

COMPLÉMENT AU RAPPORT FINAL

**152**

**DB5.1**

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

Hull-

6211-06-0a1

COMPTES RENDUS DES RÉUNIONS DU  
COMITÉ DE TRAVAIL  
SUR LE TRONÇON LARAMÉE DE L'AXE  
ST-LAURENT/LARAMÉE/McCONNELL  
À HULL

LE 20 FÉVRIER 1991

Le 20 février 1991

COMPTES RENDUS DES RÉUNIONS DU  
COMITÉ DE TRAVAIL  
SUR LE TRONÇON LARABÉE DE L'AXE  
ST-LAURENT/LARABÉE/McCONNELL  
À HULL



Société  
d'aménagement  
de l'Outaouais  
Gouvernement  
du Québec

25, rue Laurier  
C.P. 1666  
Hull (Québec)  
J8X 3Y5  
Tél.: (819) 770-1500

Le 20 février 1991

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre de l'Environnement

Monsieur Robert Middlemiss  
Ministre délégué aux Transports  
Hôtel du Gouvernement  
Québec

Messieurs les Ministres,

Tel que mentionné, vous trouverez ci-joint  
les comptes rendus des différentes réunions qu'a tenues le Comité  
de travail sur le tronçon Laramée de l'axe St-Laurent/Laramée/  
McConnell à Hull.

Espérant le tout à votre entière satisfac-  
tion, je vous prie de recevoir, Messieurs les Ministres, l'expres-  
sion de mes sentiments respectueux.

Jean-Marie Séguin  
Président du Comité de travail

## NOTE POUR L'INFORMATION DU LECTEUR

### COMPTE RENDU DU 19 DÉCEMBRE 1990

- L'Annexe C-1 mentionnée dans le compte rendu se retrouve à L'ANNEXE IV DU RAPPORT FINAL
- Les annexes C-2, C-3 et C-4 se retrouvent à la suite du compte rendu de cette réunion

### COMPTE RENDU DU 21 JANVIER 1991

- L'Annexe I mentionnée dans le compte rendu se retrouve à L'ANNEXE IX DU RAPPORT FINAL
- L'Annexe II mentionnée dans le compte rendu se retrouve à L'ANNEXE VIII DU RAPPORT FINAL
- L'Annexe III mentionnée dans le compte rendu devient LE RAPPORT FINAL



**Compte rendu de la première réunion du Comité de travail  
sur le tronçon urbain de l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell  
tenue jeudi le 18 octobre 1990, à 9h30, au 25, rue Laurier, Hull**

---

---

Membres présents:           Jean-Marie Séguin, Président  
                                  Yvon A. Grégoire, Ville de Hull  
                                  Antoine Grégoire, C.T.C.R.O.  
                                  Paul Sanscartier, C.C.N.  
                                  Raymond Lemyre, Ministère de l'Environnement  
                                  Jean-Pierre Tremblay, Ministère des Transports

Personnes-ressources:       Jean-Claude Larrivée, Ministère des Transports  
                                  Michel Mailhot, Ministère de l'Environnement

Guy Gagnon, secrétaire

Le Président souhaite la bienvenue aux membres du Comité ainsi qu'aux personnes-ressources et résume les actions posées par le Ministre de l'Environnement et le Ministre délégué aux Transports, suite à l'adoption du décret no 857-90 du 20 juin 1990.

Le Président lit la lettre datée du 11 juillet 1990, signée par les Ministres Paradis et Vallières, laquelle explicite le mandat confié au Comité de travail ainsi que l'échéancier prévu. Il ajoute cependant que ce n'est que le 2 octobre 1990 que le Ministre de l'Environnement l'a informé de la nomination des autres membres du Comité.

Avant de débiter les travaux du Comité, le Président soulève la question de la confidentialité desdits travaux; cette question est très pertinente, surtout qu'un groupe de citoyens conteste la tenue à huis clos des délibérations du Comité.

L'ensemble des participants sont d'avis que le Comité de travail doit tenir ses réunions à huis clos et que le rapport final qui émanera du Comité doit être remis au Ministre de l'Environnement et au Ministre délégué aux Transports, lesquels décideront de l'opportunité de rendre le document public ou non. Unanimement, les participants conviennent que les propos tenus lors des réunions ne soient pas divulgués au public. Il est cependant entendu que les participants peuvent discuter des points soulevés au cours des réunions avec leurs mandants respectifs. Face à la presse, le Président se contentera de dire qu'il n'a aucun commentaire à faire.

À ce moment précis, un communiqué de presse est remis au Président, lequel est signé par le Comité pour l'intégrité de Hull et du Parc de la Gatineau, Logemen(t) occupe et le CRRIH, portant précisément sur la question du huis clos. Le Président en fait la lecture.

Suite à cette interruption, M. Antoine Grégoire (C.T.C.R.O.) mentionne qu'il serait très surprenant qu'il ait à retourner devant le Conseil de la C.T.C.R.O. pour lui faire part des points soulevés lors des réunions du Comité, son mandat étant suffisamment clair; il en est de même pour M. Yvon Grégoire (Ville de Hull). Quant à la C.C.N., M. Paul Sanscartier mentionne que certaines recommandations du BAPE ont été trouvées acceptables par la C.C.N. avec certaines modifications qui ont été communiquées à la Ville de Hull et au M.T.Q. Alors, ce n'est que dans l'éventualité où une position divergente était adoptée que la C.C.N. devrait à nouveau se prononcer officiellement. De plus, aucun commentaire ne sera fait publiquement par la C.C.N. à l'égard de ce projet, tant que le Gouvernement du Québec ne se sera pas prononcé officiellement.

M. Mailhot (personne-ressource du Ministère de l'Environnement) soulève la question de juridiction provinciale et fédérale à l'égard de l'analyse d'impacts environnementaux des travaux, à savoir que les ministères québécois et fédéral de l'Environnement devraient effectuer chacun une évaluation environnementale du projet.

M. Sanscartier mentionne qu'aucun problème juridictionnel n'a été soulevé quant à ce projet précis. Il explique qu'en vertu du décret DORS/84-467, le gouvernement fédéral ne peut déléguer à une autre entité sa décision faisant suite à l'évaluation environnementale d'un projet; par conséquent, la décision qui sera adoptée par le Gouvernement du Québec suite au rapport du présent Comité, devra être approuvée par le gouvernement fédéral. M. Sanscartier mentionne que dans le présent dossier, les processus d'évaluation environnementale provincial et fédéral ont été considérés comme analogues et par conséquent, afin d'éviter le double emploi, l'information résultant du processus d'évaluation du Québec a été utilisée par le gouvernement fédéral pour sa prise de décision, ce qui pourrait ne pas être le cas dans d'autres dossiers, chaque cas étant un cas d'espèce.

Le Président interrompt la discussion sur ce point en précisant que les membres du Comité auront l'occasion de discuter de ce sujet plus tard, lors de la mise à jour du dossier par chacun des participants.

Quant à la conduite des réunions, les participants s'entendent également à ne pas recevoir en audiences des personnes ou groupes favorables ou défavorables au projet, compte tenu du fait que les personnes et groupes ont déjà eu l'opportunité de faire valoir leur point de vue lors des audiences publiques tenues par le BAPE.

À ce moment-ci, le Président est d'avis que les participants doivent s'entendre sur l'étendue du mandat confié au Comité de travail et à cet effet, il lit de nouveau la lettre du 11 juillet 1990. Selon les termes de ladite lettre, le rapport du Comité devra tenir compte des points soulevés par le rapport du BAPE et plus précisément, des 3 points suivants: besoins de circulation et de sécurité, grands enjeux environnementaux et préoccupations des organismes et des gens du milieu.

Le rapport du Comité devra donc contenir le point de vue des membres sur chacun de ces 3 points et adopter une conclusion découlant de ces 3 points.

