

MÉMOIRE au sujet du projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne par le ministère des Transports

QUELQUES KILOMÈTRES DE TROP

152

DM23

Construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50
et le chemin de la Montagne
Hull- 6211-06-0a1

INTRODUCTION

Mon nom est Jean Perron. J'habite à proximité de la rue Laramée. Mon intérêt pour le projet est donc avant tout en tant que résidant du secteur touché par le projet d'axe routier. J'ai choisi de vivre dans ce secteur il y a près de cinq ans parce que je trouve qu'il est très bien situé, à la jonction du centre-ville de Hull et du parc de la Gatineau. Je crois que ce secteur gagnerait à être mis en valeur dans ce qu'il a de meilleur, c'est-à-dire un équilibre entre le milieu urbain et le milieu naturel. De ce point de vue, **tout projet dans ce secteur devrait être à la fois en harmonie avec la partie résidentielle, les projets de revitalisation du centre-ville de Hull et la nécessité de protéger le parc de la Gatineau.**

Dépôt seulement

J'ai suivi l'évolution du dossier du parachèvement de l'axe McConnell-Laramée au cours des dernières années en participant à des réunions de mon association de résidents et du conseil municipal de Hull. J'ai lu ou parcouru l'ensemble de la documentation rendue publique dans le cadre de cette audience. J'ai participé à la séance d'information du 28 février et j'étais présent plusieurs fois pendant la période de questions et d'information du 19 au 22 mars dernier; j'ai consulté également les transcriptions dans le site web du BAPE.

OPINION SUR LE PROJET

Fondamentalement, il s'agit de faire passer une route inter-régionale, un boulevard ayant fonction d'autoroute, dans un quartier résidentiel au tissu social fragile (beaucoup de jeunes familles et de personnes âgées et (ou) à faible revenu, à proximité de deux écoles et d'une université, d'un centre de réadaptation et d'une garderie) et dans une zone écologiquement sensible qui est également un lieu très fréquenté par la population pour la marche à pied, le ski de fond et la raquette, l'observation des oiseaux et même la pêche.

D'emblée, il faut reconnaître que par ses caractéristiques sociales et écologiques le milieu « récepteur » ne convient pas à un tel projet. En effet, on ne parle pas ici d'une route secondaire, mais d'un axe majeur et, quelle que soit la forme qu'on lui donnera, le nombre de voies, la limite de vitesse, le type de carrefours, le recours à des viaducs dans le parc et à une passerelle pour piétons dans le secteur résidentiel, il n'en demeure pas moins que **la fonction attribuée à cette route fait en sorte qu'il est inévitable que le projet ait un impact fort négatif sur le milieu humain et naturel.**

Pour qu'un tel sacrifice soit nécessaire, il faut une justification de la plus haute

importance, il faut que les avantages du projet l'emportent largement sur ses effets dévastateurs (ce ne sont pas de simples « inconvénients ») et il faut que toutes les solutions de rechange aient été examinées attentivement. Dans le cas présent, c'est tout le contraire. **La justification est faible, les avantages sont contestables et aucune solution de rechange n'a été examinée.**

De plus, les résidents des secteurs touchés ont dû se battre rien que pour être consultés et le processus a été vicié, car les conditions sur la recevabilité du projet fixées par le ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) dans sa Directive n'ont pas été respectées par le MTQ, et même pratiquement ignorées en ce qui a trait à la justification et à l'examen de solutions de rechange.

