

RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

**CONSTRUCTION D'UN BOULEVARD DANS L'AXE SAINT-LAURENT -
LARAMÉE - McCONNELL ENTRE HULL ET AYLMER**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion:
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne, Québec, G1R 3X2
Tél.: (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9
Tél.: (514) 873-7790

LOGIDEC INC.
2150, boulevard Charest Ouest
Sainte-Foy (Québec)
G1N 2G3

Avertissement: Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Les enregistrements audio de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

Remerciements: La Commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Elle tient aussi à souligner le rôle de messieurs Yves Le Blanc et Robert Lapalme qui ont agi comme analystes dans ce dossier.

Dépôt légal - premier trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-19486-1



Québec, le 10 février 1989

Madame Lise Bacon
Ministre de l'Environnement
6^e étage
3900, rue Marly
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Madame la Ministre,

J'ai bien l'honneur de vous présenter le rapport de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant la construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell entre Hull et Aymer.

La Commission a été formée du soussigné qui l'a présidée et de M. Yvon Dubé, commissaire permanent du Bureau.

Après analyse du dossier, la Commission arrive à la conclusion que l'axe retenu par le promoteur est bien choisi, mais trouve le projet surdimensionné dans le secteur Laramée et suggère un aménagement plus simple et moins coûteux qui comporte moins d'inconvénients environnementaux.

Veillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

VICTOR C. GOLDBLOOM, O.C., m.d.

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 28 septembre 1988

Dr. Victor Goldbloom
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement
12, rue Sainte-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement de tenir une audience publique relative au projet de construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent Laramée McConnell à Hull et Aylmer et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat de l'audience débutera le 10 octobre 1988.

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

Le ministre de l'Environnement,



Clifford Lincoln

TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|--|------|
| TABLE DES MATIÈRES | VII |
| LISTE DES FIGURES | XI |
| LISTE DES ANNEXES | XII |
| LISTE DES SIGLES | XIII |
| | |
| CHAPITRE 1 - INTRODUCTION | 1.1 |
| 1.1 Le mandat | 1.1 |
| 1.2 La Commission | 1.1 |
| 1.3 Les participants | 1.2 |
| 1.4 L'audience | 1.3 |
| 1.5 La documentation | 1.4 |
| 1.6 La notion d'environnement | 1.6 |
| | |
| CHAPITRE 2 - LE CONTEXTE DU PROJET | 2.1 |
| 2.1 La description du projet | 2.1 |
| 2.2 L'historique du dossier | 2.8 |

| | |
|---|---------|
| CHAPITRE 3 - LA PROBLÉMATIQUE | 3.1 |
| 3.1 La description du milieu | 3.1 |
| 3.2 Le point de vue du promoteur | 3.2 |
| 3.3 Les points de vue des intervenants | 3.3 |
| CHAPITRE 4 - L'ANALYSE DES IMPACTS | 4.1 |
| 4.1 Le secteur Laramée | 4.1 |
| 4.1.1 Les mesures d'atténuation proposées par le promoteur | 4.3 |
| - Le bruit | 4.3 |
| - L'impact visuel | 4.3 |
| - Les impacts sur la vie de quartier | 4.4 |
| 4.1.2 Les points de vue des intervenants | 4.5 |
| - Les commentaires sur l'étude d'Impact ... | 4.5 |
| - Les impacts sur le développement urbain | 4.5 |
| 4.2 Le secteur du Parc de la Gatineau | 4.9 |
| 4.2.1 Les mesures d'atténuation proposées par le promoteur | 4.9 |
| 4.2.2 Les points de vue des intervenants | 4.10 |
| 4.3 Le secteur Parc Champlain | 4.11 |
| 4.3.1 Les mesures d'atténuation proposées par le promoteur | 4.11 |
| 4.3.2 Les points de vue des intervenants | 4.13 |
| 4.3.3 Le besoin d'un rapport hydrogéologique | 4.14 |
| 4.4 Le secteur McConnell | 4.19 |

| | |
|--|---------|
| CHAPITRE 5 - L'ANALYSE DE LA JUSTIFICATION DU PROJET | 5.1 |
| 5.1 Introduction | 5.1 |
| 5.2 La circulation | 5.8 |
| 5.2.1 Les déplacements interrives Québec - Ontario et la problématique des ponts | 5.8 |
| 5.2.2 Les déplacements locaux aux heures de pointe | 5.12 |
| 5.2.3 L'état de la circulation sur les principales artères | 5.14 |
| - La route 148 d'Aylmer à Hull | 5.15 |
| - Le rôle de l'axe Saint-Raymond - Pink ... | 5.16 |
| 5.2.4 Le transport en commun | 5.18 |
| 5.3 L'évaluation du besoin d'un nouvel axe routier entre Aylmer et Hull | 5.24 |
| 5.4 La localisation du nouvel axe et le développement urbain | 5.26 |
| 5.4.1 La ville d'Aylmer | 5.26 |
| 5.4.2 La ville de Hull | 5.27 |
| 5.5 L'évaluation de la géométrie proposée par le M.T.Q. pour l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell | 5.28 |
| CHAPITRE 6 - L'OPTION RETENUE PAR LA COMMISSION | 6.1 |
| CHAPITRE 7 - LA CONCLUSION | 7.1 |

LISTE DES FIGURES

| | Page |
|--|------|
| 2.1 Carte de localisation générale | 2.2 |
| 2.2 Carte de localisation régionale | 2.3 |
| 2.3 Sections-types secteurs Laramée/Parc Champlain | 2.5 |
| 2.4 Sections-types secteur McConnell | 2.6 |
| 4.1 Localisation du projet du promoteur | 4.2 |
| 4.2 Hydrogéologie Parc Champlain: Coupes | 4.15 |
| 4.3 Hydrogéologie Parc Champlain: Puits | 4.16 |
| 4.4 Hydrogéologie Champlain: Dépôts meubles | 4.17 |
| 4.5 Hydrogéologie Parc Champlain: Stratigraphie | 4.18 |
| 6.1 Ancien projet d'autoroute au nord d'Aylmer | 6.2 |

LISTE DES ANNEXES

| | Page |
|--|------|
| 1. Liste chronologique des interventions durant l'audience | 3 |
| 2. Liste alphabétique des intervenants durant l'audience | 13 |
| 3. A) Liste des documents déposés par le promoteur | 19 |
| B) Liste des documents déposés par les organismes .. | 20 |
| C) Liste des documents déposés par le public | 21 |
| 4. Liste des mémoires déposés | 23 |
| 5. Liste des références complémentaires | 27 |
| 6. M. Jean Granger, ing. | 29 |
| 7. M. Victor Lambert, architecte-urbaniste | 73 |
| 8. M. Raymond Gilbert, ing. | 117 |

LISTE DES SIGLES

| | |
|------------|--|
| BAPE | : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement |
| B.B.L. | : Beauchemin, Beaton, Lapointe inc., consultants |
| C.C.N. | : Commission de la Capitale nationale |
| C.N. | : Canadien national |
| C.R.O. | : Communauté régionale de l'Outaouais |
| C.T.C.R.O. | : Commission de transport de la C.R.O. |
| MENVIQ | : Ministère de l'Environnement du Québec |
| M.R.O.C. | : Municipalité régionale d'Ottawa - Carleton |
| M.T.Q. | : Ministère des Transports du Québec |
| S.A.O. | : Société d'aménagement de l'Outaouais |

10/10/10

CHAPITRE 1 - INTRODUCTION

1.1 Le mandat

Le 28 septembre 1988, monsieur Clifford Lincoln, ministre de l'Environnement, mandatait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement "de tenir une audience publique relative au projet de construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell à Hull et à Aylmer" et de lui faire rapport de ses constatations et de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat était effectif à compter du 10 octobre 1988.

Ce mandat découlait de requêtes en ce sens, adressées au ministre, pendant la période d'information statutaire de 45 jours menée par le Bureau entre le 28 juillet et le 10 septembre 1988, conformément à une demande de monsieur Lincoln datée du 20 juillet 1988.

Le projet du ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) était assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement parce qu'il s'agit de la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une infrastructure routière prévue pour quatre voies de circulation ou plus (Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, c. Q-2, r. 9, art. 2, par. e).

1.2 La Commission

Sur réception du mandat, M. Victor C. Goldbloom, président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, a décidé de diriger une commission formée de deux membres, en s'adjoignant

M. Yvon Dubé, commissaire permanent au Bureau. Cette Commission devait également s'assurer les services d'experts, soit Mme Danielle De Coninck, consultante en environnement, M. Victor Lambert, architecte-urbaniste, M. Jean Granger, ingénieur et M. Raymond Gilbert, ingénieur. Deux professionnels du Bureau ont également contribué aux travaux de la Commission, soit MM. Robert Lapalme et Yves LeBlanc, ce dernier agissant à titre de secrétaire.

Comme c'est généralement le cas, la Commission a également convoqué des représentants de divers organismes gouvernementaux, à titre d'experts, lors de la première partie de l'audience.

1.3 Les participants

Pour les fins de cette présentation, les participants ont été regroupés en trois catégories: les experts gouvernementaux, l'équipe du promoteur et les intervenants du public.

Les organismes gouvernementaux présents à la table des experts pendant la première partie de l'audience étaient la Commission de la Capitale nationale (C.C.N.), représentée par M. Paul Sanscartier, et le ministère de l'Environnement du Québec (M.E.N.V.I.Q.), représenté par M. Michel Mailhot, de la Direction des évaluations environnementales. La Commission avait également demandé aux deux villes impliquées, Aylmer et Hull, d'assurer la présence de représentants dans la salle pour pouvoir y recourir au besoin. De la même manière, la Commission a pu bénéficier des services de représentants de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.) et de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.). Les représentants des divers organismes présents ayant varié au fil des jours, on en retrouvera les noms dans la liste chronologique des interventions durant l'audience (voir Annexe 1).

La représentation du promoteur, le M.T.Q. était dirigée par M. Jean-Pierre Tremblay, directeur régional pour l'Outaouais. Tout au long de la première partie de l'audience, il était secondé par M. Jean-Claude Larrivée, chef du service des projets, M. Jacques Gagnon, du Service de l'environnement, et M. Claude Archambault, chef de la division du transport de la firme Beauchemin, Beaton, Lapointe, Consultants pour le M.T.Q. Pour répondre à des questions plus spécialisées, d'autres personnes furent mises à contribution, comme MM. Jean-Pierre Panet, André Vachon et Mozher Sorial (voir Annexe 2).

Il y eut une participation du public très active tout au cours de l'audience. Le groupe le plus présent, soit le Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau, a été formé spécifiquement pour marquer son opposition au projet et a été à l'origine de quelques-unes des demandes d'audiences reçues pendant la période d'information. L'Association des Résidents du parc Champlain et des environs a également joué un rôle très actif en tant que requérant et lors des deux parties de l'audience. D'autres associations de quartier, comme celle des Résidents du ruisseau de la Brasserie et des Résidents du secteur Val Tétréau, l'Association des citoyens de Hull et l'organisme "Logemen' occupe" ont apporté une contribution significative. En plus d'avoir été une source d'information et d'expertise pour la Commission durant la première partie de l'audience, les deux villes impliquées dans le projet sont également intervenues en soumettant des mémoires lors de la deuxième partie.

1.4 L'audience

Différentes étapes sont prévues dans les règles de procédure du Bureau pour guider son intervention. C'est le cas des rencontres préparatoires qui ont eu lieu à Hull, le 11 octobre 1988, avec le promoteur et avec les requérants, séparément, dans le but de leur expliquer la procédure et de mieux cerner les principaux objets de l'audience à venir. En conformité des règles de procédure, une audience comprend deux parties séparées par un délai minimal de 21 jours (qui fut effectivement de 33 jours dans le cas qui nous occupe) afin de donner aux participants le temps de préparer leurs mémoires.

La première partie de l'audience en est une d'information. Elle a eu lieu au Palais des Congrès de Hull, les 17, 18 et 19 octobre 1988. Lors de la première séance, les requérants sont venus exposer les motifs qui les avaient poussés à faire des demandes d'audience au ministre de l'Environnement. Le promoteur a fait un exposé général de son projet, suivi de la période de questions qui constitue la part importante d'une première partie d'audience. Aussi bien le promoteur que les experts gouvernementaux invités par la Commission ont contribué à éclairer les commissaires et le public sur les différents aspects du projet. En plus des participants présents dans la salle, une population beaucoup plus large pouvait être atteinte grâce à la câblodiffusion des séances, en différé.

La deuxième partie de l'audience consiste essentiellement en l'audition des mémoires soumis par les participants. Elle s'est tenue à la Maison du citoyen de Hull, les 22 et 23 novembre 1988. Trente-trois mémoires écrits ont été déposés devant la Commission qui a également entendu sept présentations orales. Les contributions, qui exposent un éventail de positions très diversifiées, étaient soumises par des municipalités (Aylmer et Hull), des organismes publics (S.A.O.), des groupes et associations multiples et des individus, à titre personnel. Il faut souligner la qualité exceptionnelle de la plupart des mémoires. L'Annexe 4 en dresse une liste chronologique complète.

1.5 La documentation

Au départ, le dossier soumis par le promoteur à la consultation publique de 45 jours, qui débutait le 28 juillet 1988, était constitué des pièces suivantes:

- M.T.Q., Service de l'environnement. Étude d'impact sur l'environnement. Axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, Roche ltée, décembre 1987, 238 pages, 10 annexes.

- M.T.Q., Service de l'environnement. Étude d'impact sur l'environnement. Axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell. Résumé, Roche Itée, décembre 1987, 45 pages, 4 annexes.
- M.T.Q., Service de l'environnement. Étude d'impact sur l'environnement. Axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell. Dossier cartographique, Roche Itée, décembre 1987, 32 cartes.
- M.T.Q., Service de l'environnement. Étude d'impact sur l'environnement. Axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell. Questions et réponses, n.p., 2 annexes.
- M.T.Q., Service de l'environnement. Choix et priorités d'implantation d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer. Une entente entre la Commission de la Capitale nationale et le gouvernement du Québec, juillet 1983, 177 pages.

L'audience allait permettre d'ajouter de nombreux documents à cette liste initiale restreinte. La liste des documents déposés par le promoteur, les organismes gouvernementaux ou les participants du public fait l'objet de l'Annexe 3 de ce rapport. Tous les titres qui y sont énumérés sont disponibles pour consultation dans les centres de documentation permanents du Bureau à Québec et à Montréal.

Le dossier s'est également enrichi de toute l'information recueillie pendant les séances publiques et qui a fait l'objet de transcriptions également disponibles dans les centres de documentation. A cela s'ajoutent les trente-trois mémoires écrits déposés devant la Commission.

Pour les fins de son enquête, la Commission a pu consulter certains documents additionnels dont la liste apparaît dans la bibliographie complémentaire (voir Annexe 3). C'est finalement

l'ensemble de cette documentation qui a fourni à la Commission toute l'information nécessaire à son travail. Elle en a dégagé une synthèse et en a fait une analyse conformément à son mandat et à l'habituelle vision large du Bureau pour la notion d'environnement.

1.6 La notion d'environnement

La notion d'environnement s'applique à l'ensemble des composantes des milieux de vie, qu'elles soient de nature biophysique, sociale, économique ou culturelle.

Les termes mêmes de la Loi sur la qualité de l'environnement autorisent d'ailleurs une telle approche. Ainsi, la Loi, au paragraphe 4 de l'article 1, définit l'environnement comme étant, entre autres, "le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques". Au paragraphe b) de l'article 31.9, la Loi permet de déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en prenant notamment en considération l'impact, non seulement sur la nature et le milieu biophysique, mais aussi sur les communautés humaines, l'équilibre des écosystèmes, les sites archéologiques, historiques et les biens culturels. De plus, la Loi, dans sa section IV intitulée "La protection de l'environnement", prévoit la prohibition de l'émission, du dépôt, du dégagement ou du rejet de tout contaminant dont

[...] la présence dans l'environnement [...] est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune et aux biens (L.R.Q., c. Q-2, art. 20).

C'est donc dire que le législateur a fait sienne une conception globale de l'environnement comme milieu de vie et comme milieu de travail et que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

ment, dans l'exercice de ses fonctions, ne peut restreindre le champ d'audience et d'enquête au seul milieu biophysique: l'être humain et ses activités constituent une composante essentielle des préoccupations du Bureau.

CHAPITRE 2 - LE CONTEXTE DU PROJET

Le projet de construction de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell a déjà une longue histoire. Dans ce chapitre, nous allons voir comment on en est venu à proposer le tracé de référence qui fait l'objet de l'étude d'impact du M.T.Q. Après une brève description du projet, l'historique du dossier sera abordé parce qu'il permet de retracer des options anciennes. La figure 2.1 situe le projet dans un contexte général et la figure 2.2, dans un contexte régional.

2.1 La description du projet

Le projet consiste en la construction d'un boulevard dans l'axe du boulevard Saint-Laurent et de la rue Laramée, à Hull, et du chemin McConnell à Aylmer. Selon le promoteur, cette nouvelle artère serait nécessaire pour rencontrer trois objectifs principaux:

Premièrement, d'assurer une meilleure fluidité du trafic et un temps de parcours plus court entre les noyaux urbains d'Aylmer, Hull et Ottawa.

Deuxièmement, de décongestionner la route 148 [...] afin de lui permettre de jouer plus efficacement son rôle de desserte des commerces et des quartiers résidentiels bordant cette route.

[Troisièmement...] de faciliter l'accès et le développement du secteur situé à l'ouest de Hull, en bordure du chemin de la Montagne, ainsi qu'en bordure du chemin

Figure 2.1

CARTE DE LOCALISATION GÉNÉRALE
(Extrait de la carte routière)

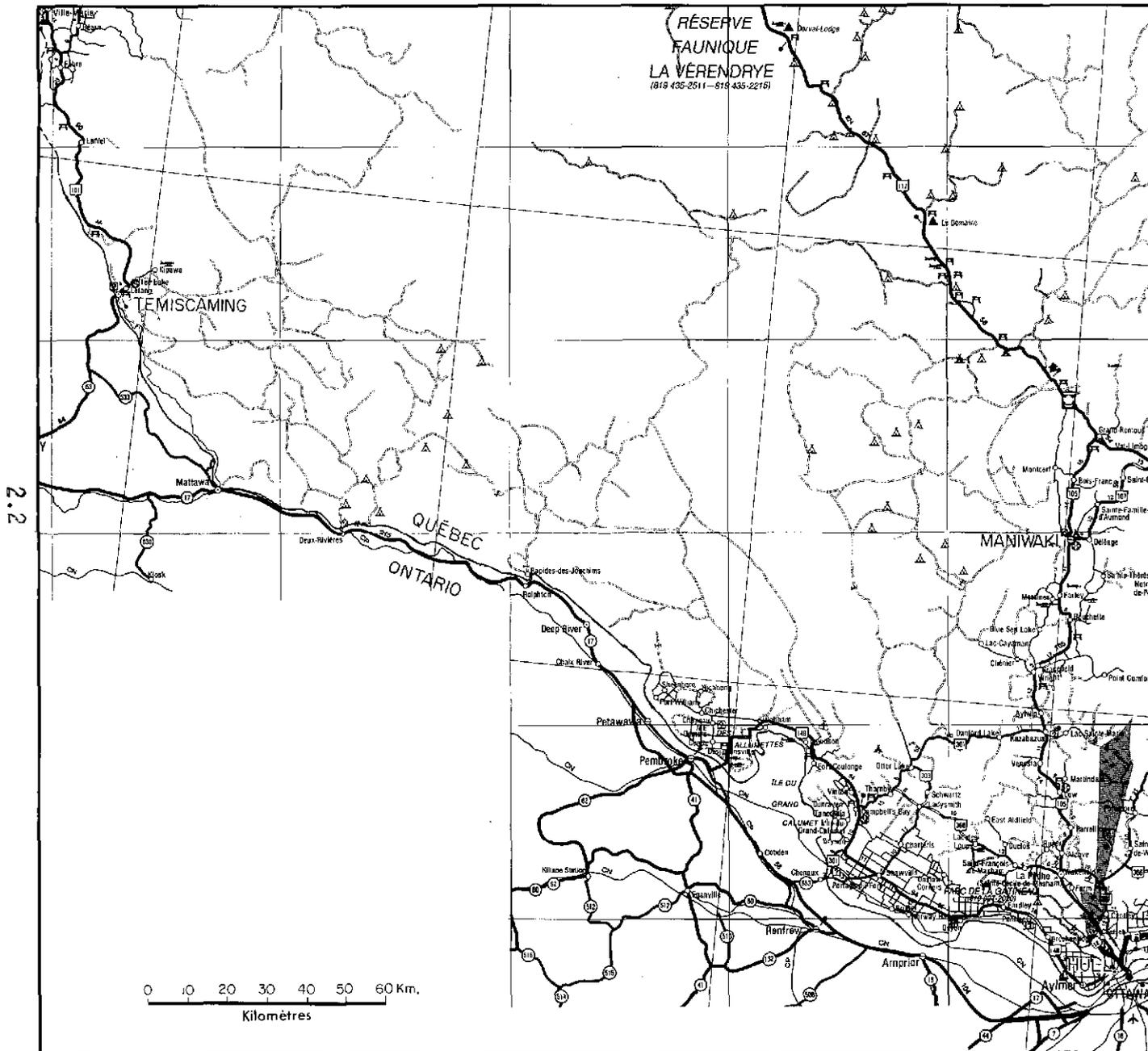
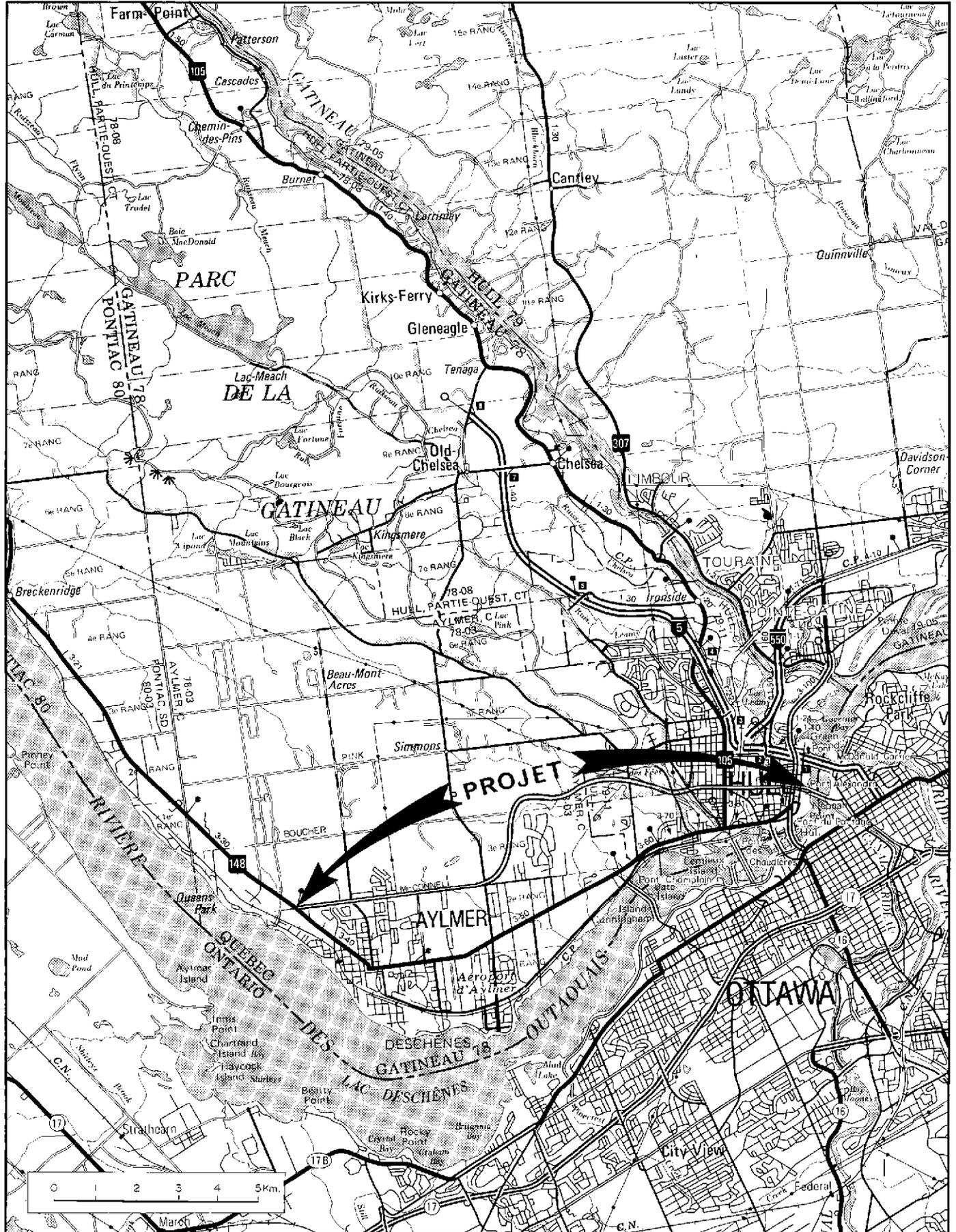


Figure 2.2

CARTE DE LOCALISATION RÉGIONALE
(Extrait de la carte 31 G ouest du M.T.Q.)



McConnell à Aylmer. (M. Jean-Pierre Tremblay, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 11-12)

Sur l'ensemble de son parcours, la nouvelle artère d'une longueur de 12 km comprendrait au moins deux chaussées à deux voies qui seraient séparées par un terre-plein central d'une largeur variant entre 12 m et 16 m en vue de l'établissement éventuel d'une voie rapide de transport en commun. La largeur totale de l'emprise varierait entre 55 m et 80 m en fonction des caractéristiques propres à quatre secteurs homogènes, définis dans l'étude d'impact: le secteur Laramée, le secteur du parc de la Gatineau, le secteur situé entre les chemins de la Montagne et Vanier (secteur Parc Champlain) et celui qui va du chemin Vanier jusqu'à la route 148 à la sortie nord d'Aylmer (secteur McConnell).

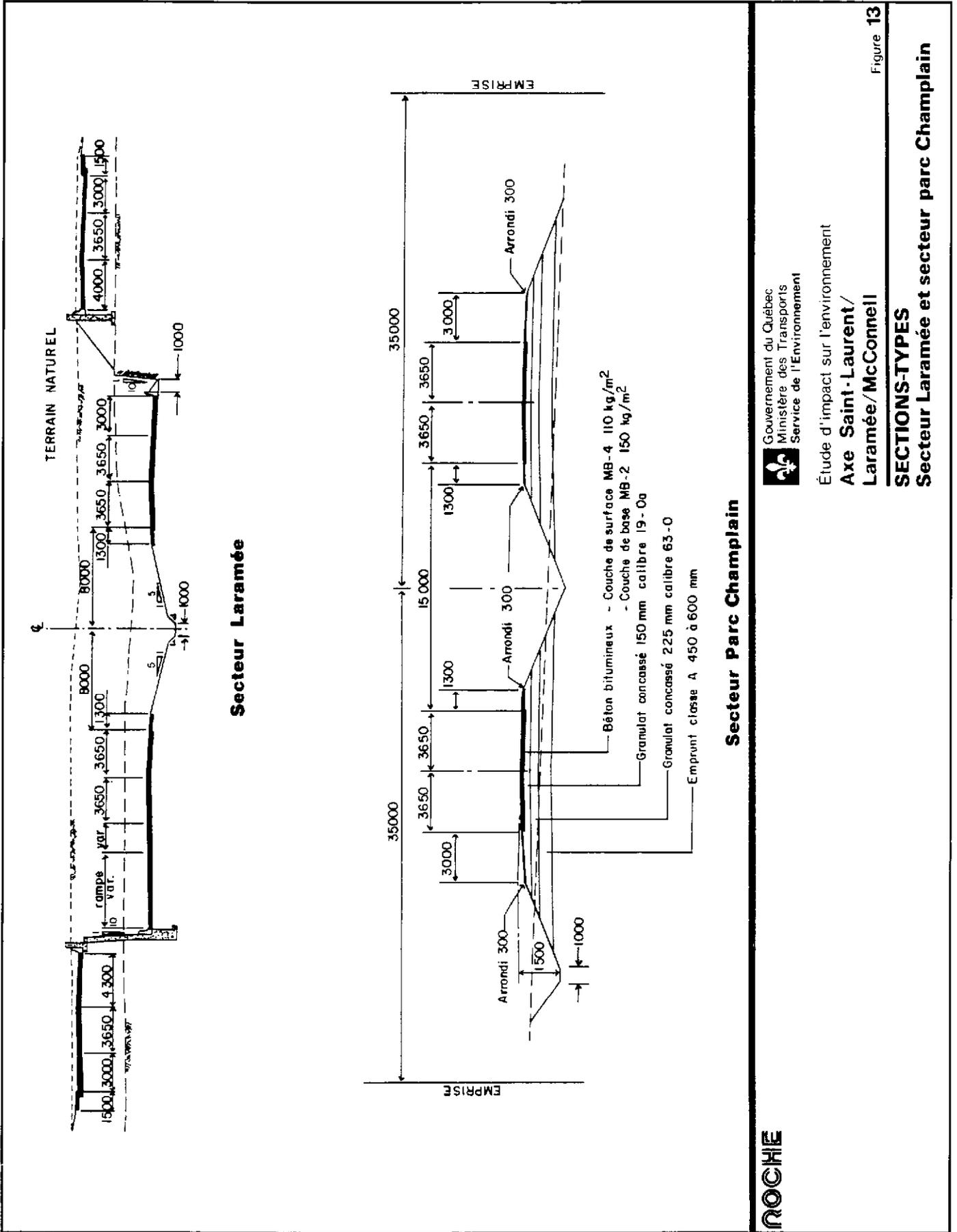
D'une façon plus spécifique, le tronçon Laramée débiterait à la hauteur de l'autoroute 550, dans le prolongement du boulevard Saint-Laurent, et serait constitué de voies encaissées raccordées à des voies de service situées de part et d'autre de son tracé. L'emprise prévue (voir figure 2.3) serait d'environ 80 m, dont 16 m pour l'espace central et environ 6 m pour les rampes d'accès. C'est donc dire qu'il faut ajouter quatre voies en surface aux cinq voies encaissées et aux rampes d'accès. Des viaducs permettraient d'assurer la continuité de la circulation au-dessus du tronçon Laramée, sur le boulevard Saint-Joseph, dans l'axe des rues Walker et Berri et sur la rue Labelle. Une passerelle piétonnière serait également construite sur la rue Richelieu afin d'y favoriser d'une façon plus sécuritaire les déplacements des piétons. Des écrans antibruit sont prévus à l'intersection de la nouvelle artère et de la Promenade du lac des Fées. On se souviendra que, dans le secteur Laramée, tous les terrains nécessaires ont été expropriés en 1973.

