

# Pour un véritable boulevard urbain Laramée à Hull dans le développement du réseau routier supérieur du Québec.

## Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement

---

Hull, le 26 avril 2001

Présentation d'un mémoire sur le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne par le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

### Coordonnée du GRU HM

43444 Bourbonnières, Mtl, Qc, H1X 2M4

tél. 514 861 2004 ou 514 899 5314

fax. 514 861 7158

---

***Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)***  
*Boulevard urbain Laramée et réseau routier supérieur • 26 avril 2001 • 1 de 3*

## Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

Le Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM) réunit des professionnels des quartiers centraux de Montréal oeuvrant pour un aménagement responsable du territoire et oeuvrant à la valorisation de la qualité de vie urbaine des résidants de quartiers anciens et centraux des différentes villes de la province du Québec.

Avec toutes les conférences internationales que nos décideurs assistent, à grands coûts aux contribuables, relatif à l'effet serre : Kyoto en 1997, Helsinki, etc., il semblerait que la société pourrait exiger de contrer cette prolifération en contestant l'approche déguisée d'un projet aléatoire.

La tendance générale en Amérique du Nord et en Europe est de ne plus construire des autoroutes en milieux urbains et surtout d'élaguer le réseau routier déjà construit en milieux urbains : Toronto, Québec, Millwakee, Porland, Seattle. Soit de les enfouir comme à Boston ou à Toulon, Lyon, Paris.

Au Québec, rappelons que le Parti Québécois avait inclus dans leur plate-forme de réforme urbaine la radiation de tels projets avec l'établissement d'un **Moratoire** sur toutes les autoroutes urbaines en 1977. En 2001 la situation serait-elle si différente ?

## Le boulevard McConnell-Laramée a causé beaucoup de grogne dans Hull.

Certains décideurs ont tendance d'oublier parfois, les éléments de qualité de vie qu'on se doit dans les milieux urbains. Les logements, les commerces, les lieux de rencontre et les espaces ouverts, nos institutions, ainsi que nos industries, le tout faisant partie d'un ensemble intégrée souhaitable dans les lieux où nous voulons vivre et travailler. Il est évident que des sommes massives doivent être investies dans la reconstruction ou la réhabilitation des secteurs dégradés ou détruits par ces projets d'infrastructures. Pourtant, ce n'est pas le Canada qui a été dévasté par des guerres !!!

## Les tendances menant à une solution de boulevard urbain à Hull

Suite à volonté politique du ministère des Transports du Québec (MTQ) de vouloir réaliser à court terme un boulevard *urbain* sur l'axe McConnell-Laramée, le GRU-HM voudrait remettre les pendules à l'heure relativement aux garanties du concept *urbain* avancé par le MTQ qui fait suite à la concertation avec le milieu local.

Classiquement, un boulevard urbain relève du réseau artériel municipal et comprend des 2 côtés du boulevard des constructions résidentielles, commerciales, institutionnelles, etc. Un parc linéaire comprenant des buttes anti-bruit ne peut valoir comme une construction. Le boulevard type au Québec peut accueillir quotidiennement une circulation standard de 30 000 véhicules. Un boulevard ne comporte aucun viaduc ou passage à niveaux.

## Évolution du projet

- 1- En 1973, Transport Québec publia une carte dans leur rapport annuel des activités du ministère indiquant deux axes traversant la région : soit l'A-5 du pont Macdonald Cartier vers le nord et l'A-50 passant loin dans les terres évitant ainsi les régions peuplées. Pendant cette période, la Commission de la Région de la Capitale National indiqua le début du tracé de la voie rapide # 8 qui devint l'A-550. Cette route apparaît sur la carte du MTQ en 1981.
- 2- En 1985 le prolongement de cette artère vers le nord-est jusqu'à l'A-50 apparût sur la carte.
- 3- Avant le changement du gouvernement au pouvoir en 1986 la décision de passer l'A-50 au cœur de la ville fut entamée et les travaux des ouvrages d'arts majeurs de cet équipement urbain furent commencés dans l'emprise et ce, débutant près du pont des Draveurs sur la rivière Gatineau jusqu'au boulevard Saint Laurent (Axe Larammée). Ce prolongement apparaît sur la carte du MTQ de 1990. En effet, un véritable potentiel de champlure pouvant déverser un gros volume de trafic dans le quartier. (Un potentiel de 100,000 vpj).
- 4- De l'autre côté, les travaux sur le boulevard McConnell commençaient en 1993 et se rendaient jusqu'au parc de la Gatineau en 1997 avec un nouveau contournement de la rue Gamelin via le boulevard St-Raymond (voir carte).

