

(Régie interne)

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

152

DB48

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

6211-06-0a1

RAPPORT CONCERNANT
LA NOUVELLE ROUTE NO 8
DANS L'AXE LARAMEE

PREPARE PAR :

le Service d'Urbanisme

en collaboration avec les
Services Techniques de la
Cité de Hull.

1er mai 1974.

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
1. INTRODUCTION	1
2. HISTORIQUE: CHOIX DE L'AXE DE LA NOUVELLE ROUTE N° 8	2
a) De 1964 à 1968: 4 tracés proposés	2-3
b) Raisons motivant le tracé des Services Techniques dans l'axe Laramée	3-4
c) 1969: Rapport de Desjardins, Sauriol et Associés	4
d) 1970: Concensus sur l'axe Laramée	4-5
e) 1972: Entente fédérale-provinciale	5
3. AUTOROUTE -vs- DISTRIBUTEUR URBAIN	6
a) Autoroute	6-7
b) Distributeur urbain	7
4. FONCTIONS ET CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE ROUTE N° 8 DANS L'AXE LARAMEE	8
a) Liaison à l'intérieur de la zone urbaine de Hull	8
b) Route de raccordement entre les ponts traversant la rivière des Outaouais et la rivière Gatineau	8-9
c) Support pour le transport en commun	9
d) Accessibilité au centre-ville	9-10
e) Facteur de développement vers l'ouest	10
f) Séparation de trafic et sécurité	10

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

	<u>PAGE</u>
5. LES BESOINS ROUTIERS DE L'OUTAOUAIS ET L'ENTENTE FEDERALE PROVINCIALE SUR LE RESEAU ROUTIER	11
a) Etude de transport de De Luc pour le schéma d'aménagement de la C.R.O.	11
b) L'entente fédérale-provinciale sur le réseau routier	12
c) Conséquences pour Hull de la modifica- tion de l'axe Laramée	13
6. CONCLUSION	14
a) Distributeur urbain	14
b) Facteur de développement	14
c) Transport en commun	14
d) Accessibilité maximum et inconvénients minimum	15
e) Besoins de la Cité de Hull et entente fédérale-provinciale sur le réseau routier	15
7. RECOMMANDATIONS	16

1- INTRODUCTION

Nous avons pris connaissance d'un article du 3 avril 1974 dans le journal Le Droit mentionnant que "Le Service d'Urbanisme de Hull et le ministère québécois de la Voirie ne s'entendraient pas sur le type de voie que sera l'axe Laramée - St-Laurent?".

Ces propos sont sans fondement puisqu'il y a toujours eu une étroite collaboration entre les représentants du ministère de la Voirie et ceux de la Cité de Hull et qu'il n'y a pas de divergence entre les deux organismes sur le caractère de l'axe Laramée - St-Laurent.

Cependant, à la suite de cet article, il semblerait qu'il existe des points d'interrogation chez plusieurs personnes concernant l'axe Laramée - St-Laurent.

Devant l'importance de la nouvelle route no 8 proposée par le ministère de la Voirie, nous croyons qu'il est essentiel de faire le point sur le bien-fondé de cette route et son rôle dans le développement de la Cité de Hull et de son centre-ville.

Nous ferons d'abord un historique du choix de l'axe de la nouvelle route no 8. Nous verrons ensuite la distinction qui existe entre une autoroute et un distributeur urbain avant de parler des fonctions et des caractéristiques de la nouvelle route no 8 dans l'axe Laramée. Nous traiterons des besoins routiers de l'Outaouais et présenterons certains paragraphes de l'entente fédérale - provinciale sur le réseau routier.

Nous présenterons en conclusion les éléments majeurs pris en considération par la Cité de Hull dans le choix de l'axe Laramée pour ensuite faire certaines recommandations au conseil municipal.

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

2

2- HISTORIQUE: CHOIX DE L'AXE DE LA NOUVELLE ROUTE No 8

Le choix de l'axe de la nouvelle route no 8 a été l'objet de nombreuses études et discussions depuis 1964. Cependant, en novembre 1970, un consensus était établi, par les divers représentants de l'Outaouais québécois, sur un axe passant à l'est du lac Leamy jusqu'à l'échangeur Montclair - St-Rédempteur, enjambant le ruisseau de la Brasserie et s'incurvant vers l'ouest pour longer l'axe de la rue Laramée jusqu'au chemin de la Montagne.

Nous croyons utile de présenter brièvement les divers tracés de la nouvelle route no 8 élaborés depuis 1964:

a) De 1964 à 1968: 4 tracés proposés

Durant cette période, quatre axes différents ont été proposés pour la nouvelle route no 8 à travers la Cité de Hull:

- Proposition en 1964 d'un axe nord passant par le chemin Cameron (boulevard Mont Bleu) et se raccordant au chemin Pink dans Lucerne; cette proposition fut rejetée par le Ministère de la Voirie car le tracé ne répondait pas aux besoins immédiats de la région.
- Proposition en 1965 d'un axe sud passant le long de la rivière Outaouais et se raccordant au chemin McConnell à Lucerne; cette proposition est contenue au rapport de circulation préparé par Beauchemin, Beaton, Lapointe - De Lew Carter (O.H.A.T.S.). Cette proposition fut fort contestée et rejetée surtout par Lucerne, la C.C.N. et la Cité de Hull.
- En 1967-1968, un nouveau tracé dans l'axe St-Raymond fut étudié par le Ministère de la Voirie. Ce tracé est demeuré à l'état d'étude car il comportait de trop grands chambardements dans le secteur St-Raymond et ruinait le nouveau parc industriel de Hull et tout le développement futur le long de St-Raymond.
- A l'été 1968, les Services techniques de la Cité de Hull proposaient un nouveau tracé conservant une partie du tracé de 1965 contenu au rapport O.H.A.T.S., mais remplaçant la portion de tracé longeant la rivière Outaouais par un axe passant le long de la rue Laramée.

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

3

- Le 8 novembre 1968, le Gouvernement du Québec retenait les services de la firme Desjardins, Sauriols et Associés, ingénieurs conseils, pour assister les ingénieurs du Ministère de la Voirie afin de fournir certaines données physiques, faire certaines démarches auprès des autorités municipales et fédérales, estimer le coût approximatif du projet et, en général, accélérer la présentation d'un projet bien défini et accepté par tous les intéressés, en vue de la construction de la nouvelle route no 8 entre Templeton-ouest et Aylmer.

b) Raisons motivant le tracé des Services Techniques dans l'axe Laramée

1. Economie:

Le coût des expropriations était moins élevé que tous les autres tracés.

2. Démographie:

Le tracé passait à la limite de deux paroisses, et à la limite de deux quartiers. De plus, le déplacement de population était réduit par rapport aux autres tracés et n'affectait pas le secteur de l'île de Hull.

3. Circulation:

Le tracé permettait de raccorder les villes de Lucerne et d'Aylmer au centre-ville de Hull et de relier facilement les villes de Touraine, Pointe-Gatineau et Gatineau. Le nouveau tracé permettait un raccordement facile avec l'autoroute 5 et résolvait les problèmes de circulation sur le boulevard St-Joseph, la rue St-Rédempteur et le boulevard Fournier.

4. Transport:

Cet axe majeur permettait aux véhicules lourds de relier facilement et rapidement les principaux points d'intérêt de la région de Hull, tant au point de vue commercial et administratif qu'au point de vue industriel. De plus, l'emprise prévue était assez large pour y aménager un transport en commun rapide.

5. Géologie:

La majeure partie de la route serait construite sur du terrain de première classe, à l'exception du secteur du parc Leamy.

6. Services municipaux:

La route 8 passant dans l'axe Laramée avait l'avantage de ne pas perturber les bassins d'égouttement tant pour l'égout sanitaire que pour l'égout pluvial. Que la route soit en dépression ou à niveau, aucun bassin d'égouttement n'était sensiblement affecté.