M. Lemyre (Environnement) suggère que chacun des membres fasse connaître son point de vue quant à l'étendue du mandat confié par les deux Ministres, à savoir si ce mandat se confine à la manière dont ledit tronçon doit être construit (encaissé ou en surface) ou si le dossier du BAPE doit être revu dans son ensemble, allant même jusqu'à la remise en question de la construction dudit tronçon.

Le Président demande si les fonctionnaires du Ministère de l'Environnement sont liés par les conclusions du rapport du BAPE. Selon M. Lemire, le rapport du BAPE ne lie aucunement le Ministère de l'Environnement. Il explique la procédure normalement suivie au Ministère: les fonctionnaires du Ministère de l'Environnement reçoivent les recommandations des fonctionnaires du Ministère des Transports, ensuite les audiences du BAPE sont tenues. Le rapport du BAPE est soumis au Ministre de l'Environnement.

De leur côté, les fonctionnaires du Ministère de l'Environnement déposent un rapport au Ministre. Le cabinet du Ministre fait une analyse ministérielle dont les conclusions sont soumises au Cabinet des Ministres pour l'adoption d'un décret. Cependant, dans le présent dossier, les fonctionnaires du Ministère de l'Environnement n'ont pas fait de rapport.

Le Président est d'avis que le mandat confié au Comité consiste à proposer la construction du tronçon soit en surface, soit encaissé et ce, en tenant compte des constatations formulées dans le rapport du BAPE.

M. Sanscartier (C.C.N.) rappelle que suite au dépôt du rapport du BAPE, la C.C.N. a fait connaître sa position et a soumis certaines propositions; cependant, à ce jour, la C.C.N. n'a reçu aucun commentaire à l'égard de ses recommandations.

Le Président désire connaître la position des ministères de l'Environnement et des Transports face au rapport du BAPE.

M. Mailhot (personne-ressource du Ministère de l'Environnement) mentionne qu'aucun mandat ne lui a été donné pour prendre position sur le rapport du BAPE et partant, il ne peut faire valoir la position du Ministère de l'Environnement à l'égard du rapport du BAPE.

À l'exception de M. Mailhot qui affirme ne pas détenir un mandat du Ministre quant à la position à être adoptée, les membres du Comité sont d'avis que le mandat confié au Comité se limite à déterminer la manière dont ledit tronçon doit être construit, soit en surface, soit encaissé, en tenant compte des 3 points mentionnés dans la lettre du 11 juillet 1990 et des constatations apparaissant dans le rapport du BAPE et ce, compte tenu que ledit rapport prend pour acquis la construction dudit tronçon.

Le Président souligne qu'il fera clarifier par le bureau du Ministre de l'Environnement, dans les plus brefs délais, l'étendue du mandat confié aux membres du Comité et demandera également que le mandat à être confié aux représentants du Ministère soit précisé et ce, afin de permettre la poursuite des travaux du Comité.

Le Président soulève un autre point qui mériterait une clarification de la part du cabinet du Ministre; il s'agit des mots "ainsi que le **raccordement du boulevard Pink et de la route 148**" apparaissant dans la lettre du 11 juillet 1990. Certains membres du Comité pensent qu'il s'agit du raccordement de l'artère St-Laurent/Laramée/McConnell au moyen d'un échangeur au niveau du chemin de la Montagne, lequel relierait le boulevard Pink à la route 148, alors que d'autres croient qu'il s'agit d'un nouvel axe pour permettre la déviation du trafic lourd qui raccorderait le boulevard St-Raymond à la route 148 dans la Ville d'Aylmer. Le Président demandera donc au cabinet du Ministre de clarifier ledit point.

Le Président invite les représentants du Ministère des Transports à présenter leur point de vue à l'égard des conclusions du rapport du BAPE.

M. Tremblay explique, au moyen de cartes, le projet tel que présenté par le Ministère des Transports et fait état des principales constatations du BAPE, à savoir que ledit projet est surdimensionné par rapport aux besoins de circulation, l'élimination de la voie centrale réservée au transport en commun, la construction du tronçon en surface, la déviation du trafic lourd sur une autre route et advenant la nécessité d'une voie de contournement, sa construction dans l'extrémité nord du Parc de la Gatineau.

Il fait également valoir certains arguments techniques pour réfuter les conclusions du BAPE; c'est ainsi que selon les calculs effectués par le M.T.Q., en prenant en considération le flux de trafic venant de la Promenade du Lac des Fées, le tronçon, s'il était construit en surface, devrait contenir 6 voies au lieu des 4 retenues par le rapport du BAPE, sans parler du ralentissement du trafic en raison des feux de circulation.

M. Tremblay mentionne que le Ministère des Transports maintient que ledit tronçon devrait être encaissé non pas comme le boulevard Décarie à Montréal, mais avec des murs latéraux en béton qui pourraient être aménagés en terrasses. Il termine en soulignant la recommandation du BAPE portant sur la portion de tronçon située sur les terrains de la C.C.N., à savoir la construction d'un tunnel d'une longueur de 200 mètres.

M. Sanscartier présente, au moyen d'une carte, l'option telle que modifiée par la C.C.N. suite au dépôt du rapport du BAPE, soit la construction d'un tunnel de 60 mètres au lieu de 200 mètres, ainsi que l'ajout éventuel lorsque requis d'une voie réservée aux autobus de chaque côté

de la route. Suite au rapport du BAPE, la C.C.N. a accepté certaines des recommandations avec les deux modifications ci-haut mentionnées. Le projet ainsi modifié a été transmis à la Ville de Hull et n'a toujours pas reçu les commentaires de ladite Ville.

M. Grégoire (C.T.C.R.O.) mentionne que la Commission n'a aucune objection à ce que la voie centrale réservée au transport en commun soit éliminée; cependant, bien que le rapport du BAPE suggère que les autobus utilisent les mêmes voies que celles utilisées par les automobiles, tout en ayant des débarcadères à des endroits propices, il propose la construction de 3 voies, dont une voie serait réservée aux autobus. C'est pourquoi il souligne que la largeur du boulevard devra tenir compte de la construction de cette troisième voie, réservée aux autobus, de chaque côté du boulevard, même si cela avait pour effet de donner l'aspect du boulevard Décarie à Montréal. Finalement, il est d'avis qu'afin d'assurer la quiétude des gens du milieu, il serait plus avantageux de construire un tronçon encaissé plutôt qu'en surface.

M. Grégoire (Ville de Hull) mentionne que toutes les études ont été effectuées au niveau de la Ville de Hull quant à la circulation. Selon la majorité du Conseil de la Ville de Hull, ledit tronçon doit être construit encaissé, tout en respectant les préoccupations des gens demeurant dans le secteur. À cet effet, une pétition portant quelque 500 signatures de personnes en faveur de la construction dudit tronçon de manière "encaissée", a été transmise à la Ville de Hull après le dépôt du rapport du BAPE. M. Grégoire note que la plupart des personnes ou groupes s'opposant à ce projet ne demeurent pas dans le secteur. Il ajoute cependant que les gens demeurant dans le secteur ne veulent pas que ledit tronçon ait l'allure du boulevard Décarie. M. Grégoire montre la carte topographique préparée par le Service d'urbanisme de la Ville de Hull. M. Grégoire informe le Comité que cette carte avait servi lors de la pétition et également lors de la présentation du plan d'urbanisme au cours d'une séance d'information. Ladite carte en couleur décrit le projet d'un tronçon encaissé et l'aménagement paysager en terrasses proposé. Il appert que les gens consultés sont d'accord avec ledit projet.

Le Président décrit la démarche qu'il souhaite suivre pour soumettre le rapport final à l'intérieur du délai prévu.

