

ADDENDUM AU MÉMOIRE SUR LE PROJET D'AUTOROUTE LARAMÉE
présenté par Christiane Gourde Bureau et Marc Bureau

A notre mémoire, se rajouteront plusieurs commentaires verbaux lors de la présentation du 26 avril 2001. Cependant, certaines modifications méritent d'être plus fortement soulignées.

Relativement aux déclarations de la Commission de la Capitale nationale qui sont à refaire d'autres études pour relocaliser le corridor routier, il est surprenant de constater qu'ils ne semblent pas vouloir tenir compte de certains de leurs précédents rapports:

- Celui du Seuil du Parc de la Gatineau de 1992 qui recommandait en 1992 de "réduire et rationaliser les accès véhiculaires du Parc... et de favoriser l'utilisation optimale des boulevards St-Raymond et Taché pour accéder au parc". On ajoute: "Taché, la voie idéale pour les visiteurs qui viennent d'Ottawa".
- Le rapport de Roche Deluc, Estimation de la demande sur l'axe Mc Connell Laramée, mai 1996 précise en parlant du Parc de la Gatineau: "Aucun lien n'est prévu ni souhaité avec cette promenade à cause de sa vocation récréative".

La Commission de la Capitale nationale nous promet un autre rapport pour le 30 mai 2001. Or, les audiences publiques seront complétées à cette date et nous n'auront plus la possibilité de questionner leurs données. Nous jugeons extrêmement dommage que le BAPE n'ait pu, douze ans après les audiences, profiter de données complètes et nous sommes inquiets que les citoyens n'aient plus de possibilités de se faire entendre dans le cas où de nouvelles informations susciteraient un questionnement. Par exemple, la nouvelle étude de BBL en réponse à la demande DQ-2 du BAPE (avril 2001), nous indique au tableau 10 que déjà, à l'heure actuelle, sans le camionnage et les atténuations de bruits, la plupart des données excèdent 55 dBA Leq 24 heures. Or, en page 19 du livret fourni par le MTQ, Mieux s'entendre avec le bruit, on nous indique que "la politique sur le bruit routier du ministère préconise un niveau de bruit extérieur de 55 dBA Leq 14 heures comme seuil acceptable pour les zones sensibles au bruit". Au tableau 11., où on a mis des mesures d'atténuations (mais toujours sans camionnage), on dépasse également la limite de 55 dBA Leq 24h. En un endroit, on enregistre même un 60 dBA! Dans ce même tableau, si on

considère 40% de camionnage, la moyenne enregistrée de dBA Leq 24h avoisine les 60 et en un endroit, elle pointe à 62 dBA Leq 24h. Et notons ici que nous ne comprenons pas pourquoi il ne sera pas possible d'y mettre des mesures d'atténuations...

Combien d'autres études comme celles-ci, qui pourront présenter des données très préoccupantes, seront remises dans les prochains mois sans que le citoyen ne puisse y avoir accès et pour lesquelles de toute façon, il n'aura plus la chance de faire entendre ses arguments.

Concernant la discussion sur le bruit, dans le document DQ2 d'avril 2001, on a utilisé le logiciel EMME2. Ce modèle a fait des simulations dans le corridor principal et ignore les axes collecteurs tels la rue Labelle, Richelieu, Demontigny, etc. De plus, il a été utilisé pendant la période de pointe du matin et on admet que les variations réelles peuvent être importantes. En page 5, de ce document: "une fois le modèle calibré, l'ensemble des données simulées sur le réseau artificiel devrait ressembler avec plus ou moins de précision à la situation existante". En page 6, on nous mentionne que le modèle EMME2 utilisé spécifiquement dans le corridor McConnell-Laramée n'a été calibré que pour la période de pointe du matin. Or, ils admettent que la période de pointe de l'après-midi est toujours plus achalandée que celle du matin. Il mentionne également que ce logiciel ne peut calculer le niveau de bruit sur une base horaire tel que l'avait exigé le ministère de l'Environnement du Québec, et que cela nécessite un transfert manuel introduisant une nouvelle marge d'erreur. En page 7, on va jusqu'à dire qu'en essayant de dériver une répartition horaire de la circulation à partir de ces chiffres, "la marge d'incertitude s'amplifie de façon critique".

En aucun cas, on ne pourra me faire croire que l'on réussira à réduire le bruit en faisant passer près de 20,000 autos de plus, des camions et des autobus, sans avoir besoin de mesures d'atténuations sur Laramée tel que le prétend le document de la réponse à la demande DQ2 du MTQ. Deux exemples illustrent cet improbabilité.

- D'abord, le tableau 6, de la réponse à la demande DQ2, au 255 Laramée on obtiendrait une réduction du bruit de quatre fois en passant de 64 à 58 dBA Leq et même en y rajoutant 40% de camions, on arriverait encore à une diminution de bruits et cela sans mesure d'atténuation!

- Au 267 Laramée, il n'y sera pas mis de mesure d'atténuation. Cependant, on s'éloigne de St-Joseph et surprise... le bruit sans le transport lourd est de 3 dBA Leq 24 h plus élevé qu'au 255

Laramée, il doublerait alors que l'on est plus loin du carrefour!

On s'interroge aussi sur le fait que du côté sud de Laramée, là où le niveau de bruit est le plus élevé, nous n'avons aucune mesure d'atténuation.

Finalement, on nous avait vendu que les carrefours giratoires en nous disant qu'ils génèrent moins de bruit que les feux de circulation. Or, dans le tableau 12 de cette même étude, si on compare les points de mesure des feux de circulation aux points de mesure des carrefours giratoires (les deux avec 40% de poids lourds), on se rend compte que le Leq 24 h. du 10 Richelieu, 52 Carrière, 59 Demontigny, 69 Berri et du 6 Rouleau sont plus élevés avec les carrefours giratoires.

D'autre part, nous venons tout juste d'apprendre, M. le président, que le décret d'Aylmer sur l'autoroute Mc Connell n'est même pas respecté. Les résidences qui sont situées beaucoup plus loin de la route que ne le seront les gens de Wright, ont des enregistrements sonores beaucoup plus élevés que la norme permise. Le MTQ n'a toujours rien fait pour atténuer ce problème tout comme il a mis plus de dix ans à vouloir considérer celui de St-Raymond à la hauteur du secteur Lac des fées.

Pour toutes ces raisons, M. le président, nous voulons nous raviser quant à la norme de 60 dBA Leq 24 heures que nous avons indiquée en conclusion de notre mémoire. Notre niveau de confiance étant au plus bas quant à la capacité du MTQ de gérer cet épineux problème de bruit, nous exigeons que le niveau de bruit sur Laramée ne puisse jamais dépasser 55 dBA Leq 24 heures.

Christiane et Marc Bureau

**CONSTRUCTION DE L'AXE McCONNELL-
LARAMÉE ENTRE L'AUTOROUTE 50 ET
LE CHEMIN DE LA MONTAGNE**

Réponse à la demande DQ-2 du Bureau
d'audiences publiques sur l'environnement

Avril 2001



Beauchemin - Beaton - Lapointe Inc.