Quant au drainage de la route elle-même, il se faisait facilement par le ruisseau de la Brasserie, le ruisseau du lac des Fées et le ruisseau Moore, et cela, au coût le plus bas.

c) 1969: Rapport de Desjardins, Sauriol et Associés

Dans son rapport en date du 21 juillet 1969, la firme Desjardins, Sauriol et Associés recommandait que le tracé de la nouvelle route no 8, dans le territoire de la Cité, soit celui qui, à partir de l'échangeur Montclair - St-Rédempteur, enjambe le Ruisseau de la Brasserie et s'incurve vers l'ouest pour venir longer l'axe de la rue Laramée jusqu'au chemin Brickyard (chemin de la Montagne).

d) 1970: Concensus sur l'axe Laramée

- Résolution no 70-151 de la Cité de Hull

Le 7 avril 1970, le conseil municipal adoptait la résolution no 70-151 à l'effet d'accepter en principe le tracé proposé de la route no 8, dans l'axe de la rue Laramée.

- Réseau routier proposé par la Commission de la Capitale Nationale

Dans une lettre en date du 9 novembre 1970 adressée à l'honorable Oswald Parent, Ministre d'Etat au ministère des Affaires intergouvernementales, M. Douglas H. Fullerton, président de la C.C.N., propose de remplacer le projet de la nouvelle route no 8 par quatre routes est-ouest, soit:

- l'autoroute 50 située au nord de la ville de Hull;
- une route traversant la rivière Gatineau et se raccordant à la rue St-Raymond et son prolongement, le chemin Pink;

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

5

- le boulevard Fournier et son raccordement vers la rue Laramée en passant par l'échangeur St-Rédempteur et les rues St-Rédempteur - St-Hyacinthe;
- le boulevard Fournier se raccordant au boulevard Taché en passant par le boulevard Maisonneuve.

- Concensus des divers organismes de la région et des municipalités concernées

A la suite de réunions à Québec, le 12 novembre 1970 et à Hull le 17 novembre 1970, tous les organismes représentatifs de la région tels que la Communauté Régionale de l'Outaouais, la Société d'Aménagement de l'Outaouais de même que tous les maires des municipalités concernées établissaient un concensus sur les points suivants:

1. nécessité de doter la région d'une voie est-ouest de grande capacité;
2. approbation du tracé de la nouvelle route no 8 dans l'axe Laramée, tel que préparé par le ministère de la Voirie;
3. ouverture du chemin Pink jusqu'à la rue St-Raymond;
4. réserver l'emprise nécessaire pour une autoroute de raccordement au nord de la ville de Hull (Autoroute 50);
5. rejet des boulevards proposés par la C.C.N. pour remplacer la nouvelle route no 8, puisque ne répondant pas aux besoins de Hull.

- Plan directeur de Hull

Le rapport final du plan directeur préparé par la firme Roger Gagnon et Associés, en date du 14 décembre 1970, indique la nouvelle route no 8 dans l'axe de la rue Laramée. Il en est de même dans les documents préparés par le Service d'Urbanisme.

- e) 1972: Entente fédérale - provinciale sur le réseau routier

Le 7 janvier 1972, le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale signent une entente concernant l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la capitale nationale.

3- AUTOROUTE - vs - DISTRIBUTEUR URBAIN

Il existe beaucoup de confusion dans l'esprit des gens sur la distinction entre une autoroute et un distributeur urbain. Il nous apparaît nécessaire de décrire brièvement leurs fonctions et leurs caractéristiques principales.

Nous nous référons principalement au rapport Buchanan "TRAFFIC IN TOWNS", complété en 1963 en Angleterre par Colen D. Buchanan et son groupe de travail composé d'ingénieurs, d'architectes et d'urbanistes. Buchanan établit le principe de base de la hiérarchisation du réseau routier en fonction des rôles de chaque route.

Nous nous référons également au chapitre du transport dans le plan directeur d'urbanisme et à la classification des voies de circulation qui y est contenue. Le terme "artère majeure urbaine" dans le plan directeur correspond à celui de "distributeur urbain" utilisé au présent rapport.

a) AUTOROUTE:

1. Fonctions et caractéristiques

La principale fonction d'une autoroute est le déplacement rapide de véhicules sur de longues distances, permettant une liaison entre diverses régions. La priorité est accordée à la fonction circulation.

La vitesse est élevée, 60 milles à l'heure ou plus et la continuité du tracé est obligatoire. On y rencontre un trafic important. L'accès se fait uniquement aux échangeurs qui occupent de vastes territoires en raison de leur géométrie favorisant une vitesse maintenue. L'autoroute est localisée en périphérie des agglomérations et la liaison aux secteurs urbanisés se fait par des distributeurs ou artères urbaines.

2. Autoroutes 5 et 50

L'autoroute 5 et l'autoroute 50 répondent, en général, à la définition d'une autoroute.

La fonction principale de l'autoroute 5 est de donner accès aux régions de Maniwaki et Mont-Laurier, et aux espaces récréatifs de la Gatineau. L'autoroute 5 passe

en périphérie des centre-villes de Hull et Ottawa.

Quant à l'autoroute 50, elle a pour fonction de relier l'Outaouais avec l'aéroport Mirabel et la région de Montréal à l'est et avec la région du Pontiac à l'ouest. L'autoroute 50 passera en périphérie de l'agglomération urbaine.

b) DISTRIBUTEUR URBAIN (artère majeure urbaine)

1. Fonctions et caractéristiques

La principale fonction d'un distributeur urbain est le déplacement de véhicules à l'intérieur d'une agglomération métropolitaine. Le distributeur urbain répartit généralement la circulation des autoroutes vers le centre-ville et les secteurs urbains.

Le volume de trafic est important mais la vitesse moyenne est de 40 à 50 milles à l'heure. Les accès sont généralement contrôlés de façon à assurer la meilleure continuité possible.

Le distributeur urbain constitue une base pour le transport en commun régional et permet une liaison rapide des principaux centres d'intérêts.

2. L'artère majeure urbaine no 8 et l'axe Laramée - McConnell

L'artère majeure urbaine no 8 répond, en général, à la définition d'un distributeur urbain.

La fonction principale de l'artère majeure urbaine no 8 est de relier entre eux les noyaux urbains situés à l'intérieur de la région de Hull et au centre-ville de Hull. Une autre fonction de cette route est de distribuer la circulation est-ouest de la zone urbaine de Hull vers les divers ponts traversant la rivière des Outaouais. Cette route constitue la seule voie est-ouest de grande capacité à l'intérieur de la zone urbaine de Hull.

4- FONCTIONS ET CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE ROUTE
No 8 DANS L AXE LARAMEE

La nouvelle route no 8 dans l'axe Laramée est véritablement un distributeur urbain et non une autoroute. Ses principales fonctions sont:

a) Liaison à l'intérieur de la zone urbaine de Hull

La région de Hull compte présentement une population de 150,000 personnes et l'on prévoit une population d'environ 250,000 personnes, en 1986, et près de 400,000 en l'an 2000. Les liaisons est-ouest dans la région de Hull sont fortement handicapées d'une part par la rivière Gatineau et d'autre part par le parc de la Gatineau. La liaison est-ouest n'est assurée actuellement que par la route no 8 à deux voies de circulation. C'est pourquoi la nouvelle route no 8 a pour véritable fonction de relier entre elles les populations actuelles et futures de la région de Hull, de Templeton à Aylmer.

Il n'est pas prévu d'autre axe majeur est-ouest, à l'intérieur de la zone urbaine, reliant les secteurs est et ouest de l'Outaouais et le centre-ville de Hull.

