

Boulevard urbain ou autoroute ?

LE PROJET McCONNELL-LARAMÉE ENTRE HULL ET AYLNER FAIT DES VAGUES

PAR NORMAND PARISIEN

Quelque 30 ans après la phase d'expropriations qui a délogé plus d'un millier de ménages des logements qu'ils occupaient, la construction d'autoroutes en milieu urbain pose toujours problème. La participation d'une bonne centaine de résidents, lesquels attendaient sur un pied de guerre la délégation gouvernementale dans une salle du Château Cartier d'Aylmer le 28 février dernier, en fait foi.

Organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), cette simple séance d'information a tôt fait de prendre l'allure d'un véritable débat public sur les impacts des politiques de transport en milieu urbain. Malgré les efforts du directeur régional du ministère des Transports du Québec (MTQ), délégué pour l'occasion, il lui a été très ardu de détendre l'atmosphère qui régnait pour la présentation du projet. D'ailleurs, les tensions étaient déjà accrues du fait que le BAPE a décidé de délocaliser cette rencontre. En effet, de Hull où elle fut d'abord prévue, l'organisme autonome du ministère de l'Environnement a dû opter pour Aylmer sur des motifs de capacité insuffisante que l'on n'avait pas anticipés, et ce à une semaine de préavis.

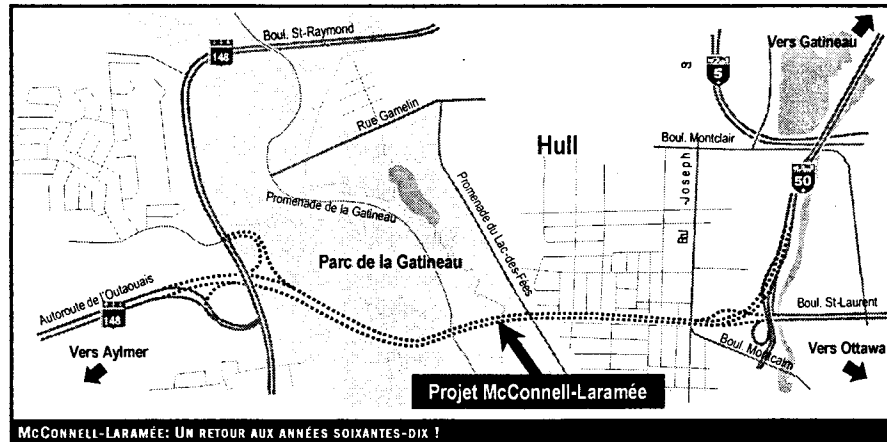
Origine, nature et justification du projet

D'abord, ce n'est pas d'hier que l'on planifie le développement de «l'axe McConnell-Laramée». Dès le début des années soixante-dix, les planificateurs de la Région rêvent d'un axe autoroutier est-ouest qui traverse la ville, tout comme il est envisagé de le faire dans l'est de Montréal avec l'autoroute Ville-Marie. Ainsi, au cours de ces années d'asphalte et de béton*, on rase littéralement tout un périmètre d'immeubles locatifs qu'on enfouit alors sous le sol qui sera cédé au ministère des Transports du Qué-

bec pour fins d'emprise autoroutière; par ironie aussi, le ministre de l'époque Raymond Mailloux (député de Charlevoix) avait la réputation d'être le ministre de l'asphalte.

Toutefois, en marge de l'emprise, deux quartiers urbains subsistent : Saint-Jean-de-Bosco au sud et Wright au nord. Mais le député provincial Oswald Parent promet que son gouvernement - libéral - construira l'au-

soixante-dix, à l'époque de l'opposition très vive des citoyens, laquelle période a vu par ailleurs le déraillement en règle du projet d'autoroute Spadina à Toronto. Ce portrait est en outre révélateur d'une culture canadienne qui a permis d'échapper à l'hémorragie des centres urbains, que les États-Unis ont connue avec l'Interstate Highway Program d'après-guerre; fait à signaler, Vancouver est



toroute. Or, aux élections provinciales de 1976, le Parti québécois (PQ) était porté au pouvoir, en dépit du révisionnisme libéral tardif incarné par le ministre des Affaires municipales Victor Goldbloom, et même la circonscription hulloise (qui a toujours été une forteresse libérale) tomba aux mains du PQ. Tout comme à Montréal où il a été soutenu par le front commun contre l'autoroute est-ouest, le nouveau gouvernement stoppe abruptement tout le processus de réalisation des travaux aux deux endroits. Pour la première fois, un gouvernement provincial décide de prioriser le développement du transport en commun.

Quoiqu'il en soit, l'autoroute McConnell-Laramée ne sera jamais construite. Elle a été enterrée avec les expropriés (au sens figuré du terme) au milieu des années

la seule grande ville d'Amérique du Nord à n'avoir aucune autoroute qui traverse la ville.

En revanche, on s'est retrouvé au Québec avec des bouts de route qui seraient «à compléter». De plus, le choc pétrolier écarté au cours des années quatre-vingt, les Libéraux de Robert Bourassa revenus au pouvoir fin 1985 ont entrepris de profiter de la bonne conjoncture économique pour relancer le développement autoroutier. Construite par segments successifs (Lachute-Mirabel, Hull-Masson, Aylmer), l'autoroute 50 est ainsi appelée à s'étendre. Le hic, c'est que le tronçon manquant traverse un parc naturel (parc provincial de la Gatineau) et passe entre deux quartiers populaires de Hull. Néanmoins, un certificat d'autorisation a été délivré en 1991 pour construire un axe

(SUITE PAGE 18)

(SUITE DE LA PAGE 17)

«encaissé», inséré dans une espèce de tranchée.