MTQ 111570-10201-RE-009, Rév. 00

TABLEAU 6
 NIVEAUX DE BRUIT AUX PREMIÈRES RANGÉES D'HABITATIONS POUR LA PÉRIODE 6h-22h ET IMPACT
 RÉSULTANT SUITE À LA MISE EN PLACE DES MESURES D'ATTÉNUATION

LOCALISATION	SITUATION ACTUELLE	CARREFOURS GIRATOIRES								
		SANS POIDS LOURDS			AVEC 100% POIDS LOURDS			AVEC 40% POIDS LOURDS		
		Niveau sonore	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel
6, rue Rouleau	51	54	Faible	1,5m	56	Moyen	4m	56	Moyen	2,5m
18, rue Montmartre	55	55	Nul	1,5m	58	Faible	3,5m	57	Faible	2,5m
11, rue Richelieu	53	55	Faible	1,5m	56	Faible	4,5m	56	Faible	3,5m
10, rue Richelieu	53	56	Faible	1,5m	57	Moyen	4,5m	57	Moyen	3,5m
52, rue du Chanoine-Carrière	52	54	Faible	Aucun	56	Moyen	4m	56	Moyen	2,5m
59, rue Demontigny	55	58	Faible	Aucun	58	Faible	4,5m	59	Moyen	3m
68, rue Berri	56	57	Faible	Aucun	59	Faible	3,5m	58	Faible	2,5m
69, rue Berri	56	57	Faible	1,5m	59	Faible	3,5m	59	Faible	2,5m
67, rue Lois	60	60	Nul	Aucun	59	diminution	3,5m	61	Faible	1,5m
57, rue Crémazie	60	56	Diminution	Aucun	60	Nul	Aucun	59	Diminution	Aucun
251, rue Laramée	65	59	Diminution	Aucun	64	diminution	Aucun	62	Diminution	Aucun
255, rue Laramée	64	58	Diminution	Aucun	63	diminution	Aucun	61	Diminution	Aucun
267, rue Laramée	64	61	Diminution	Aucun	66	Moyen	Aucun	64	Nul	Aucun
281, rue Laramée	63	58	Diminution	Aucun	63	Nul	Aucun	61	Diminution	Aucun
295, rue Laramée	63	59	Diminution	Aucun	64	Faible	Aucun	62	Diminution	Aucun
333, rue Laramée	62	57	Diminution	Aucun	63	Faible	Aucun	60	Diminution	Aucun
357, rue Laramée	59	60	Faible	Aucun	61	Faible	2,5m	61	Faible	1,5m

Note: Les écrans sont ceux calculés à l'aide du Leq (24h)

TABLEAU 7
 NIVEAUX DE BRUIT AUX PREMIÈRES RANGÉES D'HABITATIONS POUR LA PÉRIODE 22h-6h ET IMPACT
 RÉSULTANT SUITE À LA MISE EN PLACE DES MESURES D'ATTÉNUATION

LOCALISATION	SITUATION ACTUELLE	FEUX DE CIRCULATION								
		SANS POIDS LOURDS			AVEC 100 % POIDS LOURDS			AVEC 40% POIDS LOURDS		
		Niveau sonore	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel
6, rue Rouleau	45	49	Faible	1,5m	48	Faible	5m	49	Faible	3,5m
18, rue Montmartre	49	52	Faible	1,5m	51	Faible	5m	52	Faible	3,5m
11, rue Richelieu	47	50	Faible	1,5m	50	Faible	5m	50	Faible	4m
10, rue Richelieu	47	49	Faible	1,5m	50	Faible	5m	49	Faible	3,5m
52, rue du Chanoine-Carrière	46	48	Faible	1,5m	48	Faible	5,5m	49	Faible	3,5
59, rue Demontigny	49	52	Faible	3m	52	Faible	5m	52	Faible	3,5
68, rue Berri	50	53	Faible	2,5m	53	Faible	6m	53	Faible	4m
69, rue Berri	50	50	Nul	2m	50	Nul	5,5m	51	Faible	4m
67, rue Lois	54	54	Nul	Aucun	52	Diminution	3,5m	51	Diminution	2m
57, rue Crémazie	54	51	Diminution	Aucun	55	Faible	Aucun	53	Diminution	Aucun
251, rue Laramée	59	58	Diminution	Aucun	60	Faible	3,5m	60	Faible	Aucun
255, rue Laramée	58	55	Diminution	Aucun	56	Diminution	3,5m	58	Nul	Aucun
267, rue Laramée	58	56	Diminution	Aucun	59	Faible	3,5m	59	Faible	Aucun
281, rue Laramée	57	54	Diminution	Aucun	56	Diminution	1,5m	57	Nul	Aucun
295, rue Laramée	57	53	Diminution	Aucun	55	Diminution	Aucun	57	Nul	Aucun
333, rue Laramée	56	55	Diminution	Aucun	58	Faible	2m	58	Faible	Aucun
357, rue Laramée	53	55	Faible	Aucun	56	Faible	3m	55	Faible	2m

Note: Les écrans sont ceux calculés à l'aide du Leq (24h)