Dans le parc de la Gatineau, le promoteur prévoit construire des échangeurs aux intersections avec la Promenade du lac des Fées et avec le chemin de la Montagne. La Promenade de la Gatineau passerait par-dessus le nouvel axe sans y être raccordée afin de préserver ses caractéristiques et sa vocation. Dans le parc et jusqu'au futur boulevard Deschênes, un peu à l'ouest du chemin Vanier, l'emprise serait de 70 m, dont 15 m pour le terre-plein central.

Figure 2.3

SECTIONS-TYPES SECTEURS LARAMÉE /PARC CHAMPLAIN

(Extrait de l'étude d'impact Laramée/McConnell p. 182)



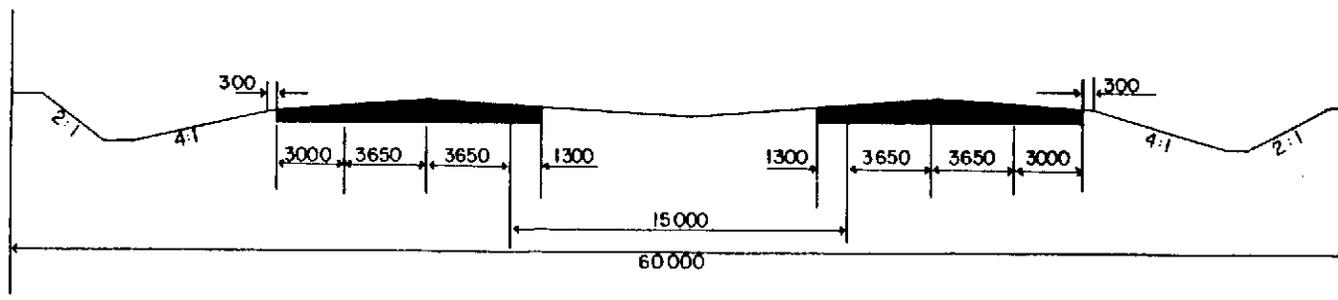
ROCHÉ

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

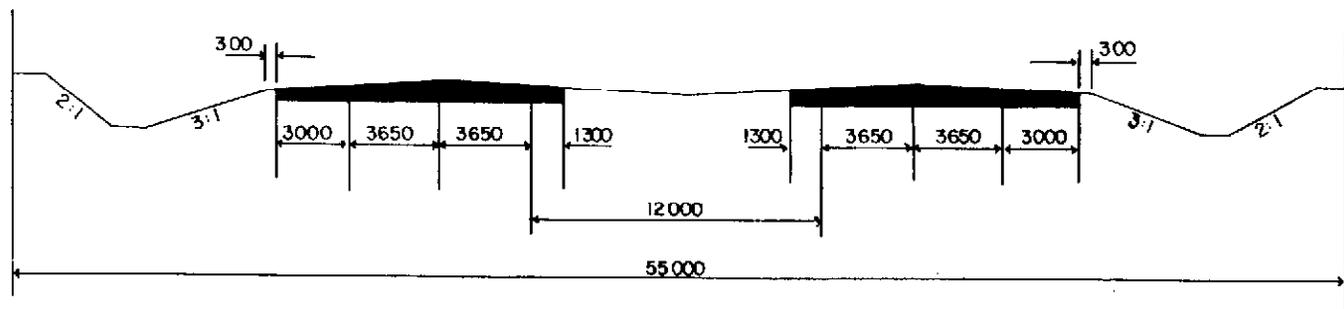
Étude d'impact sur l'environnement
**Axe Saint-Laurent/
Laramée/McConnell**

SECTIONS-TYPES
Secteur Laramée et secteur parc Champlain

Figure 13



Secteur McConnell
(de la rue Edey au ☉ du boulevard Deschênes)



Secteur McConnell
(de la route 148 à la rue Edey)

ROCHE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Étude d'impact sur l'environnement
**Axe Saint-Laurent/
Laramée/McConnell**

Figure 14

**SECTIONS-TYPES
Secteur McConnell**

A l'ouest du chemin de la Montagne, le tracé s'infléchit vers le nord, en une vaste courbe, en vue de contourner le secteur domiciliaire du Parc Champlain, pour ensuite revenir vers le sud dans l'axe du chemin McConnell, un peu à l'ouest du chemin Edey.

Entre le corridor prévu pour le futur boulevard Deschênes et le chemin Edey, l'emprise aurait 60 m, dont 15 m pour le terre-plein, alors qu'elle serait réduite à 55 m et 12 m pour le restant du parcours jusqu'à la route 148 (voir figure 2.4). Dans ce secteur, le projet consiste en l'élargissement de l'actuel chemin McConnell et il implique plusieurs expropriations de résidences et de terrains.

Ainsi, dans le concept du promoteur, le projet prend l'allure d'une véritable autoroute entre le ruisseau de la Brasserie et le chemin de la Montagne. Il se transforme ensuite en boulevard urbain, à la hauteur du Parc Champlain, puisque huit intersections à niveau y sont prévues jusqu'à la route 148. C'est du moins la précision qu'apportait le promoteur, pendant l'audience, lorsqu'il disait:

En fait, c'est une route qui se transforme, c'est une autoroute pour la première partie, une autoroute urbaine dans la section de Laramée, qui se transforme graduellement pour aller rejoindre une route provinciale qui est la route 148 à l'ouest d'Aylmer. (M. Jean-Pierre Tremblay, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 67)

Le projet soumis dans l'étude d'impact n'a pas été modifié de façon sensible pendant la première partie de l'audience tenue à Hull, les 17, 18 et 19 octobre 1988. Le seul changement appréciable réside dans l'abandon de la voie d'accès au Parc Champlain, conformément au voeu exprimé par la ville d'Aylmer dans une résolution datée du 20 octobre 1986. Par ailleurs, une précision a été apportée, lors de l'audience, sur le type de revêtement des parois de la section encaissée de la rue Laramée qui devrait permettre d'absorber davantage le bruit de la circulation.

Contrairement au modèle classique des études d'impacts, le projet contenu dans l'étude d'impact ne procède pas à une analyse comparative d'options. Il s'agit plutôt d'un tracé de référence additionné de quelques variantes dans les sections les plus problématiques. Une lettre du 6 septembre 1988, du ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, fait précisément référence aux

nombreuses discussions et négociations entre les différents intervenants au dossier, vers la fin des années soixante. [...] Ce serait illusoire de penser que ce sont uniquement les études environnementales récentes qui ont permis de dégager l'orientation du tracé [...]

puisque l'entente C.C.N.-Québec date déjà de 1972. Le fait que l'étude d'impact s'appuie sur un tracé

de référence qui avait été longuement discuté, négocié et ajusté aux volontés des différents intervenants

expliquerait ses particularités méthodologiques.

2.2 L'historique du dossier

La première phrase de la lettre du 6 septembre 1988, du ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté, au ministre de l'Environnement, M. Clifford Lincoln, fait référence à tout l'historique d'un dossier qui remonte à plus d'une vingtaine d'années.

Il importe de mentionner dès le départ que le concept de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnel] déborde large-

ment le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement qui a été déposée [...].

Dès 1965, apparaît "la nécessité d'un lien majeur entre Aylmer, Hull et Gatineau" dans un plan de transport intitulé "Ottawa-Hull Area Transportation Study", comme le rapportait M. Claude Archambault, pendant l'audience. Bien plus, il ajoutait que:

[...] on prévoyait un espace pour un système de transport rapide dans les bandes médianes [...] (transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 17)

Ce premier tracé ne correspondait pas à celui que nous connaissons maintenant. Cependant, c'est en 1969 que:

[...] un tracé différent était proposé, qui est effectivement le tracé qu'on retrouve aujourd'hui dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell. (Transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 18)

C'est ainsi que la ville de Hull se prononçait en faveur du tracé, en 1971, dans une intervention qui allait être suivie par de nombreuses autres au fil des ans et à mesure que se concrétisaient les détails du projet.

Un événement capital allait permettre que débute toute cette période active de conception du projet: la signature, le 7 janvier 1972, de l'Entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale nationale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale. Ce document énumère toute une série de projets routiers dont:

La rue Laramée - St-Laurent, [...] artère urbaine, comme la rue Maisonneuve, d'une largeur de 102', dans une emprise suffisamment large pour permettre l'établisse-

ment et la circulation d'un moyen de transport en commun. (article 1.2 f)

Il stipule que, pour tous ces projets, le partage des frais serait de 50% pour chacun des signataires. L'entente précise que les plans et devis seront dressés par les soins du gouvernement du Québec mais qu'ils devront être approuvés par la C.C.N. avant les appels d'offres et leur mise en oeuvre.

Un comité technique a par la suite été mis sur pied pour assurer le suivi des projets inscrits dans l'entente et toutes les précisions ou ajustements au tracé d'origine ont été discutés dans ce comité technique. Les municipalités invitées à y participer ont donc pu faire valoir leurs préférences dans les moindres détails. (Lettre du 6 septembre 1988, du ministre des Transports, M. Marc-Yvan Côté)

La ville de Hull, comme celle d'Aylmer, ainsi que l'Association des citoyens de Hull ont d'ailleurs déposé, devant la Commission, la copie de nombreuses résolutions visant d'abord à rendre le projet plus conforme à leurs objectifs et, ensuite, enjoignant le promoteur à procéder aux travaux le plus vite possible.

Le 4 décembre 1978, une entente complémentaire entre le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et la C.C.N. apporte des modifications à l'entente de 1972. Ces modifications concernent les projets routiers qui y étaient désignés. Le projet qui nous occupe est modifié de la façon suivante:

La rue St-Laurent - Laramée - McConnell [...] aux abords paysagés, artère urbaine, comme la rue Maisonneuve, dans une emprise suffisamment large pour permettre l'établissement et la circulation d'un moyen de transport en commun [...]. (article 2 c)

Entre temps avait lieu, en 1973, l'expropriation du secteur Laramée. De plus, le schéma d'aménagement de la C.R.O., adopté en 1977, retenait l'axe Laramée - McConnell. Tous ces événements avaient lieu avant les amendements apportés en décembre 1978 à la Loi sur la qualité de l'environnement, amendements qui instaurent la section IV.1, Évaluation et examen des impacts sur l'environnement de certains projets, et qui rendaient obligatoire la consultation publique sur des projets d'une telle envergure.

Une étape importante dans l'évolution des projets de l'entente entre la C.C.N. et le gouvernement du Québec a été franchie avec la parution, en juillet 1983, du document du M.T.Q. intitulé "Choix et priorités d'implantation d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer". Plus d'une douzaine de projets routiers y étaient réexaminés à la lumière de nouvelles données sur l'évolution des coûts de construction, de la croissance démographique et de l'emploi et de leur justification en général. L'étude retient dix projets qu'elle classe par ordre de priorité. Le "boulevard" Saint-Laurent - Laramée - McConnell y obtient le troisième rang. Il est à noter qu'il s'agit, à ce moment-là, d'un boulevard "au niveau du sol".

C'est également en 1983 que le ministère des Transports fait parvenir au ministre de l'Environnement l'avis de projet qui constitue la demande d'autorisation en vertu de l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement. La directive du ministre de l'Environnement a été émise le 9 août 1984. L'étude d'impact qui en est résultée a été envoyée au ministre de l'Environnement, le 23 décembre 1987. Les deux ministères entreprirent ensuite une série de discussions qui ont abouti au dépôt, par le M.T.Q., du document répondant aux questions additionnelles du M.E.N.V.I.Q., le 16 mai 1988. Ceci allait permettre l'émission de l'avis sur la recevabilité, le 5 juin 1988, et le début de la période d'information, le 28 juillet 1988.

CHAPITRE 3 - LA PROBLÉMATIQUE

3.1 La description du milieu

L'Outaouais québécois comprend trois centres urbains: Aylmer à l'ouest, Hull au centre et Gatineau à l'est. Chacune de ces villes a connu une évolution importante au cours des vingt dernières années, marquée par des transformations significatives qui, dans le cas de Hull, ont même été spectaculaires.

La présence, sur la rive sud de la rivière des Outaouais, de la ville d'Ottawa où siège le gouvernement canadien crée pour l'Outaouais québécois une série d'interrelations qui ont une influence inéluctable sur certains aspects de l'aménagement de son territoire. La Commission de la Capitale nationale, par exemple, joue un rôle des deux côtés de la rivière. Aussi, de nombreux bureaux fédéraux ont été déplacés d'Ottawa à Hull au cours des deux dernières décennies.

Un élément majeur du développement de l'Outaouais québécois au cours de ces vingt dernières années, et donc de l'aménagement de son territoire, est nécessairement son réseau routier. Les autoroutes 5, 50 et 550 datent de cette époque, comme le boulevard Maisonneuve et le pont du Portage. Ces réalisations n'ont pas été sans impacts sur le visage de Hull. L'île de Hull est remplie d'édifices impressionnants, mais les quartiers résidentiels d'autrefois ne sont presque plus reconnaissables, et le centre-ville s'est déplacé vers le nord sans avoir pris encore une forme claire et cohérente.

L'objectif primordial du projet sous étude est d'améliorer les liens routiers entre Aylmer et Hull. A cette réalisation se pose un obstacle qui ne peut être ignoré: une précieuse richesse naturelle qui s'appelle le parc de la Gatineau. Déjà traversé par le

boulevard Gamelin (dont la fermeture à la circulation de transit est toutefois proposée) et sur le point d'être coupé une nouvelle fois par le raccordement de la rue Saint-Raymond au chemin Pink, le parc serait traversé de nouveau si l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell était construit, et pourrait éventuellement l'être encore une fois, plus au nord, par le parachèvement de l'autoroute 50.

Actuellement, un seul chemin relie le Pontiac et l'agglomération d'Aylmer à celle de Hull, soit la route 148. Sa capacité étant atteinte et même dépassée aux heures de pointe, l'hypothèse de son élargissement doit être examinée en comparaison avec le projet actuel. Son caractère patrimonial et touristique a été souligné par plusieurs intervenants et, à leurs yeux, il constituerait un empêchement majeur à sa reconstruction.

Comme toute agglomération urbaine, les villes de Gatineau, Hull et Aylmer ne peuvent envisager une expansion de leur capacité routière sans examiner, en même temps, la possibilité d'améliorer le transport en commun, y compris le covoiturage, et d'encourager son utilisation.

3.2 Le point de vue du promoteur

Selon le promoteur, le parachèvement de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, en autoroute pour une bonne partie de son parcours, réduirait considérablement le temps requis pour le trajet entre le centre-ville d'Aylmer et celui de Hull, établirait une continuité avec les autoroutes 550, 50 et 5, soulagerait le pont Champlain en dirigeant une partie de la circulation destinée à Ottawa directement sur le pont Alexandra, avec un accès convenable au pont MacDonald-Cartier aussi, et fournirait une meilleure fluidité aux heures de pointe.

3.3 Les points de vue des intervenants

Pour les opposants, une nouvelle cicatrice sur le parc de la Gatineau est à rejeter. Pour plusieurs, les temps d'attente aux heures de pointe ne sont pas inacceptables. Citant l'exemple négatif de l'autoroute Décarie à Montréal, beaucoup d'intervenants rejettent l'idée d'une autoroute encaissée sur le tronçon Laramée, invoquant non seulement le bruit, mais aussi la brisure du tissu urbain qui rendrait plus difficile la cristallisation d'un nouveau centre-ville de Hull. A cet égard, plusieurs personnes ont mis un accent particulier sur l'intégrité des secteurs résidentiels Wrightville et Mont-Bleu.

D'autres craintes ont été exprimées: la perte de boisés, dans le parc et ailleurs; des impacts négatifs sur la faune; et la possibilité de contamination des eaux souterraines et de surface, et donc de certains puits.

D'autres intervenants ont fait remarquer que la croissance de la circulation a été plus rapide que celle de la population, et se sont interrogés sur d'apparents changements dans les habitudes des gens.

Enfin, la Commission a étudié le dossier à la lumière des plans d'aménagement et des projets connus des villes de Hull et Aylmer, de la Communauté régionale de l'Outaouais et de la Société d'aménagement de l'Outaouais, de la Commission de la Capitale nationale et du ministère des Transports lui-même.

CHAPITRE 4 - L'ANALYSE DES IMPACTS

Contrairement au modèle habituel d'une étude d'impact, le projet proposé n'offre pas de solutions de rechange pour le tracé. Il s'agit plutôt d'une analyse de variantes élaborées pour certains de ses tronçons les plus problématiques. Ainsi, ce chapitre portera essentiellement sur les mesures d'atténuation proposées par le promoteur et sur les réflexions qu'elles ont suscitées chez les intervenants lors de l'audience publique. De plus, il présente l'analyse qu'en a faite la Commission. Comme dans l'étude d'impact, l'analyse des mesures d'atténuation sera présentée par tronçon (voir figure 4.1).

4.1 Le secteur Laramée

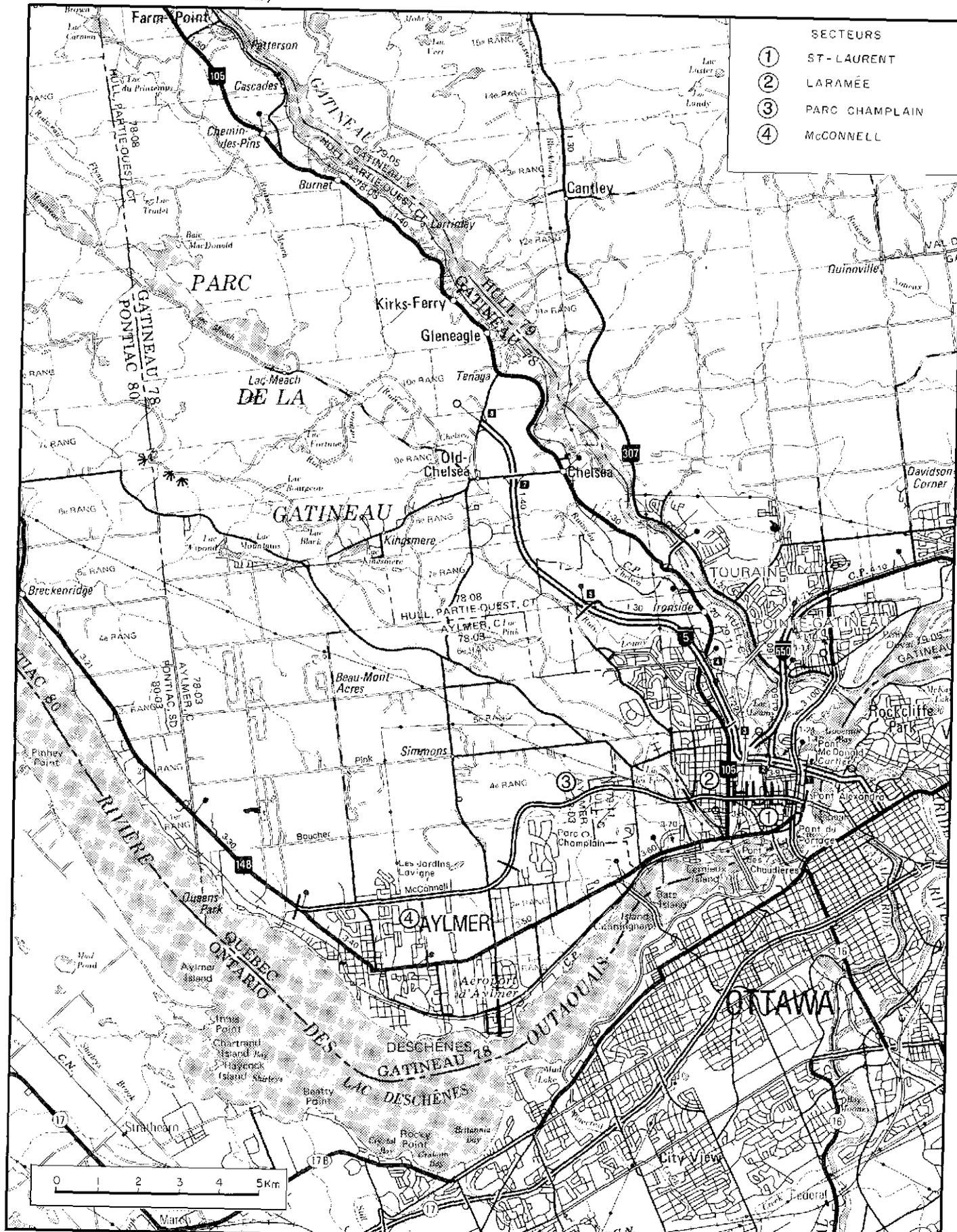
Rappelons que, dans ce secteur, le promoteur a analysé trois variantes: l'une au niveau du sol, l'autre, semi-encaissée, et une dernière, encaissée. Il a retenu la troisième solution et propose un projet d'autoroute encaissée avec quatre voies rapides et un couloir réservé à un éventuel transport en commun, des rampes d'accès et quatre voies de service en surface. Pour ce tronçon, les principales préoccupations du promoteur ont été d'atténuer les nuisances sonores et visuelles et d'assurer le maintien des liens fonctionnels du quartier traversé par le projet:

[...] la réduction du niveau de bruit produit par le projet, la réduction de l'impact visuel tant pour les riverains que pour les usagers, le maintien des liens fonctionnels entre les parties nord et sud du secteur. (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 37)

Figure 4.1

LOCALISATION DU PROJET DU PROMOTEUR

(Extrait de la carte 31 G/5 du M.T.Q.)



4.1.1 Les mesures d'atténuation proposées par le promoteur

- Le bruit

La principale raison pour laquelle le promoteur propose une autoroute encaissée dans ce secteur est reliée à la réduction de la nuisance sonore:

[...] ce qui était important, en tout premier lieu, c'était de chercher une solution qui permettrait de réduire au maximum les conséquences au niveau des aspects acoustiques. Et c'est, entre autres, la raison qui nous a fait opter pour la route encaissée, principalement en raison du fait que la route encaissée permet d'y construire au besoin des parois absorbantes [...].
(M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 38)

Lorsque le promoteur parle de route, il s'agit en fait d'une autoroute à quatre voies en dépression avec voies de service. C'est un projet d'une telle envergure qu'il occupe pratiquement toute l'emprise de 80 mètres prévue dans ce secteur et rapproche ainsi la source de bruit des résidences qui bordent la rue Laramée. Selon cette conception, il apparaît logique pour le promoteur de promouvoir l'encaissement des voies rapides, qui constitue un moyen plus efficace que les murs antibruit. En ce qui a trait à la période de construction de ce tronçon, le promoteur s'engage à suivre la réglementation de la ville de Hull et de la C.S.S.T. en ce domaine.

- L'impact visuel

La variante de surface impliquant des murs antibruit de 5 m de haut constituerait un impact visuel important que le promoteur atténue en proposant d'encaisser les voies rapides:

La variante avec voies encaissées sera relativement peu perceptible par les résidants localisés de part et d'autre de l'axe Laramée. La mise en place de cette structure offre l'avantage d'une perception visuelle continue et dégagée à l'intérieur du secteur résidentiel. (Étude d'impact, p. 143)

- Les impacts sur la vie de quartier

En raison des murs antibruit de 5 m de hauteur dans la variante de surface, le promoteur estime que la variante à voies encaissées minimiserait les impacts pour la circulation piétonnière et serait plus sécuritaire:

[...] la présence d'une voie au sol (avec murs) crée un obstacle physique important à la circulation libre des piétons [...] en raison du dégagement vertical nécessaire entre la chaussée et les passerelles, celles-ci seront situées à plus de 5 m du sol, rendant plus difficile leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite [...]. On s'interroge également sur le degré d'efficacité de telles passerelles et sur la sécurité qu'elles procurent. (Étude d'impact, p. 142)

Pour maintenir les liens entre les deux parties du secteur traversé par le projet, le promoteur propose, dans la variante encaissée, des traversées au niveau des rues Saint-Joseph, Berri-Walker et Labelle, de même qu'une passerelle pour piétons dans l'axe de la rue Richelieu. Les trottoirs bordant ces traversées auraient 2 mètres de largeur. De plus, le promoteur prévoit l'installation de feux de circulation avec cycles piétonniers aux intersections.

Par ailleurs, en ce qui concerne les impacts du projet sur le tissu urbain, le promoteur rappelle que l'impact le plus négatif date des expropriations effectuées en 1973:

[...] le gros des impacts, au milieu humain dans ce secteur, a été l'expropriation qui a eu lieu dans les années 1973. (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 19 octobre 1988, p. 212)

4.1.2. Les points de vue des intervenants

- Les commentaires sur l'étude d'impact

Lors de l'audience, plusieurs participants étaient en désaccord avec la méthodologie de l'étude d'impact. En effet, selon eux, les impacts sur le milieu humain ont été sous-estimés et, comme l'un d'eux l'a caricaturé:

[...] l'humain se réduit à un statut d'observateur d'un impact visuel, manifestant plus ou moins de résistance [...] (Mémoire de M. Bachand, Comité organisateur de Hullternative, p. 10)

- Les impacts sur le développement urbain

Des intervenants ont dénoncé l'historique du développement de Hull qui s'est fait à coups d'expropriations massives, pour faire place à des autoroutes et des édifices en hauteur. Ils ont dit ne pas vouloir d'autres autoroutes ou infrastructures du type boulevard Maisonneuve, dans le centre-ville de Hull:

L'autoroute proposée va dans le même sens que les erreurs déjà commises. Elle passerait en plein centre-ville [...], elle polluerait sur tous les plans: visuel, auditif et olfactif; et elle aurait un impact dévastateur sur la qualité de vie des gens qui habitent les quartiers touchés. (Mémoire du Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau, p. 5)

Ce coup de scalpel, ou plutôt ce coup de hache dans le tissu urbain de Hull aurait des répercussions profondes et s'ajouterait au véritable "défoncement" du centre-ville déjà subi dans les années 1970 par la construction du boulevard Maisonneuve et des édifices du gouvernement du Canada. (Mémoire de l'Association des résidents du ruisseau de la Brasserie de la ville de Hull, p. 1)

Pour plusieurs intervenants qui ont déposé des mémoires, ce projet va carrément à contresens de l'évolution d'un urbanisme éclairé. Il ne faut pas chasser les citoyens du centre-ville mais plutôt les inciter à y rester et en attirer de nouveaux.

S'il agit dans le sens de la destruction, l'urbanisme se constitue en dynamique dévastatrice de valeurs essentielles. Il affiche une incompréhension coupable des lois qui situent l'homme au-dessus des entreprises du projet. Il méprise une population dont il prétend se faire le défenseur. Il n'affiche enfin d'intérêt que pour la solution expéditive et irréfléchie d'une problématique communautaire et sociale qui exigerait impérativement une réflexion d'une généreuse élévation et des solutions à très long terme. Ce genre d'urbanisme prosaïque que nous déplorons ici a marqué l'époque suivant la Deuxième Guerre mondiale; mais, heureusement, il est d'ores et déjà rejeté par les plus grands spécialistes comme étant à la fois désastreux, borné, périmé et meurtrier. (Mémoire de Mme Marie-Andrée C. Renaud et M. André Renaud, p. 2-3)

Certains intervenants mettent l'accent sur la pénurie de logements à loyer modique et souhaitent que le secteur Laramée ait plutôt une vocation résidentielle:

Ces statistiques témoignent de l'existence d'une grave pénurie de logements à bon marché dans la ville de Hull. Ce n'est pourtant pas ce type de logement qui est généralement mis en chantier. Entre 1982 et 1987, seulement 6 % des 4 729 logements construits à Hull étaient à prix abordable.

Cette pénurie de logements à bon marché est exacerbée par des effets de la rénovation urbaine. Dans l'île de Hull, par exemple, il y a eu entre 1969 et 1974 plus de 1 300 démolitions pour faire place aux édifices gouvernementaux et les nouvelles infrastructures routières (le boul. Sacré-Coeur, le boul. Maisonneuve, et le boul. St-Laurent). (Mémoire de Logemen'occupe, p. 2)

Il faut plutôt utiliser les abords de Laramée pour construire des logements à prix accessibles, ramener les gens qui ont dû quitter le quartier parce que leur maison a été démolie [...]. On a dépassé le temps des projets inhumains. Pensons aux gens du quartier. Ils ont droit à leur milieu de vie, à la qualité de vie. Saint-Jean-Bosco est un quartier où il fait bon vivre: protégeons-le. (Mémoire de Mme Nicole Gaboury, p. 3)

En réalité, l'actuelle artère Laramée nous offre l'opportunité de construire des logis abordables, pouvant amener un bassin de population plus susceptible de répondre aux attentes des commerçants du boulevard Saint-Joseph, et par extension, aux visées mêmes de ce récent projet de revitalisation. (Mémoire de Mme Luce Saint-Pierre, p. 3)

Enfin, des citoyens s'inquiètent de l'effet du projet sur l'évolution de la structure des quartiers de la ville de Hull:

En optant pour l'autoroute, Hull accepte de scinder encore une fois ses quartiers résidentiels, tant par des barrières routières qui entravent la circulation des citoyens que par des barrières psychologiques qui brisent les sentiments de sécurité et d'appartenance que les citoyens développent habituellement à l'égard de leur ville. En optant pour l'autoroute, la ville privilégie une nouvelle classe de citoyens potentiels qui iraient s'installer dans le secteur ouest de Hull au détriment des citoyens déjà établis depuis longtemps. C'est une véritable agression qu'elle fait subir aux citoyens qui habitent déjà Hull. (Mémoire d'un groupe de résidants de Val Tétréau, p. 10)

Par ailleurs, dans le mémoire que la ville de Hull a présenté à la Commission, on lit qu'essentiellement, la construction de ce lien routier intrarégional "à grande capacité" entre Hull et Aylmer va permettre de développer plus facilement les secteurs situés à l'ouest du parc de la Gatineau. La ville espère ainsi favoriser une position plus concurrentielle, en matière de développement économique, de la rive québécoise de l'Outaouais par rapport à la rive ontarienne.

Il est évident qu'un grand centre urbain où les voies de communication routières sont multiples et non congestionnées, le tout intégré dans un aménagement harmonieux et respectueux de la qualité de vie des résidants, possède un pouvoir d'attraction supérieur à une agglomération aux voies routières mal planifiées et congestionnées. Cependant, la solution de l'autoroute est-elle la seule pour atteindre un tel but? Un projet de route plus modeste ne serait-il pas une façon de concilier développement économique et qualité de vie?

4.2 Le secteur du Parc de la Gatineau

4.2.1 Les mesures d'atténuation proposées par le promoteur

Pour le promoteur, le tracé proposé a été retenu pour minimiser les impacts de la traversée du parc de la Gatineau.

