

Mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Projet McConnell-Laramée

le 19 avril 2001

152

Construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50
et le chemin de la Montagne
Hull-

DM19

6211-06-0a1

L'auteur du mémoire :

L'auteur de ce mémoire est Paul-Émile Leblanc. Il ne fait partie d'aucune association; il présente un mémoire à titre personnel.

L'auteur est un résident de Hull. Il habite le quartier Wright près de la promenade du Lac-des-Fées et de la rue Gamelin.

L'intérêt porté au dossier :

Le projet McConnell-Laramée m'intéresse à plusieurs titres. Il s'agit d'un projet qui aura un impact majeur sur le quartier que j'habite. Je voudrais que cet impact soit le moins négatif possible. Les effets négatifs sur le tissu social et l'environnement doivent être minimisés

Le projet actuel répond essentiellement à des objectifs politiques et commerciaux. L'axe McConnell-Laramée doit aussi respecter les besoins des citoyens directement touchés et dont la qualité de vie est menacée par le projet.

Opinion sur l'ensemble du projet :

Le projet McConnell-Laramée appartient à une autre époque. Il a été conçu à un moment où les préoccupations environnementales étaient à peu près inexistantes. Rappelons-nous qu'à la fin des années soixante, le mot « pollution » venait à peine d'entrer dans le vocabulaire. Le projet était aussi fondé sur des projections démographiques ambitieuses qui ne se sont pas réalisées. En somme, il s'agit d'un projet démesuré qui ne correspond pas aux valeurs écologiques actuelles.

À la fin des années soixante, on voulait moderniser la ville de Hull en la dotant d'édifices fédéraux et en construisant de grands artères routiers comme le boulevard Maisonneuve. Les expropriations étaient monnaie courante.

Aujourd'hui, on constate que si les édifices fédéraux remplissent les coffres de la ville de Hull, ils ne contribuent en rien à la vie du centre historique de Hull. Quant au boulevard Maisonneuve, qui a scindé la ville en deux, on entendait le maire de Hull dire récemment qu'il faudrait songer à l'améliorer.

Essayons d'imaginer comment serait reçu aujourd'hui un projet comme McConnell-Laramée. Imaginons que l'on annonce l'intention de démolir un pan complet d'un quartier historique de la ville de Hull. Qu'on souhaite construire un axe routier comme le boulevard Décarie ou, comme

aujourd'hui, un axe routier de grande dimension qui traverse un quartier du centre de la ville. Qu'on veut que cet artère enjambe une belle promenade (celle du Lac-des-Fées) en dressant un immense viaduc où passeront chaque jour quelque 20 000 véhicules. Qu'on veut que l'artère traverse le parc de la Gatineau, le plus beau parc de la ville. Qu'on veut de surcroît que cette route soit assortie de plusieurs bretelles de grande dimension.

Comment réagirait la population ?

La population réagirait en disant clairement que ce projet est rétrograde, qu'il ne répond absolument pas aux besoins environnementaux des années 2000. Elle dirait plutôt : Respectons les vieux quartiers. Accordons la priorité aux humains plutôt qu'aux automobiles et aux camions. Misons sur les solutions modernes comme le transport en commun. Mettons en marche un train léger reliant Hull et Aylmer.

Mais voilà, il semble qu'il soit trop tard pour faire table rase et commencer à neuf. On demande donc à la population touchée de subir les effets d'un projet déphasé.

Il y aura des gagnants et des perdants dans le projet McConnell-Laramée. Les gagnants seront les dirigeants politiques, les entrepreneurs immobiliers et autres entrepreneurs, et les chauffeurs toujours pressés d'arriver plus vite. La logique politique et économique sera bien servie.

Les perdants seront les citoyens qui habitent près de l'axe projeté, les habitants du secteur de la promenade du Lac-des-Fées et les nombreux utilisateurs du parc de la Gatineau. Ce sont eux qui feront les frais de l'immense pollution visuelle et sonore du projet. La logique environnementale sera mal servie.

S'il doit se réaliser, il est essentiel de bonifier le projet pour en minimiser les impacts négatifs. Certaines améliorations ont été proposées par le promoteur, mais seulement après de longues et patientes démarches faites par des groupes de citoyens. Plusieurs autres améliorations doivent être apportées.

Mes suggestions touchent en particulier deux éléments.

Préoccupations particulières :

1. Le viaduc enjambant la promenade du Lac-des-Fées

Ce viaduc n'a pas fait l'objet de suffisamment de réflexion et de précisions de la part du promoteur. Ses intentions sont trop générales, du genre « on précisera en temps et lieu ».

On sait que ce viaduc sera un ouvrage aérien massif où passeront quelque 20 000 véhicules par jour. Il y a d'énormes risques qu'il vienne endommager de façon irrévocable la jolie promenade du Lac-des-Fées qui, bien que déjà fortement achalandée, est demeuré somme toute un tracé à

dimension humaine, flanqué de pistes cyclables et piétonnières très populaires.