TABLEAU 11
 NIVEAUX DE BRUIT Leq (1h) AUX PREMIÈRES RANGÉES D'HABITATIONS AVEC MESURES D'ATTÉNUATION

LOCALISATION		CARREFOURS QUADRAIRES																										
		Leq (24 h)	Leq (22h-6h)	Leq (6h-22h)	Leq (1h)																							
					01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h
6. rue Rouleau	actuel	50	48	51	43	40	39	39	40	45	51	53	52	50	50	50	51	51	53	53	53	52	50	49	50	48	48	
	0% poids lourds	52	47	54	48	42	42	42	42	48	54	55	55	53	53	53	53	53	55	56	56	54	53	51	52	51	49	
	40% poids lourds	55	50	56	48	45	44	44	45	50	56	58	57	55	55	55	56	56	57	58	58	57	55	54	54	53	51	
18. rue Montmartre	actuel	54	48	55	47	44	43	43	44	49	55	57	56	54	54	54	55	55	55	56	57	57	56	54	53	54	52	50
	0% poids lourds	54	49	56	47	44	43	43	43	49	55	57	56	54	54	54	55	55	55	56	57	57	55	54	53	53	52	50
	40% poids lourds	56	51	57	49	46	45	45	45	51	57	59	58	56	56	56	57	57	58	58	58	58	57	56	55	54	52	50
11. rue Richelleu	actuel	52	47	53	45	42	41	41	42	47	53	55	54	52	52	52	53	53	53	55	55	54	52	51	52	50	48	
	0% poids lourds	54	48	55	47	44	43	43	43	49	55	57	56	54	54	54	55	55	55	56	57	57	55	54	53	53	52	50
	40% poids lourds	54	49	56	49	44	43	43	44	50	56	57	57	55	54	55	55	55	55	57	58	58	56	55	54	52	51	
10. rue Richelleu	actuel	52	47	53	45	42	41	41	42	47	53	55	54	52	52	52	53	53	53	55	55	54	52	51	52	50	48	
	0% poids lourds	54	49	56	48	44	43	43	44	50	56	57	57	55	54	54	55	55	55	57	58	58	56	55	54	52	51	
	40% poids lourds	55	50	57	49	45	44	44	45	51	57	59	58	56	55	56	56	56	56	58	59	59	57	56	55	54	52	51
52. rue Carrière	actuel	51	46	52	44	41	40	40	41	46	52	54	53	51	51	51	52	52	52	54	54	54	53	51	50	51	49	47
	0% poids lourds	52	47	54	46	42	41	41	42	48	54	55	55	53	52	53	53	53	53	55	56	56	54	53	51	52	50	49
	40% poids lourds	55	50	56	48	45	44	44	45	51	57	59	58	56	55	56	56	56	56	58	59	59	57	56	54	55	53	52
59. rue Demontigny	actuel	54	49	55	47	44	43	43	44	49	55	57	56	54	54	54	55	55	55	57	57	57	56	54	53	54	52	50
	0% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	47	52	58	60	59	58	57	57	58	58	58	60	60	60	59	57	56	57	55	53
	40% poids lourds	58	53	59	51	48	47	47	47	53	59	61	60	58	58	58	59	59	59	61	61	60	59	58	56	57	56	54
58. rue Berri	actuel	55	50	56	48	46	44	44	45	50	56	58	57	55	55	55	56	56	56	58	58	57	55	54	55	53	51	
	0% poids lourds	55	50	57	49	45	44	44	45	51	57	58	58	56	56	56	56	56	56	58	58	57	56	54	55	54	52	
	40% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	47	52	58	60	59	58	57	57	58	58	58	60	60	60	59	57	56	57	55	53
59. rue Berri	actuel	55	50	56	48	46	44	44	45	50	56	58	57	55	55	55	56	56	56	58	58	57	55	54	55	53	51	
	0% poids lourds	56	51	57	49	46	45	46	46	51	57	58	58	57	57	57	57	57	57	59	59	58	56	55	54	53	51	
	40% poids lourds	58	53	59	51	48	47	47	47	53	59	61	60	58	58	58	59	59	59	61	61	60	59	57	57	56	54	
57. rue Lois	actuel	59	54	60	52	49	48	48	49	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55
	0% poids lourds	59	54	60	52	49	48	48	49	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55
	40% poids lourds	60	55	61	53	50	49	49	49	55	61	63	62	60	60	60	60	60	61	62	63	62	61	60	58	59	58	56
57. rue Crémazie	actuel	59	54	60	52	49	48	48	49	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55
	0% poids lourds	55	50	56	48	45	44	44	45	50	56	58	57	55	55	55	56	56	56	58	58	57	55	54	55	53	51	
	40% poids lourds	57	52	58	51	47	46	46	47	53	59	61	60	58	57	57	58	58	58	60	60	60	59	58	56	57	55	54
261. rue Laramée	actuel	54	50	56	47	44	43	43	44	49	55	57	56	54	54	54	55	55	55	57	57	57	56	54	53	54	52	50
	0% poids lourds	56	53	59	51	48	47	47	47	53	59	61	60	58	58	58	59	59	59	61	61	61	60	58	57	57	55	54
	40% poids lourds	59	55	62	54	50	49	49	49	55	62	64	63	61	61	61	62	62	62	64	64	63	62	61	59	60	58	57
266. rue Laramée	actuel	53	58	64	56	53	52	52	53	58	64	66	65	63	63	64	64	64	66	66	66	65	63	62	63	61	59	
	0% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	47	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	57	56	57	55	53
	40% poids lourds	59	56	61	53	50	49	49	49	55	61	63	62	60	60	60	61	61	61	63	63	63	62	60	59	60	58	56
267. rue Laramée	actuel	53	58	64	56	53	52	52	53	58	64	66	65	63	63	64	64	64	66	66	66	65	63	62	63	61	59	
	0% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	47	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	57	56	57	55	53
	40% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	47	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	57	56	57	55	53
281. rue Laramée	actuel	52	57	63	55	52	51	51	52	57	63	65	64	62	62	62	63	63	63	65	65	65	64	62	61	62	60	58
	0% poids lourds	56	51	58	50	46	45	46	46	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	58	56	57	55	54
	40% poids lourds	59	55	61	53	50	49	49	49	55	61	63	62	60	60	60	61	61	61	63	63	63	62	61	60	59	58	56
298. rue Laramée	actuel	52	57	63	55	52	51	51	52	57	63	65	64	62	62	62	63	63	63	65	65	65	64	62	61	62	60	58
	0% poids lourds	56	51	58	50	46	45	46	46	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	58	56	57	55	54
	40% poids lourds	59	55	62	54	51	50	50	50	56	62	64	63	61	61	61	62	62	62	64	64	63	62	61	60	60	59	57
333. rue Laramée	actuel	51	56	62	54	51	50	50	50	55	62	64	63	61	61	61	62	62	62	64	64	64	63	61	60	61	59	57
	0% poids lourds	56	51	57	49	46	45	46	46	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	58	56	57	55	54
	40% poids lourds	59	54	60	52	49	48	48	48	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55
387. rue Laramée	actuel	58	53	59	51	48	47	47	48	53	59	61	60	58	58	58	59	59	59	61	61	61	61	60	58	57	56	54
	0% poids lourds	59	54	60	52	49	48	48	48	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	58	57	55
	40% poids lourds	60	55	61	53	50	49	49	50	55	61	63	62	60	60	60	61	61	61	63	63	62	61	60	59	59	58	56

Note: Les écrans sont ceux calculés sur la base du Leq (24 h)