Selon lui, chacune des constatations et recommandations du rapport du BAPE devront être soigneusement analysées et commentées pour permettre son acceptation ou rejet; à titre d'exemple, il mentionne que l'une des constatations est à l'effet que le tronçon encaissé aurait pour effet de scinder en deux la vie communautaire des gens du quartier. Or, le Président fait remarquer qu'il s'agit d'une constatation démontrant de façon évidente la non-connaissance du milieu, car du point

de vue social et communautaire, les gens vivant au nord de la rue Laramée sont identifiés à la Paroisse St-Joseph de Hull, alors que ceux vivant au sud de la rue Laramée sont identifiés à la Paroisse St-Jean Bosco et partant, le tronçon encaissé n'aurait pas comme effet de diviser la vie communautaire du quartier.

Le Président mentionne que d'ici la tenue de la prochaine réunion, il effectuera une visite des lieux, en compagnie du représentant du Ministère des Transports et ce, afin de se familiariser "techniquement" avec le dossier.

À une nouvelle intervention de M. Mailhot, le Président l'informe qu'il était invité à participer aux discussions du comité technique à titre de personne-ressource et non de membre du Comité; par conséquent, son rôle est de clarifier les points soulevés par les membres du Comité lorsque ceux-ci le désirent et non pas l'inverse, soit le Comité clarifier des points soulevés pour sa compréhension.

Les membres du Comité conviennent de tenir la prochaine réunion **toute la journée le 15 novembre 1990, à compter de 9 heures, au 7<sup>e</sup> étage de la Maison du Citoyen**, au cours de laquelle les constatations et les conclusions du rapport du BAPE seront analysées. De plus, le représentant de la C.C.N. désirerait connaître à ce moment la position technique du Ministère des Transports et de la Ville de Hull à l'égard de la proposition de la C.C.N. soumise à ladite Ville suite au dépôt du rapport du BAPE. Quant à la Ville de Hull, M. Grégoire consultera le Service de la planification de ladite Ville. Selon le Président, rien n'empêcherait que le Comité soit d'accord ou rejette la proposition de la C.C.N.

Les membres sont d'accord pour lever l'assemblée à 12h45.



**Compte rendu de la deuxième réunion du Comité de travail  
sur le tronçon urbain de l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell  
tenue mercredi le 19 décembre 1990, à 13h30, au 25, rue Laurier, Hull**

---

---

Membres présents:           Jean-Marie Séguin, Président  
                                  Yvon A. Grégoire, Ville de Hull  
                                  Paul Sanscartier, C.C.N.  
                                  Raymond Lemyre, Ministère de l'Environnement  
                                  Jean-Pierre Tremblay, Ministère des Transports

Personnes-ressources:       Jean-Claude Larrivée, Ministère des Transports  
                                  Michel Mailhot, Ministère de l'Environnement

Guy Gagnon, secrétaire

Dès le début de la rencontre, le Président informe les membres du Comité que pour des raisons de santé, M. Antoine Grégoire ne peut être présent.

Le Président remercie les membres de leur présence et afin de clarifier la situation, il résume les événements survenus depuis la première rencontre tenue le 18 octobre 1990.

C'est ainsi que suite à cette première rencontre, il a parlé aux cabinets du Ministre de l'Environnement et du Ministre délégué aux Transports, afin d'obtenir les clarifications souhaitées par les membres du Comité et ce, avant la réunion prévue pour le 15 novembre 1990. N'ayant pas encore obtenu de réponses officielles, il a informé, le 13 novembre 1990, le cabinet du Ministre de l'Environnement qu'il devra annuler la tenue de ladite réunion, ajoutant qu'il la convoquerait seulement lorsque la situation aura été clarifiée par le Ministre. En l'absence de directives du Ministre, le Président a dû annuler ladite réunion. Le 12 décembre 1990, le Ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a téléphoné au Président pour l'informer qu'en accord avec le Ministre délégué aux Transports, il souhaitait que le Comité siège le plus rapidement possible et lui remette un rapport dans les meilleurs délais, laissant ainsi aux membres du Comité le soin de déterminer eux-mêmes l'étendue du mandat. Dès réception du rapport, les deux ministres discuteront de la teneur du document et le Ministre Paradis a indiqué qu'il prendra alors une décision finale.

Le Président résume ainsi la situation: il lui semble que le Comité doit émettre une opinion sur l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell à l'intérieur des limites de la Ville de Hull et soumettre un rapport en conséquence.

Le Président se dit prêt à continuer les travaux du Comité à l'intérieur de cette balise, à moins que majoritairement les membres soient d'avis que l'étude doive excéder les limites de la Ville de Hull.

Suite à un tour de table, il appert qu'à l'exception du représentant du Ministère de l'Environnement, les membres du Comité sont d'avis que les discussions doivent se limiter au corridor situé à l'intérieur des limites de la Ville de Hull. Le Président fait également part à l'assemblée que M. Antoine Grégoire (C.T.C.R.O.) considère lui aussi que le Comité doive limiter son étude aux limites de la Ville de Hull.

Le Président demande aux membres présents s'ils ont des corrections à suggérer au compte rendu de la réunion tenue le 18 octobre 1990.

Le secrétaire prend note des corrections apportées par certains membres et il est alors convenu que le compte rendu ainsi corrigé sera adopté lors de la prochaine réunion.

Le Président demande au secrétaire de lire le document remis aux membres et intitulé "Conclusions du BAPE".

Après avoir pris connaissance des préoccupations du BAPE, le Président souligne la position de M. Grégoire (C.T.C.R.O.) quant au genre de tronçon, ce dernier est d'accord avec la construction d'un corridor encaissé; cependant, une voie devrait être réservée exclusivement aux autobus. Dans la situation où une voie n'était pas réservée aux autobus, des débarcadères devraient être prévus à des endroits propices.

Le Président demande au représentant du M.T.Q. de faire entendre ses arguments au soutien de la construction d'un corridor encaissé.

M. Grégoire (Ville de Hull) désire émettre son point de vue, car il doit malheureusement quitter la réunion sous peu.

Le Président profite de cette occasion pour, d'une part, demander à M. Grégoire de déposer au Comité copies des résolutions adoptées par le Conseil de la Ville de Hull quant à l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell et d'autre part, pour souligner que suite au rapport du BAPE, présenté le 10 février 1989, une pétition de citoyens du quartier Laramée, lesquels favorisent la construction d'un corridor encaissé, a été remise à la Ville de Hull.

M. Grégoire (Ville de Hull) mentionne que la proposition élaborée par les fonctionnaires de la Ville de Hull a été réalisée en prenant en considération les recommandations de la C.C.N. à l'égard du rapport du BAPE; alors, afin de minimiser les impacts environnementaux, la proposition de la Ville prévoit le rétrécissement du tronçon encaissé, par la pose au centre de la travée d'un séparateur de type New-Jersey et prévoit l'aménagement d'espaces verts de chaque côté du corridor, le but étant d'éloigner le plus possible les maisons du tronçon encaissé.

De plus, par cette proposition, la voie de droite est réservée aux autobus et ce, dès la construction du tronçon. M. Sanscartier (C.C.N.) ajoute qu'il faut être très prudent afin de ne pas donner l'impression du boulevard Décarie et c'est pourquoi la C.C.N. propose un aménagement en terrasses, ce qui donne un effet de dégagement.

Le Président résume la position de la Ville de Hull, soit la construction d'un tronçon encaissé, selon des aménagements qui minimiseraient les impacts environnementaux sur les citoyens avoisinant ledit tronçon.

Le Président revient à la question posée au représentant du M.T.Q. à l'effet de connaître les arguments du Ministère militant en faveur de la construction d'un tronçon encaissé et subsidiairement la réaction du M.T.Q. face au rapport du BAPE.