En ce qui concerne la traversée du parc de la Gatineau, il fallait, on l'a souligné précédemment, préserver l'intégrité du parc lui-même. Et c'est la raison pour laquelle on passe d'abord la promenade du lac des Fées en structure, ce qui permet aux utilisateurs de la promenade du lac des Fées de préserver cette continuité qu'ils ont, lorsqu'ils circulent actuellement sur la promenade du lac des Fées, et nous passons sous la promenade de la Gatineau pour les mêmes raisons, pour permettre à ceux qui utilisent la promenade de la Gatineau de conserver cette continuité avec le parc, tel qu'ils le connaissent actuellement. (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 41)

De plus, à l'intersection de la nouvelle artère et du chemin de la Montagne, le promoteur a proposé, comme mesure d'atténuation, de relocaliser la bretelle de l'échangeur du côté ouest afin de préserver un boisé de valeur.

Même si la C.C.N. n'était pas identifiée comme promoteur dans ce dossier, ses représentants ont répondu à plusieurs questions des citoyens et de la Commission en tant que gestionnaires et responsables du parc de la Gatineau.

A ce propos, ils ont rappelé leur participation à l'élaboration de mesures d'intégration du projet dans le parc, notamment dans le choix du tracé qui suit une ligne de transport d'énergie déjà existante, évitant ainsi une nouvelle ouverture, et dans le choix des structures de traversée des deux promenades, favorisant la continuité des mouvements des utilisateurs.

4.2.2 Les points de vue des intervenants

Les intervenants ayant traité des impacts du projet sur le parc de la Gatineau ont insisté sur la qualité de vie que procure, à proximité de celui-ci:

[...] le boisé situé à l'ouest de la promenade de la Gatineau, au sud du boulevard Gamelin. Ce secteur est parcouru par plusieurs sentiers qui se transforment, l'hiver, en pistes de ski de fond [...]. Ce sous-bois est un terrain de jeu de choix pour les enfants du quartier [...]. Ce territoire est aussi utilisé de plus en plus régulièrement par des cavaliers et leurs chevaux. (Mémoire de M. Mario Simard et Mme Carole Johnson, p. 4)

[...] le parc de la Gatineau est un îlot de nature incomparable [...]. Le parc est en majeure partie constitué de forêts matures de bois francs, hêtres, frênes, chênes, érables [...] et pullule de cerfs de Virginie, castors et ours noirs. (Mémoire de M. Pierre Mousseau, p. 2)

Les requérants comprennent difficilement comment la C.C.N. peut prétendre remplir son mandat de conservation et d'aménagement des espaces verts et, à la fois, accepter que de nouveaux axes routiers traversent le Parc. Pour eux, donc, les mesures d'atténuation proposées par le promoteur ou exigées par la C.C.N. ne semblent pas garantes de la préservation de l'intégrité du Parc:

Nous croyons que l'autoroute proposée endommagerait à jamais une des ressources environnementales les plus précieuses de notre région, le parc de la Gatineau [...]. (Mémoire du Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau, p. 2)

Que l'autoroute passe au-dessus, en dessous ou au niveau des promenades existantes, les gens qui vont présentement dans le parc ne voudront plus y aller. Quand on va faire une promenade, c'est pour fuir les autoroutes, pas pour s'en rapprocher. Le bruit se fait entendre à des centaines de mètres de distance, le choc visuel est déplorable, et la pollution par les gaz est repoussante [...]. (Mémoire du Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau, p. 7)

Enfin, les résidents des secteurs de Val Tétréault et du lac des Fées, adjacents au parc, s'inquiètent des conséquences négatives que pourrait avoir le projet sur l'utilisation récréative qu'ils font de cette partie du parc.

Toutefois, il faut souligner que les partisans de l'intégrité du parc n'ont pas mis l'accent sur l'analyse des mesures d'atténuation. En effet, pour eux, le problème se situe essentiellement au niveau de la justification même du projet.

4.3 Le secteur Parc Champlain

4.3.1 Les mesures d'atténuation proposées par le promoteur

Le Parc Champlain désigne un quartier résidentiel d'Aylmer. Dans ce secteur, les mesures d'atténuation retenues par le promoteur consistent essentiellement à:

[...] réduire les impacts sonores, notamment au niveau du secteur du Parc Champlain, éviter également de perturber le réseau de drainage du ruisseau Moore, à la fois en raison des conditions d'instabilité du ruisseau lui-même, mais aussi des conséquences qu'il pourrait avoir au niveau des besoins d'alimentation en eau potable pour les résidants du Parc Champlain. (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 38)

Pour ce faire, le promoteur a étudié trois variantes qui passent toutes au nord du quartier. Il favorise la variante située le plus loin à la fois du quartier habité, pour atténuer les impacts du bruit, et du ruisseau Moore, pour minimiser les impacts éventuels sur la qualité de l'eau:

[...] nous avons opté, finalement, pour celle qui s'éloigne le plus du ruisseau Moore [...]. Il fallait éviter de perturber le plus possible le bassin de relève du ruisseau Moore, afin de préserver la qualité de l'eau pour les citoyens. Ce n'était pas là la seule et principale raison, la principale étant le niveau de bruit qu'il fallait éviter de causer au niveau des résidants du parc Champlain. (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 43)

En ce qui concerne les eaux souterraines, le promoteur a mentionné que tous les puits du secteur ont été inventoriés et qu'un programme de suivi de la qualité de l'eau sera instauré pendant au moins deux ans suivant la construction de la route.

Et si la qualité de l'eau devait être plus détériorée, il y a des mesures "alternatives" qui pourront être développées à ce moment-là, qui pourront aller jusqu'à les raccorder à un réseau municipal d'aqueduc ou à prévoir une source commune d'alimentation. (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 70)

Cette approche semble logique dans l'état actuel des données hydrogéologiques du secteur. Toutefois, la Commission pense qu'il serait préférable d'approfondir ces données afin de pouvoir localiser plus judicieusement le tracé et éviter ainsi tout risque de contamination.

Le ministère de l'Environnement avait d'ailleurs soulevé la question:

C'est pour ça que la question de savoir jusqu'à quel point l'eau peut être contaminée par cette route-là, on l'avait posée un peu et on n'a pas eu vraiment de réponse. (M. Mailhot, transcription de la séance du 17 octobre, p. 182)

4.3.2 Les points de vue des intervenants

Les intervenants de ce secteur se sont regroupés et ont formé l'Association des résidents du Parc Champlain et des environs. Ils ont posé plusieurs questions en première partie d'audience et ont déposé un mémoire à la deuxième partie. Ils sont très critiques concernant les mesures d'atténuation proposées par le promoteur pour réduire les impacts reliés au bruit et, particulièrement, à la qualité de l'eau. Concernant le bruit, la principale recommandation des requérants est à l'effet que des écrans sonores naturels (aménagement paysager), esthétiques et efficaces soient immédiatement intégrés au tracé lors de sa construction et ce, sur toute sa longueur.

Quant à la qualité de leur eau potable, les intervenants recommandent principalement qu'une étude approfondie soit menée pour connaître le système hydrologique alimentant les puits du secteur et pour déterminer, entre autres, le rôle spécifique joué par le ruisseau Moore et ses affluents dans la recharge des nappes d'eau souterraine.

Au niveau de l'impact sur la nappe phréatique, c'est principalement au niveau de la nature du sol qu'il faut regarder. Le ministère des Transports, dans son étude d'impact environnemental, a donné une carte de la nature du sol. Cette carte-là est très incomplète, dans le sens qu'on n'a pas l'épaisseur du sol que l'on peut retrouver [...]. Mais sans connaître la nature, leur conductivité hydraulique précise, c'est très difficile d'évaluer le risque de contamination des puits, disons pour parler plus précisément du Parc Champlain, des résidants du Parc Champlain. Ça serait très difficile de donner une appréciation si on n'a pas l'épaisseur précise. (M. Michel Rousseau, transcription de la séance du 19 octobre, p. 107-109)

De plus, les participants recommandent également que le MENVIQ contrôle la qualité des eaux du ruisseau Moore durant la construction.

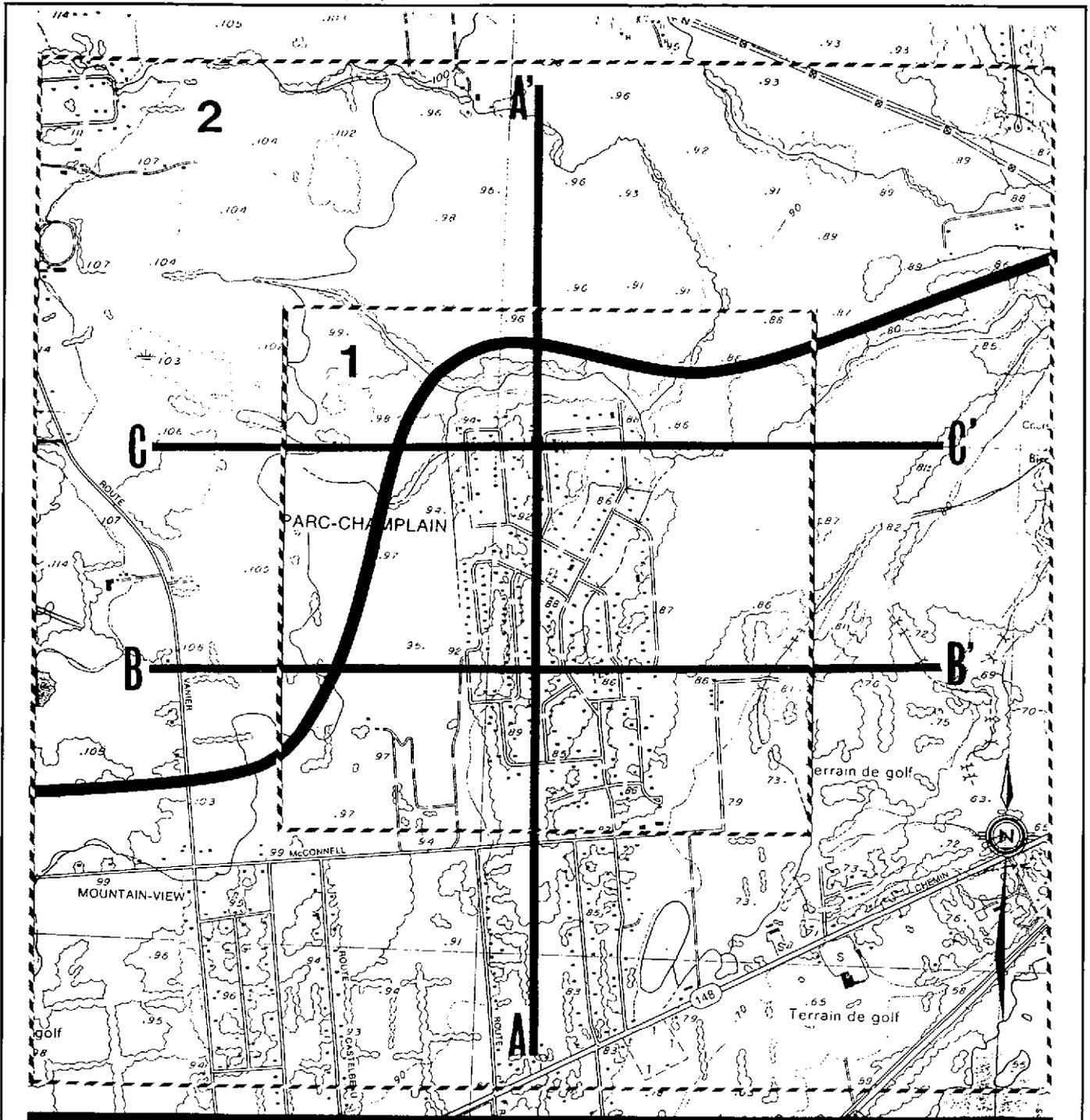
4.3.3 Le besoin d'un rapport hydrogéologique

A la demande de la Commission, le promoteur a produit, après la première partie de l'audience publique, un rapport intitulé, "Hydrogéologie Parc Champlain. Étude d'impact sur l'environnement. Axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell". Ce rapport s'appuie uniquement sur les données stratigraphiques recueillies lors du forage des puits des résidants du Parc Champlain et des environs. Il ne contient aucune information nouvelle relative à l'épaisseur et à la nature des dépôts meubles et particulièrement de l'argile puisqu'il n'y a aucun puits à proximité de l'emprise (figures 4.2 et 4.3). En effet, il est important de savoir si la couche d'argile du secteur du Parc Champlain (figures 4.4 et 4.5) se prolonge au nord jusque dans l'emprise du projet car cette couche d'argile imperméable empêche les eaux de surface d'atteindre les eaux souterraines qui alimentent les puits. Les données actuellement disponibles ne permettent pas d'apprécier l'épaisseur de la couche d'argile au nord du Parc Champlain. Lorsqu'on

FIGURE 4.2

HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN: COUPES

(Extrait de l'étude Hydrogéologie Parc Champlain)



A — A' COUPE
AXE SAINT-LAURENT / LARAMEE / McCONNELL

1 LIMITE DES ZONES
 ETUDIÉES

AXE SAINT-LAURENT / LARAMEE / McCONNELL
 HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN

FIG. 1: LOCALISATION DES COUPES ET ZONES

Projet n° 4027-0020-0010 | Date: OCTOBRE 1988

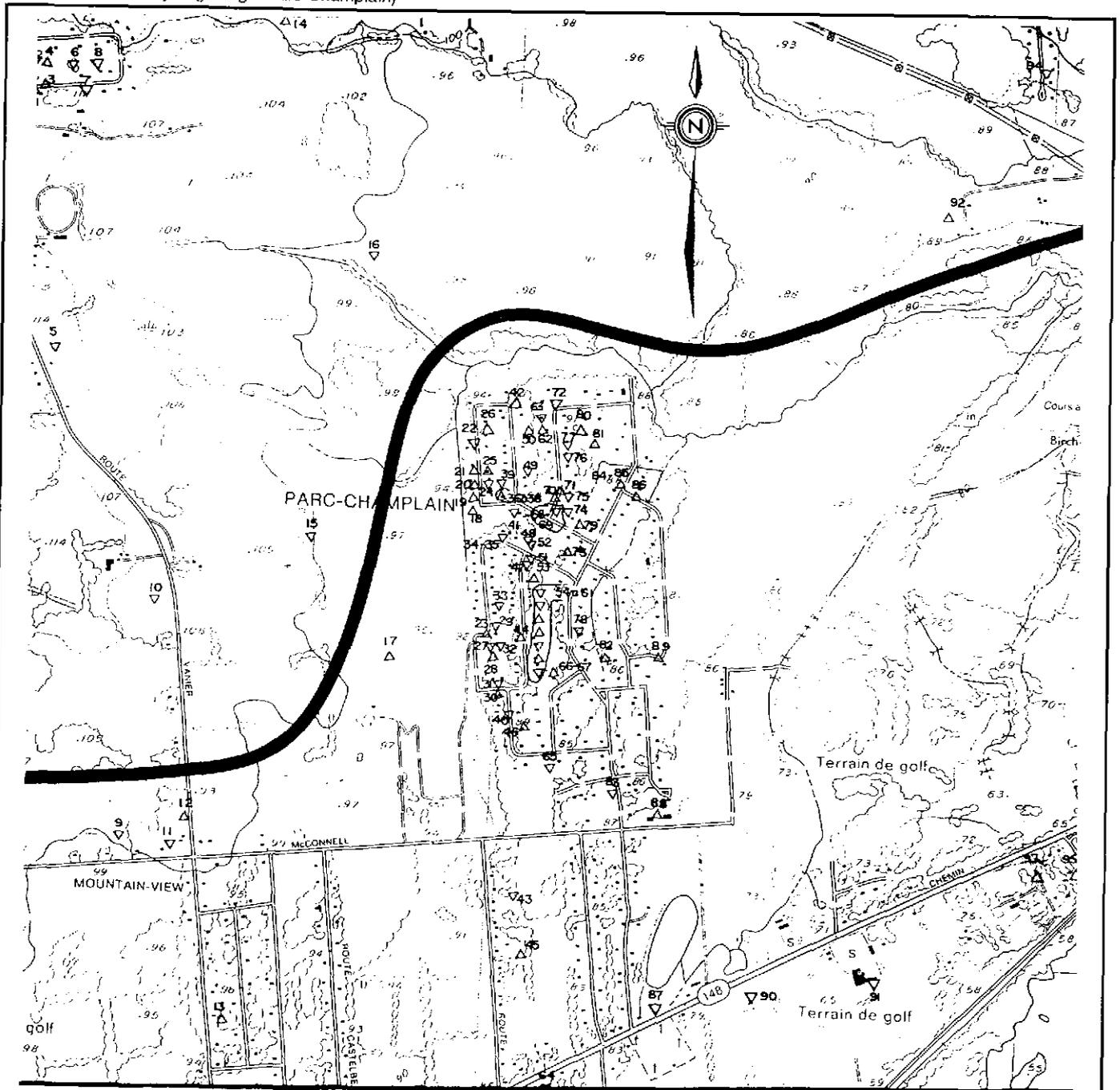
GÉOROCHE
 Géotechnique, hydrogéologie
 et contrôle des matériaux

1818, route de l'Aéroport
 Sainte-Foy, (Québec)
 G2E 3L9
 Tél.: (418) 871-8722
 Téléc.: QBC 051-31593
 Télino: (418) 871-9556

Figure 4.3

HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN: PUIITS

(Extrait de l'étude Hydrogéologie Parc Champlain)



AXE SAINT-LAURENT / LARAMÉE / Mc CONNELL

23



de PUIITS

AXE SAINT-LAURENT / LARAMÉE / Mc CONNELL
HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN

FIG. 2: LOCALISATION DES FORAGES

Projet no: 4027-0020-0010 | Date: OCTOBRE 1988



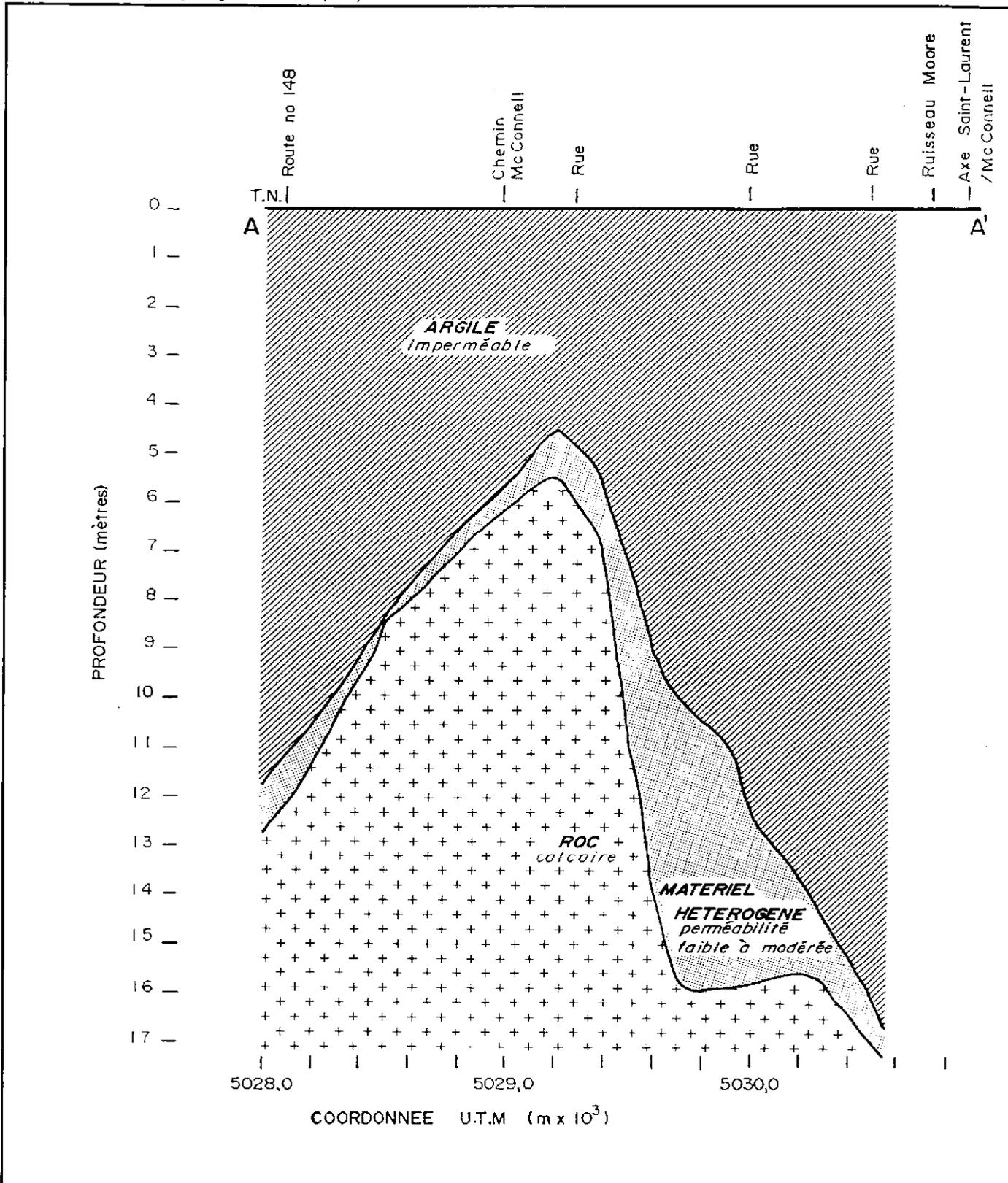
GÉOROCHE
Géotechnique, hydrogéologie
et contrôle des matériaux

1818, route de l'Aéroport
Sainte-Foy, (Québec)
G2E 3L9
Tél.: (418) 871-8722
Télex: QBC 051-31593
Bélino: (418) 871-9556

Figure 4.4

HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN: DÉPÔTS MEUBLES

(Extrait de l'étude Hydrogéologie Parc Champlain)



AXE SAINT-LAURENT / LARAMÉE / McCONNELL
HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN

FIG. 3: COUPE A - A' ← DÉPÔTS MEUBLES

Projet no 4027-0020-0010

Date: OCTOBRE 1988



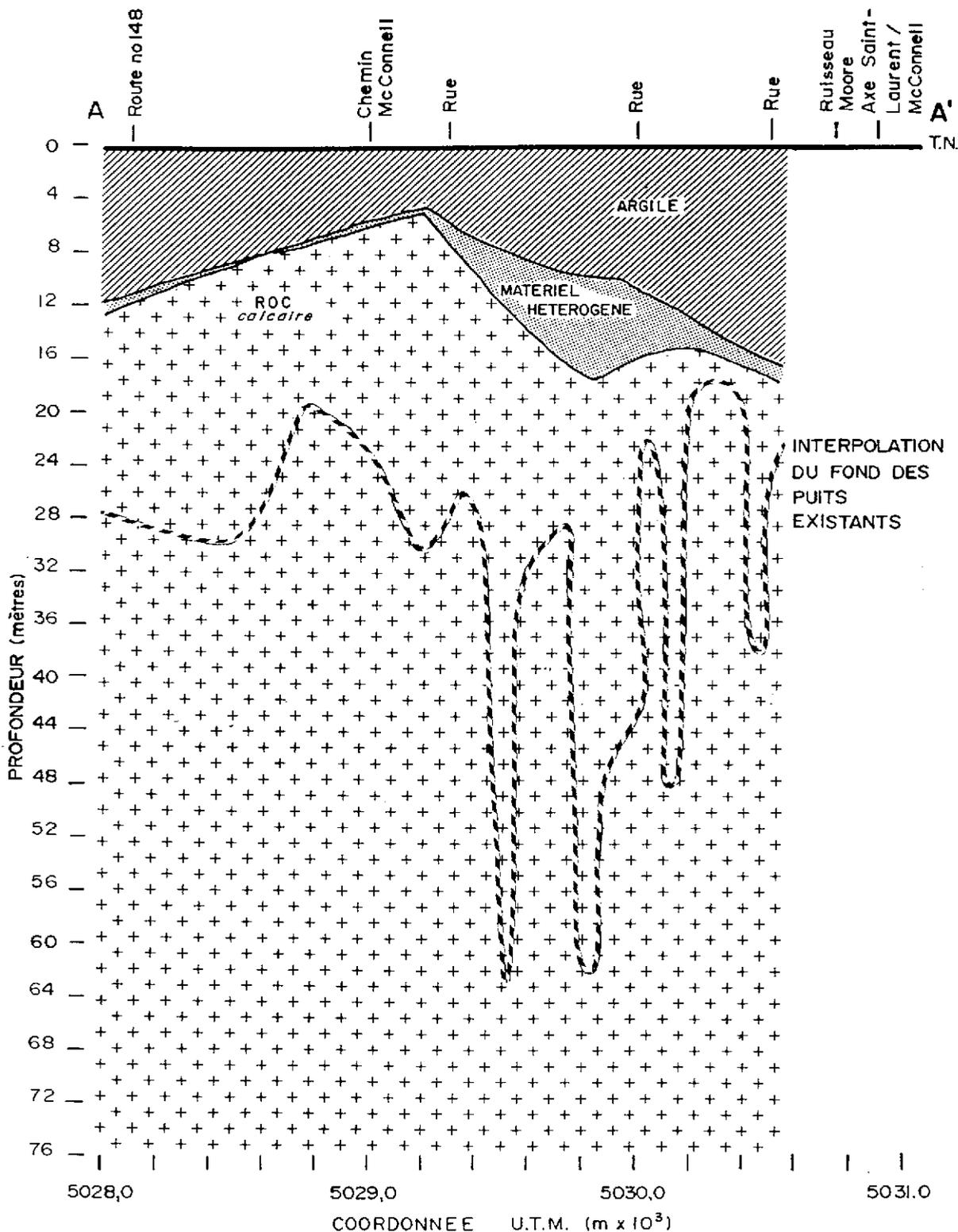
GÉOROCHE
Géotechnique, hydrogéologie
et contrôle des matériaux

1818, route de l'Aéroport
Sainte-Foy, (Québec)
G2E 3L9
Tél.: (418) 871-8722
Télex: QBC 051-31593
Bélino: (418) 871-9556

Figure 4.5

HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN: STRATIGRAPHIE

(Extrait de l'étude Hydrogéologie Parc Champlain)



AXE SAINT-LAURENT / LARAMÉE / Mc CONNELL
HYDROGÉOLOGIE PARC CHAMPLAIN

FIG. 4: COUPE A-A' — STRATIGRAPHIE

Projet no: 4027-0020-0010 | Date: OCTOBRE 1988



GÉOROCHE
Géotechnique, hydrogéologie
et contrôle des matériaux

1818, route de l'Aéroport
Sainte-Foy, (Québec)
G2E 3L9
Tél.: (418) 871-8722
Télex: QBC 051-31993
Bélino: (418) 871-9556

examine les données du rapport, on peut émettre l'hypothèse qu'une partie de la zone de recharge de l'aquifère qui alimente la plupart des puits du Parc Champlain soit située au nord-ouest du quartier.

Toutefois, on ne peut pas identifier de façon précise la limite de cette zone. Il y a donc un risque que la route passe en bordure de la zone de recharge. En conséquence, il y aurait une possibilité que des contaminants déversés sur la route puissent atteindre les puits.

Devant cette possibilité, la Commission croit que le ministère de l'Environnement est justifié d'exiger du ministère des Transports une véritable étude hydrogéologique du tracé proposé. Cette étude devrait définir la zone de recharge de l'aquifère du Parc Champlain, la stratigraphie des dépôts meubles à l'endroit du tracé, le degré d'étanchéité des dépôts meubles et les caractéristiques d'infiltration d'éventuels contaminants (sel d'épandage, essence, etc.)

La qualité de l'eau étant un aspect essentiel à la santé publique, la Commission recommande qu'une analyse hydrogéologique appropriée accompagne toute étude de projet routier qui peut avoir des répercussions sur la qualité de l'eau potable.

4.4 Le secteur McConnell

Ce dernier tronçon relie le chemin Vanier à la route 148. Dans ce secteur, le promoteur a choisi la variante qui tend à minimiser les expropriations:

Étant donné qu'on n'est pas comme dans le secteur Laramée, que les expropriations n'ont pas encore eu lieu, il fallait éviter au maximum les expropriations. Certaines variantes ou certaines hypothèses avait été analysées, notamment l'hypothèse qui situait un tracé parallèle, mais au nord de l'axe McConnell actuel, ce qui obligeait en bonne partie à couper certaines terres en exploitation. Nous nous situons à ce moment-là complètement dans la zone agricole et ça obligeait une expropriation un peu plus massive que celle qui est prévue dans l'axe McConnell. On a donc cherché à optimiser le tracé dans l'axe McConnell existant, compte tenu que cet axe McConnell avait été reconnu par la Ville d'Aylmer depuis un certain temps déjà et inscrit dans son plan d'urbanisme comme tel. (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p. 44)

En plus des expropriations, les impacts environnementaux identifiés dans ce tronçon consistent essentiellement en une augmentation du niveau sonore et des risques d'accidents pour les piétons. Dans l'étude d'impact, le promoteur dit favoriser la variante qui réduit davantage la largeur des voies à traverser. C'est un problème particulièrement important pour les écoliers:

[...] certains enfants d'âge scolaire et résidant dans le développement Les jardins Lavigne traversent régulièrement le chemin McConnell. Cette situation pourrait éventuellement être plus problématique, dans le cas où le secteur résidentiel Lavigne prenne de l'expansion et que l'école projetée [...] s'établisse au sud du chemin McConnell. (Étude d'impact, p. 174)

CHAPITRE 5 - L'ANALYSE DE LA JUSTIFICATION DU PROJET

5.1 Introduction

L'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, tel que présenté par le M.T.Q., est un projet d'envergure dont le coût s'élève à quelque 50 millions de dollars. Il s'inscrit dans une région socio-économique d'importance pour le Québec. En effet, l'Outaouais québécois urbain représente la troisième plus grande concentration de population de la province. De plus, le projet implique plus particulièrement les villes de Hull et Aylmer, qui représentent respectivement près de 60 000 et 30 000 habitants.

Dans ce contexte et à la lecture de l'étude d'impact, il est apparu quelque peu surprenant à la Commission que l'analyse de la justification du projet et la recherche de solutions n'occupent que quelques pages dans un rapport qui en comporte plus de deux cents.

A la suite des audiences publiques et après analyse du dossier, il semble que le contexte historique dans lequel se situe le projet de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell soit en partie responsable du peu d'importance accordée à la justification du projet.