TABLEAU 12
 NIVEAUX DE BRUIT Leq (1h) AUX PREMIÈRES RANGÉES D'HABITATIONS AVEC MESURES D'ATTÉNUATION

LOCALISATION		FLUX DE CIRCULATION																											
		Leq (24 h)	Leq (22h-6h)	Leq (6h-22h)	Leq (1h)																								
					01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	16h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
8. rue Rouleau	actuel	80	46	51	43	40	39	39	40	45	51	53	52	50	50	50	51	51	51	53	53	53	52	50	49	50	48	48	
	0% poids lourds	54	49	55	47	44	43	43	43	49	55	57	56	54	54	54	54	54	55	56	56	57	57	55	54	53	53	52	50
	40% poids lourds	54	49	55	47	44	43	43	43	49	55	57	56	54	54	54	54	55	56	56	57	57	55	54	53	53	52	50	50
18. rue Montmartre	actuel	54	49	55	47	44	43	43	44	49	55	57	56	54	54	54	55	56	56	57	57	57	55	54	53	53	52	50	
	0% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	48	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	59	60	60	58	57	56	56	55	53	51
	40% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	48	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	59	60	60	58	57	56	56	55	53	51
11. rue Richelleu	actuel	52	47	53	46	42	41	41	42	47	53	55	54	52	52	52	53	53	53	55	55	55	54	52	51	52	50	48	
	0% poids lourds	55	50	56	48	45	44	44	45	50	56	58	57	55	55	55	56	56	56	58	58	58	57	55	54	55	53	51	51
	40% poids lourds	55	50	56	48	45	44	44	44	50	56	58	57	55	55	55	56	56	56	58	58	58	57	55	54	55	53	51	51
10. rue Richelleu	actuel	52	47	53	46	42	41	41	42	47	53	55	54	52	52	52	53	53	53	55	55	55	54	52	51	52	50	48	
	0% poids lourds	54	49	55	48	45	44	44	44	50	56	57	57	55	55	55	56	56	56	58	58	58	57	55	54	55	53	51	51
	40% poids lourds	54	49	55	47	44	43	43	44	50	56	57	57	55	55	55	56	56	56	58	58	58	57	55	54	55	53	51	51
52. rue Carrière	actuel	51	46	52	44	41	40	40	41	46	52	54	53	51	51	51	52	52	52	54	54	54	53	51	50	51	49	47	
	0% poids lourds	53	48	55	47	43	42	42	43	49	55	56	56	54	53	54	54	54	54	56	56	57	56	54	52	53	51	50	
	40% poids lourds	54	49	55	47	44	43	43	44	49	55	57	56	55	54	54	55	55	55	57	57	57	56	54	53	54	52	51	
59. rue Demontigny	actuel	54	49	55	47	44	43	43	44	49	55	57	56	54	54	54	55	55	55	57	57	57	56	54	53	54	52	50	
	0% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	47	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	57	56	56	55	53	51
	40% poids lourds	57	52	58	50	47	46	46	47	52	58	60	59	57	57	57	58	58	58	60	60	60	59	57	56	56	55	53	51
68. rue Berri	actuel	55	50	56	48	45	44	44	46	50	56	58	57	55	55	55	56	56	56	58	58	58	57	55	54	55	53	51	
	0% poids lourds	58	53	59	51	48	47	47	47	53	59	61	60	58	58	58	59	59	59	60	61	61	60	58	57	57	56	54	
	40% poids lourds	58	53	59	51	48	47	47	48	54	60	61	61	59	58	59	59	59	59	61	62	61	60	59	57	58	56	55	
69. rue Berri	actuel	55	50	56	48	45	44	44	45	50	56	58	57	55	55	55	56	56	56	58	58	58	57	55	54	55	53	51	
	0% poids lourds	58	53	59	51	48	47	47	48	54	60	61	61	59	58	59	59	59	59	61	62	61	60	59	57	58	56	55	
	40% poids lourds	58	53	59	51	48	47	47	48	54	60	61	61	59	58	59	59	59	59	61	62	61	60	59	57	58	56	55	
67. rue Lois	actuel	59	54	60	52	49	48	48	49	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55	
	0% poids lourds	59	54	60	52	49	48	48	48	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55	
	40% poids lourds	58	51	57	49	46	45	45	45	51	57	59	58	56	56	56	57	57	57	59	59	59	58	56	55	56	54	52	
57. rue Crémazie	actuel	59	54	60	52	49	48	48	49	54	60	62	61	59	59	59	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55	
	0% poids lourds	58	51	57	49	46	46	46	46	51	57	59	58	56	56	56	57	57	57	59	59	59	58	56	55	56	54	52	
	40% poids lourds	58	53	59	51	48	47	47	47	53	59	61	60	58	58	58	59	59	59	60	61	61	59	58	57	57	56	54	
261. rue Laramée	actuel	64	59	65	57	54	53	53	54	59	65	67	66	64	64	64	65	65	65	67	67	67	66	64	63	64	62	60	
	0% poids lourds	63	58	64	56	53	52	52	52	58	64	66	65	63	63	63	63	63	63	64	64	64	63	61	62	61	60	59	
	40% poids lourds	65	60	66	58	55	54	54	54	60	66	68	67	65	65	65	66	66	66	67	68	68	66	64	63	64	62	61	
268. rue Laramée	actuel	63	58	64	56	53	52	52	53	58	64	66	65	63	63	63	64	64	64	66	66	66	65	63	62	63	61	59	
	0% poids lourds	60	55	61	53	50	49	49	50	55	61	63	62	60	60	60	61	61	61	62	63	63	62	60	59	59	58	56	
	40% poids lourds	63	58	64	56	53	52	52	52	58	64	66	65	63	63	63	64	64	64	66	66	66	65	63	62	63	61	59	
267. rue Laramée	actuel	63	58	64	56	53	52	52	53	58	64	66	65	63	63	63	64	64	64	66	66	66	65	63	62	63	61	59	
	0% poids lourds	61	56	62	54	51	50	50	51	56	62	64	64	62	61	62	62	62	62	64	64	64	63	61	60	61	59	58	
	40% poids lourds	64	59	65	57	54	53	53	54	59	65	67	66	64	64	64	65	65	65	67	67	67	66	64	63	64	62	61	
281. rue Laramée	actuel	62	57	63	55	52	51	51	52	57	63	65	64	62	62	62	63	63	63	65	65	65	64	62	61	62	60	58	
	0% poids lourds	59	54	60	52	49	48	48	49	54	60	62	62	60	60	60	60	60	60	62	62	62	61	59	58	59	57	55	
	40% poids lourds	62	57	63	55	52	51	51	52	57	63	65	64	62	62	62	63	63	63	65	65	65	64	62	61	62	60	58	
205. rue Laramée	actuel	62	57	63	55	52	51	51	52	57	63	65	64	62	62	62	63	63	63	65	65	65	64	62	61	62	60	58	
	0% poids lourds	58	53	59	52	48	47	47	48	54	60	61	61	59	58	59	59	59	59	61	61	61	60	59	57	58	56	55	
	40% poids lourds	62	57	63	55	52	51	51	51	57	63	65	64	62	62	62	63	63	63	65	65	65	64	62	61	61	60	58	
333. rue Laramée	actuel	61	56	62	54	51	50	50	51	56	62	64	63	61	61	61	62	62	62	64	64	64	63	61	60	61	59	57	
	0% poids lourds	60	55	61	53	50	49	49	49	56	61	63	62	60	60	60	61	61	61	62	63	63	61	60	59	59	58	56	
	40% poids lourds	63	58	64	56	53	52	52	53	58	64	66	65	63	63	63	64	64	64	66	66	66	65	63	62	63	61	59	
357. rue Laramée	actuel	68	63	69	61	48	47	47	48	53	59	61	60	58	58	58	59	59	59	61	61	61	60	58	57	58	56	54	
	0% poids lourds	60	55	61	53	50	49	49	49	56	61	63	62	60	60	60	60	60	60	61	62	63	61	60	59	59	58	56	
	40% poids lourds	60	55	61	53	50	49	49	50	56	61	63	62	60	60	60	61	61	61	63	63	63	62	60	59	59	58	56	

Note: Les écrans sont ceux calculés sur la base du Leq (24 h)

Lutte contre les gaz à effet de serre: le camionnage dans le collimateur

Les poids lourds et les autos des banlieusards pourraient faire rater l'objectif de Kyoto

Louis-Gilles Francoeur
LE DEVOIR

Le jeudi 10 février 2000

Le camionnage interurbain et urbain, une industrie qui digère déjà fort mal les récentes hausses du prix de l'essence, doit devenir d'ici dix ans la cible prioritaire du gouvernement québécois s'il veut atteindre son objectif de lutte contre le réchauffement climatique parce que c'est ce secteur qui sera responsable, si rien n'est fait, de la plus importante augmentation des gaz à effet de serre (GES) au Québec.

Les banlieusards des régions de Montréal et de Québec formeront la deuxième cible de cette stratégie, selon le rapport inédit du Groupe de travail sur les transports, formé par Québec pour ébaucher une stratégie de lutte contre l'effet de serre, **une initiative conjointe des ministères québécois des Transports et de l'Environnement.**

Ce rapport, obtenu par Le Devoir, est un des quatre remis au cours des dernières semaines aux deux ministères, qui attendent les sept autres portant sur des aspects différents de la contribution du Québec au réchauffement climatique.

«Si rien n'est fait pour inverser les tendances actuelles, lit-on dans le rapport, c'est dans le camionnage, interurbain autant qu'urbain, que la progression des émissions de GES sera la plus forte. Le camionnage est en effet appelé à voir ses émissions passer de huit millions de tonnes en 1990 à 11 millions de tonnes en 2011 (+37 %), puis à un peu plus de 15 millions en 2026 (-87 %). Ce qui ferait passer du quart au tiers la proportion qu'il représente dans le total des émissions imputables aux transports au Québec.»

Quant à l'automobile, le portrait n'est pas plus réjouissant.

«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, soit 58 contre 35 pétajoules. Pour l'avenir, le modèle de référence prévoit une croissance soutenue des émissions de GES produites par l'automobile dans les banlieues de Montréal et de Québec, si bien qu'elles devraient excéder l'objectif de Kyoto de ce sous-secteur de 35 % en 2011 et de 50 % en 2026.»