Premièrement, le bruit qui en émanera sera immense à cause du caractère aérien de la structure. En me gardant bien d'entrer dans une analyse trop pointue des données du promoteur sur le bruit, je souligne que les auteurs des études Techsult/BBL et Roche estiment que le bruit aux abords nord atteindront plus ou moins 62 dB. D'après moi, cette estimation ne tient probablement pas compte des particularités comme la réverbération du bruit sur l'escarpement de la colline que l'on retrouve directement au sud, ou de la déclivité de l'axe sollicitant davantage les engins, ce qui se traduira par une plus grande génération de bruit. Or le seuil à ne pas dépasser dans les zones sensibles au bruit est de 55 dB. Pourquoi créer d'entrée de jeu des situations identifiées comme intolérables ?

De plus, aucune protection contre le bruit n'est possible, d'après ces mêmes rapports, car la topographie et la présence de multiples ouvertures créées par les bretelles empêcheront leur mise en place de façon efficace.

Bref, le bruit sera assourdissant pour les résidents, les piétons et les cyclistes à des centaines de mètres du viaduc.

Deuxièmement, nous avons des inquiétudes quant à l'aspect visuel et esthétique de cet ouvrage qui sera visible de très loin. Quelle en sera l'allure ? Y aura-t-il des efforts de le rendre aussi esthétique que possible ? À l'heure actuelle, on peut craindre que ce viaduc ne s'impose de façon très agressive dans le paysage vert et harmonieux de la promenade du Lac-des-Fées.

Recommandations concernant le viaduc :

- Que le viaduc traversant la promenade du Lac-des-Fées ne soit pas autorisé avant que le promoteur n'ait démontré de façon rigoureuse que toutes les mesures ont été prises pour éliminer ou à tout le moins réduire sensiblement la pollution sonore émanant du passage de 20 000 véhicules par jour.
- Que le projet ne soit pas approuvé avant que le promoteur n'ait fait voir à la population le dessin du viaduc.
- Que le projet de viaduc soit soumis à une évaluation esthétique de la part d'un comité formé de spécialistes indépendants du promoteur et de la Commission de la Capitale nationale. Ce comité compterait des citoyens du quartier, ainsi que des artistes et des artisans ayant un regard sur des dimensions autres que la fonctionnalité.

2. La circulation accrue sur la promenade du Lac-des-Fées

À cause des bretelles reliant l'axe McConnell-Laramée à la promenade du Lac-des-Fées, au dire même du promoteur, la circulation sur la partie nord de la promenade connaîtra une augmentation considérable. Déjà depuis quelques années, la circulation sur la promenade s'intensifie, surtout aux heures de pointe.

La surveillance étant minime, les riverains constatent que de nombreuses voitures, en particulier les motocyclettes à fort débit sonore, excèdent la limite de vitesse.

À mon avis, la **promenade** du Lac-des-Fées est en voie de devenir **l'axe** du Lac-des-Fées, c'est-à-dire un axe de transit pour accéder à McConnell-Laramée. S'ensuivront une augmentation de la pollution sonore et de la pollution de l'atmosphère. Les résidents du quartier auront donc à subir la pollution sonore émanant du viaduc et la pollution accrue résultant de l'augmentation de la circulation sur la promenade.

Voilà un autre aspect du projet sur lequel le promoteur et la Commission de la Capitale nationale nous en disent trop peu.

Pour le quartier Wright, il ne faut pas se satisfaire de statistiques réconfortantes sur un seul aspect pris isolément. On a beau dire qu'il ne se dégagera du viaduc qu'une « rumeur », un « fond sonore », l'effet combiné de la circulation sur Saint-Raymond, Gamelin, Moussette, promenade du Lac-des-Fées, McConnell-Laramée créera un quartier dont la qualité sera amoindrie par le sacré-saint véhicule motorisé.

Recommandations touchant la promenade du Lac-des-Fées

Que soient remis en question l'ajout de bretelles d'accès reliant McConnell-Laramée à la promenade du Lac-des-Fées, compte tenu :

- de l'augmentation prévue de la circulation sur la partie nord de la promenade et la pollution sonore qu'elle occasionnera;
- que la vocation de McConnell-Laramée soit de faciliter le transport est-ouest, non la circulation nord-sud;
- du fait que les bretelles empêchent la mise en place de structures pour atténuer le bruit émanant de la circulation sur le viaduc et ses abords.

Que si cette suggestion d'éliminer les bretelles n'est pas retenue, le projet ne soit pas accepté avant que le promoteur et la CCN n'aient adopté une stratégie réaliste pour protéger les riverains de la promenade du Lac-des-Fées de la pollution sonore résultant de l'accroissement de la circulation.

Que le BAPE recommande à la CCN de maintenir la fermeture de la rue Gamelin entre la promenade du Lac-des-Fées et le chemin de la Montagne, toujours pour maintenir à un niveau acceptable la circulation automobile dans le secteur avoisinant la promenade.

Remerciements

Nous remercions le BAPE de bien vouloir tenir compte de nos constats et recommandations. Pour le citoyen, qui est toujours le premier concerné mais souvent le plus oublié par les promoteurs, le BAPE est un outil de démocratie capital.