En effet, c'est un projet dont l'idée est apparue il y a déjà plus de 20 ans, alors qu'il était retenu comme l'axe préférentiel pour le prolongement de l'autoroute 50. Plus tard, il a fait partie des projets reconnus comme prioritaires dans les ententes fédérales-provinciales de 1972 et 1978. En 1973, le projet avait d'ailleurs commencé à se concrétiser avec l'expropriation de quelque 225 propriétés de la rue Laramée. En 1983, dans son étude intitulée "Choix et priorités d'implantation d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer", le M.T.Q. avait réévalué la performance des différents axes routiers prévus dans l'entente

fédérale-provinciale de 1978. A ce propos, le promoteur rappelle que:

Les critères utilisés pour évaluer la performance des projets étaient relatifs à la circulation routière, à l'aménagement du territoire et à la protection du milieu. Sur les douze projets routiers mentionnés à l'entente de 1978, la construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell est un des plus performants avec l'élargissement de la route 148 à Aylmer (entre le pont Champlain et le chemin de la Montagne) et la construction du boulevard de la Vérendrye à Gatineau (entre la rivière Gatineau et le boulevard Lorrain). Le boulevard Saint-Laurent - Laramée - McConnell s'inscrit donc dans un plan de transport régional et interrégional intégré depuis longtemps planifié. Il améliorera la liaison routière entre les villes de Hull et Aylmer, en décongestionnant la route 148, seul lien routier est-ouest existant. Il assurera ainsi un gain en distance-temps, de même qu'une meilleure continuité des itinéraires. (Étude d'impact, p. 3)

Par ailleurs, tous les organismes régionaux (C.R.O., C.C.N., S.A.O.) et locaux (Villes de Hull et d'Aylmer) ont toujours appuyé le projet avec fermeté. Cet appui s'est concrétisé par l'intégration du projet Saint-Laurent - Laramée - McConnell à la fois dans le schéma d'aménagement de la C.R.O. de 1977 et de 1988, et dans les plans directeurs d'urbanisme des Villes de Hull et d'Aylmer. Le projet apparaît également dans les plans d'aménagement du parc de la Gatineau, élaboré par la C.C.N.

Durant les audiences publiques, l'ensemble des interventions des différents représentants des organismes régionaux et locaux n'a fait que confirmer cet appui unanime au projet.

Dans ce contexte, il semble à la Commission que l'étude d'impact proposée par le promoteur et soumise à l'examen des citoyens en 1988, n'avait pas pour objectif principal de démontrer la justification du projet, mais plutôt d'en évaluer les impacts positifs et négatifs. Il semble en effet qu'aux yeux du promoteur, la justi-

fication de ce projet était déjà établie par les études antérieures et, notamment, par l'étude de 1983.

Même s'il est en partie explicable, le manque d'analyse approfondie de la justification du projet dans l'étude d'impact est d'autant plus regrettable que plusieurs études fort utiles à la compréhension et à la mise à jour du dossier étaient disponibles et ont d'ailleurs été fournies au cours de l'audience par le promoteur. Citons, entre autres, l'étude de B.B.L. (1984) qui analyse les enquêtes Origine-Destination effectuées par la M.R.O.C. en 1981, l'étude des déplacements interrives réalisée par DeLCan en 1983, ou encore l'étude de mise à jour du plan de transport de la C.R.O., effectuée par Deluc en 1985.

Bien qu'incomplètes sur certains aspects du dossier, toutes ces études contenaient des informations extrêmement utiles pour mieux comprendre le patron de circulation fort complexe de la région concernée par le projet. Bien que ces informations aient été utilisées pour tirer certaines conclusions de l'étude d'impact, il est dommage qu'elles n'aient pas été présentées ni analysées de façon claire dans cette dernière.

Pour la Commission, il semble donc qu'à la simple lecture du chapitre de l'étude d'impact relatif à la problématique et à la recherche de solutions, il était très difficile de se faire une idée claire des besoins, à la fois en termes de circulation locale et en termes de développement urbain et économique des villes concernées par le projet, soit Hull et Aylmer.

La première partie des audiences publiques a très clairement mis en évidence le désir des citoyens d'avoir plus de détails au sujet du bien-fondé du projet de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell.

L'ensemble des questions concernant la justification et la recherche de solutions reflétait à la fois le besoin de mieux comprendre les objectifs poursuivis par un tel projet et la nécessité de remettre à jour les données de ce dossier, dans l'optique socio-

économique de 1988. Dans un contexte où la sensibilisation à l'environnement est beaucoup plus vive, la Commission reconnaît que cette étude d'impact à elle seule ne pouvait pas répondre adéquatement aux attentes des citoyens soucieux de participer de façon active aux décisions d'intérêt collectif.

Lors des audiences publiques, les questions concernant la justification du projet ont particulièrement porté sur les points suivants:

- le rôle des ponts interprovinciaux dans les problèmes de circulation locale sur la rive québécoise;
- l'état actuel des déplacements entre Aylmer, Hull et Ottawa;
- la politique de transport en commun de la C.R.O.;
- l'effet du projet de l'axe Saint-Raymond - Pink, actuellement en cours, sur la circulation du centre-ville de Hull;
- la nécessité et l'importance du nouvel axe pour le développement de Hull et, en particulier, pour la revitalisation du centre-ville.

Les citations suivantes illustrent ces différents points d'intérêt:

Monsieur le Président, il me semble qu'une grande partie de la congestion routière, aux heures de pointe, et je souligne aux heures de pointe, se situe au niveau de la faible capacité du pont Champlain. Vous avez soulevé la question du pont. J'aimerais donc poser une question au promoteur du projet et aussi au représentant de la Capitale nationale, la Commission de la Capitale nationale, est-ce que nous avons songé à l'agrandissement du pont Champlain, lors de nos premières évaluations d'"alternatives" à l'axe McConnell - Laramée? C'est ma première question. (Paul Hébert, 17 octobre, p. 125)

Est-ce que les études menées par le promoteur peuvent nous donner une indication de la capacité de circulation résiduelle actuelle aux heures de pointe entre Hull et Ottawa sur le pont Chaudière, pont Portage, pont Interprovincial et le pont Cartier-McDonald? Est-ce que ma question est claire? (André LeBlanc, 19 octobre, p. 45)

J'étais épaté par les chiffres où on disait que quarante pour cent du trafic provenait d'Aylmer. On parlait de la croissance, dans les quelque dernières années, de la circulation vers Aylmer ou vers les ponts. Et quelle a été la croissance de la circulation de Aylmer vers Ottawa, dans ces années-là? (Paul Hébert, 17 octobre, p. 130)

Maintenant, est-ce que cette route-là va surtout être utilisée [...] pour les commerçants ou le commerce et les transports de marchandise ou les individus, eux-mêmes, se rendant au travail? (Kenny Graham, 17 octobre, p. 146)

D'un autre point de vue, pour nous qui essayons de vivre au centre-ville de Hull, l'objectif principal du projet ou le problème principal nous semble un problème de circulation entre Aylmer et Ottawa. Nous ne croyons pas que le centre-ville de Hull ait un problème de circulation suffisant pour justifier une autoroute de quatre-vingts mètres de large, au niveau de Laramée, qui couperait le centre-ville. (Alain Clavet, 17 octobre, p. 99)

Maintenant, la question que je pose, c'est que l'axe Pink - Saint-Raymond étant en construction dans le moment, à combien de véhicules par heure qu'on s'attend à ce que les gens... c'est-à-dire comment ça va décharger les chemins existants? (Roland Taillefer, 17 octobre p. 84)

Comment ce projet améliore-t-il la fluidité de la circulation sur l'île de Hull, qui est le vieux centre-ville? (André Leblanc, 19 octobre, p. 54)

Lorsque nous avons, bien sûr, pris connaissance des documents mis à notre disposition dans les différentes bibliothèques, on a, bien sûr, relevé à l'étude qu'il y avait une enquête, appelons ça comme ça, Origine-Destination, qui avait été faite par le ministère. Nous avons à cinq reprises essayé d'obtenir les données quant à cette enquête et à chaque fois, on nous l'a refusé et pour nous dire la cinquième fois que c'était un rapport interne destiné uniquement à l'usage des fonctionnaires du ministère des Transports. Or, vous vous rendez bien compte que ce point est sensible et est important dans toute la démarche, face à l'impact que pourrait avoir la circulation dans la région et surtout la justification du tracé, quant à la destination des automobiles et des véhicules. (Jacqueline Caron, 18 octobre, p. 11)

[...] évidemment, que la capacité routière n'est pas peut-être la seule solution à la question d'achalandage, mais qu'il y aurait lieu aussi d'examiner l'efficacité de notre utilisation des véhicules et d'examiner les solutions possibles au niveau du transport en commun. (Paul Chenard, 17 octobre, p. 81)

De façon précise, dans cette documentation, est-ce qu'on peut voir un parallèle entre l'option autoroute et l'option transport public? Est-ce qu'il y a un chapitre sur ce sujet dans ce document ou dans un autre document? (Alain Clavet, 17 octobre, p. 103)

Plusieurs questions ont reçu quelques éléments de réponse au cours des audiences et plusieurs documents plus éclairants ont été déposés. Toutefois, aux yeux de la Commission, bien des aspects sont restés confus.

Dans un souci de clarifier, pour les citoyens et pour elle-même, la problématique de ce dossier, par ailleurs fort complexe en raison de son contexte historique et du grand nombre de ses protagonistes, la Commission a tenté de tracer un portrait le plus clair possible de la situation et ceci, afin d'évaluer la nécessité du projet Saint-Laurent - Laramée - McConnell et le bien-fondé de ses objectifs tels que présentés dans l'étude d'impact, soit:

- d'assurer une meilleure fluidité du trafic et un temps de parcours plus court entre les noyaux urbains d'Aylmer, Hull et Ottawa;
- de décongestionner la route 148 (boulevard Taché à Hull et rue Principale à Aylmer), afin de lui permettre de jouer plus efficacement son rôle de desserte des commerces et des quartiers résidentiels bordant la route;
- de faciliter l'accès et le développement du secteur situé à l'ouest de Hull (en bordure du chemin de la Montagne) et en bordure du chemin McConnell à Aylmer;
- d'améliorer la fluidité de la circulation au centre-ville de Hull. (Étude d'impact, p. 13)

Consciente que tout projet routier comporte deux dimensions essentielles et indissociables, soit la circulation et le développement urbain, la Commission a voulu, avec les données disponibles, examiner le dossier sous ces deux aspects avant d'en arriver à une conclusion sur le bien-fondé du projet.

Pour ce faire, elle s'est adjoint l'expertise de monsieur Victor Lambert, urbaniste, et de monsieur Jean Granger, spécialiste en circulation. Leur rapport respectif est présenté aux Annexes 6 et 7.

5.2 La circulation

5.2.1 Les déplacements interrives Québec-Ontario et la problématique des ponts

Lors des audiences publiques, beaucoup d'interrogations ont porté sur la question des ponts interprovinciaux. A plusieurs reprises, le M.T.Q. a mentionné qu'une étude était en cours et que les résultats seraient connus seulement au début 1989. Par ailleurs, le promoteur a souvent fait remarquer que la problématique des ponts était indépendante de celle de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell et que l'étude en cours prenait pour acquise la construction de ce nouvel axe.

L'étude des ponts considère que le ministère des Transports va construire d'ici cinq ans l'axe Laramée - McConnell. (Jean-Pierre Tremblay, 17 octobre, p. 117)

La Commission s'est interrogée sur cette approche.

L'analyse de l'étude effectuée pour la M.R.O.C. par DeLCan, en 1983, sur le déplacement interrives, celle de Deluc (1985) ainsi que certains renseignements fournis par le promoteur au cours des audiences publiques ont permis de mieux comprendre la problématique des ponts.

L'étude de DeLCan (1983) montre qu'en 1981, à l'heure de pointe du soir, il y avait un total de 10 200 déplacements de personnes dans le sens Québec-Ontario, dont 3 600 (35 %) utilisaient le transport en commun et 6 600, l'automobile. Dans le sens Ontario-Québec, on dénombrait 12 900 déplacements de personnes, dont 3 300 (26 %) utilisaient le transport en commun et 9 600, l'automobile. Par ailleurs, l'étude indique qu'en 1981, la capacité de l'ensemble des ponts interprovinciaux était suffisante pour accueillir les



débits de pointe du soir dans les deux directions. Toutefois, la direction Ontario-Québec était la plus chargée, particulièrement au niveau des ponts du Portage et Champlain. (Tableau 5.1)

L'étude souligne que le pont Champlain devait probablement être déjà évité par certains automobilistes au profit des ponts du centre-ville (Chaudière, du Portage, Alexandra, MacDonald-Cartier), ce qui explique sa capacité résiduelle encore relativement intéressante en 1981.

Selon les prévisions de cette étude, les déplacements interprovinciaux ne devraient pas s'accroître de façon très excessive dans les dix prochaines années. En effet, selon les calculs effectués à partir des données sur la croissance de la population et des emplois, excepté le pont Champlain, les ponts existants, pris dans leur ensemble, garderaient une certaine capacité résiduelle jusqu'en l'an 2000 (tableau 5.1). Ceci, même avec un scénario d'utilisation en transport en commun faible, c'est-à-dire atteignant quelque 40 % des déplacements pour la direction Québec-Ontario et 35 % pour la direction Ontario-Québec.

TABLEAU 5.1 Prévisions de la capacité résiduelle des ponts interprovinciaux

à 1'heure de pointe du soir

D'après DeLCan 1983

| PONTS | CAPACITÉ (1) pour une direction | Débit/capacité direction Québec- Ontario | | | Débit/capacité direction Ontario- Québec | | |
|------------------------------------|------------------------------------|--|------|------|--|------|------|
| | | 1981 | 1991 | 2001 | 1981 | 1991 | 2001 |
| CHAUDIÈRE | 1 600 | .44 | | | .50 | | |
| DU PORTAGE | 2 100 | .67 | | | .76 | | |
| ALEXANDRA | 1 300 | .50 | | | .46 | | |
| MACDONALD-CARTIER | 3 300 | .36 | | | .70 | | |
| TOTAL DES PONTS DU CENTRE-VILLE | 8 300 | .48 | .50 | .53 | .64 | .69 | .68 |
| CHAMPLAIN | 1 500 | .37 | .40 | .53 | .73 | .87 | .93 |

(1) en nombre d'automobiles par heure.

L'étude de Deluc (1985), basée sur une méthodologie un peu différente, va également dans le même sens. En effet, à la page 6.5, à propos des déplacements interrives, on y lit:

Cette ligne écran [la rivière Outaouais], dans l'ensemble, fonctionne et continuera à fonctionner d'ici 1996 à un niveau de service inférieur à son seuil de capacité. Par contre, le pont Champlain fonctionne présentement à la limite de capacité. Il est donc primordial que des améliorations soient effectuées dès que possible dans le corridor est-ouest (voir ligne d'écran du chemin de la Montagne) pour permettre aux habitants d'Aylmer d'accéder aux autres ponts situés au centre-ville de Hull afin de pouvoir utiliser la capacité disponible sur les ponts. (p. 6.5)

Soulignons qu'une ligne écran est une ligne théorique qui coupe plusieurs axes de transport et permet de quantifier l'ensemble des déplacements à travers cette ligne et dans la direction choisie (nord, sud, est ou ouest) et pertinente à l'analyse que l'on veut faire.

Par ailleurs, selon les données recueillies, il semble que trois raisons principales s'opposent à une augmentation de la capacité du pont Champlain:

- les aménagements sur la rive ontarienne, à la sortie du pont Champlain, ne permettent pas d'accueillir beaucoup plus de véhicules;
- les organismes régionaux, et notamment la C.C.N., ont planifié l'intégration du pont Champlain dans un circuit routier de type promenade.
- les structures de ce pont ne répondraient d'ailleurs pas à des surcharges ou à des vitesses plus grandes.

En conséquence, et à moins que l'étude en cours remette fondamentalement en question les données de 1983, ce qui semble peu

probable, la politique du ministère des Transports semble logique à la Commission. En effet, il apparaît raisonnable de distribuer le trafic en provenance d'Aylmer sur les ponts du centre-ville avant d'investir des montants importants dans un nouveau pont, à la hauteur ou à l'ouest du pont Champlain, d'autant plus que les données de l'enquête Origine-Destination plus récente de 1986, fournies par le M.T.Q. aux audiences publiques et analysées à l'Annexe 6, indiquent une tendance à la stabilisation des déplacements entre Aylmer et Ottawa.

Par ailleurs, il est évident que la localisation prioritaire d'un nouveau pont interprovincial devrait également tenir compte des déplacements en provenance de la ville de Gatineau qui présente un bassin de population important. A ce propos, on peut également souligner que les résultats de l'enquête Origine-Destination de 1986 décèlent un accroissement significatif des échanges déjà importants entre Gatineau et Ottawa-Centre. (Figure 3, Annexe 6)

Rappelons aussi que les études de capacité des ponts sont effectuées pour l'heure de pointe. Ceci implique que, de façon générale, les ponts ne posent pas de problème pour la majeure partie de la journée. Cette observation a d'ailleurs été émise lors des audiences par certains intervenants et constatée par la Commission lors de ses visites sur le terrain.

Tous ces arguments penchent donc en faveur d'une planification prudente et éclairée pour la localisation et la construction de nouveaux ponts qui représentent, par ailleurs, des investissements majeurs.

5.2.2 Les déplacements locaux aux heures de pointe

Les enquêtes Origine-Destination de 1981, effectuées par la M.R.O.C. et présentées dans le rapport de B.B.L. (1984), et celles de 1986 fournies sous forme de matrice au cours des audiences

publiques et analysées à l'Annexe 6 ont permis d'obtenir un portrait plus clair des déplacements entre Aylmer, Hull et Ottawa.

Soulignons ici que les données fournies par la matrice Origine-Destination sont relatives aux déplacements des personnes pour la période de pointe du soir et analysées en tant que telles dans l'Annexe 6. Cependant, afin d'en clarifier la présentation dans la présente section, nous avons supposé que la situation matinale était la situation miroir du soir, ce qui est une approximation car il est reconnu que la pointe du soir est plus importante de quelque 10 % à 15 % (en termes de débit de véhicules). Toutefois, cette approche reste valable pour évaluer les tendances des déplacements.

Selon cette analyse, on peut faire plusieurs remarques:

En 1981, sur quelque 5 245 déplacements de personnes provenant d'Aylmer, 49 % (2 560) se dirigeaient vers Ottawa tandis que 51 % (2 685) restaient sur la rive québécoise. Les déplacements en rive québécoise se distribuaient de la façon suivante: 21 % (1 077) se dirigeaient vers Hull, 26 % (1 383) restaient dans le secteur d'Aylmer et 5 % (233) avaient les villes de Gatineau, Buckingham ou Masson pour destination.

En 1986, les données montrent une stabilisation des déplacements vers Ottawa alors qu'une augmentation substantielle des déplacements vers Hull est notée. En effet, sur 6 053 déplacements de personnes venant d'Aylmer, 41 % (2 511 contre 2 560 en 1981) se dirigeaient vers Ottawa, tandis que 59 % (3 542 contre 2 685 en 1981) restaient sur la rive québécoise. Les déplacements en rive québécoise se distribuaient de la façon suivante: 31 % (1 867 contre 1 077 en 1981) se dirigeaient vers Hull, 25 % (1 510) restaient dans le secteur d'Aylmer et 3 % (165) avaient les villes de Gatineau, Buckingham ou Masson pour destination.

Ainsi, en première analyse et comme l'avait d'ailleurs mentionné le promoteur au cours des audiences publiques, les résultats de l'enquête Origine-Destination de 1986 montrent une tendance à la

stabilisation des échanges entre Aylmer et Ottawa et une augmentation des déplacements entre Aylmer et Hull.

5.2.3 L'état de la circulation sur les principales artères

Avec les données fournies dans l'étude d'impact, il était très difficile d'avoir une idée claire de l'état de la circulation sur les principales artères de la région concernée par le projet de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell.

En effet, les résultats présentés sur la carte relative aux débits de circulation (figure 1 du dossier cartographique de l'étude d'impact) étaient donnés en débits journaliers, ce qui ne rend pas compte de la qualité du service donné par les routes.

La façon la plus adéquate d'évaluer l'état de la circulation sur une section de route est de calculer son niveau de service.

Le niveau de service caractérise la qualité de la circulation que peut offrir une section de route, en fonction du débit observé durant une période particulière. On choisit généralement l'heure de pointe. Le niveau de service se calcule à l'aide de formules qui mettent en relation le débit à l'heure de pointe avec les caractéristiques de la route (nombre de voies, présence de feux de circulation et d'accotement, etc.)

Il y a cinq niveaux de service, classés de A à E. Le niveau A correspond à la meilleure qualité de service et le niveau E, à la moins bonne. Ce dernier niveau correspond à une circulation où les véhicules s'influencent beaucoup mutuellement. Selon la politique du M.T.Q., quand une route a atteint le débit maximal pour le niveau D, une intervention d'amélioration est justifiée.

Avec les seules données disponibles dans les différentes études qu'il a été possible de consulter et surtout dans le court laps de temps prévu par la loi et les règlements pour le travail de la Commission, il n'a pas été possible d'évaluer le niveau de service précis des différentes artères impliquées dans la problématique du dossier. Toutefois, une estimation des débits de pointe a permis, dans certains cas, d'évaluer le niveau de service probable (Annexe 6). De plus, une visite de terrain a permis à la Commission et à ses experts d'étayer l'analyse de la circulation routière sur les principales artères impliquées dans ce dossier.

- La route 148 d'Aylmer à Hull

L'analyse faite par M. Jean Granger (Annexe 6) confirme qu'effectivement, la route 148 pose, dans certaines sections, des problèmes sérieux de circulation aux heures de pointe.

Toutefois, d'après les observations de terrain, il ne s'agit pas à proprement parler de problème d'embouteillages graves mais plutôt d'une circulation lente et très dense. La géométrie fort variable de la route 148 qui est de deux, trois ou quatre voies (figure 2, Annexe 6) influence fortement le niveau de service.

Trois secteurs semblent particulièrement problématiques et ont, comme le soulignait l'étude d'impact, vraisemblablement dépassé le niveau de service acceptable. Le premier est situé dans le centre-ville de Hull, entre le pont du Portage et la promenade de la Gatineau où la géométrie de la route 148 n'est qu'à deux ou trois voies et où une utilisation optimale de la chaussée a déjà été faite avec l'aménagement de certains carrefours à trois voies. Le deuxième secteur est dans la municipalité d'Aylmer, entre le pont Champlain et la rue Rivermead, où la route n'offre que deux voies à la circulation. Le troisième se situe au niveau du centre-ville du Vieux Aylmer.

Au cours des audiences, il y a eu plusieurs questions au sujet de la pertinence de l'élargissement des sections encore à deux voies

pour régler le problème du manque de fluidité de la circulation sur la route 148.

Après l'analyse des différentes interventions présentées aux audiences publiques et des documents disponibles, il semble à la Commission que plusieurs arguments s'opposent à une telle intervention:

- Il est très difficile, voire impossible, d'élargir la section comprise dans le centre-ville de Hull, car l'emprise est déjà à la limite de certains bâtiments et les coûts d'expropriation seraient exorbitants.
- Dans le secteur situé entre le pont Champlain et la rue Rivermead, l'élargissement de la chaussée impliquerait une perturbation du paysage patrimonial comme ce serait le cas dans le centre-ville d'Aylmer.
- Le rapprochement de l'emprise de la route, dans certains quartiers résidentiels, entraînerait une diminution de la qualité de vie des riverains.
- Il faudrait également procéder à l'expropriation d'une partie de cimetière.

De plus, dans une optique d'aménagement régional du territoire dont l'intention est de préserver le caractère local, voire touristique, de l'ensemble de la route 148, la Commission comprend qu'il y ait des réticences à favoriser son utilisation comme voie rapide de transit destinée à drainer la circulation en provenance d'Aylmer et du Pontiac. De plus, son élargissement ne suffirait pas à absorber les débits prévus dans les 20 prochaines années.

- Le rôle de l'axe Saint-Raymond - Pink

D'après les données disponibles et les renseignements obtenus aux audiences publiques, les aménagements en cours ont pour but d'aug-

menter la fluidité de la circulation nord-sud avec l'élargissement du chemin de la Montagne et de transférer la circulation du boulevard Gamelin sur l'axe Saint-Raymond - Pink. En effet, selon le concept d'aménagement du parc de la Gatineau, le boulevard Gamelin délaierait sa vocation de voie de transit pour devenir une artère de desserte locale favorisant l'accès au parc de la Gatineau. Rappelons que le secteur du parc desservi par le boulevard Gamelin est voué, selon le concept d'aménagement élaboré par la C.C.N., à une utilisation récréative intensive.

Actuellement et selon les estimations (Annexe 6), le boulevard Gamelin a un débit d'environ 1 000 véhicules/heure à l'heure de pointe, dans le sens du trafic dominant, et il a dépassé sa capacité.

Ainsi, dans le cadre de l'aménagement routier de la ville de Hull, l'axe Saint-Raymond - Pink ne rajoute pas vraiment une voie de circulation pour la traversée du parc mais il remplace le boulevard Gamelin. Toutefois, étant à quatre voies, sa capacité sera évidemment plus grande.

Dans ce contexte, on comprend que l'ouverture de l'axe Saint-Raymond - Pink ne pourra pas tellement soulager la circulation du centre-ville de Hull et, en particulier, de la route 148 au niveau du boulevard Taché.

Par ailleurs, le lien Saint-Raymond - Pink étant situé un peu trop au nord d'Aylmer, il ne sera probablement pas assez attractif pour drainer une part significative des déplacements Aylmer-Hull qui, actuellement, empruntent la route 148.

Par contre, l'axe Saint-Raymond - Pink sera intéressant pour le trafic lourd, tant celui de transit que celui généré par la présence du parc industriel de la S.A.O. situé à l'intersection des chemins Pink et Vanier.

Actuellement et bien que les données fassent défaut pour le quantifier, il semble que l'essentiel de ce trafic traverse le parc Gatineau par le boulevard Gamelin. Étant donné la nouvelle vocation du boulevard Gamelin, le trafic lourd devrait se canaliser sur l'axe Pink - Saint-Raymond, ce qui, en soit, apparaît intéressant puisque le boulevard Saint-Raymond a déjà une vocation commerciale et qu'il donne accès aux autoroutes régionales. Dans cette optique, l'élargissement éventuel du chemin Pink jusqu'à la 148 serait particulièrement intéressant.

5.2.4 Le transport en commun

Lors des audiences publiques, la question du transport en commun a soulevé beaucoup d'intérêt de la part des citoyens et de la Commission.

Les études disponibles (B.B.L. 1984, Deluc 1985) et les renseignements fournis par le représentant de la C.T.C.R.O. durant les audiences ont montré que la problématique actuelle du transport en commun dans la C.R.O. n'est pas reliée à la capacité du réseau d'autobus.

En effet, selon l'étude de Deluc 1985, sur laquelle s'appuie la C.R.O. pour évaluer les besoins du transport en commun dans le schéma d'aménagement révisé en 1988, le réseau actuel est suffisant en termes de capacité pour satisfaire la demande pour les dix prochaines années (voir tableau 5.2).

Devant les résultats de cette étude, la C.R.O. n'envisage pas la mise en place d'un service de transport à capacité intermédiaire dans un avenir rapproché. Rappelons que ce dernier est un moyen de transport qui possède sa voie de circulation en site propre (tramway, monorail, autobus, etc.).

Le schéma de 1977 prévoyait un service de transport à capacité intermédiaire (S.T.C.I.). Désormais, ce service n'est pas envisagé dans un avenir rapproché. (C.R.O., Schéma d'aménagement révisé, juin 1988)

Ceci devrait également expliquer que le projet de train de banlieue sur les voies ferrées existantes du C.N., étudié en 1975 et en 1978, jugé non rentable à l'époque, n'ait pas été réexaminé depuis.

En ce qui concerne la possibilité ou une proposition d'un train de banlieue qui utiliserait les voies ferrées existantes, il y a effectivement eu, en soixante-quinze, une étude de faisabilité qui a été menée par un groupe de travail, en réponse à un comité qui s'appelait à ce moment-là le Nepean-Aylmer Citizens Transit Committee [...]. Alors évidemment, l'étude a été menée, il y a un rapport qui a été déposé et à ce moment-là, la conclusion était qu'après avoir pris en compte l'état actuel du réseau, la nécessité des équipements de base qu'il faudrait, station, etc., coûts d'opération, la conclusion était qu'un tel projet ne serait pas viable, monsieur le Président. En 1978, la Commission de la Capitale nationale a dû fermer le pont Champlain pour des réparations d'urgence à un pilier et une nouvelle fois, la proposition a été demandée ou proposée en "alternative". Cela a été réexaminé à nouveau et la conclusion a été, encore une fois, qu'un tel système n'était pas viable. Depuis ce temps-là, chez nous, nous n'avons au dossier aucune autre réévaluation faite de la proposition ou du projet. (Paul Sanscartier, 18 octobre, p.90)

TABEAU 5.2 ÉVALUATION DES CORRIDORS DE TRANSPORT EN COMMUN

| LIGNE D'ÉCRAN | NOMBRE DE PASSAGERS / HEURE (heure de pointe du soir) | | | | CAPACITÉ Autobus sur route (passagers / heure) |
|--|--|-------------|-------------|-------------|--|
| | horizon | | | | |
| | 1984 | 1986 | 1991 | 1996 | |
| L1 - Deschênes (direction ouest) | 800 | 820 | 860 - 960 | 900-1 100 | 7 400 |
| L2 - Chemin de la Montagne (direction ouest) | 1 100 | 1 150-1 170 | 1 210-1 310 | 1 280-1 480 | 7 400 |
| L3 - Hull-Ouest (direction nord) | 50 | 50 | 50 - 70 | 60 - 80 | 7 400 |
| L4 - Boulevard Gamelin (direction nord) | 1 350 | 1 440 | 1 500-1 690 | 1 570-1 970 | 7 400 |
| L5 - Ile de Hull (direction nord) | 4 200 | 4 300 | 4 350-4 740 | 4 450-5 160 | 7 400 |
| L6 - Rivière Outaouais (direction nord) | 3 600 | 3 620-3 630 | 3 770-3 980 | 3 890-4 560 | 7 400 |
| L7 - Rivière Gatineau (direction est) | 2 000 | 2 050 | 2 110-2 270 | 2 150-2 490 | 7 400 |
| L8 - Montée-Paiement (direction est) | 900 | 930 | 940-1 030 | 1 010-1 150 | 7 400 |
| L9 - Lac Beauchamp (direction est) | 400 | 410 | 430-460 | 460-520 | 7 400 |
| L10 - Masson | 150 | 150-160 | 170-190 | 180-220 | 7 400 |

SOURCE: Deluc 1985.

Par ailleurs, le taux d'utilisation du transport en commun n'est pas très élevé. C'est du moins ce qui ressort des études de B.B.L. (1984), DeLCan (1983), DeLuc (1985) ainsi que de l'intervention du représentant de la C.T.C.R.O. En effet, selon ce dernier, le taux moyen d'utilisation du transport en commun dans la C.R.O. est de 15 %. Toutefois, des variations importantes de ce taux s'observent selon les différentes régions de la C.R.O. et selon les motifs ou l'heure des déplacements.