Ces chiffres mettent fin au mythe voulant que les Québécois consomment plus d'énergie dans le domaine des transports en raison des longs déplacements qu'impose la géographie. **Les vrais coupables en matière de transports personnels sont plutôt «l'aménagement urbain», qui exige toujours plus d'autoroutes et de ponts, lesquels accentuent le problème qu'ils sont censés régler, et, sans l'ombre d'un doute, «une préférence marquée pour l'automobile».** Les quatre cibles prioritaires identifiées par le rapport sont, par ordre d'importance, le camionnage interurbain, le camionnage urbain, l'automobile utilisée à des fins de déplacements urbains par les banlieusards et l'automobile utilisée à des fins de déplacement interurbain.

Ces quatre secteurs sont responsables de 65 % du dépassement prévu par rapport à l'objectif de réduction de 6 % accepté par le Canada à la conférence internationale de Kyoto. Cet objectif a aussi été entériné par le Québec, qui doit annoncer sa propre politique au printemps, promettait lundi le ministre québécois de l'Environnement, Paul Bégin.

La réduction de 6 % acceptée par le Canada à Kyoto signifie qu'il devra ramener en 2011 ses émissions de gaz à effet de serre à 94 % du niveau de 1990. Or le Canada dépasse maintenant de près de 13 % cet objectif, et les tendances sont à la hausse dans presque tous les secteurs. C'est donc vers une réduction globale de 33 % par rapport à ce qui se passerait en 2011, sans intervention de l'État, que le secteur des transports québécois doit tendre. Ce dernier contribue pour 40 % des gaz à effet de serre émis chaque année au Québec.

Le rapport identifie, sans toutefois les ordonner, 37 moyens d'intervention susceptibles d'infléchir la consommation souvent inutile de carburant, toujours néfaste pour l'environnement et l'économie puisque l'usage des véhicules personnels serait globalement responsable d'un déficit économique de neuf milliards dans la province, précise le rapport.

Pour modifier la tendance à l'utilisation de véhicules lourds aux moteurs surdimensionnés et qui roulent souvent déchargés (un véhicule sur quatre), le rapport précise d'entrée de jeu qu'il faudra modifier la planification urbaine actuelle, qui attire les gens puis les entreprises, 20 ans plus tard, vers les villes de banlieue.

Il faut donc «réurbaniser» les métropoles en «densifiant» l'habitation humaine autour des transports en commun existants, ce qui inverserait la tendance en cours à Montréal.

Québec doit par ailleurs, selon le rapport, s'attaquer aux nuisances urbaines causées par les véhicules lourds et légers en contrôlant leur bruit, les déplacements et l'espace alloué au stationnement au profit d'espaces verts, et en donnant une priorité de passage aux transports en commun, au covoiturage, aux piétons et aux cyclistes.

Le gouvernement doit aussi, selon le rapport gouvernemental, offrir un soutien logistique et financier au transport intermodal, le camionnage devenant le lien entre les trains et les navires au lieu de les remplacer. Québec pourrait aussi contingenter le nombre de poids lourds enregistrés pour forcer l'utilisation accrue de ceux qui roulent. Il devrait aussi envisager la mise en place d'une bourse du fret. Enfin, les subventions devraient servir en priorité à moderniser de façon accélérée le matériel ferroviaire et maritime désuet pour qu'il reprenne le terrain perdu aux dépens du camionnage.

Quant à l'automobile, on évoque de nouvelles hausses du prix du carburant, non pas pour faire diminuer la consommation d'essence - ce qui semble sans effet à moins de hausses faramineuses - mais pour faire financer par les pollueurs roulants la mise en place de solutions plus rationnelles sur le plan social et environnemental.

On parle de frapper l'achat des véhicules énergivores selon la consommation, le poids, le type (automobile ou utilitaire), la cylindrée, les équipements auxiliaires comme les climatiseurs, etc. La même logique s'appliquerait aux droits d'immatriculation pour que la compensation sociale soit permanente. On suggère aussi de réintroduire les péages dans certaines zones et à certains moments.

Compte tenu de l'énorme perte d'espace consacré aux stationnements et de leur disponibilité en ville (ils occupent au Québec une superficie équivalente aux îles de Montréal et Laval réunies!), on envisage de réglementer l'usage, les prix, d'en réduire l'offre, y compris d'abolir ceux offerts gratuitement par les employeurs, etc.

Éditorial

Un pavé dans la mare

Dans la saga du tronçon Laramée, il est triste de constater que le consensus en faveur de la construction d'un boulevard urbain à quatre voies sans camions lourds, qui semblait émerger tant parmi les citoyens que les élus, ait pu être aussi bêtement et aussi rapidement détruit par le ministère des Transports. En laissant sur la table pour ses appels d'offres son projet d'autoroute à six voies où les camions circuleraient entre des murs anti bruit d'une hauteur de 18 pieds, le ministère de Guy Chevrette a pour ainsi dire lancé un autre pavé dans la mare. Aurait-il cherché un nouveau motif pour retarder encore une fois le projet?

Les résidants du secteur ont pourtant été capables de proposer une solution de compromis qui permettrait au gouvernement d'épargner des sommes considérables, par rapport à une autoroute en contrebas. Ce n'est peut-être pas suffisant pour le ministère des Transports, mais encore faudrait-il que quelqu'un dise quelque chose pour savoir ce qui se passe vraiment dans ce dossier.

Évidemment, il resterait à régler la question des camions. Après tout, les camions doivent bien passer quelque part. Mais doit-on risquer de tout compromettre alors que les camions circulent depuis déjà des décennies sur Saint-Raymond?

Au lieu de rallier les citoyens autour d'un projet rassembleur, le ministère des Transports crée un climat d'affrontement qui n'augure rien de bon en laissant sur la table un projet d'autoroute à six voies avec des murs de 18 pieds. M. Chevrette avait promis d'agir. Eh bien, il serait temps qu'il dise quel projet son gouvernement favorise.

Paul Gaboury

Drôle de boulevard humain

L'annonce faite mercredi par le ministère des Transports du Québec pour préciser ses intentions dans le dossier de la construction de l'axe McConnell-Laramée nous laisse perplexes sous certains aspects. Un des scénarios sur la table prévoit un boulevard à six voies, bordé en plus de deux voies de service. Un monstre urbain injustifié et injustifiable.

Il faut partager ici les inquiétudes exprimées par Marc Bureau, connu pour son engagement dans l'Association des citoyens du quartier Wright et maintenant candidat à l'élection municipale.

La raison d'être du projet McConnell-Laramée s'appuie sur l'aménagement d'un meilleur lien routier entre Aylmer et Hull et un nouvel accès direct vers la rive ontarienne. Or, à l'une des questions posées dans le cadre de notre sondage réalisé par UniMarketing, les citoyens d'Aylmer ont dit préférer un nouveau pont et même un hôpital dans leur ville, reléguant le projet routier en fin de liste.

Une simple promenade ou un boulevard aux dimensions plus humaines répondrait parfaitement bien aux attentes de tous.

Le Droit, Vendredi 24 Sept 99 p16

Des murs de six mètres devraient être construits si cette idée est retenue

Les camions lourds sur Laramée

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) fait volte-face et accepte dorénavant de considérer le passage des camions lourds sur le dernier tronçon de l'axe Laramée-McConnell, à Hull.

MAURICE TURBIDE
Le Droit

Le MTQ avait annoncé en septembre dernier que le camionnage serait interdit sur le tronçon sud-est qui reçoit les demandes des gens qui veulent passer l'axe Laramée-McConnell.