Ceci ressemble à une tactique militaire pour la prise de terrains urbains en attaquant sur deux fronts ! Il resterait maintenant à relier le réseau d'autoroute supérieur sur une distance d'environ deux (2) kilomètre entre le carrefour du chemin de la Montagne et l'échangeur St-Laurent.

## Le questionnement sur l'ambiguïté spatiale du boulevard urbain :

Le GRU-HM exprime une forte méfiance de cette approche de vouloir réaliser un boulevard urbain quand nous osons croire que la vraie intention serait d'y incorporer éventuellement une autoroute. Peut-on répondre honnêtement aux question suivantes ?

Études origine-destination; Peut-on démontrer la croissance réelle du besoin de déplacement des banlieues ouest vers le centre-ville de Hull??

Voies de camionnage; Présentement seul les ponts Macdonald-Cartier et du Portage (sur l'axe du boulevard Maisonneuve) permet le camionnage pour aller à Ottawa et aucun d'entre eux ne permet le transit entre 11h00 PM et 07h00 AM.

Voie de contournement de Hull; Où est rendu le projet de voie de contournement de Hull qui relierait le réseau québécois avec celui de l'Ontario à la hauteur de l'autoroute A-416?

## Rappel de la situation à Montréal.

Donc, après plusieurs enquêtes sur ce tronçon du projet ainsi qu'un refus catégorique à l'approche autoroutière, le MTQ et le milieu semble s'entendre sur une approche d'adopter la solution d'un boulevard urbain avec l'introduction de rocaes pour apaiser la circulation tout en assurant une fluidité sur cet axe.

Par contre, le ministère connaît déjà le résultat de l'aménagement d'un boulevard urbain entre deux extrémités d'autoroute ayant la capacité d'un achalandage élevée. Nous avons qu'à citer l'exemple de la rue Notre-Dame à Montréal pendant les années 80', où l'autoroute est-ouest, qui fut originalement soumise à une sortie obligatoire sur une bretelle d'une voie à la hauteur de la rue Sanguinet (potentiel de 50,000 vpj), a été prolongée sur sa pleine largeur de quatre voies (potentiel de 200,000 vpj.) à un feu de circulation à la hauteur de la rue Papineau suivi par la suite d'un aménagement de boulevard urbain sur la rue Notre-Dame. L'achalandage, ayant atteint 60,000 vpj. sur ce boulevard urbain à 4 voies, nécessite actuellement une ré-évaluation de la situation qui semble mener à la solution ultime qui serait l'aménagement d'une autoroute complète.

### Recommandations.

Donc, la proposition de boulevard urbain à quatre voies avec rocade pour garantir la diminution de vitesse ainsi que pour assurer un achalandage maximal de 30,000 vpj. serait louable en autant que trois autres critères seraient établis.

- 1- Que le parcours McConnell-Laramée soit désigné Route nationale R-148 et non A-50. Cette désignation poursuivrait son chemin sur le boulevard Saint Laurent (continuation de la rue Laramée) jusqu'au boulevard Maisonneuve. La R-148 emprunterait ce boulevard urbain, conçu pour cette fin, jusqu'à la ville de Gatineau (voir carte de proposition d'aménagement).
- 2- Que le viaduc de l'A-50 soit démantelé du pont Draveur sur la rivière Gatineau jusqu'au boulevard Saint Laurent afin d'éliminer le potentiel d'un sur achalandage du boulevard urbain. En effet, couper ce potentiel de trafic à la source. L'A-50 terminerait à l'autoroute de la Gatineau (Anciennement Père Reboul) comme c'était prévu à l'origine. Cet élagage permettrait un lien plus respectueux du prolongement du boulevard des Carrieres au boulevard Saint Laurent.
- 2- La voie de contournement (péri urbaine) de Hull (Autoroute Deschênes) soit complète de l'A-50 à Gatineau jusqu'à Aylmer pour traverser la rivière Ottawa aux rapides afin de rejoindre l'A-416 et le réseau supérieur de l'Ontario sans passer par les zones urbanisées. Tout le camionnage de transit devra être dirigé vers cette voie péri urbaine et non le futur boulevard McConnell-Laramée (voir carte de la grande région de la Capitale).

