

Dimanche, le 22 avril 2001

152

DM20

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

Hull-

6211-06-0a1

Madame Hélène Chartrand,
Laramee@bape.gouv.qc.ca

Bonjour,

Voici le texte du mémoire que je présenterai le 26 avril 2001, à 19h00. Il comprend deux pages en Times New Roman 12 points. (Sujet : axe Laramée-McConnell).

Bien à vous,

Jany Lavoie

Je veux d'abord remercier les gens qui luttent depuis des années pour protéger la qualité de vie des citoyens des quartiers Wright, St-Jean Bosco, Lac-des-Fées, Val-Tétreau. Je veux aussi remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de nous donner un cadre d'échange et une tribune où les citoyens ordinaires peuvent s'exprimer et partager l'expérience de leur milieu de vie.

J'ai deux expériences à partager avec vous: mon expérience de personne qui marche dans cette ville et mon expérience de résidante de cette ville.

Chaque matin de la semaine, je marche pour me rendre à mon travail à Ottawa, et ce à partir de la rue Berri. J'ai trois grandes artères à traverser du côté de Hull: l'autoroute 50 là où elle débouche sur Montcalm, le boulevard Maisonneuve, et la rue Laurier. Ces trois artères sont des lieux de passage incontournables pour de nombreux piétons. Eh bien, pensez-vous que les autorités ont pris un soin particulier pour rendre sécuritaires les traverses piétonnières, pour protéger les gens qui n'ont pas de voiture, qui circulent à pied avec des enfants ou pour encourager les gens à marcher au lieu de prendre des voitures? Au contraire. Ces traverses sont dangereuses et obéissent à la logique et au rythme des voitures. Souvent la signalisation pour les piétons ne fonctionne pas, ou encore la silhouette blanche n'apparaît que quelques secondes. Et mon expérience n'est pas seulement hulloise. Ce qui me fait dire, malgré toutes les promesses du ministère du transport, que la présence d'une grande artère est tout à fait incompatible avec la sécurité de base nécessaire dans un quartier résidentiel. Voilà pour ce qui est de mon expérience de personne qui marche dans cette ville.

Pour ce qui est de mon expérience de résidante, j'habite le quartier Wright, presque à la frontière de St-Jean Bosco. Chaque jour je vois des gens qui circulent d'un quartier à l'autre, des enfants qui vont à l'école St-Jean Bosco et qui reviennent dîner dans Wright, des gens de St-Jean Bosco qui retournent chez eux avec leurs sacs d'épicerie, des personnes âgées, des étudiants du campus Lucien-Brault, etc. Ces deux quartiers sont connectés, il y a des échanges, il y a une vie de communauté, une atmosphère, une sécurité, et c'est ça qu'on appelle un tissu urbain. J'ai vécu, c'est une autre de mes expériences de résidante de Hull, sur la rue Champlain, dans le quartier qui a été isolé par la construction du boulevard Maisonneuve. Eh bien, les gens ne circulaient plus de façon naturelle d'un côté à l'autre du boulevard Maisonneuve, ce quartier ne faisait plus partie comme avant du tissu urbain, et il y avait dans ce quartier un taux anormal de criminalité, surtout des vols mais aussi des agressions.

Je suis convaincue que le quartier St-Jean Bosco se retrouverait regrettamment isolé par la construction de cette artère et que tous les citoyens concernés verraient leur qualité de vie s'altérer de façon significative.

Je sais que les quartiers Wright et St-Jean Bosco sont perçus comme des quartiers vieillissants et sans grand avenir et c'est probablement la raison pour laquelle on a décidé de les sacrifier. Mais moi je dis que ce sont certains décideurs qui manquent de vision d'avenir et de créativité et qui n'ont pas le courage de faire les choses différemment.

Pensez-y: ces quartiers sont à cinq minutes du centre-ville d'Ottawa, qui est une grande ville, une grande capitale, en plein essor économique, ces quartiers sont au centre de la future grande ville outaouaise. Si on décidait d'y mettre un peu d'énergie, ces quartiers pourraient progressivement se transformer en quelque chose d'extraordinaire. Qu'est-ce qu'on attend pour être créatifs et pour éviter la construction d'une autoroute en pleine ville? Surtout quand on sait que la construction d'une nouvelle route n'a qu'un bienfait temporaire sur la congestion routière dans une ville et qu'en moyenne, après sept ans, cette nouvelle route se retrouvera aussi congestionnée que les autres?

Voici quelques solutions que j'aimerais proposer à la problématique Laramée-McConnell:

-Tout d'abord, sur le territoire de la nouvelle grande ville outaouaise, trouver un nouveau tracé plus au nord et en dehors des quartiers résidentiels pour faire passer le transport lourd interrégional et inter-municipal.

-Mettre sur pied une campagne de sensibilisation et de responsabilisation auprès des gens qui voyagent seuls dans leur voiture matin et soir, et qui sont malheureusement très majoritaires sur la route. Encourager le covoiturage et l'utilisation des transports en commun.

-Améliorer les transports en commun, en s'inspirant de ce qui se fait ailleurs au monde, pour que ce soit agréable et tentant de prendre l'autobus ou un train de surface, et que ce ne soit pas un moyen de déplacement de seconde catégorie.

-Et s'il fallait se résoudre à construire l'axe Laramée-McConnell, rendre souterrain le tronçon qui traverse le milieu urbain, comme le tunnel de l'autoroute Ville-Marie à Montréal.

Je veux terminer en lisant de courts extraits d'une lettre envoyée en février par madame Carole Légaré, de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais, à monsieur Michel Malhiot, du ministère de l'environnement, au sujet de l'axe Laramée-McConnell:

"En ce qui concerne la justification du projet, nous avons demandé que l'impact social sur le quartier soit mieux documenté. (...). Au niveau des alternatives, nous avons également demandé si la possibilité d'une route souterraine recouverte d'un parc urbain avait été envisagée".

Plus loin: " Les réponses fournies par le ministère des transports sur le bruit sont, à notre avis, insuffisantes. (...)

Pour la question de la qualité de l'air, le ministère des transports ne fournit aucune réponse à nos questions. Nous aurions souhaité savoir pourquoi on s'est limité à mesurer trois paramètres et à ignorer l'évaluation d'autres substances associées aux gaz d'échappement des véhicules. De plus, il n'y a toujours pas d'information sur un suivi environnemental de la qualité de l'air ou sur les conséquences des changements attendus."

Merci de votre attention,

Jany Lavoie

Avril 2001