Le ministère se préparait à faire passer l'annonce de l'interdiction de l'axe Laramée-McConnell, qui a été refusé par le conseil municipal de Hull. Le conseil municipal a refusé l'interdiction de l'axe Laramée-McConnell, qui a été refusé par le conseil municipal de Hull.

Des murs antibruit

«Cela veut donc dire que le MTQ va évaluer la possibilité d'ériger des murs antibruit d'une hauteur de six mètres, ce qui est un véritable obstacle entre le boulevard Saint-Joseph et la promenade du Lac des Fées.

Le MTQ soutient qu'il consultera les gens du quartier et de la ville de Hull sur la question du camionnage, de l'aménagement paysager et des murs antibruit lors d'une rencontre d'information et de consultation qui doit avoir lieu avant la fin du mois de mars.

«Ce sera une rencontre d'information sur le concept, c'est-à-dire que nous allons expliquer le concept d'un boulevard urbain en surface qui a été retenu et annoncé par le ministre Guy Chevrette, l'été dernier. Mais pour le reste, l'aménagement, les murs ou les talus, nous allons consulter la population», a précisé Mme Auclair.

Les résultats de cette consultation seront inclus dans le rapport d'étude qui sera transmis au ministère de l'Environnement avec la demande de certificat d'autorisation.

Les citoyens du quartier Wright, où passera le futur tronçon du



Le boulevard Laramée, à Hull, vu ci-haut des airs.

boulevard Laramée, se sont du estomaqués, hier, de ce revirement du MTQ.

«Je suis bouche bée. Vraiment je ne sais pas quoi dire, a d'abord répondu le président de l'Association des résidents du quartier Wright, Stéphane Roberge. C'est complètement inacceptable. Le MTQ vient de nous montrer qu'on ne peut pas leur faire confiance. Ils veulent donner raison à la députée Suzanne Tremblay lorsqu'elle disait que Hull était la ville la plus laide du monde.»

«On s'est fait avoir»

Le conseiller municipal du secteur, Marc Bureau, croit que le MTQ a roulé les gens de son quartier. «On s'est fait avoir, dit-il. Les gens n'accepteront jamais le camionnage, pas plus qu'un boulevard à six voies. Dans mon porte-à-porte, les gens m'ont clairement indiqué qu'ils acceptaient le boulevard à quatre voies, en surface et sans camionnage. On avait atteint un consensus là-dessus.»

Selon lui, le quartier devra nouveau se mobiliser pour se faire entendre à Québec.

Mais son collègue du quartier Saint-Raymond, Pierre Philion, réagit tout autrement. «Je suis heureux. Ce n'est pas encore une victoire, mais c'est un gros pas en avant. Ça sera une victoire lorsqu'une décision aura été prise de faire passer les camions», a-t-il dit.

Selon M. Philion, les gens de Saint-Raymond ont suffisamment souffert du passage des camions dans leur quartier et Laramée sera la voie naturelle pour le transport lourd. «De toute façon, a-t-il ajouté, les gens de Wright paient pour leur entêtement vouloir un boulevard en surface alors que depuis le début, il fallait une autoroute en contrebas.»

Les appels d'offres

Par ailleurs, le MTQ a publié des appels d'offres pour les plans de déviation du futur tronçon entre boulevard Saint-Joseph et le chemin de la Montagne, de même que pour les plans et devis de structure qui passera par-dessus la promenade du lac des Fées.

Les appels sont lancés tout de suite, mais l'octroi des contrats se fera lorsque le ministère de l'Environnement aura émis un certificat d'autorisation.

Ces contrats relatifs aux plans et devis ont une valeur d'environ un million de dollars.

ARCHIVES

Les camions seront interdits sur McConnell-Laramée

Le Droit, Jeudi 23 sept 9

Les camions ne rouleront pas sur le futur boulevard Laramée.

MATHIEU TURBIDE
Le Droit

Après avoir pris connaissance de deux études, le ministère des Transports du Québec a annoncé, hier, que l'axe McConnell-Laramée serait complété par un boulevard en surface de six voies, interdit au camionnage et limité à 50 km/h dans sa partie urbaine, au cœur du quartier Wright. Dans chaque direction, une voie sera réservée au covoiturage et au transport en commun et des aménagements paysagers seront installés en bordure.

Comme l'avait laissé entendre le ministre des Transports, Guy Chevrette, au début du mois d'août, les coûts de la construction de ce boulevard ne dépasseront pas 30 millions \$, alors que le projet antérieur d'une autoroute en contrebas aurait coûté plus de 60 millions \$.

La construction devrait débuter à l'automne 2000, une fois les plans et devis préparés et les certificats émis. Les voitures devraient pouvoir circuler sur le boulevard à la fin de 2001 ou au plus tard en 2002.

La décision du Ministère a été présentée en détail au conseil municipal de Hull, mardi soir, à huis clos, soulevant d'une part la satisfaction de la conseillère du quartier Wright, Ghislaine Boucher, et la colère du conseiller de Saint-Raymond, Pierre Philion.

«Je n'en reviens pas. Ils n'ont écouté qu'un seul côté de la médaille. C'est déplorable. On attend une autoroute et on se retrouve avec un boulevard interdit aux camions. Ça n'a pas de sens. Comment se fait-il qu'on dise que les camions feraient trop de bruit sur Laramée, mais qu'on les laisse passer sur Saint-Raymond?» se demande-t-il.

La réponse est simple, selon Hélène Auclair, porte-parole du ministère des Transports. «Les normes environnementales ont changé depuis 1991 et, pour permettre la construction d'une nouvelle route autorisant le transport lourd, il faudrait compenser avec des murs antibruit de six mètres (18 pieds) de hauteur. Je ne pense pas que c'est souhaité dans le quartier», a-t-elle expliqué.

De plus, selon M^{me} Auclair, la construction du boulevard Laramée réduira de 35 % le volume de la circulation sur Saint-Raymond. «C'est quand même considérable. Les gens du secteur Saint-Raymond vont voir un immense changement, notamment en ce qui concerne la qualité de l'air», a-t-elle fait re-



Le boulevard Laramée, dans le quartier Wright, à Hull, doit être converti en autoroute à voies, à vitesse limitée et exempté de camions.

réponses et il entend convaincre le Ministère de changer sa décision. «Je ne lance pas la serviette. Je suis convaincu que lorsqu'ils auront écouté notre côté de la médaille, ils comprendront. Je ne demande pas d'interdire les camions sur Saint-Raymond, mais de les permettre sur les deux routes», a-t-il précisé.

La conseillère du quartier Wright, Ghislaine Boucher, ne comprend pas l'attitude de son collègue de Saint-Raymond. «Il voudrait d'un seul coup transporter tous les problèmes de circulation de Saint-Raymond sur Laramée», a-t-elle indiqué, en se réjouissant de constater que le Ministère avait écouté ses demandes au sujet du transport lourd et à la vitesse maximale dans la partie urbaine du boulevard.

L'un de ses adversaires aux prochaines élections municipales dans le quartier Wright, Marc Bureau, qui a toujours été opposé à la construction de l'axe McConnell-

sion du Ministère d'interdire le camion lourd. Il y voit la reconnaissance des e déployés par l'Association des résidan quartier Wright. Mais M. Bureau reste tique et s'inquiète de la largeur du boulevard projeté. «On parle d'une route voies. Ce n'est pas à l'échelle humaine, me le disait M. Chevrette. Ça me fait peu t-il dit.

Des ronds-points à l'européenne

Par ailleurs, le ministère des Trans attend toujours les conclusions d'une pour déterminer de quelle façon seront gérés les carrefours prévus aux angles futur boulevard Laramée avec le boulevard Saint-Joseph et la rue Labelle.