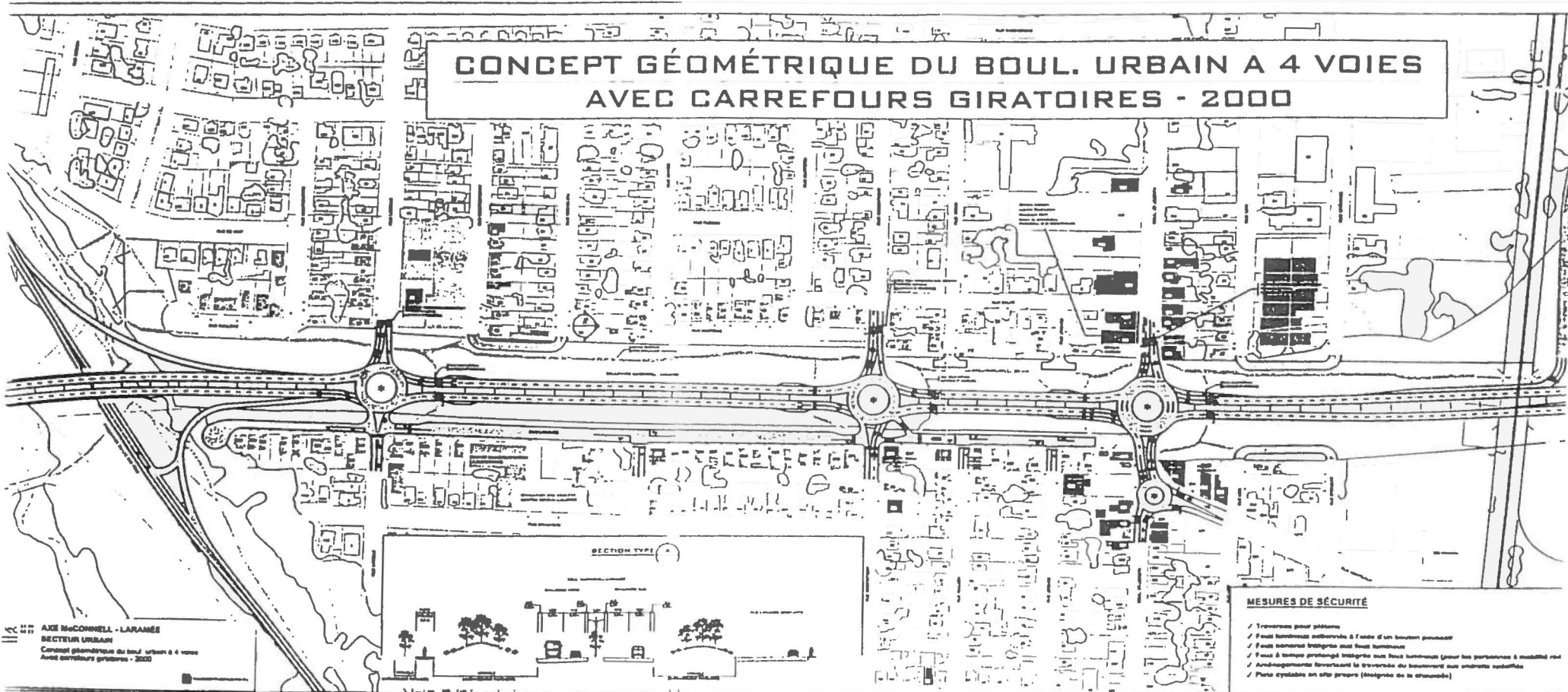
Le GRU-HM regrette que le gouvernement du Québec confie l'aménagement du territoire aux seuls ingénieurs routiers sans la collaboration d'équipe multidisciplinaires comprenant des spécialistes en aménagement urbain. Par conséquent, le GRU-HM souhaite la création d'un **ministère de l'Aménagement** qui aurait pour mission de développer une réelle vision de l'aménagement au Québec en concertation avec tous les intervenants. Localement ce ministère de l'Aménagement pourrait planifier la requalification des friches urbaines laissées par ces cicatrices d'expropriations abandonnées.