L'autoroute 50 prévue au nord de Hull constitue une autoroute de contournement de la région de Hull, et ne peut pas être considérée pour le développement du centre-ville et de ses zones périphériques.

b) Route de raccordement entre les ponts traversant la rivière des Outaouais et la rivière Gatineau

De par sa localisation, la nouvelle route no 8 dans l'axe Laramée permet de distribuer, sans intrusion dans les secteurs existants, la circulation urbaine est-ouest vers les différents ponts traversant la rivière des Outaouais et la rivière Gatineau:

- pont Champlain : par le chemin Brickyard
- pont des Chaudières : par les rues Montcalm et St-Rédempteur
- pont du Portage : par les boulevards St-Laurent et Maisonneuve

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

- pont Alexandra : par le boulevard St-Laurent
- pont Cartier-McDonald : par l'échangeur St-Rédempteur et l'autoroute 5
- pont des Draveurs : extension de la route 8
- pont Lady Aberdeen : par les boulevards St-Laurent Maisonneuve et Fournier

La nouvelle route no 8 assure donc une accessibilité aux divers ponts et permet un choix maximum tant pour les automobilistes que pour les usagers du transport en commun.

c) Support pour le transport en commun

La nouvelle route no 8 constitue l'axe est-ouest prévu au plan directeur pour le réseau de transport en commun, permettant une liaison au centre de transport et au centre-ville de Hull.

La section en dépression dans l'axe Laramée, entre le boulevard St-Joseph et la promenade du Lac des Fées permettra de prévoir, au centre, la mise en place d'un réseau de transport en commun rapide. Cette voie centrale, d'une largeur d'environ 40 pieds sera utilisée par les autobus express régionaux jusqu'à ce que le réseau de transport en commun rapide soit réalisé.

La nouvelle route no 8 étant adjacente au futur centre de transport, son intégration est prévue au réseau de transport en commun.

d) Accessibilité au centre-ville

La nouvelle route no 8 dans l'axe Laramée permet d'acheminer la circulation provenant de la zone urbaine de Hull vers le centre-ville sans briser les communautés existantes ou futures. La circulation est distribuée vers les rues Montcalm, St-Laurent, les voies de services de l'autoroute no 5 et le boulevard Maisonneuve donnant accès au centre-ville.

Les développements commerciaux au centre-ville de Hull nécessitent une polarisation de toute la population de l'Outaouais québécois, ce qui ne peut être fait sans une amélioration sensible de l'accessibilité au centre-ville.

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

10

Le développement du pôle ouest du centre-ville amènera une circulation très importante sur les rues St-Laurent, Montcalm, St-Rédempteur, Eddy.

e) Facteur de développement vers l'ouest

Le plan directeur prévoit une population nouvelle de 25,000 à 30,000 dans le territoire de Lucerne annexé en 1970 par la Cité de Hull, soit le territoire situé de chaque côté du chemin de la Montagne. De plus, des développements importants sont prévus dans Lucerne et Aylmer. La liaison de ces différents secteurs au centre-ville de Hull et aux zones d'emplois nécessitent la réalisation d'une voie majeure de circulation dans l'axe Laramée, particulièrement entre le chemin de la Montagne et l'île de Hull.

f) Séparation de trafic et sécurité

Le rapport Buchanan insiste énormément sur la nécessité d'une hiérarchisation du réseau routier en fonction des rôles de chaque route. La nécessité de séparer la circulation de transit de la circulation locale constitue l'un des principes fondamentaux d'un réseau routier bien planifié. Il en est de même pour la circulation des piétons qui doit être autant que possible séparée de la circulation automobile, particulièrement dans les secteurs à haute densité et au centre-ville.

C'est pourquoi les distributeurs urbains qui doivent donner accès aux secteurs développés et au centre-ville sont localisés généralement à la limite de deux districts ou à la périphérie des zones résidentielles de façon à ne pas entrer en conflit avec la circulation locale ou les piétons. Lorsqu'il est nécessaire de traverser une zone résidentielle, il importe alors de minimiser les inconvénients et les risques d'accident, ce qui se fait en établissant les réseaux de circulation de transit et locale à des niveaux différents; cette mesure permet de ne pas couper le tissu urbain existant et d'assurer la continuité du développement.

5- LES BESOINS ROUTIERS DE L'OUTAOUAIS ET
L'ENTENTE FEDERALE-PROVINCIALE SUR LE RESEAU ROUTIER

- a) Etude de transport de De Luc pour le schéma d'aménagement de la Communauté Régionale de l'Outaouais

Le rapport de la firme De Luc, consultants en génie et économie des transports, préparé dans le cadre de la préparation du schéma d'aménagement de la C.R.O. nous fournit des données comparatives intéressantes concernant la population, l'emploi et les déplacements en 1972, et les prévisions pour 1982 et 2002.

1. <u>Population</u>	<u>1972</u>	<u>1982</u>	<u>2002</u>
Île de Hull	19,400	19,500	35,000
C.R.O.	161,400	216,000	420,000
2. <u>Emploi</u>	<u>1972</u>	<u>1982</u>	<u>2002</u>
Île de Hull	16,600	46,700	63,000
C.R.O.	32,700	75,400	170,000
3. <u>Déplacements</u>	<u>1972</u>	<u>1982</u>	<u>2002</u>
C.R.O.	231,600	360,600	704,000

Nous incluons en annexe un plan des principaux déplacements en 1972 et des prévisions pour 1982, tel que préparé par De Luc et contenu au rapport pour le schéma d'aménagement de la C.R.O. (plans 11 et 16).

Ces plans indiquent très bien la concentration des déplacements, à l'intérieur de la C.R.O., vers le centre-ville de Hull et en bordure de la rivière Outaouais. Les prévisions pour 1982 montrent une augmentation très sensible des déplacements vers le centre-ville de Hull.

Enfin, nous désirons mentionner ci-dessous les plans 18 et 29 du rapport De Luc concernant les prévisions de trafic pour 1982 et 2002. On y remarque la très forte concentration de trafic sur le boulevard St-Laurent et l'axe Laramée, du ruisseau de la Brasserie au chemin de la Montagne.

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

12

b) L'entente fédérale - provinciale sur le réseau routier

L'entente sur le réseau routier signée le 7 janvier 1972 prévoit la réalisation d'un réseau routier de base devant permettre de répondre aux besoins actuels et futurs dans le secteur québécois de la région de la capitale nationale à la condition qu'un réseau de transport en commun efficace soit mis en place.

Concernant la nouvelle route no 8, l'entente prévoit à l'article 2:

paragraphe D): La route rapide reliant Davidson Corner à Hull, le long du ruisseau de la Brasserie laquelle est constituée de voies divisées à carrefours étagés dont l'accès est limité et les abords paysagés et qui est conçue de manière à permettre une vitesse maximale d'opération de 60 milles à l'heure entre Davidson Corner et les limites de la ville de Hull (C-L) et à une vitesse maximale d'opération de 45 milles à l'heure dans la ville de Hull (L-N-R-U).

paragraphe F): La rue Laramée - St-Laurent (X-R-S-T), artère urbaine, comme la rue Maisonneuve, d'une largeur de 102' dans une emprise suffisamment large pour permettre l'établissement et la circulation d'un moyen de transport en commun.

Il est à noter que le boulevard Maisonneuve est en dépression, entre la rue Verchères et la rue Papineau, permettant à la circulation automobile et de piétons de circuler librement et en sécurité sur les rues Hôtel-de-Ville et Victoria, ce qui n'est pas le cas du boulevard Maisonneuve entre Papineau et Sacré-Coeur.

La seule section du boulevard Laramée qui serait en dépression ou en semi-dépression s'il y a lieu, est la section située entre le boulevard St-Joseph et le boulevard Moussette, c'est-à-dire, dans le territoire bâti. D'ailleurs, il est nécessaire d'aménager la partie centrale de la rue Laramée en dépression dans cette section pour le transport en commun rapide.

La nouvelle route no 8 dans l'axe Laramée peut être aménagée en fonction des besoins de circulation et de transport en commun tout en respectant les termes de l'entente.