Le scénario le plus probable prévoit carrefours giratoires, qui s'inspirent ronds-points européens que l'on voit u partout en France notamment. «Ça am la fluidité de la circulation et c'est plus

route McConnell-Laramée construite, avec ou sans camions lourds.

Chronologie de la saga Laramée depuis l'annonce du ministre Chevrette

- 17 juin 1999: le ministre des Transports, Guy Chevrette, annonce que l'axe Laramée-McConnell sera complété d'ici l'an 2001, sous la forme d'un boulevard urbain en surface. Les coûts passeront de 60 à 30 millions \$.
- 22 septembre 1999: se basant sur des études de circulation et des analyses de bruit, le MTQ annonce que le futur boulevard Laramée sera interdit au camionnage lourd interrégional. Le plan présenté comporte six voies et le début des travaux est prévu pour l'automne 2000.
- 22 septembre 1999: l'Association des résidents du quartier Wright (ARQW), qui s'opposait à la construction du boulevard, se prononce maintenant en faveur d'un lien est-ouest, mais à certaines conditions.
- 23 septembre 1999: des politiciens lancent un mouvement de lobbying pour convaincre le MTQ de permettre le camionnage lourd sur Laramée.
- 28 janvier 2000: le MTQ change d'idée et considère de nouveau la possibilité de permettre le camionnage lourd interrégional sur Laramée.
- 10 février 2000: l'ARQW dépose «son» plan pour le parachèvement de Laramée. Il s'agit d'un boulevard à quatre voies, sans voies de service, bordé d'une piste cyclable, qui prévoit aussi de l'espace pour la construction de maisons neuves, du côté ouest du boulevard.
- 1^{er} février 2000: le maire de Hull, Yves Ducharme, soutient qu'il ne veut rien savoir de voir des murs antibruit de 18 pieds de hauteur le long du boulevard. «Si les camions viennent avec les murs, il n'y aura pas de camionnage lourd», dit-il.
- mars 2000: le MTQ reporte pour une deuxième fois la soirée de consultations publiques promise.
- 28 mars 2000: un homme d'affaires d'Aylmer, Charles Masse, fonde le Regroupement pour McConnell-Laramée, un mouvement qui réunit surtout des politiciens et des gens d'affaires en faveur du parachèvement rapide de l'axe et du passage des camions lourds.
- mars-avril 2000: le MTQ procède à de nouvelles analyses de bruit pour vérifier le besoin ou non de mesures d'atténuation le long du boulevard, comme des murs antibruit.

ATTENDU que nous, les commerçants du boulevard Saint-Joseph, désirons le parachèvement de l'axe McConnell-Laramée dans les plus brefs délais;

ATTENDU et que nous souhaitons que le boulevard Laramée contribue à la revitalisation du boulevard Saint-Joseph et à la qualité de vie des résidents du centre-ville, qui sont nos premiers clients ;

ATTENDU que les efforts de revitalisation des dernières années ont confirmé le boulevard Saint-Joseph dans sa vocation "commerces spécialisés";

NOUS, soussignés, exhortons les décideurs à interdire le transport lourd de transit sur l'éventuel boulevard Laramée car cela irait à l'encontre des intérêts des résidents et des commerçants sur le boulevard Saint-Joseph.

Nom (lettres moulées)	Signature	Nom du commerce	Adresse
RACHELLE GUINDON	<i>Rachelle Guindon</i>	Coconut Beach	23 Bl. St Joseph
Deey Bryan	GEORGE BRAZEN	Coffin Lijn	113 St Joseph
Michel Morissette	<i>Michel Morissette</i>	Chambre - Santé Michel Morissette	118 St-Joseph
PIERRE CROISETIERE	<i>Pierre Croisetiere</i>	OCTO FREIAS	135 ST-JOSEPH
Bernard Mongeon	BERNARD MONGEON	ZIEBERT	227 MONTREAL
YVES BOURGOIN	<i>Yves Bourgoin</i>	salon Jacques	224 montreal
GUY. MERVELET	<i>Guy Mervelet</i>	Rest Le Pic de Cochon	248 Montreal
PHAT GIANG LE	<i>Phat Giang Le</i>		171 Boul St-Joseph
Christiane Maisonneuve	<i>Christiane Maisonneuve</i>	massothérapeute 3. Generations	177-B Boul St-Joseph
Robert Leherin	<i>Robert Leherin</i>	CLIC - Hull	197 boul St-Joseph
Jeanne Labege	<i>Jeanne Labege</i>	coiffure Quarta	300 St-Joseph
STÉPHANIE SAUVÉ	<i>Stephanie Sauve</i>	Coiffure du Québec	308 Boul. St-Joseph
Sylvain Charbonneau	<i>Sylvain Charbonneau</i>	Auberge de la Carie	205 boul St-Joseph
DIANE BOULAY	<i>Diane Boulay</i>	Groupe Lygas	214 Boul St-Joseph
EVANG CHANTAL	<i>Evang Chantal</i>	CHEZ JENNIFER	230 Boul St-Joseph
Robert Boulet	<i>Robert Boulet</i>	Ergosante	313 ST-JOSEPH
Jean-Claude Crustiere	<i>Jean-Claude Crustiere</i>	Salon Brongoye	335 St-Joseph

ATTENDU que nous, les commerçants du boulevard Saint-Joseph, désirons le parachèvement de l'axe McConnell-Laramée dans les plus brefs délais;

ATTENDU et que nous souhaitons que le boulevard Laramée contribue à la revitalisation du boulevard Saint-Joseph et à la qualité de vie des résidents du centre-ville, qui sont nos premiers clients ;

ATTENDU que les efforts de revitalisation des dernières années ont confirmé le boulevard Saint-Joseph dans sa vocation "commerces spécialisés";

NOUS, soussignés, exhortons les décideurs à interdire le transport lourd de transit sur l'éventuel boulevard Laramée car cela irait à l'encontre des intérêts des résidents et des commerçants sur le boulevard Saint-Joseph.

Nom (lettres moulées)	Signature	Nom du commerce	Adresse
JOCELYN CHARETTE		SOS ELECTRONIQUE	190 boul. St-Joseph
MARC THÉRET		chez Tante Marie	200 BLV. ST-JOSEPH
DOGARILL G.		TELE-VIDEO OUT	100 St. Joseph
FRANÇOIS MITT		Potato chez Papa	204 St Joseph
ERIC DUNCAN		CENTRE OPTIQUE DUNCAN LUNEAU	210 Boul St-Joseph
JEAN LALANDE		SPORTS WRIGHTVILLE	716, Boul St-Joseph
JIMMY JEM-ROUSSEAU		PHARMACE CITY	225 ST-JOSEPH
ANDRÉ CADIEUX		WY. LA CHAUDIÈRE	240 ST-JOSEPH, HULL
Natalie Lamont		Décoration Lamont	25. boul. St-Joseph
HENRI HEUSOUE		F. heusoue dentiste	252 St-Joseph
FRANÇOIS ROY		ÉPICERIE THÉMI.	270 St Joseph
FRANÇOIS PHILIPPE		ORALTECH.	999 St Joseph
FRANÇOIS A. AMYOT		A AMYOT & FILS LTIÉ HOTEL CASINO	275 Bd. ST. JOSEPH
FRANÇOIS A. AMYOT		ÉCOLE DE CONDUITE LAUZON	277 Bd. ST. JOSEPH
GEORGES GAREAU		Marcus auto	310 ST Joseph
NORMAN JUNG		TEMPLE DORÉ	303 St. Joseph
Michel GENDRON		LA BOÎTE MUSICALE	305 ST JOSEPH
BASSAM BITAR		PIZZA PIZZA	315 ST JOSEPH

ATTENDU que nous, les commerçants du boulevard Saint-Joseph, désirons le parachèvement de l'axe McConnell-Laramée dans les plus brefs délais;

ATTENDU et que nous souhaitons que le boulevard Laramée contribuent à la revitalisation du boulevard Saint-Joseph et à la qualité de vie des résidants du centre-ville, qui sont nos premiers clients ;

ATTENDU que les efforts de revitalisation des dernières années ont confirmé le boulevard Saint-Joseph dans sa vocation "commerces spécialisés";

NOUS, soussignés, exhortons les décideurs à interdire le transport lourd de transit sur l'éventuel boulevard Laramée car cela irait à l'encontre des intérêts des résidants et des commerçants sur le boulevard Saint-Joseph.