J'estime donc que le projet doit être rejeté dans son ensemble, qui n'est en fait que la dernière portion d'une route existante. Pour justifier la construction de l'axe Laramée, le MTQ invoque principalement que la partie McConnell du projet, un tronçon de 9 kilomètres, est entièrement construite et en fonction, et que le parachèvement de la route ne peut passer que par le tracé établi. Or, McConnell n'aboutit pas présentement dans un cul-de-sac : il est rattaché au chemin de la Montagne, lui-même rattaché d'un côté au boulevard Taché et de l'autre au boulevard Saint-Raymond. L'objectif initial de relier davantage Aylmer à Hull par une nouvelle route est donc déjà atteint. Quant à Gatineau, elle est depuis longtemps reliée de façon adéquate au centre-ville de Hull grâce à l'autoroute 50 et au boulevard Maisonneuve, et à Aylmer depuis la construction de l'axe Saint-Raymond. Les 3,3 kilomètres restants du projet dont nous discutons ne sont devenus qu'un ajout qui, sur un aussi petit territoire, ne peut faire une grande différence pour ce qui est du temps des trajets. Quant au volume de la circulation, c'est aux problèmes sur les routes existantes qu'il faut continuer de s'attaquer et non aux quartiers voisins encore partiellement épargnés par le fléau, d'autant plus que la raison d'être du projet repose presque uniquement sur les problèmes de circulation aux heures de pointe.

Le MTQ reconnaît que, dans la partie urbaine de l'Outaouais, il a réalisé l'ensemble des priorités de son plan de transport établi il y a plusieurs années, à l'exception de ce tronçon de 3,3 kilomètres dont nous discutons au cours de cette audience.

J'estime que le compromis le plus éclairé et honorable, le plus juste et raisonnable, serait que le boulevard McConnell-Laramée devienne le boulevard McConnell tout court; que le dossier de l'axe Laramée soit définitivement classé; que le quartier Wrightville, pris en otage depuis une trentaine d'années à la suite d'expropriations aussi sauvages que hâtives, puisse enfin pousser un soupir de soulagement et que ses citoyens n'aient plus à choisir le moindre des maux, à négocier leur qualité de vie et à s'entre-déchirer pour des projets routiers tous aussi inacceptables les uns que les autres.

Il serait alors enfin possible de discuter de projets rassembleurs et

constructifs pour ce quartier qui, contrairement au cauchemar récurrent qu'est le projet d'axe Laramée, a une raison d'être et un avenir prometteur si on le libère de cette tare, de cette épée de Damoclès.

L'ABSENCE DE JUSTIFICATION ET LE REFUS D'EXAMINER DES SOLUTIONS DE RECHANGE

Dans sa directive prévue à l'article 31.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour les projets routiers, le ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) stipule que l'initiateur d'un tel projet doit « fournir les informations nécessaires à l'évaluation environnementale du projet proposé et à la prise de décision par le gouvernement quant à son autorisation ». Les informations requises sont définies dans la directive et, comme celle-ci est prévue par la Loi, le public (en particulier la population directement touchée) est légitimement en droit de s'attendre à ce que l'initiateur d'un projet routier se soit acquitté pleinement de cette obligation avant que le MENVIQ n'autorise la suite du processus. Dans ces « précisions au sujet de l'avis sur la recevabilité » du 16 février 2001, le MENVIQ souligne également qu'une « analyse de la valeur » digne de ce nom « doit aboutir préférablement au choix de deux variantes ou plus afin de permettre une analyse comparative ».

Pourtant, dès le 17 janvier 2001, le MENVIQ a émis un avis sur la recevabilité favorable dans le dossier de l'axe McConnell-Laramée, tout en reconnaissant, dans la « recommandation du ministre », que le MTQ « n'a pas donné suite correctement ou avec suffisamment de détails à toutes les questions et commentaires ».

Toujours dans la « recommandation du ministre » de l'avis sur la recevabilité, on peut lire que « cette solution inhabituelle » a pour but de permettre une meilleure accessibilité au dossier pour les citoyens et d'éviter de retarder la progression du dossier dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ». Or, cette « recommandation du ministre » va à l'encontre du mandat défini dans l'introduction de l'avis sur la recevabilité, qui est de « vérifier si l'étude d'impact déposée officiellement auprès du ministre de l'Environnement répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle émise pour ce projet ». De plus, les motifs invoqués pour cette « solution inhabituelle » sont également irrecevables. En effet, comment les citoyens peuvent-ils avoir « une meilleure accessibilité » à un dossier quand il est incomplet et comment la « procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement » peut-elle progresser quand l'initiateur du projet « n'a pas donné suite correctement ou avec suffisamment de détails » à son obligation de fournir toute l'information requise?