M. Tremblay (M.T.Q.) mentionne que les conclusions du BAPE, numérotées 1, 2 et 3, apparaissant au document remis, sont basées sur des volumes de circulation et en suggérant que le trafic lourd passera ailleurs que sur le corridor St-Laurent/Laramée, soit sur l'artère St-Raymond/Pink.

Alors, suite au dépôt du rapport du BAPE, le M.T.Q. a réalisé en novembre 1990 un document, lequel donne un éclairage différent. Ce document est déposé au Comité comme pièce C-1, en même temps qu'une lettre datée de mai 1989, pièce C-2.

Le document C-1 soulève le fait que le BAPE n'a pas pris en considération le trafic généré par la promenade du Lac des Fées. De plus, suivant ce document, il appert que la construction de 4 voies en surface, tel que recommandé par le BAPE, serait sous-dimensionnée par rapport aux besoins, que la construction de la voie en surface pourrait être adéquate jusqu'en l'an 2002, à la condition cependant que des rues soient à sens unique dans le voisinage immédiat de l'artère Laramée, que des virages à droite soient ajoutés et que des feux de circulation permettent un rapport g/c de 0.6. Suivant cette argumentation mathématique, le M.T.Q. suggère que le trafic de transit soit séparé du trafic local et ce, par la construction d'un tronçon encaissé, ce qui serait adéquat pour les besoins de circulation.

Le Président soutient qu'il est important de séparer le trafic de transit du trafic local; le trafic de transit étant plus rapide que le trafic local, cette augmentation des écarts de vitesse engendrerait une augmentation des risques d'accidents et partant, il ne serait pas logique de laisser les deux types de trafic utiliser le même corridor. De plus, le Président souligne que lorsque le rapport du BAPE a été écrit, l'artère St-Raymond/Pink n'était pas encore ouverte à la circulation; aujourd'hui, force est de constater que l'intersection St-Raymond/St-Joseph constitue un entonnoir. Cette artère de surface ne peut pas desservir adéquatement le trafic lourd.

M. Sanscartier (C.C.N.) met l'emphase sur le fait que le BAPE a recommandé la construction du tronçon St-Laurent/Laramée en surface, en prenant en considération que le trafic lourd se ferait ailleurs, soit sur l'artère St-Raymond/Pink. Suivant l'expérience vécue depuis l'ouverture de ladite artère, il serait illogique de penser que cette artère pourrait desservir tout le trafic lourd qui se dirigerait vers Aylmer ou qui viendrait d'Aylmer.

Pour étayer l'argumentation du Comité, M. Sanscartier propose que l'on obtienne de la Ville de Hull le nombre de résidences situées le long de St-Raymond ainsi que le nombre de résidences situées le long de Laramée; il serait également intéressant de connaître la distance entre les résidences et chacune de ces deux artères.

Les questions de stationnement le long de la rue St-Raymond et du nombre de camions -vs- automobiles utilisant l'artère St-Raymond/Pink sont également soulevées. M. Grégoire (Ville de Hull) ajoute que la Ville de Hull a voulu faire une voie de transit avec l'artère St-Raymond/Pink, mais cela n'a pas fonctionné. Ladite artère ne dessert pas un secteur industriel, mais commercial et résidentiel.

M. Lemyre (Environnement) souligne que si le Comité souhaite retenir l'option d'un tronçon encaissé, il devra fournir au Ministre de l'Environnement des arguments pour réfuter l'option suggérée par le BAPE.

Le Président souligne que le BAPE a résumé la situation comme suit: l'artère St-Laurent/Laramée devrait être construite en surface pour être utilisée par les automobiles et le trafic lourd devrait être dirigé vers l'artère St-Raymond/Pink. Même en l'absence d'études d'impact portant sur l'artère St-Raymond/Pink, il semble cependant que la circulation du trafic lourd serait moins dommageable au point de vue environnemental si elle avait lieu sur le tronçon St-Laurent/Laramée encaissé plutôt que sur la rue St-Raymond. Du plan strictement technique, il serait impossible de poser des écrans sonores le long de la rue St-Raymond et en plus cette hypothèse créerait autant des problèmes de circulation que des problèmes environnementaux.

A l'exception du représentant du Ministère de l'Environnement, lequel ne veut pas se prononcer personnellement parce que le Ministère pourrait être appelé à analyser le rapport du Comité lorsque déposé, il devient évident pour l'ensemble des membres que le tronçon St-Laurent/Laramée devrait être encaissé pour les raisons suivantes:

1. La construction de 4 voies en surface, prévue par le BAPE, s'avère insuffisante pour répondre aux besoins actuels de la circulation.
2. La suggestion du BAPE à l'effet que le trafic lourd circulerait sur l'artère St-Raymond/Pink s'avère irréalisable en prenant en considération la situation actuelle du trafic sur cette artère.

3. L'impact environnemental sera plus dommageable en limitant le trafic lourd sur l'artère St-Raymond/Pink que celui résultant de la construction du tronçon St-Laurent/Laramée encaissé.
4. Le rajout d'un autre boulevard local, tel que préconisé par le BAPE (tronçon St-Laurent/Laramée en surface) risquerait de créer une situation identique à celle existant présentement sur l'artère St-Raymond.
5. La solution encaissée est celle qui répond le plus adéquatement aux besoins de circulation et de sécurité et aux grands enjeux environnementaux.
6. La solution encaissée respecte à la fois la volonté exprimée par le Conseil de la Ville de Hull et des citoyens demeurant dans le voisinage de l'artère Laramée.

Suivant l'opinion du Président, il n'appartient pas au Comité d'effectuer une autre étude d'impact environnemental ou autres études techniques pour appuyer les constatations et recommandations du Comité; il faut regarder ce qui est logique dans l'intérêt de la région et soumettre une recommandation dans ce sens. Si le Ministre de l'Environnement est d'avis qu'il lui manque des données ou autres informations, il prendra certainement les mesures nécessaires pour les obtenir; ce n'est pas du ressort du Comité de présumer des analyses ou études que pourrait souhaiter le Ministre.

La recommandation du Comité se limiterait à énoncer que le tronçon St-Laurent/Laramée devrait être encaissé et le rapport contiendrait des éléments appuyant cette thèse et motivant la réfutation de certaines des recommandations du BAPE.

M. Sanscartier (C.C.N.) dépose au Comité une lettre datée du 5 avril 1990 accompagnée d'un plan, lesquels documents sont numérotés pièces C-3 et C-4. Cette lettre livre de façon très explicite la position de la C.C.N. à l'égard de certaines recommandations du BAPE.

De façon plus particulière, M. Sanscartier est d'avis que la construction d'un tunnel d'environ 60 mètres au lieu de 200 mètres rencontrera les objectifs du BAPE.

M. Larrivée (personne-ressource du M.T.Q.) souligne que techniquement parlant, il serait impossible de construire 100 mètres de tunnel du côté est de la promenade de la Gatineau.

M. Tremblay (M.T.Q.) est d'accord avec la recommandation de la C.C.N., soit la construction d'un tunnel d'environ 60 mètres. Compte tenu que la C.C.N. répond à la préoccupation du BAPE, le Président croit que les auteurs du rapport seraient sûrement d'accord avec la nouvelle proposition.

Le Président désire connaître l'opinion des membres quant à la suggestion faite par M. Déry dans sa lettre datée du 25 octobre 1990 et dont copie a déjà été transmise aux membres du Comité à l'effet que l'axe Laramée soit construit en tunnel.

M. Tremblay (M.T.Q.) mentionne que cette suggestion avait été avancée lors des audiences du BAPE et que suivant une évaluation monétaire, il en coûterait 60 millions \$ pour la réalisation de ladite suggestion, par rapport à 20 millions \$ pour un tronçon encaissé.