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

13

c) Conséquences pour Hull de la modification de
l'axe Laramée

Nous constatons en examinant les plans nos 18 et 29 de De Luc, concernant les prévisions de trafic pour 1982 et 2002, que la modification de l'axe Laramée risque d'avoir des conséquences graves pour le développement de Hull:

1. La route ne pourra jouer son rôle de distributeur urbain ce qui affectera le développement de la région de Hull et principalement du centre-ville de Hull.
2. Le réseau de transport en commun rapide sera fortement compromis.
3. Des expropriations massives seront requises plus tard pour l'élargissement du boulevard Taché et de la rue St-Raymond.
4. Le secteur Wrightville sera littéralement coupé en deux par un volume de circulation très intense nuisant à la circulation locale et à l'environnement tout en étant une cause continuelle d'accident pour les piétons.

6- CONCLUSION

Contrairement à ce qui a pu être mentionné dans le journal Le Droit, il n'y a aucune divergence de vue entre le ministère québécois de la Voirie et le Service d'Urbanisme concernant la construction de la nouvelle route no 8 et le type de voie que sera l'axe Laramée - St-Laurent.

La Cité de Hull a approuvé en 1970 le tracé proposé par le ministère de la Voirie et ce tracé a été repris en grande majorité dans le plan directeur. D'ailleurs, il a toujours existé une étroite collaboration entre les représentants du ministère de la Voirie et ceux de la Cité de Hull.

Nous pouvons dégager cinq éléments pris en considération par la Cité de Hull concernant le tracé de la nouvelle route no 8.

a) Distributeur urbain

La nouvelle route no 8, passant à l'est du Lac Leamy et longeant l'axe Laramée doit être un distributeur urbain, entre le chemin de la Montagne à l'ouest et le boulevard Maloney. La route se prolongera ensuite du côté ouest, dans l'axe de la rue McConnell jusqu'au futur boulevard Deschênes et pourra être aménagée en boulevard. Du côté est, la nouvelle route no 8 se raccorde à l'autoroute 50 à partir du boulevard Maloney; cette route prend alors l'allure d'une voie rapide pour cette section.

b) Facteur de développement

La route 8 dans l'axe Laramée - McConnell est appelée à être le principal facteur de développement pour le secteur sud-ouest de Hull et le raccordement vers Lucerne et Aylmer.

c) Transport en commun

La nouvelle route no 8, sur toute sa longueur, est le support principal pour la mise en place d'un véritable réseau de transport dans la région de Hull. Son intégration avec le centre de transport est essentielle.

BUREAU DE L'URBANISTE
DE LA CITE DE HULL

15

d) Accessibilité maximum et inconvénients minimum

Le tracé proposé au plan directeur de Hull pour la route no 8 est celui qui permet la meilleure accessibilité au centre-ville de Hull et aux divers ponts traversant la rivière des Outaouais. C'est le tracé qui traverse le secteur bâti sur sa plus petite longueur et qui minimise les inconvénients tant à la circulation qu'à l'environnement.

e) Besoins de la Cité de Hull et entente fédérale-provinciale sur le réseau routier

Le tracé de la nouvelle route no 8 est celui qui répond le mieux aux besoins actuels et futurs de Hull tout en respectant le cadre de l'entente fédérale-provinciale sur le réseau routier.

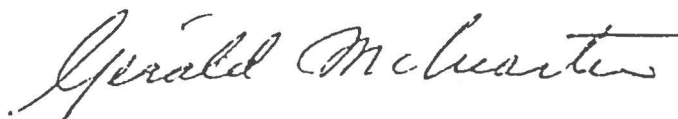
7- RECOMMANDATIONS

Nous recommandons au conseil municipal de demander au ministère des Transports (Voirie) de préparer dans le plus bref délai les plans de la nouvelle route no 8 dans l'axe de la rue Laramée, et ce, de l'autoroute 5 jusqu'au Chemin de la Montagne.

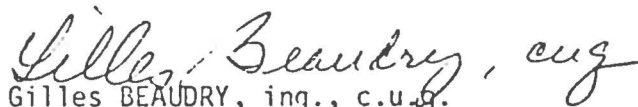
Nous recommandons au conseil municipal de demander au ministère des Transports (Voirie) de procéder, de concert avec les représentants de la Cité de Hull, à l'étude du centre de Transport et du réseau de transport en commun rapide, au centre-ville et dans l'axe de la rue Laramée.

Nous recommandons au conseil municipal de demander au ministère des Transports (Voirie) de tout mettre en oeuvre pour la réalisation de la route St-Laurent-Laramée.

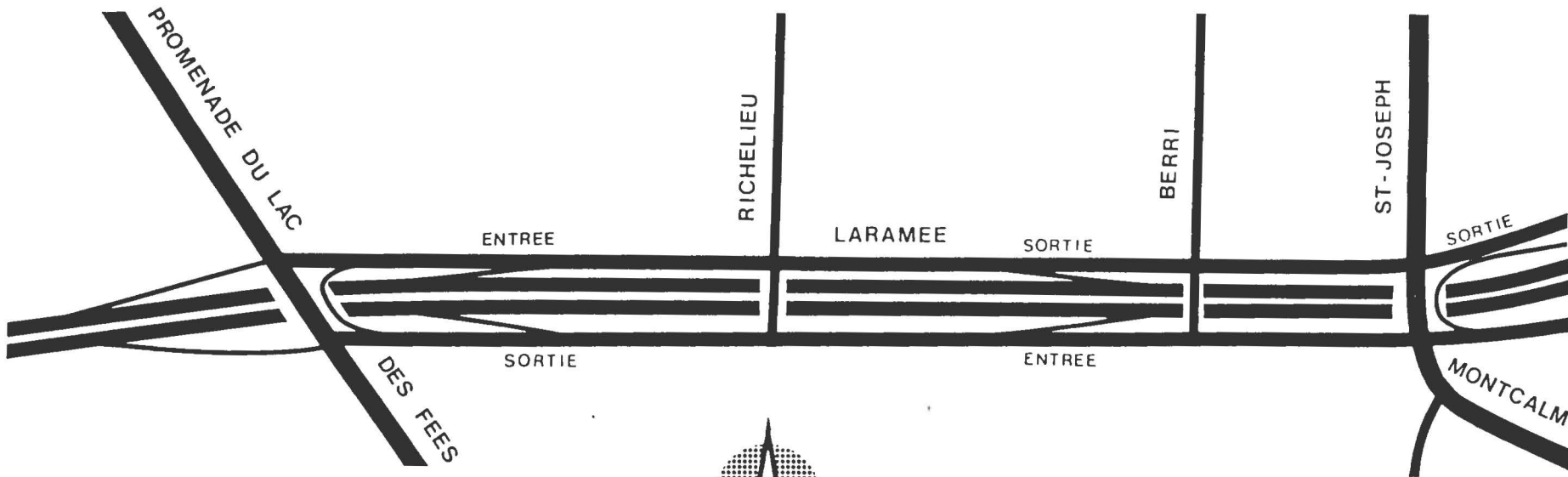
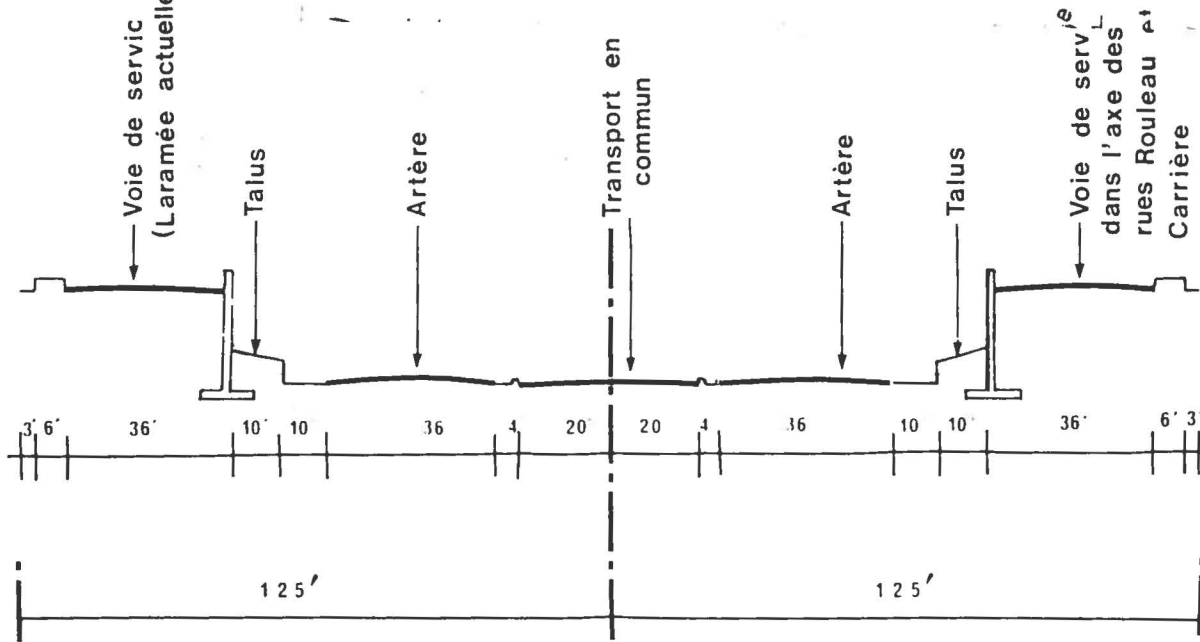
Nous recommandons au conseil municipal de ne pas modifier le type de voie prévu pour l'axe St-Laurent - Laramée avant que le ministère des Transports (Voirie) soit en mesure de soumettre des plans plus précis à la Cité de Hull.



