre voies, soit soumis obligatoirement à une nouvelle étude d'impact qui devra se baser sur des lectures de bruits d'avant le raccordement de la route avec le Mc Connell. Le MTQ devra s'engager à ne jamais relever la limite de vitesse permise sur Laramée à plus de 50 km/h. Finalement, le transport lourd ne saurait y être admis pour aucune considération que ce soit.

Il nous semble opportun ici d'exiger que les gens qui seront les plus affectés par la dévaluation de leur résidence consécutivement à la modification du niveau de bruit dans leur environnement, soient dédommagés en conséquence tel que cela se pratique en Europe.

Aujourd'hui, de nombreux quartier dans Hull sont traversés de routes à très grand débit de

circulation. On a qu'à penser à St-Raymond où les résidences e disparaissent aux profit de commerces. Les gens qui habitaient en bordure du boulevard Maisonneuve, ont quitté le centre-ville. Pour redonner vie à cette partie de la ville, on a dû dépenser 25 millions\$ au cours des 10 dernières années. Les citoyens des Hautes plaines, du secteurs des Fées vivent depuis plusieurs années avec des problèmes de bruits importants et 10 ans plus tard les mesures d'atténuation ne sont toujours pas là. M. le président, quand le ministère des transports apportera les correctifs nécessaires afin d'assurer à ces citoyens une certaine quiétude et qualité de vie?

Les gens de Wright ne s'opposent pas à l'autoroute Laramée mais ils ne veulent pas subir les conséquences d'une planification unilatérale d'un réseau routier qui pourrait devenir invivable. Leurs revendications sont très légitimes et on devra surtout retenir dans le futur qu'ils ont toujours voulu collaborer malgré qu'ils auraient eu bien souvent raison de douter de l'impartialité de leurs vis-à-vis.

Nous voudrions terminer en remerciant tous les citoyens et citoyennes qui se sont déplacés à de nombreuses reprises pour nous appuyer dans nos revendications et souligner que c'est grâce à leur implication si aujourd'hui, nous réussissons à éviter la construction d'un autre boulevard Décarie à Hull. Les gens de Wright, M. le président ont démontré qu'ils avaient à coeur le développement harmonieux de leur ville et de leur quartier. Il est à souhaiter qu'avec la prochaine fusion des villes, le projet Laramée aura été la dernière tentative d'imposition de méga-structure routière à Hull. On peut espérer que cette lutte aura servi à faire prendre conscience à nos décideurs, qu'il n'est plus possible de développer un territoire au détriment des quartiers existants.

Marc Bureau
Conseiller municipal

Christiane Gourde Bureau
Conseillère municipale