Au cours de la séance d'information publique du 28 février dernier, les représentants du MENVIQ admettaient que le dossier était toujours incomplet, mais annonçaient malgré tout le début des audiences publiques. Depuis, le MTQ n'a toujours pas fourni toutes « les informations nécessaires à l'évaluation environnementale du projet proposé et à la prise de décision par le gouvernement quant à son autorisation », comme l'exige la directive prévue à l'article 31.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour les projets routiers.

Certes, le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a fait de l'excellent travail, pour ce qui est d'aller chercher des réponses et d'exiger des compléments d'information, au cours de la première partie de la consultation qui a eu lieu du 19 au 22 mars 2001. Mais le promoteur du projet a continué de se soustraire à l'obligation, qui devrait pourtant être préalable à tout projet, de justifier ce qu'il veut faire et de discuter ouvertement de solutions de rechange qui permettraient d'atteindre autrement les buts qu'il poursuit. Il se retranche derrière « l'historique » du projet, qui n'a rien de très éclairant. À croire que l'origine de « l'absolue nécessité » de l'axe Laramée remonte à la nuit des temps et ne se transmet que de bouche de druide à oreille de druide, à moins que ce ne soit de bouche de promoteur immobilier à oreille de politicien...

Malheureusement, les buts ne sont pas très clairs, non plus. Il y a bien le désengorgement des routes existantes. Mais dans ce cas la solution retenue est plutôt rétrograde et risque d'avoir l'effet contraire en raison de l'incitation à une plus grande utilisation des véhicules individuels qui vient inévitablement avec l'ajout d'un nouveau tronçon de route.

Quant au développement économique, souvent invoqué, la croisade menée en faveur de l'axe Laramée à cette fin résiste mal à l'analyse. Voici un exemple. On apprenait récemment qu'un important consortium de promoteurs immobiliers entend investir 550 millions de dollars dans la réalisation d'un projet appelé « la Cité de la nouvelle économie de Hull » dans le secteur le Plateau, le long de l'axe McConnell. On parle de la création de 7 500 emplois et d'unités de logement dotées de facilités ultramodernes, sur un campus qui ferait en sorte que les personnes embauchées habiteraient dans le secteur, tout près de leur lieu de travail.

Où est « l'absolue nécessité » de l'axe Laramée dans ce projet? Il n'y en a pas, au contraire. 1) Les employés habiteraient à deux pas de leur travail, donc leur arrivée n'entraînerait aucun nouveau besoin de transport. 2) Les promoteurs de la Cité reconnaissent l'importance des espaces verts et de tout ce qui se rattache à la qualité de vie pour attirer ces personnes. Dans ce contexte, la vocation récréative du parc de la Gatineau est plus que jamais un facteur déterminant. La construction d'une nouvelle route en plein coeur du parc, en plus d'être inutile pour l'économie et néfaste pour la faune et la flore, enlèverait de la valeur à l'ensemble de l'ouest de Hull pour ce qui est de la qualité de vie.

De plus, tout au long de la première partie de la consultation, on a pu constater que les appréhensions du public face aux failles du projet ne faisaient que se confirmer dans les réponses du MTQ. Entre autres, celui-ci n'a présenté qu'une analyse partielle de l'impact des gaz d'échappement. Plusieurs composantes de ces gaz n'ont pas été évaluées. Comment peut-on prétendre avoir fait une étude environnementale sérieuse pour un projet routier quand les effets des gaz d'échappement des véhicules sur la qualité de l'air sont négligés? Le BAPE a également dû exiger du MTQ qu'il fasse de nouvelles études sur le bruit, tant celles présentées n'étaient pas fiables.