Nom (lettres moulées)	Signature	Nom du commerce	Adresse
MARC BUREAU	Marc Bureau	LOISIR des USAGERS	333 Boul. St-Joseph
Louise Angers	Louise Angers	Estampes-Suriback	45 St-Joseph
Desrosiers Daniel	Desrosiers Daniel	Centre repar. elect.	57. St. Joseph
LEVESQUE GILLES	Gilles Levesque	CASSE CRUTE-BAN-BAN	73 ST-JOSEPH.
MICHELLE PATEL	Michelle Patel	FURNITURE L'ART DE LA VIE	109 BULV ST-JOSEPH
SERGE FROMENT	Serge Froment	STUDIO SF PHOTO	111 Boul. ST-Joseph
J-Frs TOSSIER	J-Frs Tossier	DR J-Frs TOSSIER	111 Boul St Joseph
Jean Pichette	Jean Pichette	VIP Plain-air - SURPLUS D'ARMEE	124 St-Joseph
STEPHAN DUPONT	Stephan Dupont	CENTRE DENTAIRE	127 ST-Joseph
CAROL LEMIEUX	Carol Lemieux	Café Le Bûcher	127 St-Joseph
JEAN LEGAULT	Jean Legault	CAFÉ COGNAC	230 MONTCALM.
THOMPSON JUNY	Thompson Juny	HU WAH	218 MONTCALM
JACQUES SEGUIN	Jacques Seguin	TAVERNE MONTCALM	225 Montcalm
JEAN GUY LEMIEUX	Jean Guy Lemieux	GAUCHE DE ELECTRONIQUE	173 ST-JOSEPH
MIRVA ABBOND	Mirva Abbond	Dépanneur Cocor	175 st-joseph
Kady Tou	Kady Tou	AFRICANA	182. St-Joseph
Genevieve STUE	Genevieve Stue	Chirurgie du COLORE	182 ST-JOSEPH
LANON	Lanon	La Rejoue	184 St-Joseph

L'image du boulevard Maisonneuve



Propositions de mise en valeur

D. S. G. G. G.

Problématique

La première étape fut d'identifier les principaux problèmes du boulevard Maisonneuve et de ses abords, tels qu'ils sont perçus par l'équipe de travail.

Le boulevard Maisonneuve:

- Image négative du boulevard en général: manque de paysagement et traitement déficient des entrées de la ville;
- Fort débit de circulation: environ 31 000 véhicules par jour, ce qui en fait la voie la plus achalandée de Hull;
- Vitesse de circulation très élevée: la moitié des véhicules dépassent la limite de vitesse permise (50 km/h);
- Vitesse de circulation en dehors des périodes de pointe encore plus élevée: 65% des véhicules dépassent la limite de vitesse permise (voir détails à l'annexe A);
- Niveau de bruit très élevé généré par la circulation;
- Accès difficile et indirect vers le centre-ville (différence de niveaux, signalisation, hiérarchie des rues, etc.);
- Rupture entre 2 quartiers résidentiels.

Les abords du boulevard:

- Manque de paysagement;
- Présence de plusieurs bâtiments délabrés et de terrains vacants;
- Environnement piétonnier peu sécuritaire et peu invitant;
- Environnement résidentiel bruyant, poussiéreux et peu intéressant;
- Cadastre basé sur des lots de 33'x100' favorisant des petits bâtiments;
- Zonage mal adapté: usages trop étendus, exigences normatives jugées comme étant exigeantes, etc.;

Les propositions pour les abords du boulevard Maisonneuve

Les conditions essentielles et les éléments limitatifs au redéveloppement des abords du boulevard:

- ✓ *Sans diminution notable des nuisances générées par la circulation sur le boulevard Maisonneuve, il est peu probable que les propriétaires des terrains aux abords du boulevard investissent dans la construction de nouveaux bâtiments;*
- ✓ *L'important gabarit du boulevard Maisonneuve commande des projets de moyenne et de forte densité. Pour ce faire, il faudra développer des incitatifs afin d'encourager le remembrement des petits terrains de 33' x 100';*
- ✓ *Sans remembrement, et à cause de la dimension réduite des terrains et de la multitude de propriétaires privés, ce sont vraisemblablement des plus petits bâtiments qui seront construits, sur 1 ou 2 terrains de 33' x 100';*
- ✓ *Afin de faciliter et de stimuler la construction neuve le long du boulevard Maisonneuve, il est essentiel que la Ville s'implique activement et ce, peu importe la densité favorisée. Elle devra entre autres assouplir les exigences réglementaires, offrir des incitatifs financiers et faire de la promotion afin d'attirer des promoteurs.*

- **Cadran nord-ouest**

- Maintenir le secteur résidentiel.

- **Cadran nord-est**

- Maintenir la prédominance résidentielle;
- Développer des incitatifs favorisant le remembrement des petits terrains 33'x100';
- Ajuster les densités autorisées afin de privilégier un développement de moyenne densité;
- Revoir les dispositions normatives du zonage jugées trop exigeantes.

- **Cadran sud-ouest**

- Maintenir les vocations résidentielle et commerciale existantes

- **Cadran sud-est**

- Maintenir la prédominance commerciale;
- Encourager la création d'unités d'habitation aux étages supérieurs des nouveaux bâtiments;
- Ajuster le type de commerce afin qu'il n'entre pas en concurrence avec le mix recherché sur la promenade du Portage;



VILLE DE HULL

AVIS PUBLIC

AVIS PUBLIC est donné par la soussignée qu'une demande de permis de démolir a été déposée à la Ville de Hull à l'égard du bâtiment situé au 268, boulevard Maisonneuve. Le terrain sera laissé vacant suite à cette démolition.

Toute personne qui veut s'opposer à la délivrance du permis demandé doit, dans les dix jours de la publication de cet avis, faire connaître par écrit son opposition motivée à la greffière de la Ville de Hull au 25, rue Laurier, Hull, Québec, J8X 4C8.

Le comité de démolitions de la Ville de Hull statuera sur la demande à sa réunion du 14 mai 2001.

DONNÉ À HULL, ce 25ième jour du mois d'avril 2001.

La greffière,

Micheline Larouche

c.c. M. Yves Ducharme
Conseillères/Conseillers
M. Jean-Pierre Chabot
M. Pierre Tanguay
M. Réjean Martineau

JE, soussignée, certifie sous mon serment d'office avoir publié le présent avis dans le journal "Le Régional" le mercredi 2 mai 2001 et affiché aux portes de l'hôtel de ville le mercredi 25 avril 2001.

La greffière,

Micheline Larouche