Mais le projet n'est pas réalisé, faute de ressources disponibles, compte tenu de la récession de 1990-91 et des politiques de réduction du déficit lors de la deuxième moitié des années quatre-vingt-dix à Québec. Récemment, les conditions ont changé, dans la mesure où le gouvernement fédéral s'est montré disposé à assumer la moitié des coûts de réalisation et dans le contexte d'une révision à la baisse des investissements requis, avec le remplacement de l'autoroute par un boulevard urbain à quatre voies, entre le chemin de la Montagne (Aylmer) et l'autoroute 50 à l'est. Le coût passe alors de 65 millions de dollars à 35 millions. Enfin, le ministre Chevrette a même évoqué la possibilité d'élargir cette infrastructure de quatre à six voies, à l'occasion d'une annonce le 15 mai 2000. Dans cette perspective, une nouvelle étude d'impact a été commandée par le ministre de l'Environnement et c'est ce qui a fait bondir les citoyens du secteur.

Bref, on tente de justifier ce projet par la saturation des axes parallèles du boulevard Taché et de l'avenue Saint-Raymond. Aussi, la redistribution du transport par camionnage est un autre argument, ajouté aux gains de temps potentiels procurés par ce nouvel axe. Ce sont là des critères de fluidité de la circulation, des arguments tout à fait classiques associés aux études de transport conventionnelles qui prévalaient à l'ère de l'automobile triomphante. Enfin, c'est là que résident en bonne partie les craintes de résidents, lesquelles reposent sur la hausse du trafic lourd, l'augmentation du niveau de bruit, la perte de fluidité des piétons et l'insécurité. Enfin, il va sans dire que l'abondante neige de cet hiver paralysant le trafic sur de longues périodes

ont sérieusement entamé le capital de patience des automobilistes et autres usagers de la route.

Enjeux et solutions

Pour aplanir les inquiétudes de la population locale, le ministère des Transports propose une panoplie de mesures de mitigation, dont l'embellissement et l'aménagement paysager ainsi que des traverses piétonnières balisées qui se situeraient ponctuellement à des carrefours giratoires – au nombre minimal de trois – susceptibles de modérer la circulation. Par

**IL EST TEMPS D'ASSOCIER LES
INSTANCES LOCALES AUX PROJETS
LOCAUX DE CETTE ENVERGURE ET
D'INTRODUIRE LE PRINCIPE
UTILISATEUR-PAYEUR**

contre, les craintes persistent et, dans la documentation disponible, les représentants du ministère de la Santé ne sont pas non plus du tout convaincus qu'on a pris en considération les effets en termes de pollution atmosphérique et de substances toxiques sur la santé.

Par ailleurs, il ne semble pas que cette infrastructure sera appelée à améliorer la situation du transport en commun. Ainsi, on parle d'un passage de quatre à cinq autobus par jour. Or, on peut imaginer que cet axe de transport pourrait avoir un effet induit sur la circulation motorisée. Harry Gow, militant de Transport 2000 dans l'Outaouais, a bien tenté de poser une question à ce sujet mais personne n'a été en mesure de répondre sur le panel. On a même répliqué, au sujet des émissions de gaz carbonique, que c'est la congestion routière qui est responsable de la surconsommation énergétique et de l'effet de serre. Dans un autre ordre d'idées, un camionneur retraité a même remis en question les effets

positifs allégués pour le camionnage en raison de la discontinuité du segment envisagé dans cet axe de l'autoroute 50.

Que les vrais promoteurs se lèvent !

Quoiqu'il en soit, on ne sait pas trop à qui bénéficierait ce projet. Bien que le promoteur officiel soit le ministère des Transports du Québec, d'aucuns parlent de promoteurs immobiliers ou de firmes d'experts-conseil qui, évidemment, auraient un intérêt direct dans ce dossier. Par ailleurs, la firme Beauchemin Beaton Lapointe (BBL) soulève dans son étude des hypothèses qui laissent croire à des objectifs nobles. Par exemple, selon la firme, la non-réalisation de ce projet n'empêcherait pas l'étalement urbain mais pourrait à la place le repousser plus loin encore en périphérie au lieu de relancer l'habitation dans la ville de Hull même. Peu importe les arguments, c'est le développement résidentiel qui est alors en cause.

Par conséquent, il est à se demander si le rôle du gouvernement est de favoriser le développement local et, à l'inverse, si la construction d'infrastructures routières demeure le seul moyen de lutter contre l'étalement urbain ou de le favoriser. Il est temps d'associer les instances locales aux projets locaux de cette envergure et d'introduire le principe utilisateur-payeur pour internaliser en partie sinon en totalité les coûts externes et les impacts de ces projets. Si le concept tel que présenté ne constitue pas en soi un mauvais projet d'infrastructure de transport, il est néanmoins très utile d'en évaluer tous les aspects lors d'audiences publiques à venir et d'un débat de fond à cet égard. ◀

* Pour bien comprendre l'époque, il est conseillé de voir l'excellent film Réjane Padovani de Denis Arcand