A titre d'exemple, un taux d'utilisation de 30 % a été mentionné à l'heure de pointe sur certains trajets en direction d'Ottawa. Ce dernier taux n'est d'ailleurs pas encore très élevé si on le compare avec le taux d'utilisation du transport en commun observé aux heures de pointe sur la rive ontarienne, qui atteint 70 %:

Normalement, conventionnellement, les déplacements de transport en commun représentent à peu près quinze pour cent des déplacements. Les nôtres, dépendamment des motifs, se trouvent aux alentours de ce pourcentage-là. (Salah Barj, 18 octobre, p. 81)

Par exemple, à l'heure de pointe, pour aller travailler au centre-ville d'Ottawa, on est autour de trente pour cent, à ce moment-là. Je vous donne un exemple, O.C. Transpo, de l'autre côté de la rivière, ils sont autour de soixante-dix pour cent. Donc, ça dépend des motifs. (Salah Barj, 18 octobre, p. 82)

Une des raisons principales du taux relativement modeste d'utilisation du transport en commun serait reliée à la durée du trajet effectué en autobus qui est supérieur à celui du même trajet effectué en automobile. Selon la C.T.R.O., cette situation découle de deux facteurs principaux:

- 1) l'étalement urbain et la faible densité d'occupation du territoire qui allonge le parcours nécessaire à la collecte des passagers;

- 2) le manque de fluidité de la circulation sur les artères principales, particulièrement sur la route 148.

Par ailleurs, le covoiturage n'est pas encore très populaire puisque le taux d'occupation n'est que de 1,15 à 1,45 personne par véhicule, selon les données disponibles. Le représentant de la C.T.R.O. a mentionné l'existence d'un projet-pilote de covoiturage qui n'a apparemment pas eu le succès voulu auprès de la population:

[...] je voudrais juste vous rappeler qu'on a fait un projet-pilote de covoiturage dans la région, justement pour encourager les gens à prendre... à être plus qu'une personne dans une auto pour minimiser l'impact sur la circulation auto et la pollution, puis ça n'a pas l'air d'avoir un impact sur les automobilistes. (Salah Barj, 18 octobre, p. 87)

A la lumière de ces informations, il apparaît qu'à l'exemple de bien d'autres agglomérations urbaines, les bonnes intentions en matière de transport en commun dépassent encore la capacité actuelle des citoyens à changer d'habitudes, surtout si l'automobile reste toujours plus attrayante en termes de temps de parcours.

Toutefois, aux yeux de la Commission, ce n'est pas une raison pour renoncer à encourager le transport en commun, bien au contraire. A ce propos, le nombre important et la qualité des témoignages au cours des audiences publiques sont un signe très encourageant qui démontre une prise de conscience de plus en plus vive des citoyens devant le problème environnemental sérieux que pose l'usage des automobiles, et particulièrement en milieu urbain.

Cependant, la Commission est également consciente que les moyens pour encourager l'utilisation accrue du transport en commun doivent rester réalistes et adaptés au contexte socio-économique régional. Ainsi, il n'est pas raisonnable de penser que les villes d'Aylmer et Hull changeront rapidement, et de façon fondamentale, leur mode de développement résidentiel. Il suffit de jeter

un coup d'oeil à la carte n° 8 de l'étude d'impact, relative aux projets de développement, pour comprendre que l'étalement urbain, bien que mieux contrôlé, est encore une réalité et que la maison unifamiliale de banlieue demeure un désir profond chez beaucoup de gens.

Dans ce contexte, la Commission reconnaît, à l'instar de la C.T.C.R.O., que l'ouverture d'un nouvel axe entre Aylmer et Hull, en soulageant la circulation de la route 148 et en offrant un nouveau trajet pour les autobus, devrait avoir un effet d'incitation en regard du transport en commun.

Cependant, dans le contexte actuel, la Commission trouve que la nécessité de réserver une voie centrale sur l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell pour un service de transport à capacité intermédiaire est hors d'échelle par rapport aux besoins. Soulignons à ce propos que cette solution avait été rejetée par le M.T.Q. dans son document de 1983, "Choix et priorité d'implantation d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer":

On justifie mal aujourd'hui le besoin de desservir exclusivement une population de 27 000 habitants par un système de transport collectif en site propre et traversant en dépression le centre urbain de Hull. (p. 105)

Selon la Commission, les données sur la population d'Aylmer en 1987 (28 976 habitants) et son taux de croissance prévu (1 % par année, selon la C.R.O.) ne justifient pas aujourd'hui plus qu'en 1983 un tel aménagement.

D'autant plus qu'à moyen terme, si la demande le justifie et si la pression des citoyens est assez forte, il y aura possibilité d'utiliser les infrastructures du C.N. déjà en place pour la mise en service d'un système de transport collectif en site propre. Un train de banlieue ou un railbus (technologie plus moderne et plus économique actuellement à l'étude par le M.T.Q. pour la ville de Laval) serait particulièrement intéressant.

De plus, cette option aurait l'avantage de desservir le trajet Aylmer-Hull et Ottawa en passant par le pont ferroviaire de l'île Lemieux.

5.3 Évaluation du besoin d'un nouvel axe routier entre Aylmer et Hull

Il est important de rappeler que les principaux éléments dont il faut tenir compte pour évaluer le besoin d'un nouvel axe routier entre Aylmer et Hull se situent dans le contexte suivant:

- l'élargissement du pont Champlain n'est pas envisageable et la construction d'un nouveau pont à l'ouest de ce dernier n'est pas justifiable à moyen terme, en raison notamment de la tendance à la stabilisation des déplacements Aylmer-Ottawa;
- les échanges entre Aylmer et Hull ont tendance à augmenter;
- l'élargissement de la route 148 à quatre voies sur l'ensemble de son parcours n'est pas facilement réalisable ni souhaitable dans une optique d'aménagement du territoire;
- la fermeture du boulevard Gamelin à la circulation de transit est planifiée pour permettre un meilleur accès aux aires de récréation intensive du parc de la Gatineau;
- la mise en place du boulevard Saint-Raymond - Pink ne fait que remplacer le boulevard Gamelin comme voie de transit à travers le parc de la Gatineau;

- l'étalement urbain et l'encombrement des artères principales, notamment la route 148, ne favorisent pas, à court terme, une utilisation intensive du transport en commun.

Il paraît clair à la Commission que la construction d'un nouvel axe est nécessaire pour absorber les besoins de déplacement entre Hull et Aylmer et faciliter les échanges.

En effet, selon les données disponibles à partir des enquêtes Origine-Destination de 1981, analysées par B.B.L. (1983) et réexaminées par monsieur Jean Granger (Annexe 6), il apparaît qu'au niveau du parc Gatineau (considéré comme ligne écran), les débits en direction ouest, à l'heure de pointe du soir, ont déjà dépassé la capacité des deux seules artères qui permettent actuellement la traversée du parc, soit la route 148 et le boulevard Gamelin.

Par ailleurs, le taux de croissance annuelle de la circulation évalué à 2 % par le M.T.Q., entraînerait une augmentation de débit de quelque 50 % dans 20 ans. Soulignons à ce propos que le taux annuel de 2 % est un scénario relativement fort dans le contexte régional.

Soulignons également l'étude de Deluc (1985) qui, à partir d'une méthode d'analyse un peu différente de celle de B.B.L. (1984), arrive aux mêmes conclusions:

La ligne écran du chemin de la Montagne fonctionne présentement au-delà de son seuil de capacité. La circulation additionnelle, prévue d'ici 1996, viendra aggraver cette situation, élevant le rapport volume/capacité à un maximum de 1,30. (p. 6.3)

Ainsi, dans le contexte d'aménagement du territoire prévu pour la région et compte tenu des tendances des déplacements, de l'état actuel de la circulation sur la route 148 et sur le boulevard Gammel, la Commission est en accord avec le promoteur sur la nécessité d'un nouvel axe routier pour améliorer la circulation entre les villes de Hull et Aylmer.

5.4 La localisation du nouvel axe et le développement urbain

Il est reconnu que l'implantation d'un nouvel axe routier a une influence structurante importante sur le développement urbain et économique des régions qu'il dessert. Afin de mieux comprendre la pertinence et l'implication d'un nouvel axe routier pour les villes de Hull et Aylmer, la Commission a demandé à M. Victor Lambert, urbaniste, d'éclairer la problématique du développement de ces deux municipalités dans un cadre régional et d'évaluer le bien-fondé de la localisation de l'axe proposé par le M.T.Q. L'étude de M. Victor Lambert est présentée à l'Annexe 7.

5.4.1 La ville d'Aylmer

Malgré une croissance relativement modeste (1 % par an) prévue par la C.R.O., la ville d'Aylmer a un potentiel de développement résidentiel intéressant. Dans ce contexte, l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, tel que proposé, aura l'avantage d'encourager le développement sans trop favoriser l'étalement urbain.

En effet, la présence de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, en soulageant la circulation de la route 148 favorisera le développement urbain actuellement freiné par les mauvaises conditions d'accès à la municipalité (route 148 encombrée, transport en commun peu attrayant). De plus, il aidera la reconsolidation du centre-ville du Vieux-Aylmer autour de la rue Principale (route 148).

Enfin, le nouvel axe n'étant pas situé trop au nord de la route 148, il ne favorisera pas un étalement urbain indésirable. Le développement résidentiel devrait se concentrer entre la route 148 et l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, ce qui est d'ailleurs encouragé par l'actuel plan d'urbanisme de la ville d'Aylmer.

5.4.2 La ville de Hull

Pour la ville de Hull, l'implantation du nouvel axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell devrait avoir un effet bénéfique sur la revitalisation de son centre-ville, notamment pour le secteur commercial du boulevard Saint-Joseph. Pour ce faire, il faudrait que le nouvel axe routier favorise le lien intermunicipal et non pas essentiellement la circulation de transit vers Ottawa. En effet, un lien routier favorisant la liaison intermunicipale serait tout à fait dans l'optique du schéma d'aménagement de la C.R.O.:

[...] prises globalement, les lignes directrices pour le développement de la fonction commerciale ont pour but d'assurer une desserte optimale de la population dans toutes les parties de l'agglomération et de promouvoir l'émergence et la consolidation de pôles commerciaux suffisamment importants et attrayants pour entraîner des changements dans les habitudes d'achat des consommateurs québécois et, partant, réduire les fuites commerciales vers l'Ontario. (Schéma d'aménagement de la C.R.O., révisé en 1988, p. 116)

Par ailleurs, en devenant un accès supplémentaire au secteur ouest de la ville de Hull, l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell favorisera le développement urbain de ce secteur déjà pourvu des équipements municipaux et posséderait un potentiel de développement intéressant.

5.5 L'évaluation de la géométrie proposée par le M.T.Q. pour l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell

Si, à la lumière de l'analyse effectuée dans les sections précédentes, la Commission est convaincue du bien-fondé de la localisation et de la construction d'un nouvel axe entre Aylmer et Hull, elle se montre, par contre, beaucoup plus réservée en ce qui a trait à la géométrie de l'axe proposé par le promoteur.

En effet, et particulièrement dans le secteur Laramée, l'infrastructure qui utiliserait quelque 80 m d'emprise proposée par le M.T.Q. semble quelque peu hors d'échelle en regard des débits estimés sur cette artère.

Selon les estimations récentes de l'enquête Origine-Destination (1986), à l'heure de pointe du soir, en direction ouest, ces débits devraient atteindre quelque 1 500 véhicules:

Cette enquête de 1986 n'est pas disponible, à ce que je sache. Enfin, moi, je n'ai pas les résultats de cette enquête, sauf les tableaux principaux qui m'ont servi, d'une part, à confirmer les chiffres des tableaux que j'avais déjà en 1984 et qui, par la même occasion, ont servi à déterminer, par le même calcul qu'en 1984, qu'il y aurait non pas 1 440, mais 1 496, je crois, c'est le chiffre que j'ai cité hier, véhicules à l'heure, en direction d'Aylmer, sur un éventuel axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, à travers le parc de la Gatineau, toujours compte tenu de la présence de la route 148 et de la présence du boulevard Saint-Raymond à travers le parc de la Gatineau. (Claude Archambault, 18 octobre, p. 24)

Par ailleurs, la Commission a noté que, dans le document intitulé "Choix et priorités d'implantation d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer" de 1983, le M.T.Q. faisait remarquer que la proposition d'une infrastructure à quatre voies en dépression avait été avancée en 1979 pour répondre à des prévisions de débits établis en 1976 et qui étaient de l'ordre de 3 100 véhicules à l'heure de pointe et dans la direction du trafic dominant.

Dans le même document, on apprend que cette option a été abandonnée pour une proposition plus modeste d'infrastructure à niveau, sans couloir réservé au transport en commun. Plusieurs raisons ont été invoquées pour expliquer cette décision. Trois ont particulièrement retenu l'attention de la Commission:

- Les volumes d'assignation prévus en 1976 ont été basés sur des hypothèses de prévisions démographiques et d'emplois du schéma d'aménagement régional de la C.R.O.; elles se sont révélées fortement amplifiées aujourd'hui [...]. Ainsi, une assignation de 2 000 véhicules à l'heure de pointe sur le boulevard Laramée en 1981 serait plus réaliste que le chiffre de 3 100 déjà avancé.
- Les projections de circulation de 1976 à 1977, ayant servi également à assigner le trafic sur le boulevard Laramée, ont été établies avec un taux d'accroissement annuel de 4 % à 5 % en moyenne, alors que ce taux s'est tenu à près de 0 % jusqu'à maintenant.
- Une analyse de la problématique régionale actuelle a démontré [...] l'importance de favoriser d'abord les déplacements locaux et intrarégionaux sur le trafic de transit. Donc, le besoin dans l'axe Laramée de quatre voies de transit en dépression apparaît moins essentiel qu'il aurait pu l'être pour desservir les localités les plus éloignées. Sauf Aylmer qui compte une population de 27 000 habitants, la desserte des autres municipalités plus à l'ouest est plutôt négligeable dans un projet aussi vaste et coûteux.

A la suite de la lecture de ce document, la Commission s'est étonnée de voir que dans son étude de 1987, le promoteur soit revenu à la solution de 1979, c'est-à-dire une autoroute en dépression, sachant:

- 1) que les débits estimés sur l'axe Laramée étaient de 1 500 véhicules/heure et que, même si l'on rajoute la circulation locale de Hull, ils dépassent à peine 2 000 véhicules/heure;
- 2) la croissance prévisible avec un scénario fort ne dépasse pas 2 %; à ce propos, il faut souligner que, selon les chiffres avancés par le M.T.Q. aux audiences publiques, le débit assigné sur Laramée pour 1986 est le même que celui qui avait été prévu en 1984, ce qui semble indiquer une fois de plus que la croissance de la circulation Ottawa - Aylmer n'est pas en progression;
- 3) que le trafic de transit régional (Gatineau - Hull - Pontiac) n'est toujours pas important, ce qui est d'ailleurs souligné dans l'étude d'impact:

[...] quant aux déplacements ayant une destination à l'intérieur de la région, c'est-à-dire les déplacements de transit, ils sont relativement minimes. (Étude d'impact, p. 11)

Devant ces considérations, la Commission, avec l'appui des analyses faites par messieurs Jean Granger et Victor Lambert pense qu'un aménagement plus modeste est beaucoup plus adapté à la situation actuelle des villes d'Aylmer et Hull, tant en termes de circulation que de développement urbain.

Il semble, en effet, que dans le secteur de la rue Laramée, une infrastructure beaucoup moins coûteuse, de type boulevard urbain à quatre voies de roulement avec accotement, soit nettement plus appropriée à la circulation prévue pour les quelque 20 prochaines

années (Annexe 6). La largeur de l'accotement devrait être déterminée selon l'usage que la ville voudra en faire (stationnement, voies de refuge pour autobus, etc.).

Dans le secteur Laramée, la largeur plus modeste de l'infrastructure à quatre voies avec accotement devrait libérer de part et d'autre du boulevard urbain un espace tampon non négligeable d'environ 20 m à 30 m, en fonction de la géométrie qui sera retenue pour le nouvel axe. Cet espace pourra être aménagé (espace vert, mobilier urbain, voie piétonnière, etc.) de façon à rendre ce secteur, situé au coeur du centre-ville de Hull, accueillant et animé.

L'infrastructure proposée étant à niveau, elle ne favorisera pas exagérément la circulation de transit vers Ottawa. Par ailleurs, un aménagement adéquat du carrefour Laramée - Saint-Joseph devrait assurer une bonne fluidité de circulation.

De plus, le nombre, la localisation et les aménagements des passages piétonniers devront être prévus de façon à rendre les traversées fonctionnelles et sécuritaires.

Entre le chemin de la Montagne et Aylmer, les débits prévus sur le nouvel axe sont plus faibles (cartes 26 et 27 de l'étude d'impacts) et les intersections, très peu nombreuses. En conséquence, le nouvel axe, en raison de la fluidité de sa circulation, sera une voie qui facilitera les échanges entre Aylmer et Hull.

CHAPITRE 6 - L'OPTION RETENUE PAR LA COMMISSION

Il ressort des pages précédentes que la construction d'un nouveau lien routier entre les villes de Hull et Aylmer dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell est justifiée pour satisfaire les besoins de la circulation entre les deux villes. De plus, la localisation de cet axe (voir figure 4.1) sera bénéfique pour le développement des deux villes.

Cependant, le projet du promoteur est surdimensionné dans le secteur Laramée par rapport aux échanges intermunicipaux. Cette affirmation est valable tout autant aujourd'hui qu'à plus long terme.

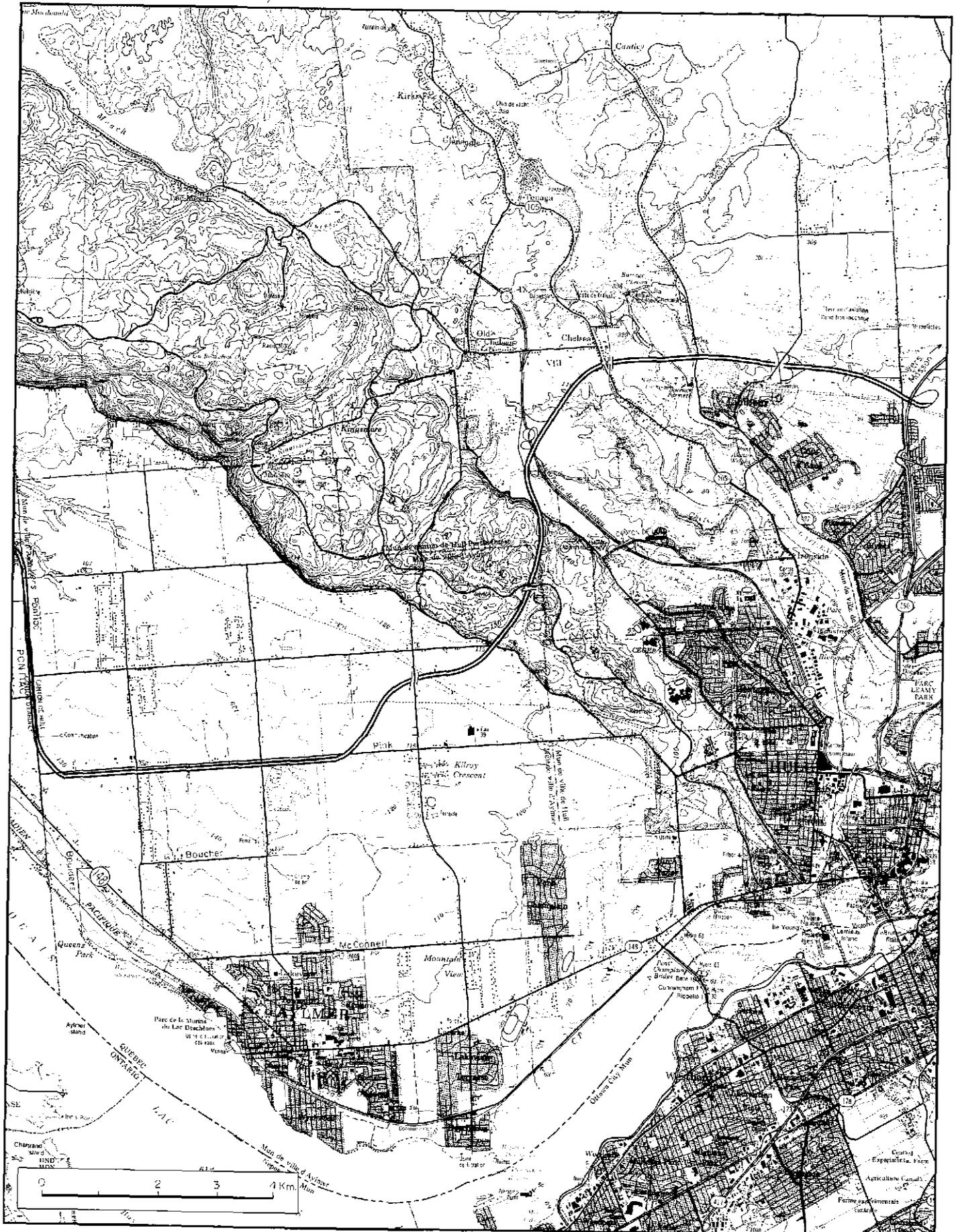
De plus, si un jour le développement du Pontiac et la création d'un lien routier du côté québécois jusqu'au Témiscamingue finissaient par justifier le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest, la Commission est fermement d'avis que le tracé de cette section de l'autoroute devrait éviter d'empiéter sur le parc de la Gatineau, ainsi que certaines cartes reçues par la Commission l'indiquent (voir figure 6.1), et passer plus au nord tel que le montrent les hypothèses de l'urbaniste Victor Lambert (voir carte n° 4, Annexe 7).

En ce qui concerne le boulevard proposé par la Commission, elle 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.

Le secteur Laramée pourrait être aménagé au goût de la Ville de Hull et des citoyens en donnant prépondérance aux espaces verts

Figure 6.1

ANCIEN PROJET D'AUTOROUTE AU NORD D'AYLMER
(Extrait de la carte 31 G/5 du E.M.R.)



qui devraient occuper le terrain compris entre les voies de circulation et les bâtiments. De plus, tout au long du parcours, le promoteur devrait prévoir des aménagements spéciaux aux arrêts d'autobus afin d'assurer la sécurité des usagers sans nuire à la fluidité de la circulation.

La traversée du 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, la Commission 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.

Pour ce qui est de la localisation exacte de la route au nord du Parc Champlain, dans Aylmer, elle devra être choisie en tenant compte des remarques que nous avons soulevées au chapitre 4 relativement à l'épaisseur de la couche d'argile qui sert de protection aux eaux qui alimentent les puits des résidants de ce quartier.

Puisque l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell traverse surtout des zones résidentielles tandis que l'axe Saint-Raymond - Pink est davantage industriel et commercial, la Commission suggère que la circulation lourde soit dirigée prioritairement sur Saint-Raymond - Pink. Cet axe rejoint d'ailleurs la route 148 et le Pontiac à l'ouest ainsi que le système autoroutier à l'est où il y a toutefois encombrement. Il suffirait alors de réaménager le carrefour Saint-Raymond - Saint-Joseph pour que l'ensemble de la circulation en soit grandement amélioré. Une telle mesure minimisera fortement les impacts négatifs reliés au bruit et à la pollution de l'air dans les secteurs du parc de la Gatineau et Laramée. De plus, la diminution de la circulation lourde améliorera la fluidité de la circulation dans ces secteurs.

En résumé, la Commission 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.

CHAPITRE 7 - LA CONCLUSION

Après analyse du dossier, la Commission est d'accord avec le choix de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell. Elle trouve toutefois que le projet, par rapport aux besoins démontrés à court, à moyen et même à long terme, est surdimensionné dans le secteur Laramée. Elle suggère donc que la capacité de roulement soit uniforme sur tout le parcours, soit de deux voies avec accotement dans chaque direction, séparées par une aire centrale de sécurité.

Ce nouveau lien routier doit, de l'avis de la Commission, traverser le tissu urbain de Hull et celui d'Aylmer sans les briser. Le quartier Jardins Lavigne, par exemple, ne devrait pas être coupé de la partie principale d'Aylmer au sud. Il en est de même des quartiers au nord et au sud de la rue Laramée, où le boulevard devrait être construit à niveau.

Si un jour la circulation interrégionale justifie la construction d'une autoroute afin de fournir une voie rapide jusqu'au Pontiac, il sera alors préférable de situer cette route tout à fait au nord du parc de la Gatineau, laissant à l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell sa forme de boulevard, avec des espaces verts intéressants, notamment dans le secteur Laramée.

L'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell constituera aussi un nouveau circuit de transport en commun. Il semble évident à la Commission 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.

La Commission suggère que dans le parc de la Gatineau, le tunnel par lequel le nouvel axe croisera la promenade de la Gatineau soit prolongé de chaque côté afin de faciliter le passage des usagers du parc à pied, en ski de fond, en raquette ou autrement.

Enfin, la localisation précise de la route au nord du quartier Parc Champlain devrait faire l'objet d'une étude hydrogéologique particulière, afin d'assurer la protection des puits de ce secteur.

Fait à Montréal, le 10 février 1989.



VICTOR C. GOLDBLOOM
Responsable de la Commission



YVON DUBÉ
Commissaire

PAGES ANNEXES

ANNEXE 1

LISTE CHRONOLOGIQUE DES INTERVENTIONS DURANT L'AUDIENCE

(Les inscriptions de pages renvoient au cahier de la transcription à la date mentionnée).

| DATE | PARTIE DE L'AUDIENCE | PAGE | NOM DE L'INTERVENANT(E) |
|----------|-------------------------|------|---|
| 88-10-17 | Information | 46 | André LeBlanc et Henriette Leblanc Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | | 47 | Pierre Mousseau et Paul Hébert Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | | 55 | Henriette Leblanc Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | | 58 | Denis Gauthier Résidents du parc Champlain et des environs |
| | | 75 | Paul-Émile Leblanc Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | | 77 | Paul Chenard |
| | | 81 | Roland Taillefer |
| | | 98 | Alain Clavet Association des résidents du ruisseau de la Brasserie |
| | | 108 | Ghislaine Boucher Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | | 117 | Bill Clennett Logemen' occupe |

| | | |
|----------------------|-----|---|
| | 125 | Paul Hébert Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | 135 | Kenny Graham |
| | 170 | Jacques Demers |
| | 172 | Nicole Mendenhall Association du parc Champlain |
| 88-10-18 Information | 6 | Jacqueline Caron |
| | 50 | Jean-Pierre Chabot Ville de Hull |
| | 64 | Philippe Paquin Ville d'Aylmer |
| | 73 | Nelson Tochon Communauté régionale de l'Outaouais |
| | 78 | Sarah Barj Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais |
| | 110 | Denis Gauthier |
| | 135 | Robert Desjardins Résidents du secteur Val Tétréau |
| | 149 | Pierre Mousseau Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | 169 | Reine Lavoie |
| | 183 | Henriette Leblanc Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau |
| | 190 | Jean-Pierre Chabot Ville de Hull |

88-10-19 Information

- 198 Ghislaine Boucher
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 5 Paul-Émile Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 43 André LeBlanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 56 Pierre Tanguay
Ville de Hull
- 56 André LeBlanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 89 Roland Taillefer
- 96 Nicole Mendenhall
Association du parc Champlain
- 107 Michel Rousseau
- 121 Nicole Mendenhall
Association du parc Champlain
- 122 Michel Rousseau
- 122 Nicole Mendenhall
Association du parc Champlain
- 130 Bill Bradley
- 136 Guy Jean
- 147 Jacqueline Caron
- 154 Bernard Armand
Ville d'Aylmer
- 160 Jacqueline Caron
- 163 Denis Gauthier

| | | |
|-------------------|-----|--|
| | 169 | Bernard Armand Ville d'Aylmer |
| | 169 | Denis Gauthier Association des résidents du parc Champlain et des environs |
| | 179 | Guy-Marc Dumais |
| | 191 | Bill Clennett Logemen' ocupe |
| | 196 | Gilles Desmarais Ville d'Aylmer |
| | 199 | Eugène Lavoie Résident du lac des Fées |
| | 227 | Bill Clennett Logemen' occupe |
| | 234 | Reine Lavoie |
| | 237 | Guy-Marc Dumais |
| | 240 | Bill Bradley |
| 88-11-22 Audition | 5 | Gabriel Lefebvre Association des citoyens de Hull |
| | 10 | Pierre Legault |
| | 16 | Pierre Legault |
| | 16 | Gabriel Lefebvre Association des citoyens de Hull |
| | 18 | Constance Provost Ville d'Aylmer |
| | 21 | Marc Laroche Ville d'Aylmer |
| | 23 | Constance Provost Ville d'Aylmer |
| | 25 | Marc Laroche Ville d'Aylmer |

- 27 Constance Provost
Ville d'Aylmer
- 28 Philippe Paquin
Ville d'Aylmer
- 31 Constance Provost
Ville d'Aylmer
- 35 Robert Couture
Ville d'Aylmer
- 36 Constance Provost
Ville d'Aylmer
- 37 Paul-Émile Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 38 Paul Hébert
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 39 Ghislaine Boucher
- 40 Paul-Émile Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 42 Ghislaine Boucher
- 45 Paul-Émile Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 45 Ghislaine Boucher
- 48 Henriette Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 50 Paul Hébert
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 51 Paul-Émile Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau

- 53 Henriette Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 55 Victor Lambert
Consultant pour la Commission
- 58 Pierre Mousseau
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 63 Bill Bradley
- 67 Mario Simard
- 70 Carole Johnson
- 70 Mario Simard
- 87 Carole Johnson
- 90 Mario Simard
- 94 Alain Clavet
Association des résidents
du ruisseau de la Brasserie
- 99 Paul Hébert
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 106 Ghislaine Boucher
- 113 Henriette Leblanc
Comité pour l'intégrité de Hull
et du parc de la Gatineau
- 113 Bill Clennett
Logemen' occupe
- 121 Reine Lavoie
- 124 Daniel Leblanc
Les jeunes du collège de
l'Outaouais
- 133 Marc Gourdeau

88-11-23 Audition

- 4 Gaétan Troutet
Jeunes résidents de Hull
- 7 Joël Monfils
Jeunes résidents de Hull
- 7 Gaétan Troutet
Jeunes résidents de Hull
- 12 Danielle Lessard
Le Pavillon du Parc Inc.
- 20 Ronald Tellier
Le Pavillon du Parc Inc.
- 22 Richard Belley
Le Pavillon du Parc Inc.
- 23 Danielle Lessard
Le Pavillon du Parc Inc.
- 24 Nancy Hall
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 25 Harry Gow
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 31 Nancy Hall
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 33 Harry Gow
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 35 Nancy Hall
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 36 Harry Gow
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau

- 39 Nancy Hall
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 42 Steven Knowles
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 42 Nancy Hall
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 43 Harry Gow
Coalition pour la protection du
parc de la Gatineau
- 44 Jean-Pierre Chabot
Ville de Hull
- 75 Paul-André Roy
- 76 Jean-Marie Séguin
Société d'aménagement de
l'Outaouais
- 80 Léon Lajoie
Société d'aménagement de
l'Outaouais
- 84 Jean-Marie Séguin
Société d'aménagement de
l'Outaouais
- 86 Roland Taillefer
- 105 François Gendron
Association des citoyens du
Manoir des Trembles
- 114 Sylvain Garneau et François
Gendron
Association des citoyens du
Manoir des Trembles
- 120 Nicole Mendenhall
Association du parc Champlain
- 126 Jacques Demers

- 137 Marc Bachand
Hullternative
- 139 Robert Desjardins
Résidents du secteur Val Tétreau
- 142 Werner Osmer
Fondation de recherches outa-
ouaises
- 149 Robert Desjardins
Résidents du secteur Val Tétreau
- 150 Michel Légère
Maire de la ville de Hull
- 155 Wilhem De Lorenzi
- 159 François Goulet
Association des professionnels
industriels commerçants d'Aylmer
- 162 Raymond Belasky
Groupe l'Audace d'Aylmer
- 166 Jean-Marie Focroulle
- 173 Guy-Marc Dumais
- 185 Luce St-Pierre
- 186 Jean-Paul Picard
- 204 Nicole Gaboury
- 204 Marc Gourdeau

ANNEXE 2

LISTE ALPHABÉTIQUE DES INTERVENANTS DURANT L'AUDIENCE

(Les inscriptions de pages renvoient au cahier de la transcription de la séance mentionnée).

| | |
|---------------------|--|
| ARCHAMBAULT, Claude | Présence permanente aux séances. |
| ARMAND, Bernard | Séance du 19-10-88 : p. 154-160; |
| BACHAND, Marc | Séance du 23-11-88 : p. 137-139; |
| BARJ, Sarah | Séance du 18-10-88 : p. 78-89; |
| BELASKY, Raymond | Séance du 23-11-88 : p. 162-165; |
| BELLEY, Richard | Séance du 23-11-88 : p. 22-23; |
| BOUCHER, Ghislaine | Séance du 17-10-88 : p. 108-111 Séance du 18-10-88 : p. 198-199; Séance du 22-11-88 : p. 39, 42-48, 106-112; |
| BRADLEY, Bill | Séance du 19-10-88 : p. 130-135, 240; Séance du 22-11-88 : p. 63-66; |
| CARON, Jacqueline | Séance du 18-10-88 : p.6-20, 40-45; Séance du 19-10-88 : p.147-151, 160-163; |
| CHABOT, Jean-Pierre | Séance du 18-10-88 : p. 50-64, 190-195; Séance du 23-11-88 : p.44-74; |
| CHENARD, PAUL | Séance du 17-10-88 : p. 77-80; |
| CLAVET, Alain | Séance du 17-10-88 : p. 98-108; Séance du 22-11-88 : p. 94-99; |
| CLENNETT, Bill | Séance du 17-10-88 : p. 117-124; Séance du 19-10-88 : p. 191-196, 227-228; Séance du 22-11-88 : p. 113-121; |
| COUTURE, Robert | Séance du 22-11-88 : p. 35-36; |
| DE LORENZI, Wilhem | Séance du 23-11-88 : p. 155-157; |
| DEMERS, Jacques | Séance du 17-10-88 : p. 170-172; Séance du 23-11-88 : p. 126-136; |

| | |
|----------------------|--|
| DESJARDINS, Robert | Séance du 18-10-88 : p. 135-148; Séance du 23-11-88 : p. 139-142, 149; |
| DESMARAIS, Gilles | Séance du 19-10-88 : p. 196-199; |
| DUMAIS, Guy-Marc | Séance du 19-10-88 : p. 179-191, 237-240; Séance du 23-11-88 : p. 173-185; |
| FOCCROULLE, J.-Marie | Séance du 23-11-88 : p. 166-172; |
| GABOURY, Nicole | Séance du 23-11-88 : p. 204; |
| GAGNON, Jacques | Présence permanente aux séances. |
| GARNEAU, Sylvain | Séance du 23-11-88 : p. 114-119; |
| GAUTHIER, Denis | Séance du 17-10-88 : p. 58-60; Séance du 18-10-88 : p. 110-134; Séance du 19-10-88 : p. 163-179. |
| GÉLINAS, René | Séance du 18-10-88 : p.163; Séance du 19-10-88 : p.33-34, 142-143; |
| GENDRON, François | Séance du 23-11-88 : p. 105-120; |
| GOULET, François | Séance du 23-11-88 : p. 159-162; |
| GOURDEAU, Marc | Séance du 22-11-88 : p. 133-139; Séance du 23-11-88 : p. 204-206; |
| GOW, Harry | Séance du 23-11-88 : p. 25-38, 43; |
| GRAHAM, Kenny | Séance du 17-10-88 : p.135-168; |
| HALL, Nancy | Séance du 23-11-88 : p. 24-25, 31-32, 35, 39-43; |
| HÉBERT, Paul | Séance du 17-10-88 : p. 47, 53-55, 125, 130, 134; Séance du 22-11-88 : p.38-39, 50, 99-106; Séance du 19-10-88 : p. 136-143, 146; |
| JEAN, Guy | |
| JOHNSON, Carole | Séance du 22-11-88 : p. 70, 87-89; |
| KNOWLES, Steven | Séance du 23-11-88 : p. 42; |
| LAJOIE, Léon | Séance du 23-11-88 : p. 80-82; |

LAMBERT, Victor Séance du 22-11-88 : p. 55-57;

LAROCHE, Marc Séance du 22-11-88 : p. 21-22, 25-27;

LARRIVÉE, Jean-Claude Présence permanente aux séances.

LAVOIE, Eugène Séance du 19-10-88 : p. 199-206;

LAVOIE, Reine Séance du 18-10-88 : p. 169-183;
Séance du 19-10-88 : p. 234-237;
Séance du 22-11-88 : p. 121-124;

LEBLANC, André Séance du 17-10-88 : p. 46-47;
Séance du 19-10-88 : p. 43-82.

LEBLANC, Daniel Séance du 22-11-88 : p. 124-132;

LEBLANC, Henriette Séance du 17-10-88 : p. 46, 48-51, 55-57;
Séance du 18-10-88 : p. 183-193;
Séance du 22-11-88 : p. 48-49, 53-55, 113

LEBLANC, Paul-Emile Séance du 17-10-88 : p. 75-77;
Séance du 19-10-88 : p. 5-17, 21-26, 30,
33-36, 41-43;
Séance du 22-11-88 : p. 37, 40-42, 45,
51-52;

LEFEBVRE, Gabriel Séance du 22-11-88 : p. 5-9, 16-17;

LEGAULT, Pierre Séance du 22-11-88 : p. 10-17;

LÉGÈRE, Michel Séance du 23-11-88 : p. 150-155;

LESSARD, Danielle Séance du 23-11-88 : p. 12-24;

MAILHOT, Michel Séance du 17-10-88 : p. 182;
Séance du 18-10-88 : p. 104, 181;
Séance du 19-10-88 : p. 38-40, 91-92,
170-171;

MENDENHALL, Nicole Séance du 17-10-88 : p. 172-173, 176-181,
184;
Séance du 19-10-88 : p. 96-97, 121-128;
Séance du 22-11-88 : p. 122-126;

MONFILS, Joël Séance du 23-11-88 : p. 7;

MOUSSEAU, Pierre Séance du 17-10-88 : p. 47, 51-52;

Séance du 18-10-88 : p. 149-151, 163-165, 168;
Séance du 22-11-88 : p. 58-63.

OSMERS, Werner Séance du 23-11-88 : p. 142-149;

PANET, Jean-Pierre Séance du 17-10-88 : p. 124, 141-145, 153;
Séance du 18-10-88 : p. 33-45, 126-128, 170-171, 176-178;
Séance du 19-10-88 : p. 11, 13, 20-21, 35-40;

PAQUIN, Philippe Séance du 18-10-88 : p. 64-72;
Séance du 22-11-88 : p. 28-31;

PICARD, Jean-Paul Séance du 23-11-88 : p. 186-204;

PROVOST, Constance Séance du 22-11-88 : p. 18-37;

ROUSSEAU, Michel Séance du 19-10-88 : p.107-110, 119-122;

ROY, Paul-André Séance du 23-11-88 : p. 75;

ST-PIERRE, Luce Séance du 23-11-88 : p. 185;

SANSCARTIER, Paul Séance du 17-10-88 : p. 61, 97, 127.;
Séance du 18-10-88 : p. 4, 90-91, 105-108, 145-146, 152-162, 165-167;
Séance du 19-10-88 : p. 27-33, 83-84, 139-142, 150-152, 180-181, 189-191, 224-226;

SÉGUIN, Jean-Marie Séance du 23-11-88 : p. 76-80, 84-86;

SIMARD, Mario Séance du 22-11-88 : p. 67-93;

SORIAL Mozher Séance du 19-10-88 : p. 11-12, 97-107, 115-118;

TAILLEFER, Roland Séance du 17-10-88 : p. 81-92;
Séance du 19-10-88 : p. 89-91, 94-95;
Séance du 23-11-88 : p. 86-102;

TANGUAY, Pierre Séance du 19-10-88 : p.56-57;

TELLIER, Ronald Séance du 23-11-88 : p. 20-22;

TOCHON, Nelson Séance du 18-10-88 : p. 73-78;

TREMBLAY, Jean-Pierre Présence permanente aux séances.

TROUTET, Gaétan Séance du 23-11-88 : p. 4-12;

VACHON, André Séance du 18-10-88 : p. 99-103, 187-188;
Séance du 19-10-88 : p. 111-114, 167-168,
185-186, 213-215, 221-222;

ANNEXE 3

LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

A) PAR LE PROMOTEUR

1. **CRO (16 juin 1988).**
Schéma d'aménagement révisé, "Annexe A" au règlement n° 291 tel qu'amendé par le règlement no 313, 287 pages, document complémentaire de 96 pages.
2. Informations disponibles concernant l'enquête origine - destination de 1986 dans la région d'Ottawa-Hull.
3. Différentes résolutions du Conseil municipal de la Ville de Hull qui se rapportent à l'axe routier Saint-Laurent - Laramée - McConnell entre 1984 et 1987.
4. Différentes résolutions du Conseil de la Ville d'Aylmer se rapportant à l'axe routier Saint-Laurent - Laramée - McConnell entre 1976 et 1986.
5. Documents de correspondance de la CCN, la C.T.C.R.O. et la C.P.T.A.Q. favorables au projet d'axe routier St-Laurent - Laramée - McConnell entre 1984 et 1987.
6. **Goss, Gilroy & Associates ltd. (november 1987).**
1986 National Capital Area Origin - Destination Survey, Survey Validation Study, Summary Report, 72 pages.
7. Entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale nationale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale, intervenue le 7 janvier 1972, 5 pages et annexes.
8. **Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. (décembre 1984).**
Boulevard Saint-Laurent - Laramée, Hull, Tronçon A-550/Chemin de la Montagne, Étude des tracés, Rapport final, 81 pages, planches.
9. **Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. (janvier 1978).**
Étude de circulation routière, Chemin de la Montagne, route 148 et boulevard Lucerne, municipalités de Hull et d'Aylmer, Rapport final, 49 pages annexes.

10. Lettre du 24 octobre 1988 de M. Jean-Pierre Tremblay, directeur régional de l'Outaouais du M.T.Q. sur les traverses d'écopliers sur la rue Laramée.
11. Affectations du trafic pour les années 1984 et 1993 et évolutions sonores correspondantes (Lettres du 26 octobre 88, 7 pages).
12. **Géoroche (oct. 88).**
Hydrogéologie Parc Champlain, Étude d'impact sur l'environnement, Axe St-Laurent - Laramée - McConnell, 5 pages et annexes.

B) PAR LES ORGANISMES PUBLICS

1. **Lucerne-Nepean Citizen's .**
Rail Commuter Proposal, Preliminary Assessment, jan. 1979, 13 pages, cartes.
2. Rapports d'accidents à différentes intersections de la rue Laramée, de 1986 à 1988.
3. Carte des corridors de sécurité pour les écoliers de l'école Saint-Jean-Bosco par rapport au tronçon Laramée de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell.
4. Circulation des piétons à l'intersection Demontigny - Laramée. Comptage fait pendant 8 heures, le 28 mai 1984.
5. **Hull (mai 1977).**
Évaluation des besoins en infrastructure routière dans l'axe Laramée, Étude conjointe Ville de Hull - C.R.O., 23 pages, annexes, cartes.
6. **Hull (mai 1974).**
Rapport concernant la nouvelle route n° 8 dans l'axe Laramée, par le service d'urbanisme, 16 pages, cartes.
7. **Desjardins, Sauriol & Associés (1969).**
Autoroute n° 50 (nouvelle route n° 8). Région métropolitaine de Hull, Étude de localisation, Rapport n° 1, 24 pages, cartes.

8. **Hull (1972).**
Le plan directeur d'urbanisme, Cité de Hull, Service d'urbanisme, 72 pages, carte.
9. **Aylmer (1984).**
Plan d'urbanisme, 83 pages, carte.
10. Différentes résolutions de la ville de Hull concernant le projet de l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, entre 1976 et 1987.
11. **MTQ (mars 1979).**
L'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell à Hull. 26 pages, cartes et annexes.
12. **MTQ (Mai 1980).**
Étude d'impact sonore A-550, Hull, boulevards Laramée et Saint-Laurent, par M. Yves Ste-Marie, annexe 7 de l'étude d'impact: Jonction entre l'A-550 et le boulevard Saint-Laurent, annexe cartographique.
13. Enquête sur les déplacements dans la région de la Capitale nationale, 3 pages.

C) PAR LE PUBLIC

1. **La Fondation canadienne pour la protection du patrimoine**
Programme Rues principales. Pochette d'information.

ANNEXE 4

LISTE DES MÉMOIRES DÉPOSÉS

1. Association des citoyens de Hull. Mémoire soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 22 novembre 1988, 6 pages et annexe constituée de résolutions de la Ville de Hull en rapport avec le projet.
2. Ville d'Aylmer. Mémoire, Projet de construction d'un boulevard dans l'axe des rues McConnell à Aylmer et St-Laurent - Laramée à Hull, 22 novembre 1988, 25 pages.
3. Le Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 15 novembre 1988, 17 pages.
4. Mousseau, Pierre. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant l'axe routier Laramée - McConnell proposé entre les villes de Hull et d'Aylmer, novembre 1988, 6 pages.
5. Bradley, Bill. Mémoire, Pourquoi l'axe Laramée - McConnell, 16 novembre 1988, 1 page.
6. Johnson, Carole et Mario Simard. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 12 novembre 1988, 6 pages et annexes, notamment une étude sur le temps de déplacement entre Hull et Ottawa.
7. L'Association des résidents du ruisseau de la Brasserie de la ville de Hull. Mémoire, Les impacts sur le tissu urbain du projet de construction de l'autoroute Laramée - McConnell, 14 novembre 1988, 3 pages.
8. Hébert, Paul. Mémoire, Hull - Aylmer Optimizing East - West Traffic Flow Through Efficient Management of the Existing Road and Bridge System. 14 novembre 1988, 5 pages.
9. Boucher, Ghislaine. Mémoire, novembre 1988, 7 pages.
10. LeBlanc, André. Mémoire, L'autoroute Laramée - McConnell, 16 novembre 1988, 1 page.

11. Logemen' occupe. Mémoire, Présentation par Bill Clennett pour Logemen' occupe devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant l'autoroute McConnell - Laramée, 22 novembre 1988, 6 pages.
12. Lavoie, Reine. Mémoire, Supplique sous forme de prière à l'instar de Roch Carrier, intitulée "Prière d'un enfant très, très sage", octobre 1988, 4 pages.
13. Un groupe de jeunes du Collège de l'Outaouais. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2 pages.
14. Monfils, Joël et Gaëtan Troutet. Mémoire présenté par les jeunes résidents de Hull au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 13 novembre 1988, 3 pages.
15. Pavillon du Parc. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 16 novembre 1988, 2 pages.
16. Coalition pour la protection du parc Gatineau/Gatineau Park Protection Coalition. Mémoire, 15 novembre 1988, 2 pages.
17. Ville de Hull. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 22 novembre 1988, 17 pages, bibliographie et annexes constituées de résolutions de la Ville en rapport avec le projet et d'une "Enquête sur les déplacements dans la région de la capitale nationale".
18. Société d'aménagement de l'Outaouais. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre du projet du boulevard McConnell - Laramée, 23 novembre 1988, 6 pages.
19. Taillefer, Roland. Mémoire, Insuffisance des études d'impact dans le dossier du projet de construction d'une autoroute dans l'axe des rues Saint-Laurent - Laramée - McConnell, 8 pages et annexes.
20. Association des citoyens du Manoir des Trembles. Mémoire présenté aux audiences publiques sur le projet de construction d'un boulevard dans l'axe des rues Saint-Laurent et Laramée à Hull et McConnell à Aylmer, 21 novembre 1988, 6 pages.

21. Association des résidents du Parc Champlain et des environs. Mémoire présenté à la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, projet de construction de l'axe routier St-Laurent - Laramée - McConnell, 15 novembre 1988, 10 pages.
22. Demers, Jacques. Mémoire pour le BAPE, projet Laramée - McConnell, 6 pages.
23. Hullternative. Mémoire soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par Marc Bachand pour le comité organisateur de Hullternative, novembre 1988, 13 pages et annexes (dossier de presse et sondage d'opinions).
24. Desjardins, Robert. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de route à grande vitesse dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell, 23 novembre 1988, 12 pages.
25. Fondation de recherches outaouaises-Ottawa Research Foundation. Condensé de mémoire pour une présentation par monsieur Werner Osmer, président de la Fondation de recherches outaouaises au sujet de la construction de l'axe McConnell - Laramée, 22 novembre 1988, 2 pages.
26. De Lorenzi, Wilhem. Mémoire sur le projet de construction de la voie rapide St-Laurent - Laramée - McConnell, le 23 novembre 1988, 7 pages, 1 carte.
27. St-Pierre, Luce. Mémoire, Audiences publiques, autoroute Laramée - McConnell, 23 novembre 1988, 4 pages.
28. Renaud, Marie-Andrée C. et André Renaud. Mémoire soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, "Du béton dans la cité", novembre 1988, 5 pages.
29. Graham, Kenny. Lettre, 6 pages et cartes.
30. Paris, Claire. Lettre, 2 pages.
31. Mendenhall, Vance et Georges Tissot. Mémoire axe McConnell - Laramée, 20 novembre 1988, 9 pages.
32. Gaboury, Nicole. Mémoire présenté aux audiences publiques sur l'environnement "Le progrès pour qui? McConnell - Laramée, dans l'intérêt de qui?", 23 novembre 1988, 3 pages.

33. Gauthier, Denis. Lettre, Axe routier Saint-Laurent - Laramée - McConnell, 23 novembre 1988, 6 pages.

Présentations verbales

34. Gourdeau, Marc.
35. Légère, Michel.
36. Association de professionnels industriels comergants d'Aylmer, par MM. François Goulet et Pierre Dallaire.
37. BÉlasky, Raymond.
38. Foccroulle, Jean-Marie.
39. Tissot, Georges.
40. Picard, Jean-Paul.

ANNEXE 5

LISTE DES RÉFÉRENCES COMPLÉMENTAIRES

- B.B.L. Étude de circulation (rue Principale à Aylmer", Aylmer, septembre 1981
- C.C.N. Concept d'aménagement du parc de la Gatineau et propositions d'aménagement préliminaires, juin 1976, 71 pages et annexes.
- C.C.N. Résumé: concept d'aménagement, parc de la Gatineau, 14 pages et carte.
- C.R.O. Schéma d'aménagement révisé, 16 juin 1988, 287 pages, annexes.
- DELCAN Analysis of Travel Across the Ottawa River, Final Report, pour la M.R.O.C., la C.R.O. et la C.C.N., janvier 1983, pagination par chapitre.
- DELUC Étude de mise à jour du plan de transport de la C.R.O., rapport final, C.R.O., décembre 1985, pagination par chapitre, 5 annexes.
- LE DEVOIR La frontière Outaouais, une affirmation sous influences, profil socio-économique, cahier spécial du 12 novembre 1988, 16 pages.
- M.T.Q. Boulevard chemin de la Montagne. Étude d'alternatives au projet initial. Raccordement à la route 148 et au pont Champlain. B.B.L. Consultants, 21 septembre 1978, 11 pages, cartes.
- M.T.Q. Jonction entre l'autoroute 550 et le boulevard Saint-Laurent, Étude d'impact sur l'environnement. Service de l'environnement, le 13 octobre 1982, 23 pages, 11 annexes et cartes.
- POIRIER, Roger Qui a volé la rue Principale?, Les Éditions Départ, 1986, 331 pages.

ANNEXE 6

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

COMPLEMENTS D'INFORMATION
SUR LES CARACTERISTIQUES DE CIRCULATION
DE CERTAINS AXES ROUTIERS DANS LA REGION AYLMER-HULL

par

JEAN GRANGER, ing.

Février 1989

SOMMAIRE

Le Ministère de l'environnement du Québec a reçu une demande d'examen d'un projet d'axe routier entre Aylmer et Hull au point de vue des impacts sur l'environnement.

Une étude d'impact sur l'environnement dont le rapport est daté du mois de décembre 1987 et porte le titre: "Axe Saint-Laurent, Laramée, McConnell" a été préparé par la firme Roche Ltée à la demande du Ministère des Transports du Québec.

La proposition décrite prévoit un axe routier en deux chaussées séparées par un terre-plein sur toute la longueur. La description technique du projet est faite aux pages 181 et suivantes du rapport.

L'étude n'est pas assez descriptive sur les débits horaires maxima rencontrés aux heures de pointe sur les axes routiers existants et sur le taux de croissance de la circulation utilisé. Avant de se prononcer sur l'effet du projet sur l'environnement, les commissaires du BAPE demandent d'examiner d'autres sources de renseignement comme complément d'information.

La recherche présentée dans ce rapport avait donc pour but de recueillir et analyser des renseignements techniques sur la circulation dans la région Aylmer-Hull pour documenter la décision que les commissaires doivent prendre en tenant compte des conséquences prévisibles d'un nouvel axe de circulation sur l'environnement, sur l'aménagement du territoire et sur la fluidité de la circulation.

La méthodologie de travail utilisée comprenait un examen des questions formulées par les commissaires, la consultation des documents disponibles, une étude du territoire, du réseau routier et de ses caractéristiques géométriques, une étude des besoins de déplacement dans la région, l'étude de la croissance des besoins de déplacement, une étude sommaire des niveaux de service actuels et prévisibles et quelques commentaires sur les questions posées.

L'analyse des renseignements contenus dans les documents consultés a permis de déduire que la route 148 et le boul. Gamelin, les deux axes routiers critiques présentement utilisés, opèrent à capacité et qu'ils ne pourront accommoder, dans leur état actuel, l'accroissement de circulation prévisible au cours des 20 prochaines années avec un taux de croissance de 2%. Un besoin minimal de 4 voies supplémentaires (2 par sens) a été confirmé.

L'addition d'une voie supplémentaire à la route 148 (dans ses parties non élargies) ou au chemin Pink est une modalité de solution qui est soit coûteuse à réaliser sans tenir compte de certaines contraintes patrimoniales (route 148), soit coûteuse en temps et en confort pour les usagers de la route (chemin Pink)

L'addition d'un axe à 4 voies minimum dans le corridor St-laurent, Laramée, McConnell est une solution satisfaisante pour les 20 prochaines années. Une route à 6 voies, tout en augmentant la durée de vie utile de l'axe, permettrait en plus de favoriser le transport collectif (autobus et covoiturage) en créant des voies réservées à cet effet.

TABLE DE MATIERES

| | Page |
|--|------|
| Introduction | 4 |
| Examen des questions formulées | 8 |
| Les documents consultés | 9 |
| Le territoire | 11 |
| Le réseau routier | 11 |
| Les caractéristiques des déplacements dans la région | 15 |
| Les débits | 20 |
| Le taux de croissance de la circulation | 25 |
| Les niveaux de service | 26 |
| Réponses aux questions | 31 |
| Bibliographie | |

LISTE DES FIGURES

| Figure no. | Description | Page |
|---------------|--|------|
| 1 | Le territoire de l'étude | 12 |
| 2 | Les axes routiers et leur géométrie | 14 |
| 3 | Tendances des déplacements-personnes jour moyen de semaine - 1981 | 16 |
| 4 | Les débits | 24 |

COMPLÉMENTS D'INFORMATION
SUR LES CARACTÉRISTIQUES DE CIRCULATION
DE CERTAINS AXES ROUTIERS DANS LA RÉGION AYLMER-HULL

Introduction

Tel que convenu dans le mandat qui m'a été confié, ce texte présente les résultats des recherches et analyses faites en rapport avec le sujet mentionné ci-dessus.

Contexte du travail

Le Ministère de l'environnement du Québec a reçu une demande d'examen d'un projet d'axe routier entre Aylmer et Hull au point de vue des impacts sur l'environnement.

Une étude d'impact sur l'environnement dont le rapport est daté du mois de décembre 1987 et porte le titre: "Axe Saint-Laurent, Laramée, McConnell" a été préparé par la firme Roche Ltée à la demande du Ministère des Transports du Québec.

Après une analyse plutôt brève et peu documentée des trois scénarios de solution proposés, les auteurs retiennent le corridor Saint-Laurent, Laramée, McConnell, localisé entre le chemin Pink et la route 148 (boul. Taché à Hull, chemin d'Aylmer et rue Principale à Aylmer) comme scénario optimal pour satisfaire aux besoins de déplacement des habitants de la

région.

La proposition décrite prévoit un axe routier en deux chaussées séparées par un terre-plein sur toute la longueur. La description technique du projet est faite aux pages 181 et suivantes du rapport.

A la suite de la réception d'une requête de résidents de la région concernée, une audience publique, présidée par M. Victor Goldbloom, président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, a eu lieu pour entendre les questions et commentaires relatives à ce projet.

Le BAPE sait que le projet fait l'objet d'une attention particulière des résidents de la région à cause de son impact environnemental, en particulier, à cause de la percée qu'il implique dans le parc de la Gatineau, orgueil légitime de la région et de la CCN. Par ailleurs, ce parc constitue aussi un obstacle pour le développement de Hull vers l'ouest.

De plus, le BAPE est conscient de l'effet de cet axe routier sur l'aménagement du territoire, son développement économique et social et aussi de son impact sur la fluidité de la circulation aux heures de pointe.

A cause de l'information trop restreinte sur les caractéristiques de la circulation contenue dans le rapport, le BAPE juge opportun d'obtenir des renseignements complémentaires sur les caractéristiques actuelles et prévisibles de la circulation dans la région concernée avant de se prononcer sur le projet tel que présenté et de commenter les remarques des requérants.

Avant de commenter l'impact de la proposition faite sur l'environnement,

les commissaires s'interrogent sur le bien fondé de certaines questions formulées à l'audience telle que:

-le nouvel axe est-il nécessaire?

-la route 148 pourrait-elle être satisfaisante avec 4 voies continues entre Aylmer et Hull?

-le chemin Pink amélioré serait-il un scénario de solution à retenir?

La justification de la proposition retenue telle que présentée dans le rapport est considérée un peu trop sommaire. En particulier, elle ne contient pas assez de renseignements sur les caractéristiques de la circulation.

L'étude n'est pas assez descriptive sur les débits horaires maxima rencontrés aux heures de pointe sur les axes routiers existants (les DJMA seulement sont inadéquats pour établir de niveaux de service) et sur le taux de croissance de la circulation utilisé.

Mis au courant qu'il existait des études techniques contenant des renseignements pertinents pour l'appréciation du projet considéré et que ces travaux étaient disponibles même au moment de la préparation de l'étude, les commissaires demandent d'examiner ces sources de renseignement comme complément d'information.

BUTS ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

La recherche présentée dans ce rapport avait donc pour but de recueillir et analyser des renseignements techniques sur la circulation dans la région

Aylmer-Hull pour documenter la décision que les commissaires doivent prendre compte tenu des conséquences prévisibles d'un nouvel axe de circulation sur l'environnement, sur l'aménagement du territoire et sur la fluidité de la circulation.

La méthodologie de travail utilisée comprenait les étapes suivantes:

- examen des questions formulées par les commissaires pour en déduire les renseignements à rechercher;
- consultation des documents rendus disponibles en plus de quelques autres plus techniques et préparation de brefs commentaires sur les principales sources de renseignements utilisées;
- étude du territoire;
- étude du réseau routier et de ses caractéristiques géométriques;
- étude des besoins de déplacement dans la région et des débits sur les axes;
- étude de la croissance des besoins de déplacement;
- étude des niveaux de service actuels et prévisibles;
- commentaires sur les questions posées.

EXAMEN DES QUESTIONS FORMULEES

Les questions fondamentales en cause étaient les suivantes:

- le nouvel axe est-il justifié par les besoins de déplacement actuels et futurs;
- quelles doivent être ses caractéristiques géométriques pour satisfaire aux besoins des 20 prochaines années en considérant l'évolution de la circulation.

Par ailleurs, les questions spécifiques étaient les suivantes:

- commenter les sources de renseignement utilisées;
- commenter le taux de croissance de la circulation utilisé;
- faire un portrait plus précis des débits de circulation sur les axes;
- examiner les caractéristiques techniques de la route 148 pour commenter les points suivants:
 - la route 148 améliorée (4 voies continues entre Aylmer et Hull) serait-elle une solution satisfaisante;
 - la route 148 peut-elle être élargie à 4 voies? 6 voies?
 - la modification de la géométrie du groupe d'axes suivants considérés comme un ensemble: route 148, boul. Lucerne, chemin Vanier et rue St-Raymond serait-elle une solution satisfaisante;
- étudier la circulation du boul. St-Raymond;
- discuter de la géométrie proposée du boul. Laramée;
- examiner les conditions de circulation du carrefour St-Raymond/St-Joseph avec l'hypothèse d'un accroissement de débit sur St-Raymond;
- étudier l'évolution des besoins de déplacements entre la CRO et la MROC.
- commenter l'impact du nouvel axe sur le transport collectif.

Un examen sommaire de cette série de question permet de déduire que les renseignements requis pour les commenter sont, en particulier, des connaissances sur le territoire, sur le réseau (localisation des axes, géométrie), sur les caractéristiques des déplacements (lignes de désirs, débits), sur le taux de croissance à considérer, sur les niveaux de service actuels et prévisibles sur les axes.