Gérald McMARTIN, ing.
Directeur des Services Techniques



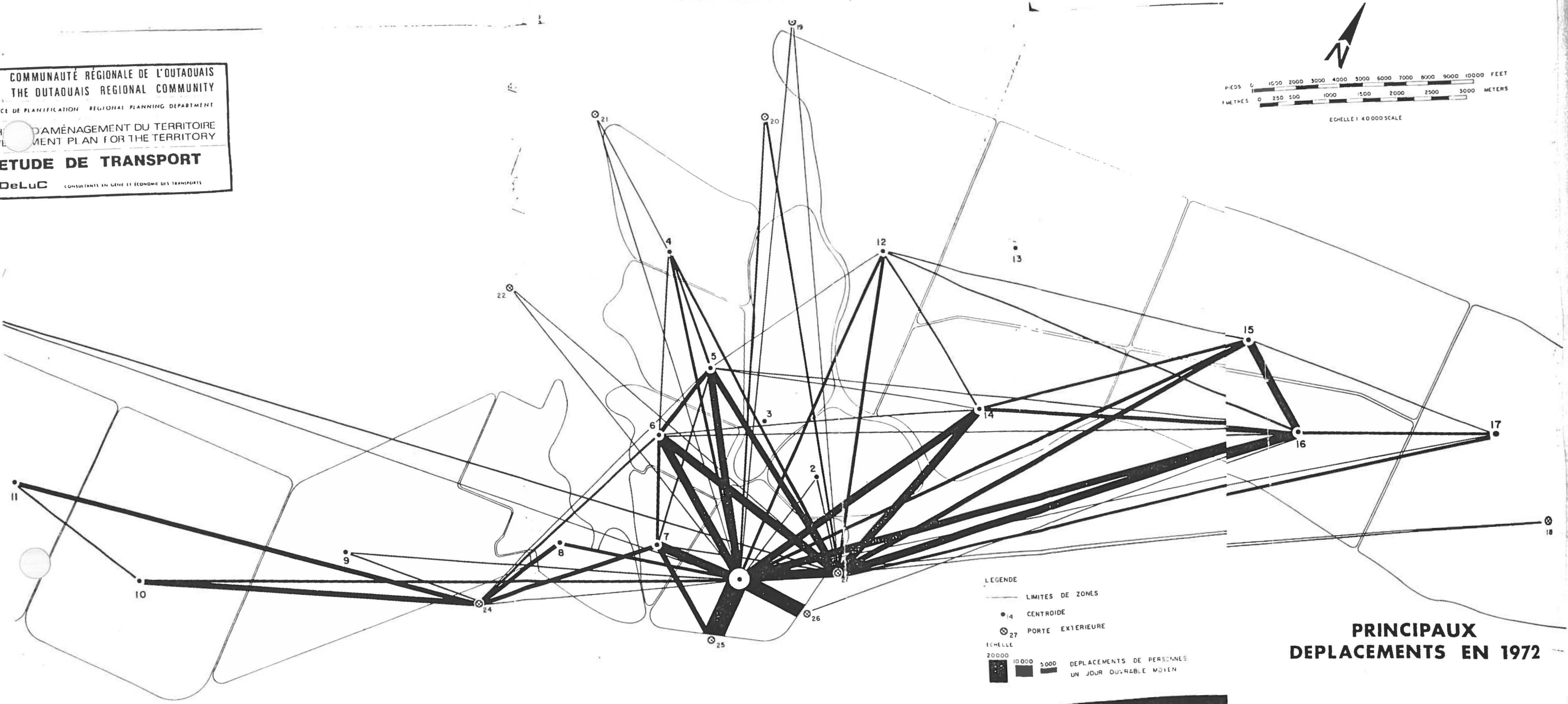
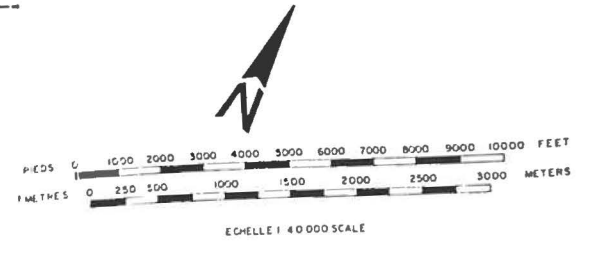
Gilles BEAUDRY, ing., c.u.d.
Directeur du Service d'Urbanisme