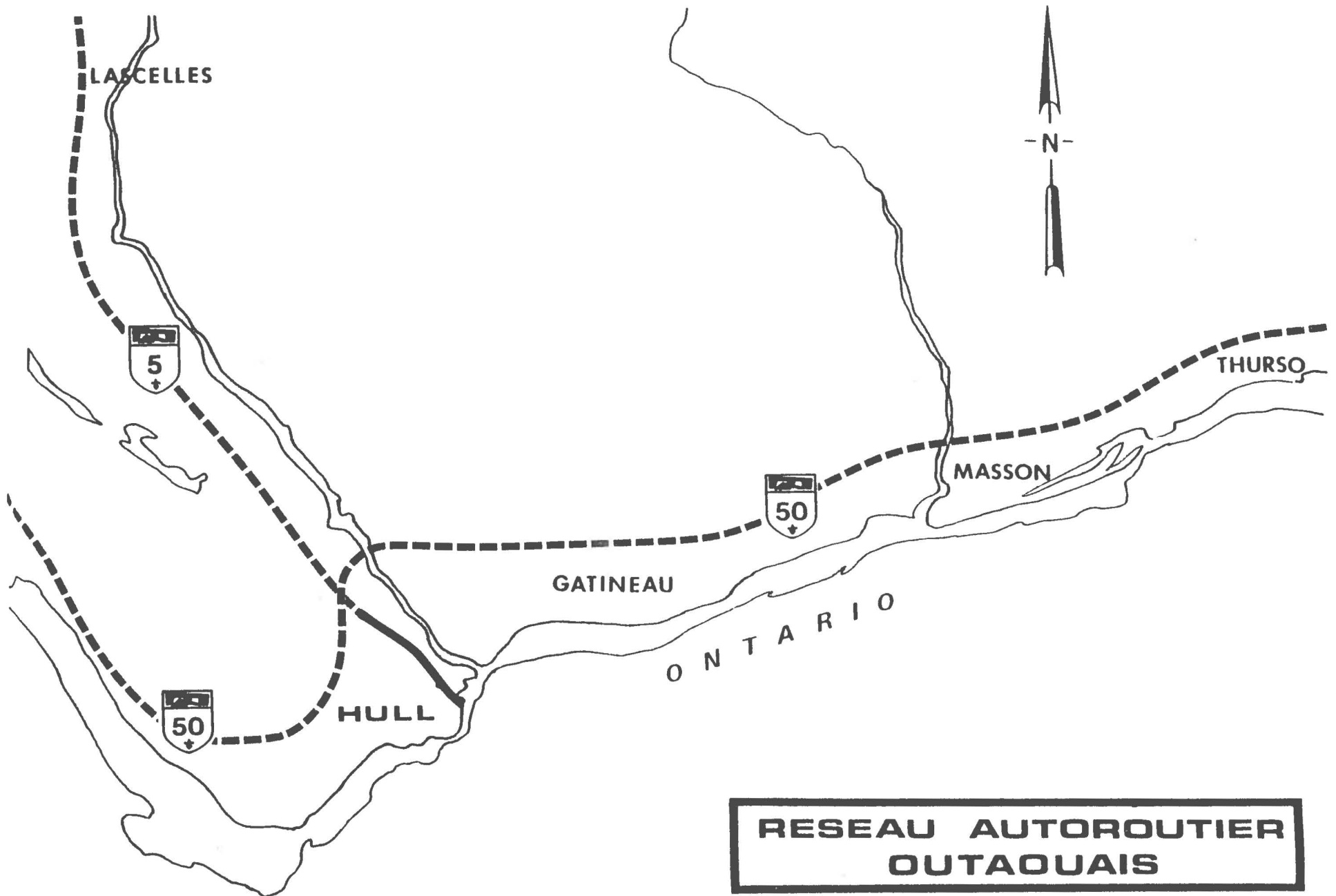
Soyons consciencieux de notre environnement.

Pierre Brisset, architecte et Philippe Côté, chercheur (GRU-HM)

1/2000 MTR - 15 MAI 2000.