En terminant, les membres du Comité conviennent de se rencontrer **toute la journée du 21 janvier 1991, dès 9h30**, au 25, rue Laurier, Hull.

Lors de cette rencontre, les membres discuteront des termes d'un projet de rapport, lequel leur aura été transmis préalablement à la tenue de la réunion. Il est entendu que les membres pourront faire valoir leurs points de vue et suggérer des changements audit projet de rapport.

M. Mailhot (personne-ressource du M.E.Q.) explique la procédure suivie lors de l'émission d'un certificat d'autorisation par le Gouvernement et souligne que le certificat d'autorisation peut contenir des précisions quant à la façon de réaliser le projet.

Les membres sont d'accord pour lever l'assemblée à 16h45.



Gouvernement du Québec  
 Ministère  
 des Transports  
 255, boul. Crémazie est, 9e étage  
 Montréal, QC  
 H2M 1L5

Copie du dossier

Montréal, le 17 mai 1989

A: Monsieur Yvan Demers, ing., s.m.a.  
 Directeur général du Génie  
 700, boul. St-Cyrille est, 28e étage  
 Québec, QC  
 G1R 5H1

DU: Service des projets de Montréal

OBJET: Commentaires  
 Rapport du BAPE - Projet de l'axe Saint-Laurent-  
 Laramée-McConnell  
 SAPP1: 2643-01-01, 01-02a, 01-02b, 01-02c, 01-03,  
 2643-01-03b

*réf. 6214*

Monsieur,

Ci-joint les rapports de la Division de la circulation et du Service de l'environnement, préparés après analyse du rapport du BAPE.

Il est d'abord intéressant de noter que le BAPE est d'accord avec l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, bien qu'il le trouve surdimensionné dans le secteur Laramée.

Au strict point de vue technique, il est possible de construire un boulevard à quatre voies à niveau dans l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, tel que recommandé par le BAPE. Bien que la réalisation d'un tel boulevard améliore la situation présente et offre quelques avantages au plan environnemental, il faut anticiper des problèmes de circulation dans le secteur urbanisé de Hull, le quartier Wrightville.

En effet, l'évaluation de la demande à partir d'une ligne-écran à l'ouest de la promenade du lac des Fées est différente de celle d'une ligne-écran située à l'est de la promenade, laquelle tient compte des débits du centre-ville de Hull vers ou en provenance de Hull secteur-nord.

Six voies à niveau au lieu de quatre sont requises pour répondre adéquatement à la demande dans le secteur Laramée (quartier Wrightville).

De plus, les principaux enjeux environnementaux découlant d'une solution apparentée à celle proposée par le BAPE ont été analysés dans l'étude d'impact. Les conclusions de cette analyse, reprises sommairement dans le document ci-joint, démontrent clairement que l'encaissement de cette voie rapide est une solution beaucoup plus acceptable sur le plan environnemental.

En effet, compte tenu de l'importance des besoins à satisfaire, la solution encaissée permet une plus grande efficacité des mesures d'atténuation acoustiques, une meilleure intégration du projet au plan visuel et au plan de l'homogénéité et de la qualité de vie du quartier.

Quant au projet de l'autoroute-50 en contournement de Hull, il sera requis plus tôt si le projet de l'axe St-Laurent est réalisé selon le concept proposé par le BAPE. La localisation du tracé au nord du parc, rendrait inapplicable son utilisation comme route de contournement parce que beaucoup trop éloigné du secteur urbanisé. Par le fait même, l'artère St-Laurent-Laramée-McConnell demeure importante pour le trafic de transit éventuel.

Dans le parc de la Gatineau, le projet prévoit un étagement conventionnel pour la promenade de la Gatineau. Afin de répondre aux besoins de traversée de l'autoroute à pied, en ski de fond, en raquette, etc., le ministère des Transports du Québec propose plutôt la réalisation de passerelles aux endroits appropriés; la suggestion de réaliser un tunnel de 100 mètres de part et d'autres de la promenade de la Gatineau étant hors de proportion au point de vue coût.

Une étude hydrogéologique adéquate ainsi qu'un suivi de l'état des puits avant-après sont des mesures susceptibles de répondre aux attentes des résidents du parc Champlain.

En direction générale est-ouest, le camionnage utilise deux axes, soit d'une part la route 148, soit d'autre part l'axe St-Raymond-Gamelin-Pink. Il faut anticiper une attirance importante de l'axe St-Laurent-Laramée-McConnell, malgré la signalisation d'indication qu'il sera possible d'installer. Au point de vue réglementaire, on ne peut défendre le camionnage sur l'artère Laramée-St-Laurent-McConnell, à moins que le MTQ remette l'entretien de l'artère à la ville de Hull et que celle-ci accepte de le prohiber. Ce qui n'est pas assuré.

En conclusion, il est possible de réaliser le projet que le BAPE recommande; cependant, le tronçon dans Laramée n'est pas suffisant pour répondre au besoin. De plus, y augmenter le nombre de voies amplifie les impacts environnementaux qui étaient mitigés par la réalisation du projet en dépression.

Étant donné les divers éléments qui jouent l'un contre l'autre dans ce dossier, il m'apparaît sage de recommander qu'une position commune MTQ-MEQ soit arrêtée, si possible.

On anticipe déjà que le conseil de ville de Hull prenne position ferme pour le projet original. De plus, si le camionnage est dévié sur St-Raymond, le Ministère peut s'attendre à des demandes de reconstruction de l'artère St-Raymond.

Le chef du Service des projets  
de Montréal,



Jean-Claude Larrivée, ing.

JCL/dp

c.c.: M. Jean-Luc Simard, ing.  
M. Daniel Waltz, écologiste

p.j.



## Principaux enjeux environnementaux découlant de la solution proposée par le BAPE

L'étude d'impact de décembre 1987 comprenait l'analyse détaillée d'une variante à niveau dont les caractéristiques techniques s'apparentent à celles proposées par le BAPE, à l'exception des espaces nécessaires pour la construction de voies supplémentaires en site propre pour les besoins du transport en commun.

L'élimination de ce corridor exclusif permettrait, selon le BAPE, de récupérer quelque 20 ou 30 mètres comme zone tampon entre le boulevard Laramée et les résidences voisines. Si tel était le cas, il faut reconnaître que l'aménagement de cette zone tampon favoriserait une meilleure intégration du projet dans le quartier.

Les solutions proposées par le BAPE n'éliminent cependant pas tous les inconvénients que nous avons mentionnés dans le rapport et que nous reprenons ici succinctement.

- 1) Il nous apparaît clair que la solution proposée viendra marquer une coupure beaucoup plus importante dans le quartier que la solution encaissée, entravant ainsi les liens fonctionnels entre les parties nord et sud. L'aménagement de passerelles surélevées, s'il y a lieu, qui seront plus ou moins utilisées, ne pourra répondre efficacement aux mouvements piétonniers entre les deux parties et les nombreuses intersections à niveaux avec feux de circulation ne pourront offrir qu'une sécurité relative.
- 2) La solution proposée groupe sur une même artère le trafic local et le trafic de transit, ce qui représente un volume de circulation très important en façade des résidences sises actuellement sur la rue Laramée. Tout le réseau de rues locales n'avait pas été conçu à l'origine pour accueillir une aussi importante circulation de transit. La variante encaissée nous apparaissait beaucoup plus efficace à ce niveau.

- 3) La solution proposée par le BAPE n'enlève pas, à notre avis, la nécessité de construire des écrans antibruit. Au contraire, les volumes de circulation plus élevés en surface et les nombreuses intersections avec feux de circulation généreront probablement un niveau de bruit très élevé aux heures de pointe. Des calculs précis devront cependant être effectués pour mesurer le niveau de bruit résultant et les écrans nécessaires.