Préparé par : SERVICE D'URBANISME
1 MAI 1974



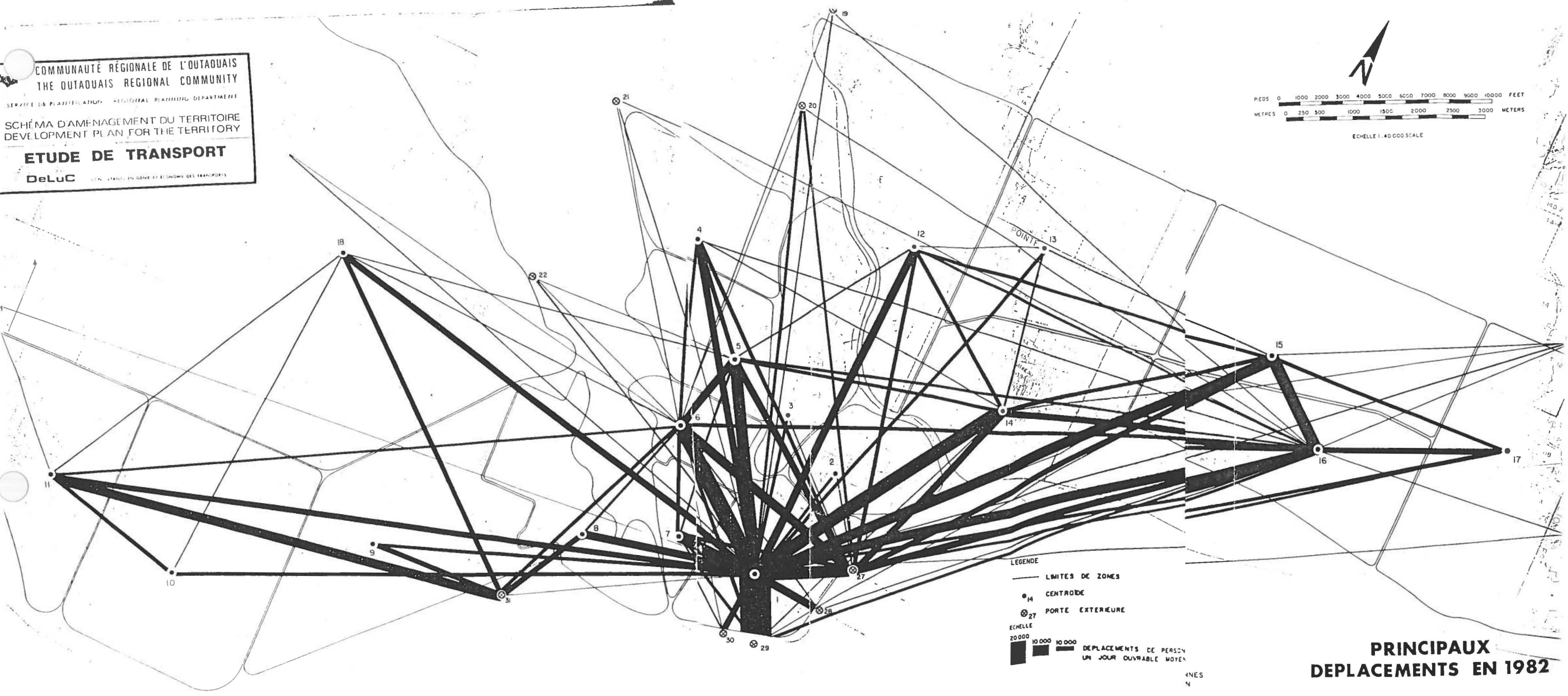
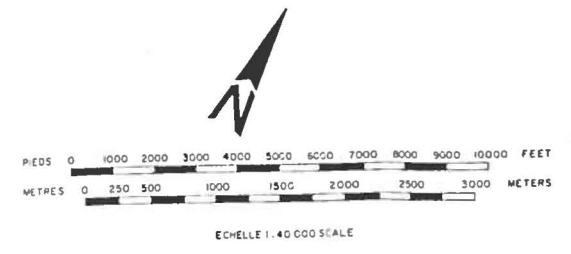
Laramée



LEGENDE
 — LIMITES DE ZONES
 ● 14 CENTROIDE
 ⊗ 27 PORTE EXTERIEURE
 ECHELLE 20000
 10 000 5 000 DEPLACEMENTS DE PERSONNES UN JOUR OUVRABLE MOYEN

PRINCIPAUX DEPLACEMENTS EN 1972

COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS
 THE OUTAOUAIS REGIONAL COMMUNITY
 SERVICE DE PLANNING - REGIONAL PLANNING DEPARTMENT
 SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
 DEVELOPMENT PLAN FOR THE TERRITORY
ETUDE DE TRANSPORT
 DeLUC INC. - BUREAU D'INGÉNIEURIE ET D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS



LEGENDE
 — LIMITES DE ZONES
 ● 14 CENTROIDE
 ⊗ 27 PORTE EXTERIEURE
 ECHELLE
 20 000 10 000 10 000 DEPLACEMENTS DE PERSONNES
 UN JOUR OUVRABLE MOYEN

**PRINCIPAUX
 DEPLACEMENTS EN 1982**

PARC DE LA GATINEAU

RECREATION
CONVENTION



LES QUARTIERS COMMUNAUTAIRES

CORRIDOR DE TRANSPORT
NORD

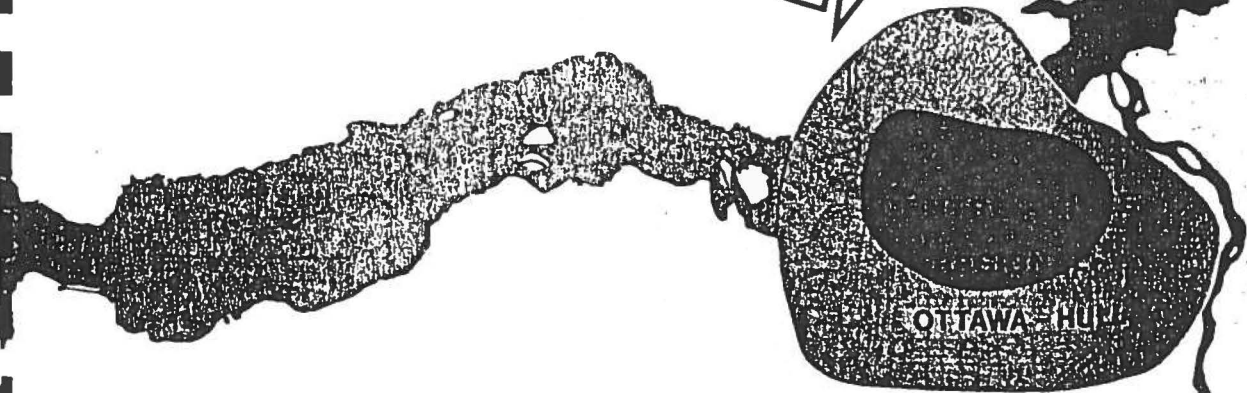
AXE DE CROISSANCE
URBAINE
NORD

CORRIDOR DE TRANSPORT
EST

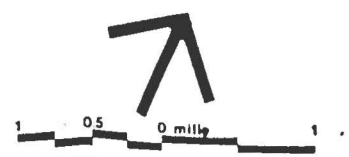
AXE DE CROISSANCE
URBAINE
EST

CORRIDOR DE TRANSPORT
OUEST

AXE DE CROISSANCE
URBAINE



OTTAWA-HULL



HYPOTHESE DE DEVELOPEMENT

1) LA POPULATION COTE QUEBECOIS

a) L'évolution récente

Les diverses municipalités de la rive québécoise totalisaient en 1961 un peu plus de 100,000 personnes; de 1961 à 1966 le taux de croissance de la population a été de 16.7% et de 1966 à 1971 de 14.7% le total atteignant près de 140,000 en 1971. La proportion de la population métropolitaine Ottawa-Hull résidant du côté québécois s'est légèrement accrue de 1961 à 1971, passant de 23.6% à 24.5%.

Le plan directeur de Hull assume qu'avec la politique fédérale de transférer à Hull une partie importante de la fonction publique fédérale, le côté québécois haussera sa proportion de la population métropolitaine entre 25% et 30% d'ici 1986. Ces chiffres sont basés sur deux hypothèses: le programme de 10 ans de construction d'édifices fédéraux, au coût total de \$200,000,000 sera réalisé tel que prévu, de même que l'entente fédérale-provinciale de \$130,000,000 pour l'amélioration du réseau routier de l'Outaouais québécois. La mise en place d'un réseau d'accès de grande capacité prend une importance capitale devant le fait que dans un rayon de quelques milles du Parlement, le territoire québécois est très faiblement urbanisé d'une part, et que d'autre part le prix du terrain y est inférieur à celui de la rive ontarienne.

b) Une nouvelle phase de développement

Les statistiques font ressortir que la Cité de Hull est entrée dans une nouvelle phase de développement où il est prévu que la population doublera d'ici une vingtaine d'années. Hull est appelée à assumer de plus en plus un rôle régional et à s'intégrer dans le système métropolitain.

Dans cette perspective, la croissance urbaine ne peut plus continuer au hasard. La mobilité vers le centre-ville de Hull est une condition de base pour le succès de la croissance sur le côté québécois.

c) Forme urbaine

La forme de la ville sera principalement déterminée par la création de trois corridors de transport convergeant vers un centre-ville régional et tenant compte des trois axes de croissance urbaine, ouest, nord et est. Les plus grandes densités sont localisées dans le voisinage des corridors de transport de façon à favoriser l'implantation d'un réseau de transport en commun et d'accroître la mobilité de la majorité vers les centres d'activités. Une telle croissance permettra également de conserver et d'encourager des densités plus faibles en s'éloignant des corridors de transport. Enfin, une telle croissance favorisera la conservation des grands espaces verts tels que le parc de la Gatineau ainsi que la récupération et la conservation des terrains longeant les rives des rivières des Outaouais et Gatineau.