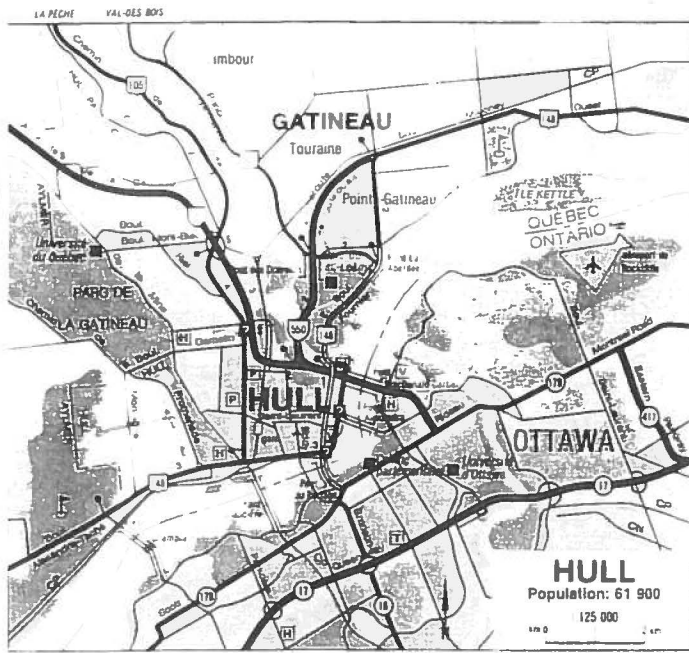
Avec TRANSPORT lourd INTER-REGIONS



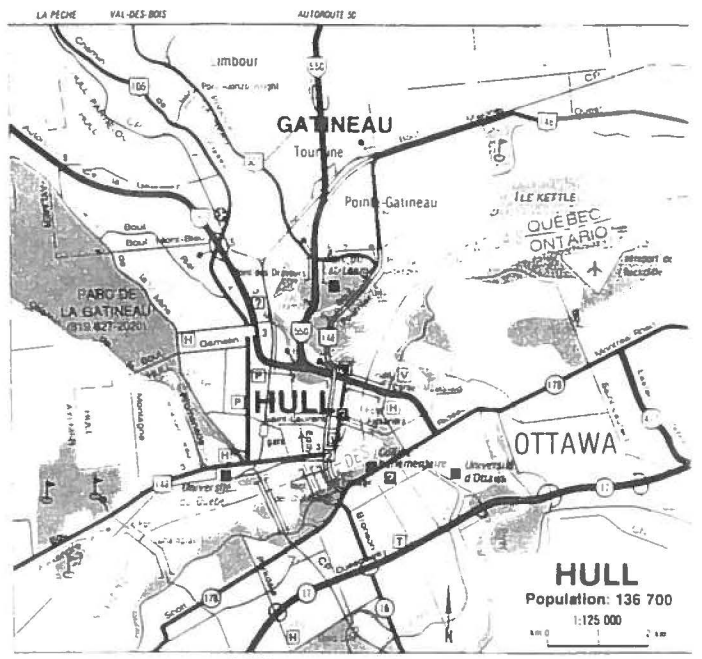


**RESEAU AUTOROUTIER  
OUTAOUAIS**

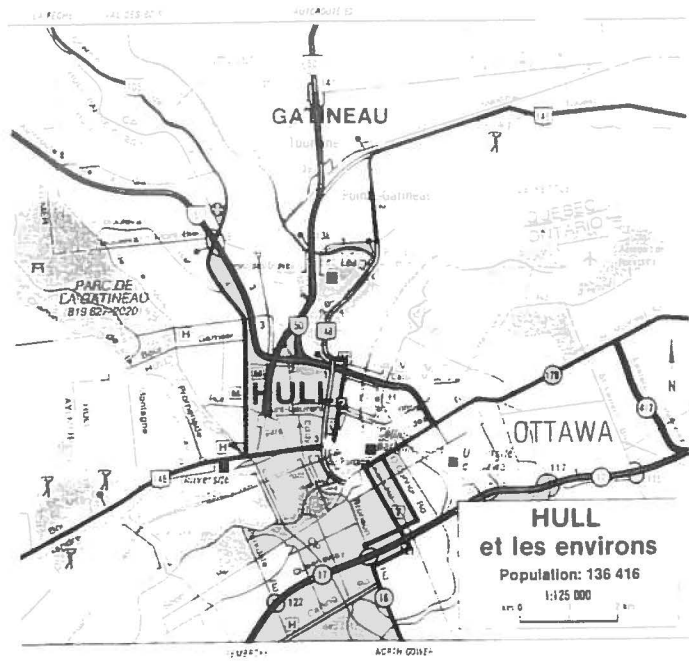
1973.