LES DOCUMENTS CONSULTÉS

Dans le but de trouver les renseignements considérés nécessaires pour répondre aux questions posées, une série de documents rendus disponibles a été consultée (voir la liste en annexe). Cette cueillette de renseignements a été complétée par la consultation d'autres ouvrages purement techniques et par une visite sur les lieux avec prise de quelques photos (disponibles sur demande).

Les documents jugés particulièrement utiles pour l'étude en cause sont les suivants:

Roche Ltée (1987) - Etude d'impact sur l'environnement "Axe Saint-Laurent, Laramée, McConnell" - Service de l'environnement, Ministère des Transports du Québec. (réf.1 et 2)

Ce document a été examiné au point de vue circulation. Il présente assez brièvement la courte brochette des scénarios considérés et décrit en détails le scénario retenu. Cependant, la justification de la proposition

retenue est d'une brièveté surprenante pour un projet de cette envergure. On ne décrit pas les types de difficultés rencontrées ni leur localisation. Seule la notion de fluidité est discutée. Par ailleurs, l'étude contient quelques renseignements utiles à la présente analyse concernant le réseau et les débits sur certains axes (en DJMA seulement).

Beauchemin, Beaton, Lapointe Inc. (1984) - Boul. Saint-Laurent / Laramée, Hull, tronçon A550 / chemin de la Montagne ; Etude des tracés - Rapport final - Ministère des Transports du Québec. (réf.3)

Ce rapport fait une mise à jour des études de planification de ces tracés en considérant en particulier l'évolution démographique et l'évolution des emplois depuis 1977. Il utilise les résultats d'une enquête origine-destination faite en 1981 dont les données sont fort utiles pour l'étude en cause.

DeLuc (1985) - Etude de mise à jour du plan de transport de la CRO; Rapport final - CRO. (réf.4)

Pour faire cette étude de mise à jour, on utilise les résultats des études récentes sur le sujet. De plus, on analyse les caractéristiques de circulation à l'aide des résultats du progiciel QRS dont certains ont été validés en les comparant aux résultats d'autres études sur le territoire. Les renseignements présentés dans ce travail viennent appuyer les résultats de l'étude de Beauchemin, Beaton, Lapointe (1984).

Delcan (1983) Trans - Analysis of Travel Across the Ottawa River; Final Report. (réf.5)

Ce document traite des déplacements sur les ponts entre la CRO et la MROC à l'aide de données pour l'année 1981. Certains résultats présentés dans ce document sont particulièrement intéressants pour la compréhension du projet en cause.

LE TERRITOIRE

La figure 1, extraite d'une carte routière de la région, illustre le territoire en cause, les axes routiers disponibles ainsi que l'occupation du sol. En particulier, elle permet de constater la présence d'activités socio-économiques particulières le long de la partie non élargie de la route 148 tels que golfs, piste équestre, etc..

Par ailleurs, un examen un peu plus approfondi de la figure 1 permet de constater l'effet séparateur du parc de la Gatineau entre Aylmer et Hull. En effet, ce parc n'est traversé que par 2 axes routiers: au sud, la route 148 et un peu plus au nord, le boul. Gamelin.

Dans le quadrant nord-est du carrefour chemin Vanier et chemin Pink, on peut remarquer une zone ombragée; c'est un espace réservé pour le parc industriel d'Aylmer.

LE RESEAU ROUTIER

Sur la figure 2, basée sur une figure de la référence no. 1, on voit les axes routiers de la région considérée et leur géométrie (nombre de voies).

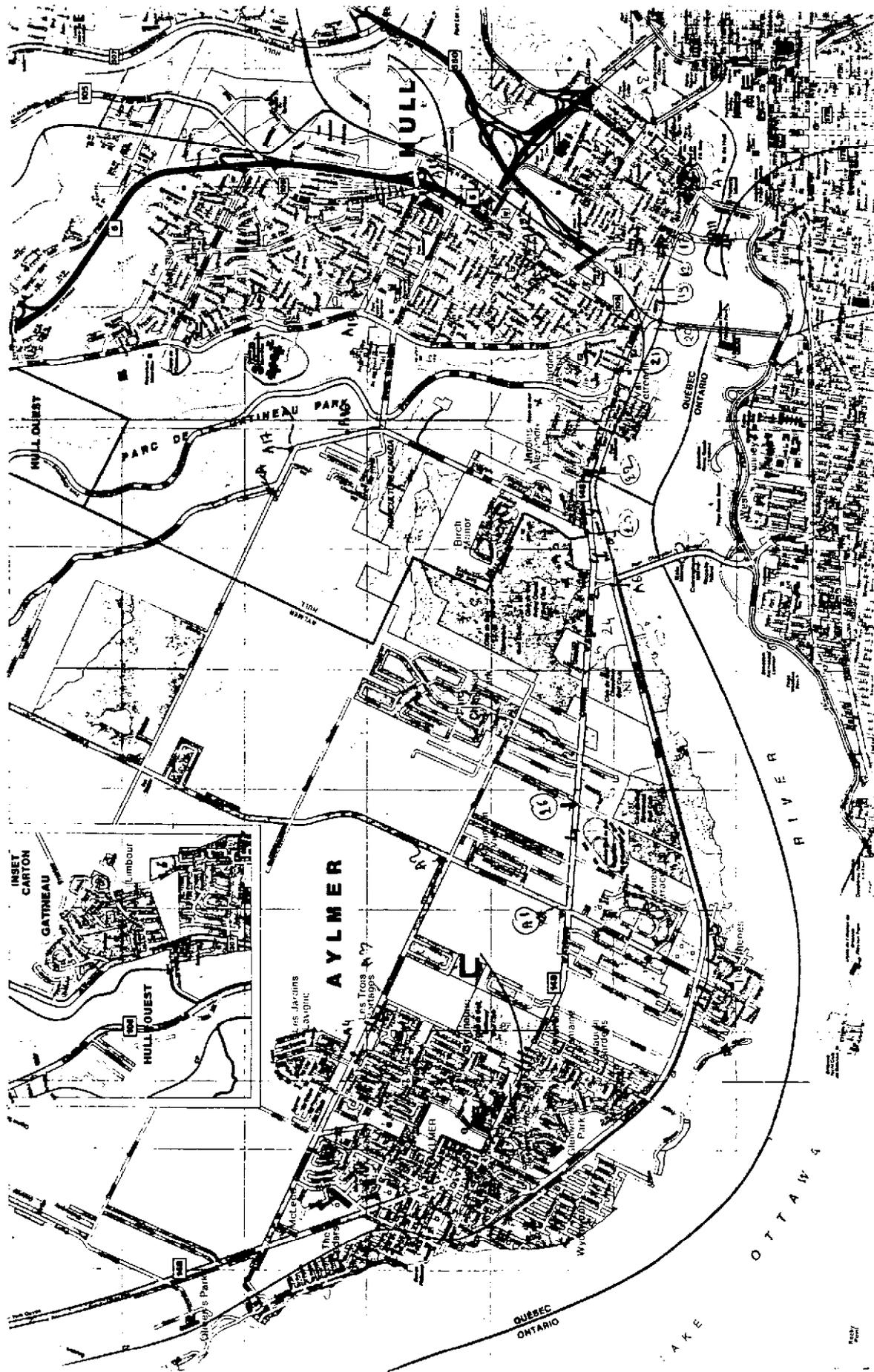


Figure 1 - Le territoire de l'étude.

Dans la direction est-ouest, on observe un seul lien routier presque direct entre les deux villes, c'est la route 148 dont la largeur de la chaussée unique varie de 2 à 4 voies entre les deux villes, tel qu'indiqué sur le croquis.

Plus au nord, un deuxième lien routier existe, mais il n'est pas direct. Pour l'utiliser en allant d'ouest en est, il faut suivre le chemin McConnell vers l'est, le chemin Vanier vers le nord, le chemin Pink vers l'est, le chemin de la Montagne vers le sud et, finalement, traverser le parc de la Gatineau par le boul. Gamelin. Tous ces segments de route ont une chaussée à deux voies occasionnellement élargie à trois voies à certains carrefours.

Le prolongement du boul. St-Raymond vers l'ouest entre le boul. de la Cité des Jeunes et le chemin de la Montagne, présentement en construction (hiver 1989), remplacera le boul. Gamelin pour traverser le Parc de la Gatineau.

Le boul. Lucerne (boul. Brunet dans Hull) est un lien routier, mais il est incomplet (il ne se rend pas au centre-ville de Hull). Longeant la rivière Outaouais depuis la rue Frank Robinson (à Aylmer), il vient se raccorder à la route 148 via la rue Belleau dans la section ouest de Hull.

Dans la direction nord-sud, le chemin Vanier, le chemin de la Montagne et le boul. St-Joseph (route 105) constituent les axes majeurs de déplacement pour le territoire considéré.

Deux autres routes nord-sud existent, mais leur utilisation est plutôt limitée à des fins touristiques, ce sont: la promenade de la Gatineau et la

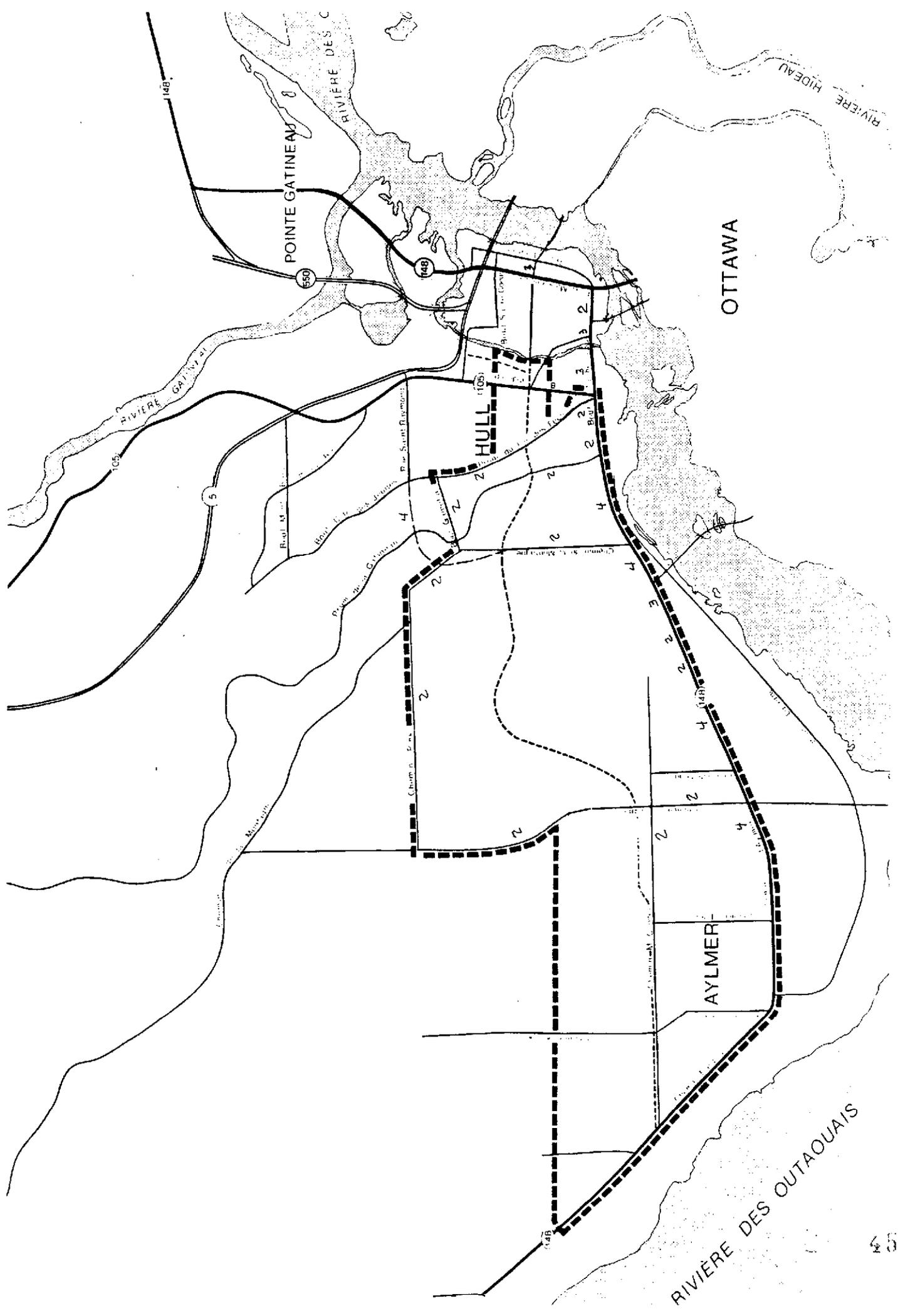


Figure 2 - Les axes routiers et leur géométrie.

promenade du Lac des Fées.

Remarque: au cours de la visite des principaux axes routiers de la région faite en janvier 1989, on a remarqué que la géométrie des entrées de plusieurs carrefours pour routes à deux voies avait été modifiée (entrée élargie à deux voies) pour en augmenter le débit.

LES CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS DANS LA REGION

Deux enquêtes origine-destination faites l'une en 1981 (ref.3) et l'autre en 1986 (ref.15) ont fournis les données présentées dans le tableau 1 (pour l'heure de pointe PM et pour un jour moyen de semaine en '81 et '86)

Dans la figure 3, on illustre, sous forme de lignes de désir, les résultats indiqués dans le tableau 1.

Les données présentées décrivent les déplacements-personnes pour l'heure de pointe PM par automobile et par transport collectif pour une journée moyenne de semaine de l'année 1981. N.B. Dans la suite de ce texte, le terme déplacement signifie déplacement-personne.

L'examen des données du tableau 1 permet de faire les quelques remarques suivantes:

1- Les déplacements se destinant vers les secteurs Ottawa-centre et Ottawa-ouest, i.e. allant vers la MROC, sont moins nombreux que ceux qui originent de ces secteurs, i.e. allant vers la CRO (vers la MROC: 8326

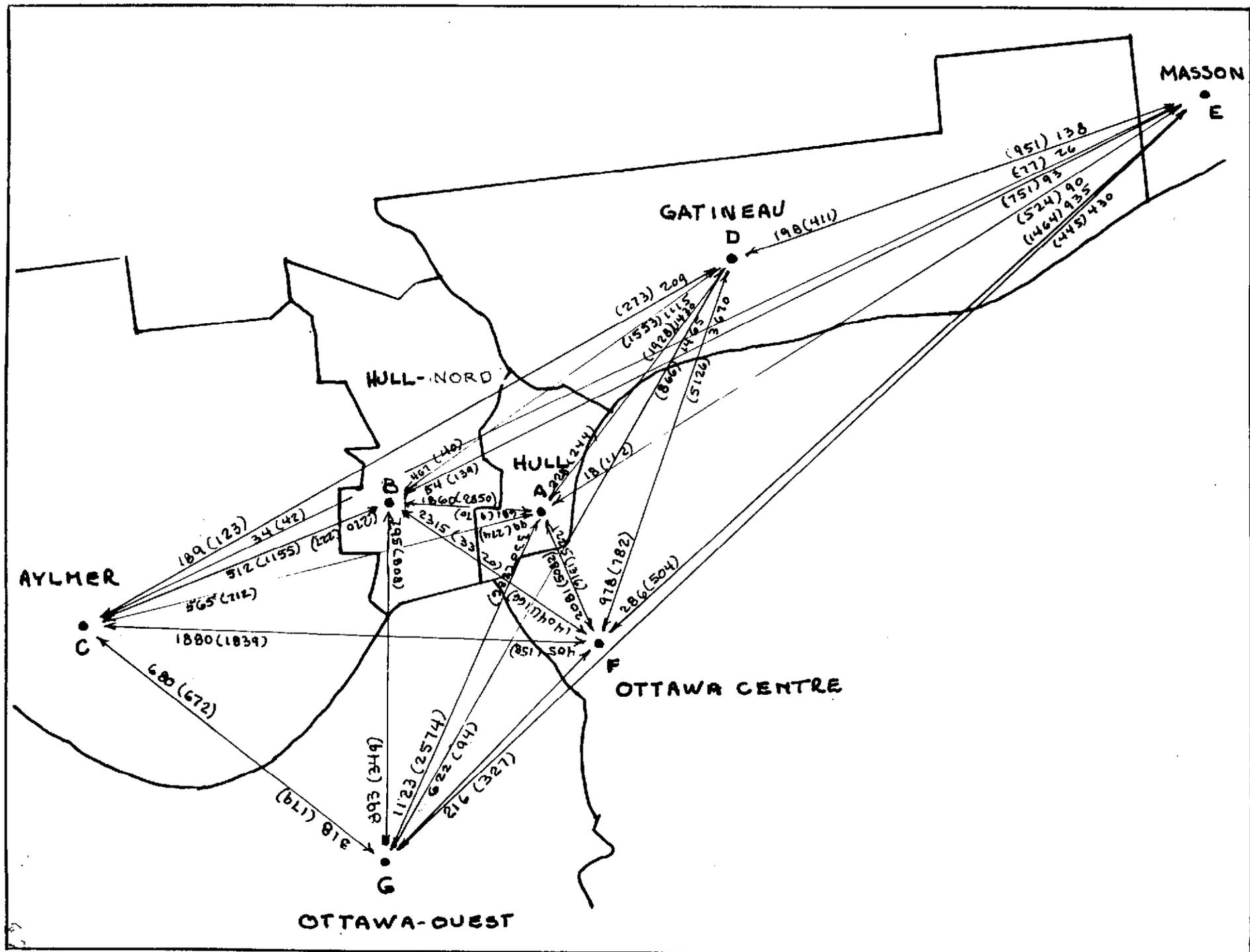


Figure 3 Tendances des déplacements-personnes - jour moyen de semaine 1981

déplacements en '81 et 11215 en '86; vers la CRO: 13725 déplacements en '81 et 16142 en '86).

Les déplacements vers la MROC, à l'heure de pointe PM étaient et demeurent moins nombreux que les déplacements en sens inverse; cependant, l'augmentation du nombre de déplacements est plus grande vers le sud que vers le nord (2889 déplacements vers le sud, 2417 vers le nord) soit une évolution des débits non mentionnée par les études consultées, en particulier la réf.5.

2- Le nombre de déplacements venant des secteurs Ottawa-centre et Ottawa-ouest et se destinant vers Hull-c.v., Hull-secteur nord et Aylmer n'a pas beaucoup varié de '81 à '86; cependant ceux qui originent de Ottawa-centre et se destinent vers Hull-secteur nord ont augmenté sensiblement (de 2315 déplacements en '81 à 3320 en '86).

3- Les déplacements dans la CRO

3a- Les déplacements originant de Hull-c.v. ont augmenté de '81 à '86 (8559 déplacements en '81, 14446 en '86); Hull-secteur nord et Aylmer ont bénéficié respectivement d'accroissements de 990 et 147 déplacements.

3b- Les déplacements originant de Hull-secteur nord ont aussi augmenté de '81 à '86 (de 8228 à 12023); Hull-c.v. a reçu un accroissement de 289 déplacements et Aylmer, 643 soit un accroissement relativement important pour le sujet en cause.

3c- Les déplacements originant de Aylmer ont légèrement diminué au total

(2712 déplacements en '81 et 2698 en '86), mais Hull-c.v. en a reçu plus (+175) et Hull-secteur nord, moins (-43).

3d- Les déplacements se destinant vers Hull-c.v., en excluant les déplacements internes, ont augmenté (2531 déplacements en '81 et 3202 en '86); Hull-secteur nord et Ottawa-centre étaient les principaux contributeurs.

3e- Les déplacements se destinant à Hull-secteur nord, en excluant les déplacements internes, ont augmenté (7431 déplacements en '81 et 7835 en '86); les déplacements venaient de Hull-c.v. et de Ottawa-centre.

3f- Les déplacements se destinant vers Aylmer, en excluant les déplacements internes, ont augmenté (3860 déplacements en '81 et 4543 en '86); ils venaient principalement de Hull-c.v. et de Hull-secteur nord.

Tableau 1

MATRICE DES DEPLACEMENTS (1) (2) (3)

Secteurs destination

| | A(4) | B | C | D | E | F | G | Totaux |
|---------|------|-------|------|-------|------|------|------|--------|
| A ('81) | 1410 | 1860 | 565 | 1430 | 90 | 2081 | 1123 | 8559 |
| ('86) | 776 | 2850 | 712 | 1928 | 524 | 5082 | 2574 | 14446 |
| B | 681 | 3530 | 512 | 1115 | 93 | 1404 | 893 | 8228 |
| | 970 | 6079 | 1155 | 1553 | 751 | 1166 | 349 | 12023 |
| C | 99 | 270 | 1385 | 209 | 26 | 405 | 318 | 2712 |
| | 274 | 227 | 1510 | 273 | 77 | 158 | 179 | 2698 |
| D | 228 | 467 | 189 | 5560 | 138 | 978 | 622 | 8182 |
| | 244 | 491 | 123 | 6126 | 951 | 782 | 94 | 8811 |
| E | 18 | 54 | 34 | 198 | 836 | 286 | 216 | 1642 |
| | 112 | 139 | 42 | 411 | 2390 | 504 | 327 | 3925 |
| F | 1225 | 2315 | 1880 | 3670 | 935 | - | - | 10025 |
| | 1316 | 3320 | 1839 | 5126 | 1464 | - | - | 13065 |
| G | 330 | 795 | 680 | 1465 | 430 | - | - | 3700 |
| | 286 | 808 | 672 | 866 | 445 | - | - | 3077 |
| Totaux | 3991 | 9291 | 5245 | 13647 | 2548 | 5154 | 3172 | 43048 |
| | 3978 | 13914 | 6053 | 16283 | 6602 | 7692 | 3523 | 58045 |

Notes.

(1) Valeurs tirées de la réf.3 pour 1981. Pour 1986, les valeurs ont été communiquées par le même consultant à l'occasion de l'audience publique.

(2) Déplacements de personnes par automobiles et par transport en commun.

(3) Heure de pointe de l'après-midi, jour moyen de semaine, 1981

(4) Légende pour les secteurs:

A: Hull-c.v.; B: Hull-secteur nord; C: Aylmer; D: Gatineau;
E: Buckingham et Masson; F: Ottawa-centre; G: Ottawa-ouest

LES DEBITS

Sur les axes de circulation, les débits observés reflètent les besoins de déplacement de la population d'un territoire.

Les débits peuvent être mesurés directement sur les axes de circulation ou encore estimés à l'aide des résultats d'une enquête origine-destination (O-D) et de modèles mathématiques. Pour être satisfaisant, ces résultats doivent être validés par des observations faites à des endroits qu'on appelle lignes écrans.

Pour faire le dimensionnement des axes routiers requis pour satisfaire aux besoins de déplacements ou pour mesurer leur niveau de service, il faut considérer le débit de véhicules à une heure de fort débit qu'on appelle débit de l'heure d'analyse (DHA).

Les déplacements dans la région considérée se font par automobile et par transport collectif. Pour estimer le débit de véhicules à l'aide des données d'une matrice O-D, il faut tenir compte du partage modal (75% en automobile et 25% par transport collectif - ref.3). et du taux d'occupation des véhicules (1.5 personnes par automobile - ref 3). On peut ainsi déduire le nombre d'automobiles requises pour satisfaire aux besoins de déplacements entre deux secteurs.

La répartition des déplacements sur le réseau se fait à l'aide d'un modèle d'affectation (modèle de gravité dans la réf.3) calibré pour la région à l'aide de comptages aux lignes écrans. En affectant les débits entre les

secteurs aux axes routiers disponibles, on détermine ainsi le débit sur chaque axe. En comparant le débit estimé à la capacité de l'axe routier, on peut alors déterminer le niveau de service à cet endroit.

Pour estimer de façon valable mais approximative le débit d'automobiles utilisant les deux axes traversant le parc de la Gatineau et se destinant vers l'ouest (Aylmer et Ottawa-ouest) soit la route 148 et le boul. Gamelin, il faut considérer tous les déplacements ayant la destination Aylmer en excluant ceux qui originent et se destinent à Aylmer, et exclure ceux qui viennent d'Ottawa-ouest puisque que ces déplacements peuvent se faire par un autre cheminement (le boul. Lucerne). Il faut aussi ajouter les déplacements venant de Hull-secteur nord vers Ottawa-ouest pour constituer le flot total désiré.

Ce total comprenait 4073 déplacements en '81 et 4220 en '86. En déduisant 25% des déplacements par le transport collectif et en prévoyant 1.5 personnes par véhicule pour l'occupation, on estime le débit total pour la route 148 et le boul. Gamelin à 2037 véhicules pour '81 et 2110 pour '86.

Par ailleurs, on peut aussi estimer le débit probable à l'heure d'analyse sur les routes du réseau en utilisant une technique approximative utilisée pour la planification. Cette technique utilise le débit du jour moyen annuel ainsi que la relation entre le débit de l'heure d'analyse et le débit d'un jour moyen annuel. Connaissant cette relation, on peut ainsi estimer le débit probable à l'heure d'analyse sur les routes du réseau.

Les résultats obtenus par cette technique sont utiles pour établir les ordres de grandeur des débits mais ne sont pas très fiables pour définir

des niveaux de service. (Remarque: des observations locales sont nécessaires pour établir un niveau de service selon les procédures du HCM '85).

La fiabilité relative de l'estimation est due à la connaissance relative qu'on a de l'estimateur. Dans la relation $DHA = K * DJMA$, l'estimateur K est sensible à plusieurs paramètres qui varient dans le temps dont le type d'environnement local, la qualité de roulement de la chaussée, le temps total de cheminement, etc. soit des facteurs susceptibles de varier à l'intérieur d'un réseau routier reliant deux centres urbains.

En utilisant les débits exprimés en DJMA tirés de la réf.1, figure 1, on peut estimer les débits par sens (déduits avec l'estimateur $K = .11$) des points indiqués sur le croquis de la figure 4; ces valeurs sont présentées dans le tableau 2. La valeur de K utilisée pour les calculs est valable pour l'ensemble du territoire, mais elle est susceptible d'estimer des débits plus grands que réels en milieu urbain (points 1, 2, 3, 12, 13) et trop faibles en d'autres points (point 11).

Tableau 2

Estimé du DHA en quelques points du réseau

| Point | Localisation | DJMA (1) | DHA (K = .11) | DHA * .65 |
|-------|------------------------|------------|------------------|-----------|
| 1 | Route 148 (4) | 19 600 | 2156 | 1401 (7) |
| 2 | " (4) | 14 700 | 1617 | 1051 |
| 3 | " (5) | 17 900 | 1969 | 1280 (7) |
| 4 | " (6) | 12 700 | 1397 | 908 |
| 5 | " (6) | 17 100 | 1881 | 1223 |
| 6 | " (5) | 11 652 (2) | 1282 | 833 |
| 7 | Ch. de la Montagne (5) | 8 300 | 913 | 593 |
| 8 | " (5) | 8 200 | 902 | 586 |
| 9 | " (5) | 7 700 | 847 | 551 |
| 10 | Boul. Gamelin (4) | 13 600 | 1496 | 972 (3) |
| 11 | Prom. Lac des Fées (5) | 4 300 | 473 | 307 |
| 12 | Route 105 (6) | 16 200 | 1782 | 1158 (7) |
| 13 | Pont Alexandra (6) | 15 900 | 1749 | 1137 (7) |

(1) observation de 1983

(2) observation de 1981

(3) pour comparaison avec la réf. 3, p.21 où DHA = 1000 environ

(4) route à 3 voies, 2 sens au carrefour

(5) route à 2 voies, 2 sens au carrefour

(6) route à 4 voies, 2 sens au carrefour

(7) débit surévalué

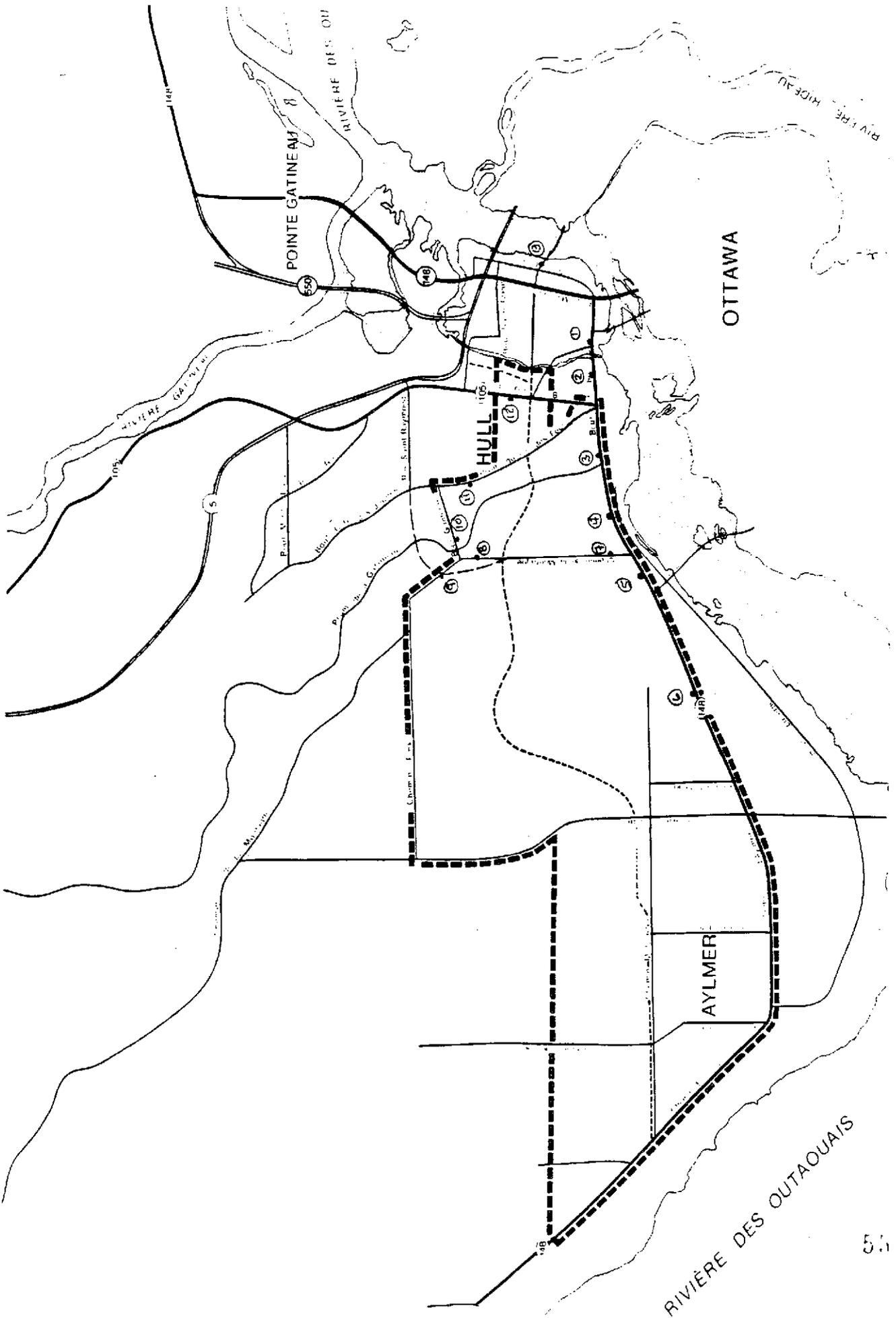


Figure 4 Les débits

LE TAUX DE CROISSANCE DE LA CIRCULATION

Dans l'étude préparée par le MTQ (réf.1), le taux de croissance de la circulation applicable au projet d'axe routier est de 2% (maximum) par année pour les 20 prochaines années.