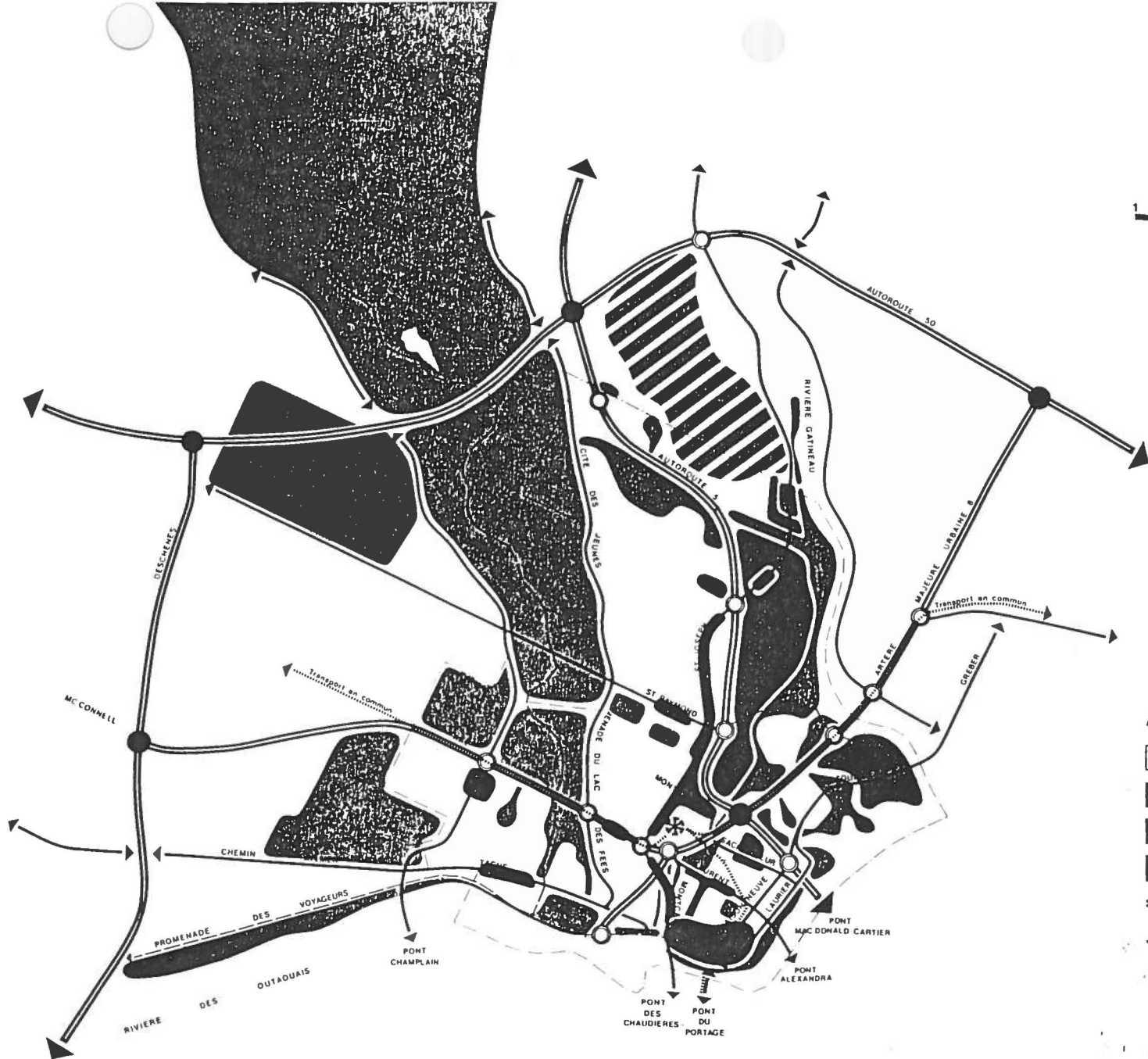
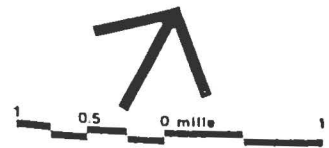
d) Les priorités de développement

La localisation exacte des corridors de transport et leur aménagement se fera de pair avec l'implantation du réseau régional d'infrastructures d'égout et d'aqueduc de façon à rentabiliser au maximum les investissements publics. Les priorités de développement se feront vers le nord en direction du Chemin Freeman et vers l'ouest en vue d'effectuer éventuellement la liaison avec le noyau Lucerne-Aylmer.













EVOLUTION DE LA POPULATION DANS L'AIRE METROPOLITAINE 1961 - 1986

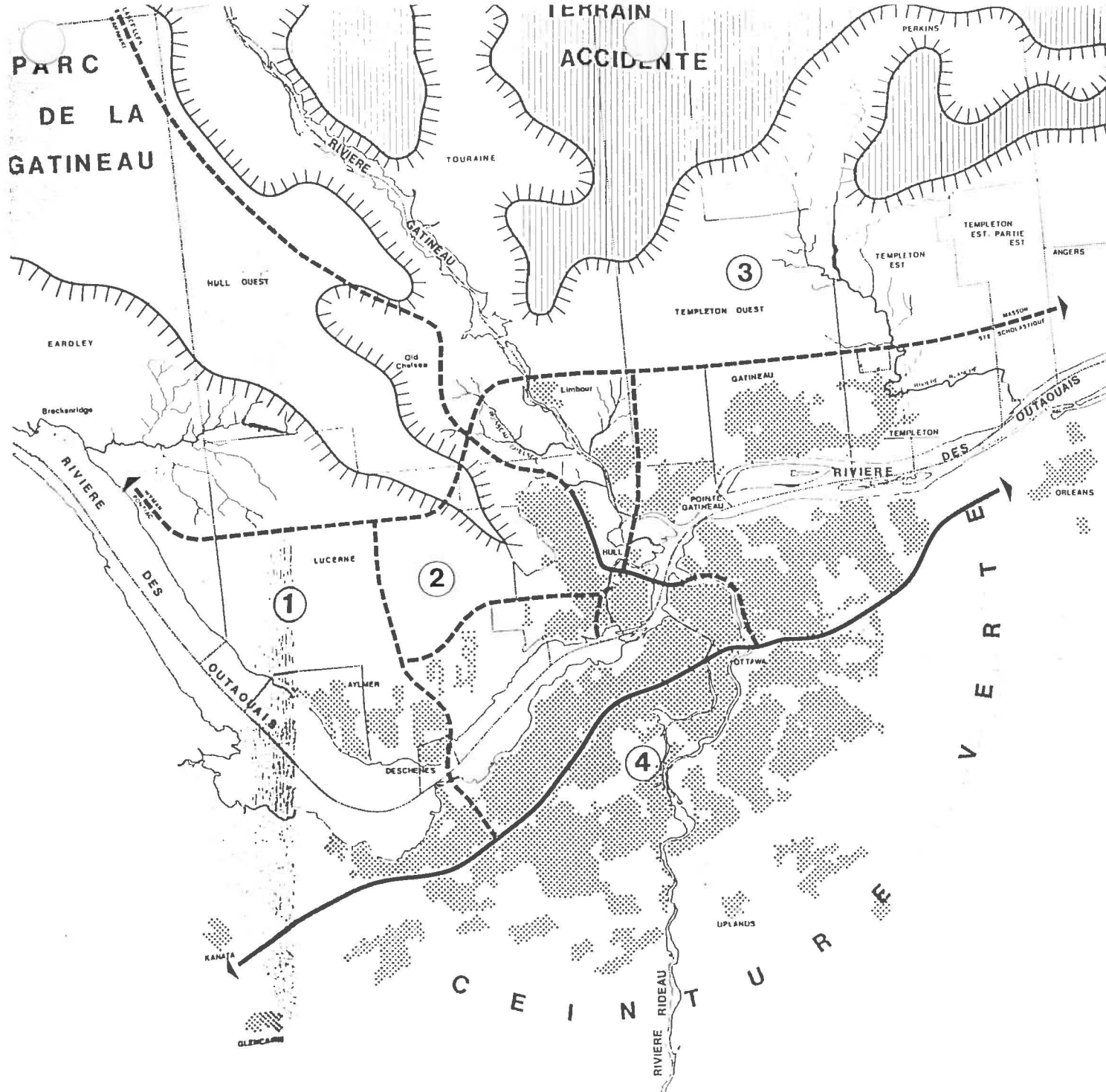
N O M B R E A B S O L U (P O U R C E N T A G E)	ANNÉE		1961	1966	1971	1986 (2)	
	SECTEUR		(1)	(1)	(1)	MINIMUM	MAXIMUM
	Q U E B E C	OUEST		13,092 (12.7)	15,751 (13.1)	15,984 (11.6)	25,000 (11.6)
CENTRAL			60,903 (59.1)	64,913 (54.0)	67,496 (48.9)	110,000 (51.2)	145,000 (50.0)
EST			29,006 (28.2)	39,608 (32.9)	54,586 (39.5)	80,000 (37.2)	110,000 (37.9)
TOTAL			103,001 (100.0)	120,272 (100.0)	138,066 (100.0)	215,000 (100.0)	290,000 (100.0)
	QUEBEC		103,001 (23.6)	120,272 (23.8)	138,066 (24.6)	215,000 (26.9)	290,000 (32.2)
	ONTARIO		332,894 (76.4)	384,397 (76.2)	473,222 (75.4)	585,000 (73.1)	610,000 (67.8)
	TOTAL		435,895 (100.0)	504,669 (100.0)	561,288 (3) (100.0)	800,000 (100.0)	900,000 (100.0)