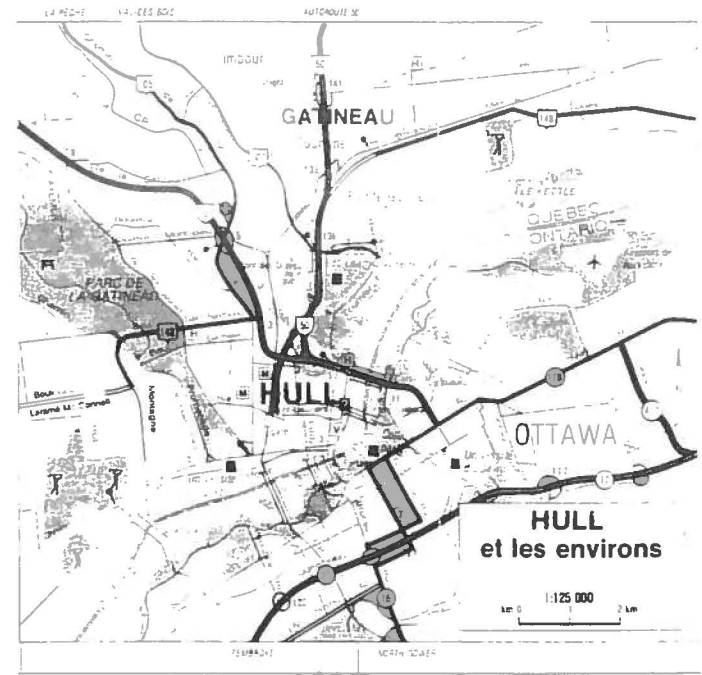
1981



1985



1990



1997

*Pierre Brisset, Architecte.*  
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE (GRU)**

**Transports, Bâtiments,  
 Intégration dans le territoire**

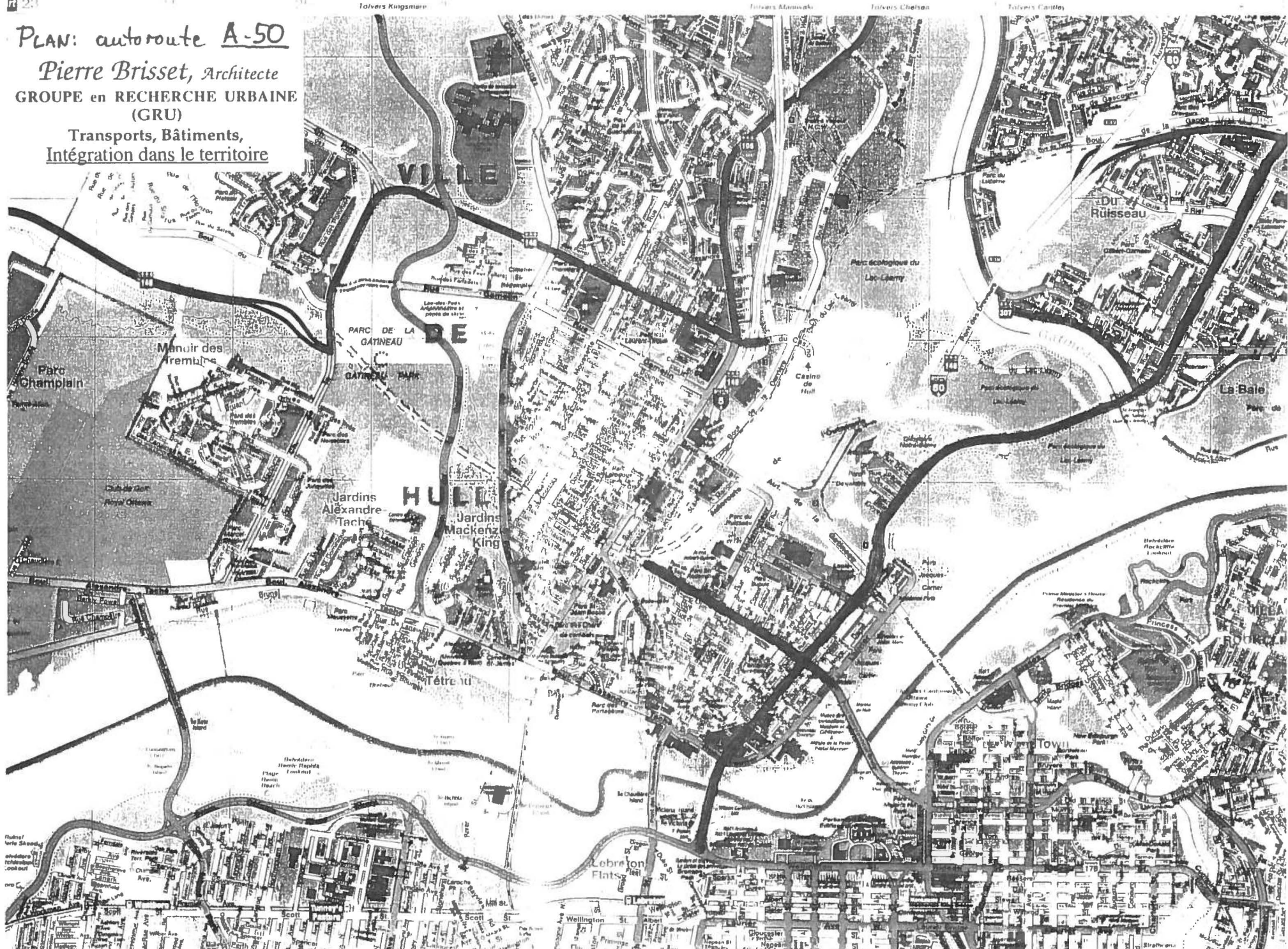
4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4  
 Tel: (514)861 2004, (514)899 5314, Fax:(514)861 7158.  
 Courriel brissetp@groupesbrisset.com