La solution encaissée, parce qu'elle permettait la mise en place de parois absorbantes et une meilleure directivité des ondes sonores, laissait entrevoir que le niveau de bruit résultant, dans certaines sections, pourrait être moindre que le niveau de bruit actuel.

Dans la solution proposée par le BAPE, le rapprochement de la source de bruit et les nombreuses ouvertures qui seront pratiquées aux intersections réduiront considérablement l'efficacité des écrans antibruit.

- 4) Au niveau visuel, la construction des écrans antibruit qui pourraient atteindre dans certains cas plus de 5 mètres de hauteur représente un impact majeur pour les riverains et accentue pour les usagers l'effet de "corridor" en raison d'un temps de parcours plus long que dans la solution encaissée.
- 5) La déviation du trafic lourd sur le boulevard St-Raymond, tel que proposé par le BAPE, ne constitue à notre avis qu'une amélioration très minime sur le boulevard Laramée par rapport aux inconvénients que cette circulation supplémentaire pourrait entraîner sur le boulevard St-Raymond.

Une analyse détaillée, au niveau sonore en particulier, devrait être effectuée avant qu'une décision en ce sens soit arrêtée.

Service de l'environnement  
Le 5 mai 1989

National Capital Commission      Commission de la Capitale nat

161 Avenue Laurier Ouest  
Ottawa  
Canada  
K1P 6G6

161 Avenue Laurier Ouest  
Ottawa  
Canada  
K1P 6G6

le 5 avril 1990

N/Réf.: 1280.9  
7010-5-

Monsieur Jean-Pierre Tremblay, ing.  
Directeur, Direction régionale 07  
Ministère des Transports du Québec  
170, rue Hôtel-de-Ville  
Hull (Québec)  
J8X 4C1

OBJET: Artère Laramée - McConnell -  
Recommandations du BAPE

Monsieur,

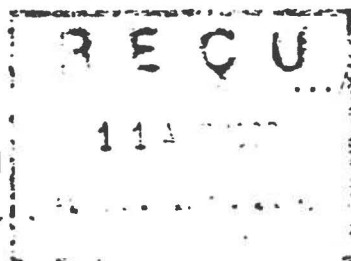
Nous avons pris connaissance du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le projet de construction de l'artère Laramée-McConnell et nous avons considéré avec attention les conclusions et recommandations formulées par le BAPE, particulièrement celles concernant la section de la future artère traversant le Parc de la Gatineau.

Je vous communique ci-après la position de la Commission de la Capitale nationale à cet égard telle qu'entérinée par le Comité exécutif de la CCN récemment:

- Que la CCN souscrive à la recommandation du BAPE d'abandonner le corridor prévu dans le terre-plein central pour un éventuel système rapide de transport en commun au profit de futures voies réservées aux autobus de chaque côté de l'artère;
- Que la CCN acquiesce à la suggestion du BAPE de construire un tunnel au croisement de la promenade de la Gatineau, mais sur une longueur d'environ 60 mètres au lieu des 200 mètres suggérés par le BAPE, et que les propositions de modifications à la géométrie préparées par la CCN pour la section de l'artère traversant le Parc de la Gatineau soient approuvées, sujet à un examen plus approfondi des répercussions possibles de la construction d'un tunnel en tranchée sur le paysage existant;

Conclusion  
n° 5 BAPE

Conclusion  
n° 6 BAPE



Canada

- Qu'advenant que le concept géométrique initial proposé pour la section Laramée traversant le secteur urbanisé (route en contrebas) ne soit pas retenu, que les solutions de rechange soient réexaminées et évaluées en détail et que des études plus poussées sur l'utilisation du sol et l'aménagement paysage, soient faites pour cette section de l'artère.

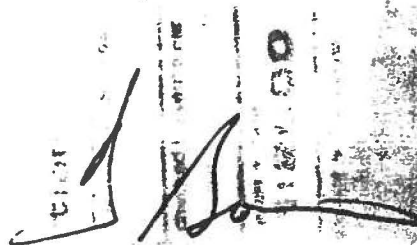
La recommandation de supprimer le corridor de quelque quinze mètres de largeur prévu dans le terre-plein central pour un éventuel système de transport collectif nous apparaît d'autant plus acceptable, qu'en plus de permettre de modifier de façon avantageuse le concept géométrique de la nouvelle route dans les secteurs sensibles comme le secteur Laramée et le Parc de la Gatineau résultant en une variante s'intégrant mieux au milieu environnant, elle permet également de garder la possibilité d'une solution à long terme au transport en commun au moyen de futures voies additionnelles réservées aux autobus qui pourront être aménagées de chaque côté de l'artère lorsque les besoins le justifieront.

En rapprochant les voies le plus possible l'une de l'autre dans le secteur Laramée, il pourrait être possible de supprimer en grande partie les murs de soutènement en béton prévus dans la proposition initiale et de libérer de part et d'autre de l'artère plus d'espace pour l'aménagement d'espaces verts entre la route et les habitations résultant en une conception géométrique plus intéressante pour ce secteur. Autre avantage, une réduction de coût appréciable pourrait être réalisée avec la construction d'un seul viaduc de quatre voies au lieu de deux viaducs jumelés de deux voies au-dessus du vallon du ruisseau du Lac des Fées.

Quant à la suggestion du BAPE de construire un tunnel au croisement de la promenade de la Gatineau, nous avons examiné plusieurs variantes de différentes longueurs en fonction de la topographie existante. En tenant compte à la fois du facteur environnement et du facteur coût, il nous apparaît qu'un tunnel d'une longueur d'un peu plus de 60 mètres, construit en tranchée ouverte avec reconstitution par la suite de la surface du parc à cet endroit, s'avérerait une solution très satisfaisante pour assurer le libre passage des usagers du parc et ainsi minimiser l'impact de la nouvelle route sur ce secteur du Parc de la Gatineau.

Nous avons illustré sur un plan conceptuel que je vous  
fais parvenir sous pli séparé, différentes propositions tenant  
compte de certaines des recommandations du BAPE et qui pourraient  
être prises en considération dans la préparation d'un concept  
géométrique modifié pour ce tronçon de l'artère Laramée-McConnell.  
Nous serions bien entendu disposés à discuter plus en détail de ces  
propositions lors d'une prochaine rencontre portant sur ce projet.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes  
sentiments les meilleurs.



André Bonin  
Vice-président  
Vise en valeur de l'immobilier

c.c.: M. J.C. Laramée, MTR

PS sb

**Annexe c-4 (plan)**  
**Carte disponible**  
**au secrétariat de la commission**  
**Bureau d'audiences publiques**  
**De Québec**

## CONCLUSIONS DU BAPE

- 1- Le BAPE suggère que les villes de Hull et Aylmer soient reliées par un nouveau boulevard à quatre voies, muni d'accotements, dans l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, tel que suggéré par le M.T.Q., sauf que le secteur Laramée, dans la Ville de Hull, devra être construit en surface avec aménagement d'espaces verts de chaque côté. (p. 6.3)
- 2- Le projet du M.T.Q. est surdimensionné dans le secteur Laramée par rapport aux échanges intermunicipaux. Cette affirmation est valable tout autant aujourd'hui qu'à plus long terme. (p. 6.1)
- 3- En ce qui concerne le boulevard proposé par le BAPE, il suggère que toutes les sections du projet aient une capacité de roulement uniforme, du début à la fin des douze kilomètres, soit, de part et d'autre d'une aire centrale sécuritaire, deux voies de 3,65 m et un accotement d'environ 3 m en fonction des caractéristiques du parcours. (p. 6.1)
- 4- Le secteur Laramée pourrait être aménagé au goût de la Ville de Hull et des citoyens en donnant prépondérance aux espaces verts qui devraient occuper le terrain compris entre les voies de circulation et les bâtiments. (pp. 6.1 et 6.2)
- 5- L'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell constituera aussi un nouveau circuit de transport en commun. Il semble évident au BAPE que pour bien des années à venir, les autobus pourront y rouler sans entrave sur les voies ordinaires, surtout si dans les quartiers urbains on aménage des aires qui leur permettraient de s'arrêter sans gêner la fluidité de la circulation. La largeur de l'emprise prévue par le M.T.Q. est telle que l'on pourrait éventuellement, si nécessaire, y aménager des voies additionnelles qui seraient réservées au transport en commun.
- 6- La traversée au Parc de la Gatineau devrait se faire telle que proposée par le M.T.Q., sauf que pour le tunnel situé sous la Promenade de la Gatineau, le BAPE suggère qu'il soit prolongé d'au moins cent mètres de chaque côté (voir Annexe 8, p. 11) afin que les usagers du parc puissent circuler librement et traverser l'axe routier sans encombre et sans danger, que ce soit à pied, en ski de fond, en raquette, ou autrement. (p. 6.3)