Par ailleurs, dans ces « questions et commentaires » du 1^{er} novembre 2000, le MENVIQ demandait au MTQ, au sujet du transport lourd : « que pourrait-il en être du transport des matières dangereuses? D'ailleurs est-ce qu'on connaît la quantité et le type de matières dangereuses qui circulent actuellement entre les villes de Hull et Aylmer? Existe-t-il un plan d'urgence pour détourner la circulation advenant un déversement? » Réponse du MTQ (30 novembre 2000, p.15) : « Le transport des matières dangereuses circulant sur le réseau routier n'est pas documenté ». Le promoteur n'a pas donné plus de réponse à ces questions au cours de la première partie de l'audience.

En ce qui concerne les carrefours giratoires, tout en reconnaissant l'effort innovateur du MTQ, il faut noter la contradiction entre l'objectif de favoriser la fluidité de la circulation et celui d'assurer la sécurité des piétons (notamment de nombreux écoliers et des personnes âgées) qui traverseront l'axe routier.

La répartition du trafic lourd dans une proportion de 40 p. 100 sur Laramée et 60 p. 100 sur Saint-Raymond soulève aussi plus de questions qu'elle n'apporte de réponses. Étant donné que le transport lourd serait « sans restrictions » sur les deux artères, comment pourrait-on s'assurer d'une telle répartition dans les faits? La seule réponse est qu'un suivi serait effectué et que des mesures d'atténuation du bruit seraient ajoutées au besoin; en clair, cela signifie des murs de plus en plus haut, ce qui aggraverait la fracture du secteur résidentiel.

Mais aussi, **pourquoi le MTQ ne parle-t-il jamais de solutions pour diminuer le nombre de camions sur le réseau routier?** Le président du Canadien national (CN), monsieur Paul Tellier, déclarait récemment que « en moyenne, les trains sont cinq fois plus efficaces sur le plan énergétique que les camions intervilles et dégagent cinq fois moins de gaz à effet de serre par tonne-kilomètre ». Il ajoutait que les coûts liés au transport ferroviaire sont de 10 à 15 p. 100 moins élevés que ceux du transport routier. Afin d'encourager les expéditeurs à faire transporter leur marchandise par rail, le président du CN demandait au gouvernement canadien de leur accorder un crédit fiscal en se servant des 160 millions de dollars tirés des taxes sur l'essence. Il précisait que « ce crédit fiscal ne coûterait rien aux gouvernements puisque ceux-ci épargneraient encore davantage sur les frais d'infrastructures liés à l'accroissement des volumes de marchandises transportées par la route. » Il estime que l'économie canadienne pourrait bénéficier grandement de cette mesure en éliminant notamment 100 millions de tonnes de marchandises des routes chaque année, soit l'équivalent de trois millions de camions complets.

Le gouvernement du Québec, qui perçoit également des taxes sur l'essence et qui prépare présentement un vaste plan de réfection de ses infrastructures routières, devrait donc envisager des mesures pour favoriser le transport par rail au lieu de gaspiller les fonds publics dans la construction de routes qui détruisent les milieux de vie humains et naturels, et nuisent à l'économie. Il pourrait épargner des centaines de millions de dollars annuellement en frais de construction et d'entretien des routes en raison de la présence réduite des camions, qui sont la principale cause de dommages aux infrastructures.

EST-IL POSSIBLE D'AMÉLIORER LE PROJET?