SOURCE: (1) B.F.S.
(2) Service d'Urbanisme, Cité de Hull
(3) Aire Métropolitaine (limites 1966)



AFFECTATION DU SOL

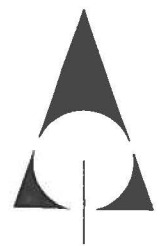
-  Habitation
-  Commerce
-  Industrie
-  Espace vert
-  Autoroute, artère majeure
-  Artère
-  Echangeur majeur
-  Echangeur
-  Centre de transport
-  Promenade auto
-  Zone de sols instables
-  Limites municipales



- ① N° de secteur
- ▭ Secteur d'habitation
- ▨ Partie construite
- ▤ Terrain accidenté
- ~ Limite topographique
- ⋈ Ravinement
- Espace vert
- Grande voirie existante
- - - Grande voirie projetée
- Limite municipale

ANNEE SECTEUR	1961	1966	1971	1986	
				POPULATION	HAUSSE
① OUEST	13.092	15.751	15.984	25.000	35.000
② CENTRAL	80.903	84.913	87.498	110.000	145.000
③ EST	28.008	39.808	54.586	80.000	110.000
④ OUE	103.001	120.272	138.086	215.000	290.000
⑤ ONT	332.894	384.397	423.222	585.000	810.000
TOTAL	435.900	504.869	561.286	800.000	900.000

© LIMITE D.P.F. 1986



SERVICE D'URBANISME
CITÉ DE HULL

CONCEPT GLOBAL
Contexte métropolitain
Evolution démographique



3) PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

a) Subdivision en aires d'aménagement

Pour fin d'allocation des superficies d'équipements communautaires et de commerce, le territoire municipal a été subdivisé en six (6) districts. Chaque district contient idéalement une population de 25,000 personnes, seuil permettant d'alimenter par exemple une école polyvalente, une succursale de la bibliothèque, un centre d'achats de quartier, une arène, un terrain de football et d'athlétisme. L'addition de deux districts regroupe suffisamment de population pour une piscine intérieure.

Il est proposé six (6) districts dans les limites actuelles de Hull:

NUMERO 1: l'île de Hull

NUMERO 2: Val Tétreau

NUMERO 3: Wrightville, jusqu'à Montclair

NUMERO 4: St Raymond, de Montclair à Thérien

NUMERO 5: Mont Bleu, de Thérien aux propriétés fédérales adjacentes au ruisseau Leamy

NUMERO 6: Freeman, aux abords du Chemin Freeman

b) Localisation des densités

La localisation des densités résidentielles élevées doit être coordonnée avec celle des équipements communautaires, commerciaux et de transport.

LE CENTRE-VILLE

Le plan directeur préconise que le centre-ville devienne le pôle d'attraction métropolitain sur la rive québécoise, avec un nombre élevé de travailleurs et de résidents.

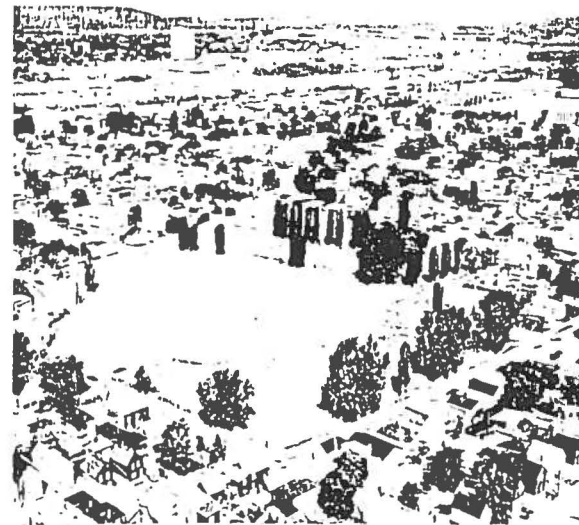
Il semble éminemment souhaitable de loger le plus possible de travailleurs au centre-ville, de manière à réduire les mouvements de circulation. Aussi, des densités résidentielles jusqu'à 300 personnes à l'acre sont recommandables dans le centre-ville et dans les abords immédiats. L'extension du centre-ville, tant résidentielle que commerciale, devrait respecter la limite topographique située au nord de la rue Frontenac.

L'ÎLE DE HULL

Les vieux quartiers d'habitation de l'île de Hull constituent une réserve de logements à bas prix pour la population ouvrière à revenu limité. Afin d'y limiter la spéculation foncière et encourager l'entretien des bâtiments, le plan directeur propose l'instauration de deux secteurs de conservation et de restauration: le premier délimité par les rues Sacré-Coeur, Maisonneuve, St-Laurent et St Rédempteur, le second par

les rues St Laurent, Morin, Montcalm, Frontenac et le parc Fontaine. L'application d'un code du logement assurera des conditions minimum d'habitabilité et d'entretien. Un programme de restauration avec subventions et prêts incitera les petits propriétaires à rénover leurs maisons.

Dans l'axe compris entre Laurier et Maisonneuve, on retrouve deux conditions propices à une densification de l'habitation: un corridor d'accès au centre-ville et le voisinage de la rivière Outaouais. Cette densification toutefois exige des précautions pour éviter de constituer un mur entre la population de l'île et les berges de l'Outaouais.



c) Les corridors de transport

Le long des corridors de transport, et particulièrement aux points d'accès, une densité supérieure apparaît logique pour rentabiliser les transports en commun et la voirie; les axes de circulation et de transport en commun traditionnels recevront également un traitement identique.

AXE ST LAURENT ET LARAMEE

AXE AUTOROUTE 5, BOULEVARD ST JOSEPH

BOULEVARD MAISONNEUVE

CHEMIN DE LA MONTAGNE

BOULEVARD DE LA CITE DES JEUNES