Société  
d'aménagement  
de l'Outaouais  
Gouvernement  
du Québec

25 rue Laurier  
C.P. 1666  
Hull OC  
J8X 3Y5  
Tel (819) 770-1500

Le 7 novembre 1990

Monsieur Dominique Déry, ing.  
10, chemin des Érables  
Gatineau (Secteur Limbour), Qc  
J8V 1C3

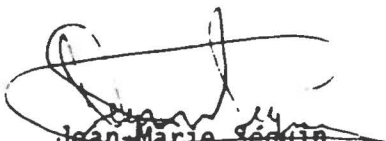
Cher Monsieur,

J'accuse réception de votre suggestion contenue dans votre lettre du 25 octobre dernier, à l'effet de construire le raccordement du boulevard Laramée en tunnel.

Malgré que je ne crois pas qu'il soit du rôle de notre Comité de recommander un autre mode de construction que ceux analysés par le BAPE, je verrai cependant à saisir les membres du Comité de votre lettre et si ceux-ci jugent à propos d'obtenir plus de précisions, je verrai à communiquer avec vous.

Permettez-moi de vous remercier sincèrement pour l'attention et la préoccupation que vous témoignez envers ce dossier.

Recevez, cher Monsieur, l'expression de mes bons sentiments.

  
~~Jean-Marie Séguin~~  
Président-directeur général

JMS/dg

M. Jean Marie Séguin  
Président du Comité d'étude  
sur l'artère Laramée.

le 25 octobre, 1990

Maison du citoyen, Hull.

Cher Monsieur,

J'ai suivi avec un grand intérêt les débats récents sur l'avenir de la rue Laramée à Hull, et je ne peux que vous féliciter de votre nomination à la présidence d'un comité d'étude ayant comme objectif de formuler aux autorités concernées la meilleure alternative de construction de cet axe routier.

Deux propositions ont été avancées à ce jour par les intervenants et ont fait l'objet de coupures de presse avec quel mépris les opposants dénoncent le projet. Ce n'est plus facile ni simple de nos jours de réaliser des projets orientés vers le mieux-être de la population. En réfléchissant sur la situation, je me suis dit que peut-être, une troisième proposition pourrait être de nature à dénouer l'impasse, et cette solution serait un TUNNEL.

Un tunnel en profondeur creusé à partir de la surface et dont la partie supérieure, une fois terminée, constituerait un PARC LINEAIRE sur toute sa largeur sauf qu'on conserverait la rue Laramée et qu'une autre rue serait créée du côté nord de cet espace pour ne pas entraver la continuité du parc. Ce parc linéaire deviendrait donc un lien important entre le Parc de la Gatineau et le ruisseau de la Brasserie, offrant ainsi de multiples possibilités aux amateurs de plein air.

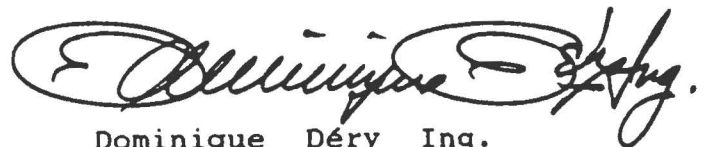
Un tel tunnel ne semble pas de prime abord plus dispendieux qu'une voie abaissée. On évite en effet un immense viaduc pour la voie ferrée et un autre presque aussi immense pour enjamber la Promenade du Lac des Fées ainsi que la piste cyclable. On fait disparaître du même coup quatre autres viaducs de moindre portée pour joindre les rues transversales au dessus de Laramée.

La construction d'une voie abaissée exige des murs de soutènement très importants par leur épaisseur et leur masse. De plus des systèmes d'ancrages par câbles sont nécessaires dans presque tous les cas. Certaines économies peuvent être réalisées à ces postes s'il s'agit d'un tunnel. L'excavation de roc serait moins importante pour une structure en tunnel à cause de la largeur qui peut être réduite dans ce cas-ci. Même si on doit prévoir une épaisseur du toit du tunnel suffisamment forte pour résister à la charge d'un camion lourd ou d'un bélier mécanique par exemple (cas du chauffeur fou), je crois que la quantité totale de béton serait comparable ou tout au plus légèrement supérieure à une structure abaissée.

Dans un cas comme dans l'autre, les services souterrains demeurent à peu près comparables, côté difficultés ou prix. Je considère qu'un des grands avantages du tunnel (en plus de dénouer une impasse qui perdure) en est l'aspect de parc linéaire qui redonne en quelque sorte le terrain exproprié au quartier sous forme d'espace communautaire. Non négligeable n'est-ce pas? La sécurité des enfants et du public résident est préservée. Fini les objections de déchirure du quartier; fini la pollution par le bruit. Aucune structure aérienne gênante dans le décor.

La population et les organismes publics verront sûrement d'un bon oeil la création d'un corridor de verdure, le seul entre la rivière des Outaouais et le boulevard des Hautes Plaines plus au nord. Cet avantage vaut à lui-seul son million. Ceci ferait en effet des cyclistes heureux dans la capitale de la bicyclette, et sans doute que la CCN, contributrice au projet, se montrerait plus que favorable à cette idée. Je crois tenir de bonne source aussi que le Ministère des Transports du Québec se trouverait soulagé du dénouement de l'impasse de cette façon.

En terminant, ce n'est qu'à titre de suggestion que je vous offre ma contribution et soyez assuré M. Séguin de ma disponibilité si jamais vous éprouviez le désir d'en discuter plus longuement. Je vous prie donc de recevoir mes meilleures salutations en vous souhaitant un bon succès à la présidence de ce comité.



Dominique Déry Ing.

BUR. : 595-1818  
RÉS. : 561-3585



Compte rendu de la troisième réunion du Comité de travail  
sur le tronçon urbain de l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell  
tenue lundi le 21 janvier 1991, à 9h30, au 25, rue Laurier, Hull

---

---

Membres présents: Jean-Marie Séguin, Président  
Yvon A. Grégoire, Ville de Hull  
Antoine Grégoire, S.T.O.  
Paul Sanscartier, C.C.N.  
Raymond Lemyre, Ministère de l'Environnement  
Jean-Pierre Tremblay, Ministère des Transports

Personne-ressource: Michel Mailhot, Ministère de l'Environnement  
Guy Gagnon, secrétaire

Le Président souhaite la bienvenue aux membres du Comité et précise que la réunion portera sur l'analyse du projet de rapport final qui leur a été transmis.

Cependant, dès le début de la réunion, le Président demande s'il y a des corrections à être apportées aux comptes rendus des réunions tenues les 18 octobre et 19 décembre 1990.

Suite à la correction mineure proposée par M. Yvon Grégoire au compte rendu de la réunion tenue le 18 octobre 1990 et à la précision suggérée par M. J.P. Tremblay au compte rendu de la réunion tenue le 19 décembre 1990, le Président dépose pour adoption par résolution les deux comptes rendus.