La fonction d'axe inter-régional attribuée à cette route fait en sorte que ses répercussions sur les milieux humains et naturels sont incontournables et que le projet ne peut vraiment être harmonisé avec le secteur résidentiel, les projets de revitalisation du centre-ville de Hull et la nécessité de protéger le parc de la Gatineau. **S'il s'agissait seulement de rattacher Laramée à la promenade du Lac des Fées pour faire du secteur une entrée vers le parc de la Gatineau, ce serait différent. La route n'aurait plus la même fonction.** Elle ferait partie du réseau de promenades et serait conçue comme telle, ce qui limiterait la circulation et exclurait automatiquement le transport lourd. Donc, pour améliorer le projet, il faudrait revoir la fonction de la route. Cela nécessiterait une modification en profondeur, en particulier abandonner l'idée de rattacher Laramée à McConnell en passant à travers le parc. Le secteur résidentiel serait épargné des pires répercussions d'une nouvelle route et les efforts de revitalisation du centre-ville, notamment du boulevard Saint-Joseph (ou bon nombre de petits commerces ont pignon sur rue) s'en trouveraient facilités. On réaliserait par la même occasion des économies très substantielles.

Sur le plan écologique, il est devenu pratiquement impossible de trouver un nouveau tracé qui respecterait le principe du « moindre impact » dans le parc de la Gatineau. Ce n'est pas seulement en se préoccupant de l'ajout de bretelles qu'on va protéger ce parc qui est le poumon de l'Outaouais urbain. Si on reconnaît que les bretelles peuvent lui être néfastes, il faut être cohérent et admettre que le passage d'un boulevard-autoroute de quatre voies, sur une distance de 1,8 kilomètres et nécessitant le déplacement d'habitats naturels et l'abattage d'arbres centenaires, ne peut que lui être fatal. Le secteur visé par le projet a un écosystème riche et sensible et est déjà saturé de routes. N'oublions pas qu'il est déjà traversé par deux promenades et l'axe Saint-Raymond dans un périmètre assez restreint, et que tous les espaces verts le long de McConnell, entre Hull et Aylmer, sont appelés à disparaître. En effet, des affiches indiquent clairement que tous ces espaces verts sont des terrains appartenant à des promoteurs immobiliers. Donc, le secteur du lac des Fées dans le parc de la Gatineau (déjà traversé par trois routes, répétons-le), il devient impérieux de préserver ce qui en reste.

De plus, aucune étude n'a été présentée ni aucune consultation entreprise sur l'aspect récréatif et touristique de ce secteur qui contient des sentiers de randonnées et un amphithéâtre naturel. Ce sont là des aspects vitaux pour les résidents du quartier. **Le secteur du lac des Fées, fait partie du milieu de vie des résidents autant que la partie urbaine visée par le tracé de l'axe routier. Il constitue aussi une richesse pour l'ensemble de la région, car il offre des espaces naturels en plein coeur d'un milieu urbain et attire également les touristes. Cette vocation récréo-touristique gagnerait à être développée plutôt que d'être compromise par un nouveau projet routier.**

Ma position peut sembler radicale en regard du plan de transport invoqué par le MTQ et des pressions exercées par certains milieux locaux qui voient un Eldorado dans

ce tronçon de 3,3 kilomètres, au point de lui accorder autant d'importance qu'au prolongement de l'autoroute 50 qui relierait davantage l'Outaouais à Montréal. J'ose croire que le ridicule de ces assertions apparaîtra clairement à des observateurs extérieurs et neutres.

J'espère avoir démontré dans ce mémoire que « l'absolue nécessité » de l'axe Laramée n'est rien d'autre qu'un mythe, une légende urbaine qui s'est transmise au fil des décennies dans les milieux politiques et les cercles d'affaires de la région, au point d'obnubiler également les médias, qui entretiennent souvent le mythe dans leur façon de traiter le dossier. Quant au MTQ, ses volte-face et ses dissimulations au sujet du nombre de voies et du transport lourd indiquent clairement qu'il obéit avant tout à des directives purement politiques, même si, bien sûr, ses fonctionnaires n'ont pas le droit de le dire.

Ma position de rejeter l'ensemble du projet n'a donc rien de radical. C'est sans doute la seule réponse réfléchie et progressiste qu'on puisse donner à ce projet incohérent et dépassé.