# PLAN: autoroute A-50

Pierre Brisset, Architecte

GRUPE en RECHERCHE URBAINE (GRU)

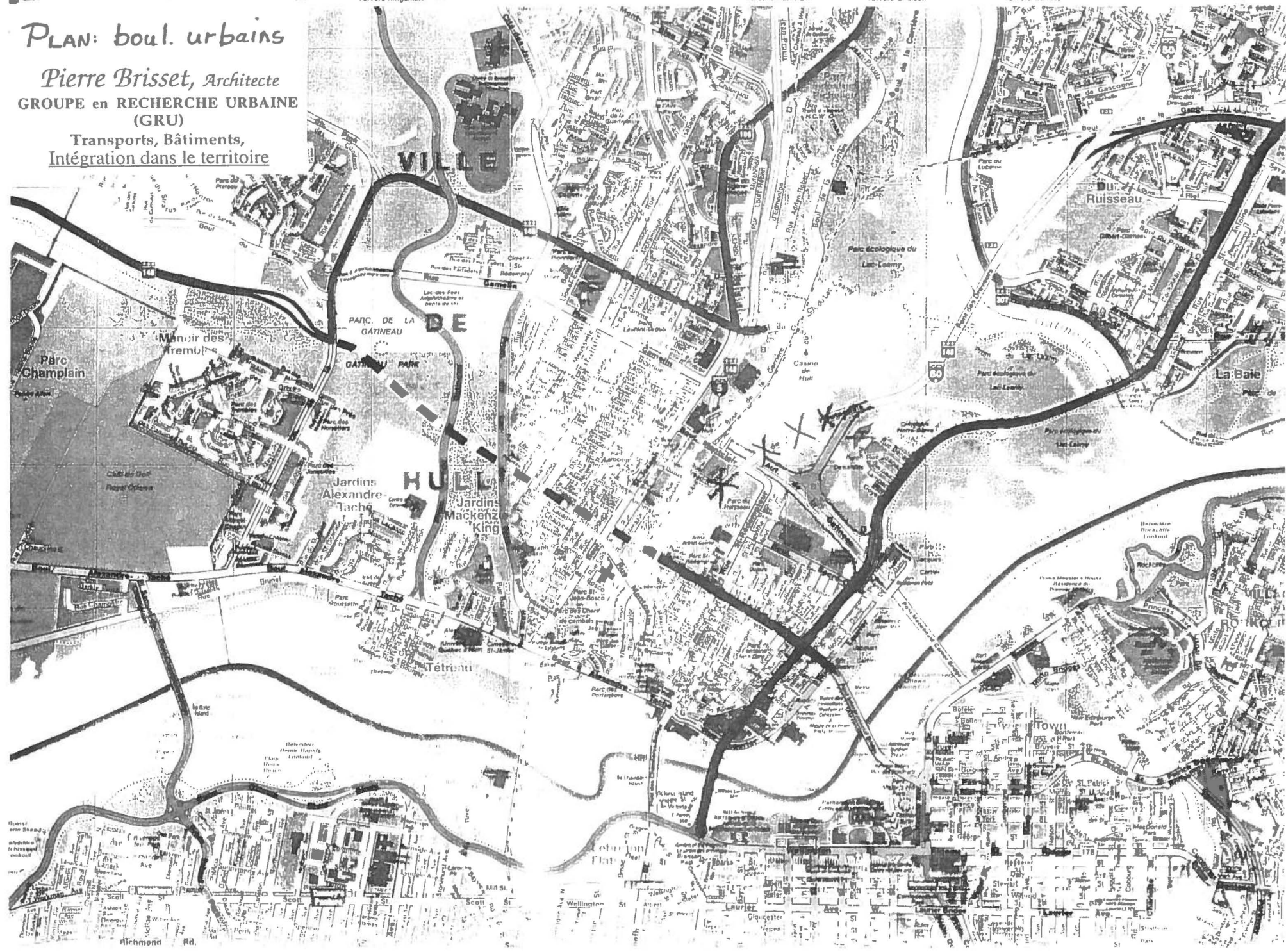
Transports, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire

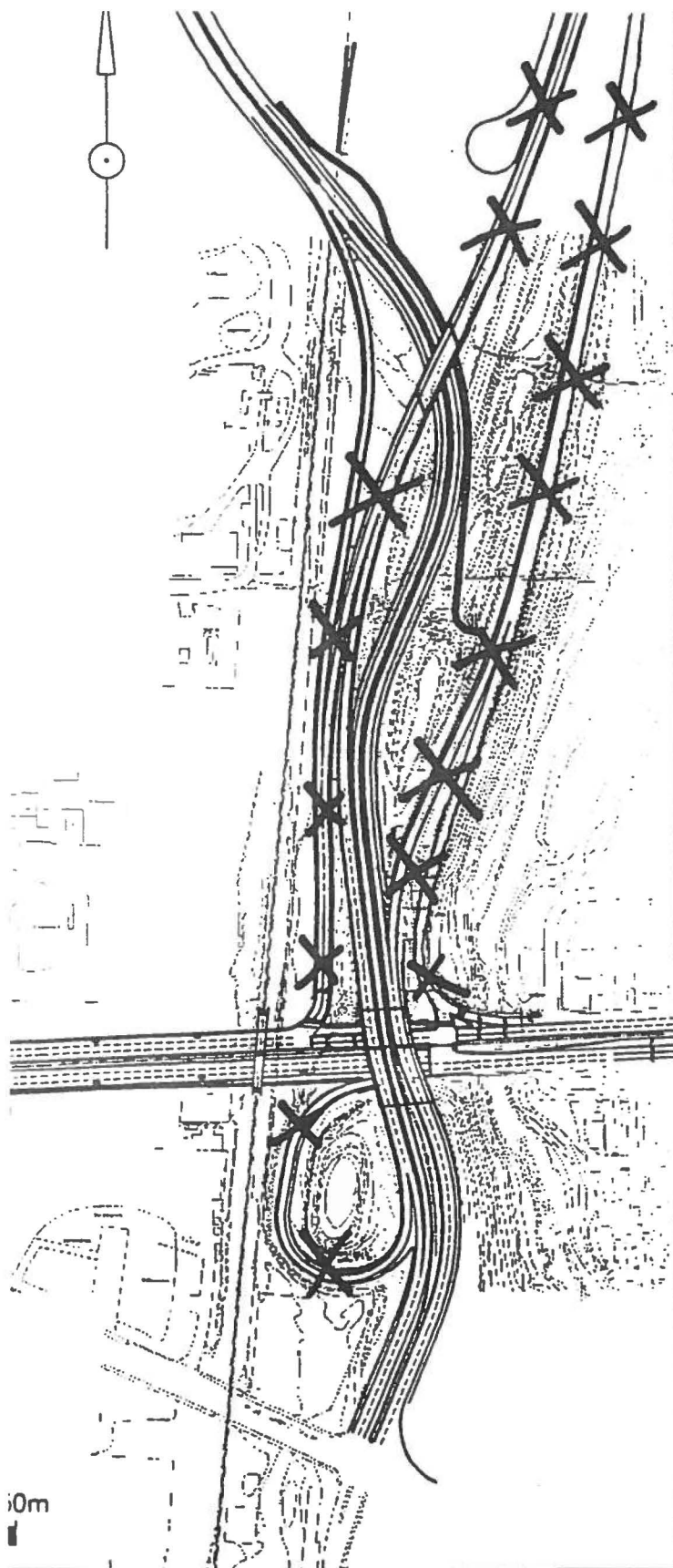


# PLAN: boul. urbains

Pierre Brisset, Architecte  
GROUPE en RECHERCHE URBAINE  
(GRU)

Transports, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire





**chemin de la Montagne**

MTQ - SEPTEMBRE 1999

SANS TRANSPORT LOURD.