Adoption du compte rendu de la réunion tenue le 18 octobre 1990

91-1-1 Il est proposé par M. Yvon Grégoire  
et appuyé par M. Jean-Pierre Tremblay

Que le compte rendu de la première réunion du Comité de travail, tenue le 18 octobre 1990, soit adopté.

Adopté.

Adoption du compte rendu de la réunion tenue le 19 décembre 1990

91-1-2 Il est proposé par M. Jean-Pierre Tremblay  
appuyé par M. Raymond Lemyre

Que le compte rendu de la deuxième réunion du Comité de travail, tenue le 19 décembre 1990, soit adopté.

Adopté.

Tel que demandé par les membres du Comité lors de la dernière réunion, le Président remet copie de la lettre de M. J.P. Chabot et du tableau accompagnant ladite lettre (Annexe I), portant sur une étude de circulation effectuée sur la rue St-Raymond.

À la lecture de ces documents, M. J.P. Tremblay constate que la rue St-Raymond a atteint un niveau de service "à saturation". Il note que le taux de progression est de plus de 3%, alors que le BAPE utilisait dans son rapport un taux de progression de 2%; il rappelle que le M.T.Q. trouvait ce taux de 2% très conservateur, même si le BAPE écrivait que 1% était raisonnable. Cette étude confirme donc les projections du M.T.Q. Les membres du Comité reconnaissent qu'il s'agit d'un autre argument démontrant l'opportunité de construire le tronçon Laramée de façon encaissée. M. Yvon Grégoire ajoute que la rue St-Raymond a déjà été élargie en empiétant au maximum sur l'emprise de ladite rue.

Tel que demandé par les membres du Comité lors de la dernière réunion, le Président présente une carte préparée par la Ville de Hull identifiant les diverses utilisations (industrielle, commerciale et résidentielle) le long de la rue St-Raymond et le long de la rue Laramée et remet le document accompagnant ladite carte (Annexe II).

Ces divers documents constituent des éléments additionnels pour permettre aux membres du Comité d'appuyer leur argumentation pour démontrer que le tronçon Laramée devrait être construit de façon encaissée.

Le Président suggère que les membres du Comité discutent du projet de rapport final (Annexe III) qui devrait être soumis au Ministre de l'Environnement et au Ministre délégué aux Transports.

À prime abord, le Président sollicite l'opinion des membres, à savoir si les comptes rendus devraient être annexés au rapport final ou remis sous pli séparé.

Compte tenu que les réunions se sont tenues à huis clos, les membres du Comité conviennent de ne pas annexer les comptes rendus au rapport final. Seuls les documents auxquels on fait référence dans le rapport final seront annexés audit rapport. Il appartiendra donc aux ministres de décider si les comptes rendus seront rendus publics.

Les membres du Comité procèdent à l'analyse du projet de rapport final. Dès le début de la discussion, il est entendu que l'on mentionnera dans le rapport final que ces recommandations sont faites par la majorité des membres du Comité et non pas à l'unanimité, reconnaissant de ce fait que le représentant du Ministère de l'Environnement ne se prononce pas personnellement et ce, pour les raisons déjà consignées au compte rendu de la réunion tenue le 19 décembre 1990.

Les membres du Comité apportent au texte proposé toutes les corrections jugées nécessaires et conviennent des documents qui devraient être annexés au rapport final.

Au terme de la discussion, le Président suggère qu'aussitôt que les corrections auront été apportées, le secrétaire transmettra une copie du rapport final ainsi corrigé. Les membres du Comité devront faire connaître leurs commentaires, s'il y a lieu, à une date à être déterminée par le Président.

Le Président désire connaître l'opinion des membres du Comité quant à certains points; les membres du Comité sont d'avis que seule la signature du Président apparaisse audit rapport final et que la présentation aux deux ministres soit faite par ce dernier.

Après que le rapport final aura été approuvé par le Comité, le Président remettra aux deux ministres ledit rapport final ainsi que copie des procès-verbaux sous pli séparé.

Le Président informera les membres du Comité de la date à laquelle ledit rapport final sera présenté aux deux ministres et transmettra aux membres du Comité copie de la lettre accompagnant le rapport final.

Comme il avait été convenu lors de la première réunion, le contenu du rapport final ne sera divulgué que par les deux ministres, à moins que ceux-ci en décident autrement, auquel cas le Président en informera les membres du Comité.

Les membres sont d'accord pour lever l'assemblée à 14h45.



Compte rendu de la quatrième réunion du Comité de travail  
sur le tronçon urbain de l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell  
tenue le 12 février 1991, au cours d'une conférence  
téléphonique à 15h00

---

---

Membres présents: Jean-Marie Séguin, Président  
Antoine Grégoire, S.T.O.  
Paul Sanscartier, C.C.N.  
Raymond Lemyre, Ministère de l'Environnement  
Jean-Pierre Tremblay, Ministère des Transports

Guy Gagnon, secrétaire

Le Président informe les membres que M. Yvon Grégoire ne peut participer à la présente réunion et ce, en raison du décès de son frère. Cependant, lors d'une conversation téléphonique tenue entre le Président et M. Grégoire portant sur le contenu du projet de rapport, ce dernier s'est dit en accord avec ledit rapport.

De plus, le Président informe les membres qu'il a été invité par le Ministre de l'Environnement et le Ministre délégué aux Transports à déposer ledit rapport le 20 février 1991.

Le Président demande s'il y a des corrections à être apportées au compte rendu de la réunion tenue le 21 janvier 1991. Suite aux trois corrections mineures proposées par M. Antoine Grégoire et M. Sanscartier, le Président dépose pour adoption par résolution le compte rendu.

Adoption du compte rendu de la réunion tenue le 21 janvier  
1991

91-2-1 Il est proposé par Antoine Grégoire  
appuyé par Jean-Pierre Tremblay

Que le compte rendu de la réunion du Comité de travail,  
tenue le 21 janvier 1991, soit adopté.

Adopté.

Le Président demande s'il y a des corrections à être apportées au projet de rapport final dont copie a déjà été transmise.

Après discussion portant sur les corrections proposées par les membres, le Président dépose pour adoption par résolution ledit rapport final.

Adoption du rapport final du Comité de travail sur le tronçon urbain de l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell à Hull

91-2-2 Il est proposé par Jean-Pierre Tremblay appuyé par Antoine Grégoire

Que le rapport final du Comité de travail sur le tronçon urbain de l'axe St-Laurent/Laramée/McConnell à Hull, dont copie est annexée au compte rendu de la présente réunion, soit adopté;

Que le Président du Comité soit autorisé à signer ledit rapport et à le présenter au Ministre de l'Environnement et au Ministre délégué aux Transports.

Adopté à l'unanimité.

Adoption du compte rendu de la réunion tenue le 12 février 1991

91-2-3 Il est proposé par Raymond Lemyre appuyé par Paul Sanscartier

Que le compte rendu de la réunion du Comité de travail, tenue le 12 février 1991, soit adopté.

Adopté.

Le Président mentionne que le rapport final ainsi corrigé leur sera transmis, à l'exception des annexes déjà en leur possession, au plus tard le 20 février 1991. Seront également joints à ce rapport, les comptes rendus des réunions des 21 janvier et 12 février 1991, la lettre de transmission du rapport final aux deux Ministres, ainsi que 3 photographies aériennes des rues St-Joseph/St-Raymond, du boulevard Taché et de la rue Laramée.

Finalement, au terme des travaux du Comité, le Président remercie les membres de la plus entière collaboration qu'ils lui ont accordée.

Les membres du Comité sont d'accord pour lever l'assemblée à 15h45.