Dans l'étude de la circulation traversant la rivière Outaouais (réf.4), le taux de croissance des débits utilisés est de l'ordre de 1% par année si les habitants de la région utilisent peu de transport collectif et presque 0% si les habitants se tournent plus résolument vers le transport collectif.

Les études de BBL (réf.3) et de DeLuC (réf.4) utilisent aussi des taux d'accroissement de la circulation de l'ordre de 1% en se basant sur l'évolution de la population et celle de l'emploi dans la région.

La considération d'un taux de croissance de 2% pour une période de 20 ans n'est pas appuyée par les résultats des autres études faites dans la même région et pour la même période approximativement (prévision de 1% ou moins). L'utilisation de ce taux est donc susceptible de produire des prévisions de débits sensiblement plus grandes que ce qui se produira dans le temps.

LES NIVEAUX DE SERVICE

La notion de niveau de service utilisée comme critère d'évaluation de la facilité relative de circuler sur une route implique des paramètres

différents selon qu'il s'agit d'une circulation continue (section de route) ou discontinue (carrefour).

Dans le cas d'une section de route, il faut, d'une part, observer, pour l'heure d'analyse, la vitesse moyenne de circulation, le pourcentage des véhicules retardés par les autres véhicules dans le flot et calculer le rapport du débit observé sur le débit à capacité. Le débit à capacité se calcule en tenant compte du débit maximum de voitures particulières possible sur une voie de circulation et en corrigeant pour le nombre de voies, la géométrie, la présence de camions, etc. Les trois paramètres mentionnés, et non pas un seul, sont nécessaires pour déterminer un niveau de service (HCM '85 chap.8).

La détermination du niveau de service sur la seule base du DJMA (telle qu'utilisée dans la réf.1) est techniquement incorrecte, fallacieuse et témoigne d'une incompréhension du concept en cause. Elle ne devrait jamais être faite.

En effet, elle est incorrecte parce qu'un niveau de service se détermine à l'aide d'un débit pour une heure et non pour 24 heures. Elle est fallacieuse parce que le débit pour 24 heures n'est pas en soi révélateur du débit de l'heure de plus fort débit. Enfin cette façon de faire témoigne d'une incompréhension du concept de base en utilisant des valeurs inappropriées pour faire la détermination d'un niveau de service. En se basant sur la définition de capacité (le plus grand nombre de véhicules par heure qui peuvent circuler sur une route donnée), la capacité exprimée en DJMA serait 24 fois le débit de l'heure de plus fort débit et non la valeur utilisée.

Par ailleurs, le DHA qu'on peut établir à partir du DJMA est utilisable comme indicateur approximatif d'un niveau de service. Cependant, la détermination du DHA nécessite une connaissance assez précise du facteur de proportionnalité K, connaissance qui doit être basée sur des comptages continus aux endroits à évaluer.

A défaut de comptages, le choix d'une valeur de K dans la gamme des valeurs proposées dans les volumes exige une certaine expérience professionnelle.

Par ailleurs, la détermination de la capacité (débit de service au niveau de service "E") même approximative, nécessite une connaissance des lieux pour apprécier l'aménagement de la chaussée, ses dimensions ainsi qu'une certaine appréciation de la composition de la circulation; une visite des lieux est toujours souhaitable et, mieux encore, des mesures complètes sont toujours préférables.

A titre indicatif des débits que peut accommoder une chaussée dont les carrefours sont éloignés de plus de 1.5 km (circulation continue), des débits de service (débit maximum pour un niveau de service) à différents niveaux de service ont été calculés pour une chaussée unique à 2 voies, 2 sens, 3.75 m par voie, dégagement 2 m. de chaque côté, 5% de camions, aucune restriction de visibilité, répartition du débit: 65-35.

En utilisant la procédure recommandée dans le HCM '85 pour ce type de route, les débits de service seraient les suivants:

| Niveau de service | Débit de service 2 sens véh./hre | Débit prioritaire .65 * débit 2 sens véh./hre |
|-------------------|--|---|
| A | 330 | 215 |
| B | 601 | 391 |
| C | 978 | 636 |
| D | 1472 | 957 |
| E | 2421 | 1574 |

Pour une route à voies multiples (2 voies par sens), pour une vitesse de base de 96 km/hre, environnement: urbain et facteur de population: banlieusards, les débits seraient les suivants:

| Niveau de service | Débit de service 2 voies, un sens véh./hre |
|-------------------|--|
| A | 1005 |
| B | 1525 |
| C | 2028 |
| D | 2511 |
| E | 2949 |

Lorsque sur une route, la circulation doit traverser des carrefours avec une signalisation qui modifie sa vitesse, alors ce sont les caractéristiques de circulation existantes aux carrefours qui contrôlent le débit sur la route.

Dans le cas des carrefours, la détermination du niveau de service nécessite une connaissance précise de la géométrie, des débits de circulation pour chaque mouvement de véhicules dans chaque approche ainsi que les caractéristiques de la signalisation. Tous ces renseignements sont traités à l'aide d'une procédure assez complexe décrite au chapitre 9 du HCM '85.

A cause de l'absence de renseignements précis dans les documents consultés, la procédure ne peut pas être utilisée.

Cependant, une estimation du débit de service par entrée de carrefour peut

être faite à l'aide d'une procédure graphique décrite dans les NORMES CANADIENNES DE CONCEPTION GEOMETRIQUE DES ROUTES publiées par AQTR en faisant certaines hypothèses plausibles pour l'endroit considéré.

A titre indicatif (et pour donner un ordre de grandeur des débits prévisibles à un carrefour avec feux de circulation), un exemple a été calculé en considérant les caractéristiques suivantes: un carrefour à quatre entrées est situé sur une route rurale à 2 sens où le stationnement n'est pas permis; les autres caractéristiques sont les suivantes: entrée 4m (une voie), virage à droite 10%, virage à gauche 10%, conditions normales, proportion de temps vert par cycle: 50%. Les valeurs de débit de service qu'on obtient à cette entrée de carrefour pour les différents niveaux de service sont indiquées ci-dessous:

| Niveau de service | Débit de service de l'entrée (1 voie) véh./hre |
|-------------------|---|
| B | 630 |
| C | 700 |
| D | 760 |
| E | 810 |

Si l'entrée est élargie à 8m (deux voies), les résultats sont les suivants:

| Niveau de service | Débit de service de l'entrée (2 voies) véh./hre |
|-------------------|--|
| B | 900 |
| C | 1000 |
| D | 1120 |
| E | 1200 |

A l'aide des divers débits de service calculés, on peut faire une appréciation qualitative du niveau de service prévisible pour quelques points du réseau routier présentés dans le tableau 2.

La route 148, entre le pont Portage et le chemin Vanier, a un débit variable et une géométrie variable (conditions rencontrées assez

fréquemment pour une artère urbaine ou sur un boul. périphérique. Par ailleurs, les carrefours ne sont pas très éloignés les uns des autres et, de ce fait, ont un effet dominant sur la qualité de la circulation. Avec les données de débit 1983 présentées, on peut facilement déduire que le flot de circulation comprend un débit interurbain (déplacements interurbains) générant un débit minimal et un débit urbain (déplacements internes) générant des pointes de débit localement.

A cause du manque de renseignements techniques précis, (largeur des voies, dégagements, % de camions, etc.) il n'est pas possible d'établir formellement le niveau de service aux points indiqués sur la figure 4. Cependant, en tenant compte du débit horaire calculé et de certaines observations faites au cours de la visite des lieux, il est possible de prévoir que: dans la région des points 1, 2, 3 et 5, la route 148 est au niveau de service "E" ou presque à l'heure de pointe; que le carrefour chemin de la Montagne et boul. Gamelin (contrôlé par des panneaux d'arrêt) points 8, 9 et 10, serait aussi au niveau de service "E" ou presque; que les points 11 sur la route 105 et 13 à la sortie nord du pont Alexandra seraient aussi au voisinage du niveau de service "E".

Tous ces niveaux de service sont dûs aux caractéristiques de géométrie et de signalisation des carrefours et non à celles du corps de la route.

REponses AUX QUESTIONS

LES QUESTIONS FONDAMENTALES.

Le nouvel axe est-il justifié par les besoins de déplacements actuels et futurs?

En se basant sur les conditions de circulation et de géométrie décrites dans l'étude examinée (réf.1) pour la route 148 et le boul. Gamelin ainsi que sur l'analyse des déplacements faite à partir des données de la réf.3, et en faisant l'hypothèse que ces routes ne seront pas modifiées, OUI un nouvel axe est justifié pour répondre aux besoins de déplacements de l'heure de pointe PM.

En effet, le carrefour boul. Gamelin/ chemin de la Montagne est un carrefour en T avec 2 voies dans l'entrée boul. Gamelin et une voie par entrée pour le chemin de la Montagne. Ce carrefour, contrôlé par des panneaux d'arrêt, accomoderait 2109 véhicules (total des 3 entrées) à l'heure de pointe du soir; régulièrement ou presque à ce moment, il y aurait présence de files d'attente sur le boul. Gamelin. Sachant qu'une entrée de carrefour contrôlée par des panneaux d'arrêt (à chaque entrée) est au niveau de service "E" pour un débit horaire de l'ordre de 500 véhicules par voie et par heure, on peut déduire que ce carrefour est au niveau de service "E".

Par ailleurs, dans le voisinage du point 3, la route 148 est contrôlée par des feux de circulation. A cet endroit, le DHA estimé serait de l'ordre de 1280 véh./hre soit un débit du même ordre de grandeur que le débit maximum

calculé dans l'exemple. A défaut de calculs précis, on peut prévoir que ce débit correspond approximativement au débit maximum possible à cet endroit. Les files d'attentes visibles très fréquemment seraient de nature à confirmer cette appréciation.

Les deux axes routiers critiques pour les mouvements de circulation vers l'ouest le soir opérant à capacité (niveau de service "E"), on peut déduire que OUI le nouvel axe est justifié même sans considérer les accroissements de circulation prévisibles pour les prochaines 20 années qui pourraient atteindre entre 22% et 48.6%.

Quelles doivent être ses caractéristiques géométriques?

D'après l'évaluation présentée au tableau 2, le débit vers l'ouest à l'heure de pointe serait de l'ordre de 970 véh/hre sur le boul. Gamelin (point 10) et de 1280 sur la route 148 (point 3).

Pour chacun de ces points, on estime que le niveau de service est "E" avec les données 1981. Avec un taux d'accroissement de la circulation de 2% par année, il faudrait prévoir une augmentation de l'ordre de 50% du débit 1981 au cours des 20 prochaines années, ce qui aurait pour effet de créer dans Hull des difficultés considérables de déplacement internes surtout sur la route 148 sans considérer l'effet psychologiques de lenteur ou distance pour les gens intéressés à aller s'établir à Aylmer. Avec un taux d'accroissement de 1%, l'augmentation serait de l'ordre de 22%.

Cependant, en utilisant les valeurs mentionnées dans les paragraphes

précédents pour la route 148 et le boul. Gamelin à l'heure de pointe PM et en considérant un taux de croissance de 2% pour les 20 prochaines années appliquées aux déplacements interurbains et internes, l'augmentation de débit serait de l'ordre de 1100 véh. à l'heure de pointe du soir. (un taux de croissance de 1% produirait une augmentation de 450 véh/hre). Un accroissement de débit de cet ordre de grandeur requiert au minimum l'addition de deux voies de circulation par sens.

Dans ce contexte (taux de croissance de 2%), après 20 ans d'utilisation, tous les axes routiers critiques incluant le nouvel axe opéreront à capacité ou presque surtout s'il y a présence de véhicules de transport collectif. Si le taux de croissance est inférieur, la circulation sera encore assez fluide.

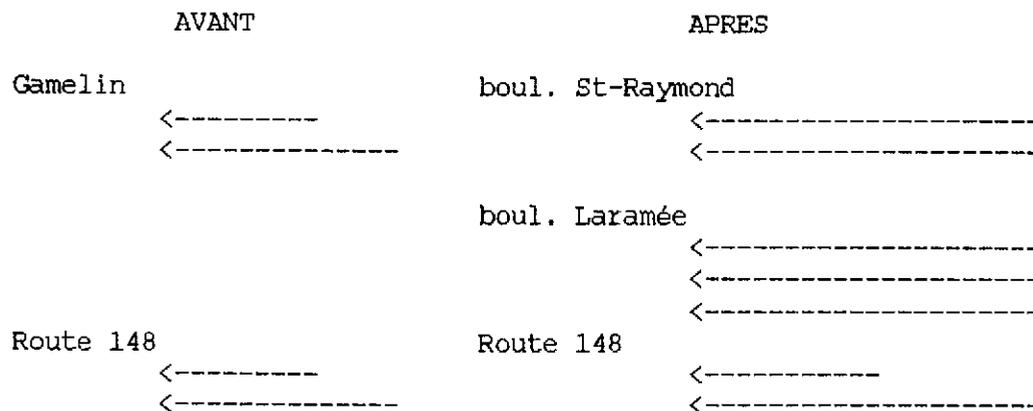
Cette augmentation de capacité pourrait théoriquement se faire en ajoutant des voies aux axes déjà existants. L'addition d'une voie supplémentaire dans chaque sens est peut-être facile sans frais excessifs à faire sur le chemin Pink (modifié de 2 voies à 4 voies) en prolongement du boul. St-Raymond présentement en construction. Cependant, une telle addition ne semble pas facile à réaliser à certains endroits de la route 148 où se trouve le plus fort débit.

Par contre, une route à 6 voies, 2 sens (3+3) serait satisfaisante pour plus de 20 ans. Par ailleurs, l'effet de la présence de véhicules de transport collectif aurait relativement peu d'importance sur la qualité de la circulation.

Par ailleurs, cette 3e voie dans chaque sens pourrait devenir un

encouragement au transport collectif si elle lui est dédiée (autobus express et véhicules faisant du covoiturage). Cette modalité permettrait de produire un temps de déplacement plus court, facteur important pour les usagers du transport collectif.

Avec la construction d'un nouvel axe offrant 3 voies de circulation par sens, la région de Hull bénéficierait d'un total de 7 voies de circulation vers l'ouest alors que la situation présente totalise seulement 4 voies (grâce aux aménagements géométriques des carrefours) soit une capacité nettement excédentaire aux besoins identifiés avec les renseignements disponibles, tel qu'illustré sur le croquis ci-dessous.



LES QUESTIONS SPECIFIQUES

Commenter les sources de renseignement.

De brefs commentaires sur les principales sources de renseignement sont présentés dans la section DOCUMENTS CONSULTÉS.

Commenter le taux de croissance

Une analyse de la valeur du taux de croissance (voir section TAUX DE CROISSANCE) a été faite et démontre que la taux de 2% pour 20 ans utilisé pour les prévisions est trop élevé pour correspondre aux indices de croissance connus actuellement.

Faire un portrait précis des débits sur les axes.

A l'aide des renseignements disponibles, il a été possible de faire une certaine appréciation des débits sur quelques axes à l'heure de pointe du soir. Les résultats de cette étude sont présentés dans la section DEBITS.

La route 148 AMELIOREE A 4 VOIES serait-elle une solution?

En plus des remarques déjà faites, voici quelques commentaires supplémentaires. Tel que mentionné, une modification de cette nature présente des contraintes importantes à certains endroits, en particulier dans Hull à cause des constructions existantes situées juste à la limite de l'emprise de la route. Le coût de l'expropriation à faire pourrait être assez élevé sans considérer le coût des services publics susceptibles

d'être affectés

Par ailleurs, une utilisation optimale de la chaussée semble avoir déjà été faite à plusieurs endroits avec l'utilisation de de la chaussée à trois voies à certains carrefours (avec élargissement nul ou faible de la chaussée).

Dans Aylmer, la modification à 4 voies pourrait être facile à faire en principe, mais certaines contraintes patrimoniales s'y opposent, semble-t-il.

Cependant un élargissement à 4 voies sur toute la longueur serait sûrement souhaitable pour réduire l'effet retardataire des véhicules de transport collectif car la localisation des itinéraires de service est peu susceptible d'être changée à cause de la présence de la plus forte proportion de population dans cette partie du territoire. Par contre, l'élargissement de la chaussée à 4 voies inviterait une circulation plus intense sur la rue Principale à Aylmer, une condition qui ne serait pas souhaitée par les autorités municipales de Aylmer, d'après les rapports.

Modifier le groupe d'axes: route 148, boul. Lucerne, chemin Vanier et boul. St-Raymond; est-ce une solution à considérer?

La modification de tous ces axes serait une solution susceptible d'imposer aux usagers de ces routes des cheminements indirects pour se rendre à destination. A première vue, cette modification peut sembler moins coûteuse aux autorités gouvernementales, mais elle sera plus coûteuse et plus pénible aux usagers. C'est une solution à considérer comme dernier recours.

Etudier la circulation du boul. St-Raymond

Tel que mentionné précédemment, le boul. St-Raymond, entre le chemin de la Cité des Jeunes et le boul. St-Joseph a été rénové (constat de janvier 1989). C'est une route à 4 voies (2 sens) avec terre-plein étroit au centre. Son prolongement à 4 voies entre le chemin de la Cité des Jeunes et le chemin de la Montagne est en construction. Conçu à 4 voies, il devrait pouvoir accommoder un peu plus de circulation que le boul. Gamelin qu'il doit remplacer. Si nécessaire, un aménagement à 3 voies par sens aux carrefours (par marquage ou construction) pourrait présenter un intérêt pour augmenter soit la fluidité ou le débit.

Par sa position géographique et par son raccordement avec le chemin Pink, cette route deviendra probablement le cheminement préféré de la circulation lourde dans la région ainsi que celui de la circulation de transit venant de villes plus à l'ouest et qui veulent éviter la congestion du centre-ville de Hull.

Le carrefour St-Raymond/St-Joseph

Le carrefour St-Raymond/St-Joseph est le siège d'une activité de circulation importante. C'est le croisement de deux artères urbaines à 4 voies.

A cause de l'absence de renseignements détaillés sur la géométrie et sur

les débits des mouvements de circulation à l'heure de pointe, il n'est pas possible d'en établir le niveau de service. Cependant, un simple examen de la géométrie du carrefour permet de concevoir une capacité de traiter des débits de circulation importants en permettant plusieurs sinon tous les mouvements de virage.

Evolution des besoins de déplacements entre la CRO et la MROC

Dans la section traitant des caractéristiques des déplacements, l'examen des données des déplacements entre les secteurs (tableau 1) a permis de constater que, à l'heure de pointe PM, le débit vers la CRO est plus élevé que celui vers la MROC. Par contre, au cours de la période '81-'86, l'augmentation de débit a été plus forte vers la MROC que vers la CRO.

Impact du nouvel axe sur le transport collectif

Le transport collectif est une modalité de transport relativement importante dans cette région ; 25% des déplacements se font de cette façon. En 1987, sur la route 148, 8 circuits y déplaçaient 1400 personnes à l'heure de pointe PM. En considérant que la route 148 est à 2 voies à certains endroits, il est facile d'imaginer l'effet retardataire de ces véhicules sur le flot de circulation.

La construction d'un nouvel axe permettrait d'établir sur cet axe en particulier des itinéraires pour express. En particulier, si les véhicules circulent sur une voie réservée, ils donneront alors un service

plus rapide et plus attrayant pour les passagers; rapidité et confort sont deux caractéristiques attrayantes pour les usagers du transport collectif.

BIBLIOGRAPHIE

- 1 ROCHE LTEE (1987) - Etude d'impact sur l'environnement "Axe Saint-Laurent, Laramée, McConnell" - Service de l'environnement, Ministère des Transports du Québec.
- 2 ROCHE LTEE (1987) - Etude d'impact sur l'environnement "Axe Saint-Laurent, Laramée, McConnell" - Dossier cartographique - Service de l'environnement, Ministère des Transports du Québec.
- 3 BEAUCHEMIN, BEATON, LAPOINTE INC. (1984) - "Boul. St-Laurent / Laramée, Hull, tronçon A550 / chemin de la Montagne ; Etude des tracés"- Rapport final - Ministère des Transports du Québec.
- 4 DELUC (1985) - "Etude de mise à jour du plan de transport de la CRO"- Rapport final - CRO.
- 5 DELCAN (1983) - Trans -"Analysis of Travel Across the Ottawa River"- Final Report
- 6 GOSS, GILROY AND ASSOCIATES (1987) - Trans -"1986 National Capital Area - O-D Survey - Survey Validation Study"- Summary Report.
- 7 GAGNON, Jacques (oct 1988) - "Affectations de trafic '84 et '93 et évaluations sonores"- (lettre à M.V. Goldbloom)
- 8 Informations disponibles concernant l'enquête O-D de 1986 dans la région Ottawa-Hull
- 9 SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT (1988) - "Questions et réponses - Axe St-Laurent, Laramée, McConnell" - Etude d'impact sur l'environnement - Service de l'environnement, Ministère des Transports du Québec.
- 10 JOHNSON, C. et SIMARD, M. (1988) - "Annexe au mémoire présenté"
- 11 ROCHE LTEE (1984) - "Réaménagement du chemin de la Montagne" - Etude d'impact sur l'environnement - Ville de Hull
- 12 ROCHE LTEE (1985) - "Réaménagement du chemin de la Montagne - Document complémentaire" - Etude d'impact sur l'environnement - Ville de Hull
- 13 BEAUCHEMIN, BEATON, LAPOINTE INC. (1981) - Etude de circulation "rue Principale à Aylmer" - Lettre à M. Denis Hébert
- 14 BEAUCHEMIN, BEATON, LAPOINTE INC. (1978) - "Chemin de la Montagne, route 148 et boul. Lucerne - Etude de circulation routière" - Municipalité de Hull et d'Aylmer.
- 15 Compte-rendus de l'audience.

ANNEXE 7

ETUDE CRITIQUE DU PROJET ROUTIER
SAINT-LAURENT/LARAMEE/McCONNELL
A HULL ET A AYLMEER, QUEBEC.

Rapport préparé pour
LE BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
par
VICTOR LAMBERT, architecte-urbaniste.
1er février 1989.

TABLE DES MATIERES

| | | |
|--|------|----|
| INTRODUCTION | Page | 1 |
| DESCRIPTION DU PROJET ET PROBLEMATIQUE | page | 3 |
| ASPECT 1: FONCTION DE LIAISON INTERREGIONALE | page | 10 |
| ASPECT 2: FONCTION DE CIRCULATION DE DESTINATION | page | 16 |
| ASPECT 3: FONCTION DE LIAISON INTERMUNICIPALE | page | 25 |
| Liste des cartes | | |
| Références | | |

LISTE DES CARTES

CARTE No 1: AXE SAINT-LAURENT/LARAMEE/McCONNELL.

CARTE No 2: TRACE DE REFERENCE.

CARTE No 3: REGIONS HABITEES DU QUEBEC.

CARTE No 4: CONCEPT DE LIAISON INTERREGIONALE:
région Abitibi-Témiscamingue - région de l'Outaouais.

CARTE No 5: CRO: BASSIN DEMOGRAPHIQUE.

CARTE No 6: REGIONS LIMITOPHES: BASSIN DEMOGRAPHIQUE.

CARTE No 7: ILE DE HULL: BOULEVARD PERIPHERIQUE.

CARTE No 8: AYLMER: CONCEPT D'AMENAGEMENT.

CARTE No 9: HULL: CONCEPT D'AMENAGEMENT.

CARTE No 10: SECTION LARAMEE: PROPOSITION D'AMENAGEMENT.

INTRODUCTION

L'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, projeté dans les municipalités de Hull et d'Aylmer et faisant partie des projets de réseaux routiers de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) et de la région de la Capitale nationale (RCN), est devenu l'objet d'une controverse. Certains préconisent la réalisation immédiate de cette voie de circulation selon les plans qui semblent faire l'unanimité parmi eux. D'autres, tout en se ralliant à la localisation de l'axe en question, expriment leur opposition à sa réalisation selon le gabarit recommandé par les experts. Enfin, un troisième groupe se prononce carrément contre ce projet sous prétexte qu'il n'est pas nécessaire ou qu'il détruit l'environnement ou encore que les budgets prévus à cette fin devraient servir plutôt à l'amélioration du transport en commun, à la construction d'habitations sur les terrains déjà acquis pour ce projet ou à la réalisation de projets communautaires.

Le cas n'est pas simple, d'autant moins qu'il a pris racine il y a déjà près de vingt ans, à une époque où les circonstances de développement et les facteurs d'urbanisation de la région étaient sensiblement différents de ce que l'on retrouve aujourd'hui. Aussi, les valeurs exprimées alors par la population rencontrent aujourd'hui l'expression de valeurs nouvelles adoptées par la présente génération.

Il convient donc d'examiner de nouveau la pertinence de cet axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell afin de mieux connaître ses rapports avec la satisfaction des besoins de circuler de la population et son aspiration à mieux habiter la ville et la région. C'est l'objet du présent mandat d'en faire une étude critique.

La méthode proposée est la suivante: après une brève description du projet et la définition de la problématique, il est examiné par la suite sous trois aspects, chacun dégagant ses propres conclusions. Celles-ci amènent à des propositions d'aménagement en conséquence et à des recommandations.

DESCRIPTION DU PROJET ET PROBLEMATIQUE.

Le rapport Roche met bien en évidence les conséquences que pourrait entraîner la mise en oeuvre de l'axe Saint-Laurent /Laramée/McConnell. On peut y lire ce qui suit:

"L'implantation d'un axe routier majeur en milieu urbain et péri-urbain est une intervention qui peut s'avérer lourde de conséquences sur le milieu, tant par la destruction d'un milieu bâti habité et structuré que par les coûts sociaux et économiques, souvent très élevés, qui peuvent alors être générés." (p. 133).

Il continue en faisant valoir à cet effet l'importance d'une solide analyse de solutions pour une 'telle infrastructure routière à caractère régional'. Or, si l'on se reporte à la description technique du projet on comprend que la localisation de l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell est prise pour acquis et n'est donc pas remise en question dans l'analyse de solutions. Celle-ci se rapporte plutôt au tracé de référence et aux variantes de tracé possibles compte tenu de l'environnement traversé et affecté.

Voici en résumé la description technique que fait le rapport Roche du tracé de référence:

"Le projet comprend sur toute sa longueur (12km) la mise en place de deux chaussées à deux voies, chacune séparée par un terre-plein d'une largeur suffisante pour accueillir un éventuel système rapide de transport en commun.

"Dans le tronçon Laramée, des voies de service sont prévues de part et d'autre des voies encaissées pour assurer la desserte locale.

L'emprise totale est d'environ 80m, dont 16m pour le terre-plein central et environ 6m de rampe d'accès près des murs. Cette rampe de sortie ou d'accès n'est mise en place que lorsque nécessaire.

"Dans le parc de la Gatineau et le tronçon compris entre le chemin de la Montagne et l'axe du boulevard Deschênes l'emprise est de 70m, dont 15m de terre-plein central. Du boulevard Deschênes au chemin Edey, l'emprise est de 60m, dont 15m de terre-plein central. Enfin, dans le dernier tronçon, l'emprise est ramenée à 55m, dont 12m pour le terre-plein central.

"La chaussée est composée de deux voies de roulement de 3,65m chacune et d'un accotement de 3 mètres. La route est conçue pour assurer en tout temps une vitesse de croisière de 100km/h. Cependant, la vitesse affichée sera normalement inférieure à la vitesse de design, en raison notamment des 8 intersections à niveau prévues entre le chemin de la Montagne et la route 148.

"Des échangeurs complets sont planifiés à l'autoroute 550 et au chemin de la Montagne et un échangeur partiel ne permettant que les mouvements nord et est à la promenade du lac des Fées. Des voies de service parallèles au boulevard Laramée entre les rues Lois et Labelle. Des viaducs seront érigés pour permettre la continuité de la circulation sur le boulevard Saint-Joseph, les rues Walker-Berri et Labelle, et les promenades du lac des Fées et de la Gatineau. Enfin, une passerelle piétonnière sera mise en place en continuité avec la rue Richelieu."(p. 181 et 185)(voir carte No 1&No 2)

Nous pouvons supposer par cette description que le projet, une fois réalisé, sera appelé à remplir une gamme complète de circulations, depuis la circulation locale et riveraine jusqu'à la circulation interrégionale; qu'il est prévu pour comprendre un débit important à des vitesses nécessairement variables par rapport à la vitesse théorique de 100km/h. Dans cette perspective, la

conclusion du rapport Roche est révélatrice sur l'importance que l'on accorde à la circulation véhiculaire et aux mesures de mitigation qui s'imposent pour minimiser les impacts sur le milieu environnant, tant durant la réalisation du projet qu'après.

Il importe de rappeler ici cette conclusion afin de bien comprendre si, d'après l'étude d'impact du projet sur l'environnement, la solution retenue est vraiment celle qui est souhaitable dans les circonstances actuelles et pour l'avenir.

Le rapport Roche conclut comme ceci:

"La mise en place du boulevard Saint-Laurent /Laramée/McConnell entre l'autoroute 550 et la route 148 s'inscrit dans la poursuite d'objectifs, mis de l'avant au cours des années 1970 par le ministère des Transports et la Commission de la Capitale nationale visant à faciliter la desserte du centre-ville de Hull et à décongestionner la route 148." (p. 225).

Ouvrons ici une parenthèse pour énoncer textuellement les principaux objectifs du projet. Ils sont les suivants:

1. "Assurer une meilleure fluidité du trafic et un temps de parcours plus court entre les noyaux urbains d'Aylmer, Hull et Ottawa;
2. Décongestionner la route 148 (boulevard Taché à Hull et rue Principale à Aylmer), afin de lui permettre de jouer plus efficacement son rôle de desserte des commerces et des quartiers résidentiels bordant la route;
3. Faciliter l'accès et le développement du secteur situé à l'ouest de Hull (en bordure du chemin de la Montagne) et en bordure du

chemin McConnell à Alymer;

4. Améliorer la fluidité de la circulation au centre-ville de Hull." (p. 13 et 14).

Nous poursuivons avec la conclusion:

"Ces objectifs sont toujours d'actualité, d'autant plus que depuis ce temps, le nombre d'emploi au centre-ville de Hull a considérablement augmenté et qu'Aylmer a connu une croissance marquée de sa population." (p. 225).

Toutefois, le rapport de 1983 (1) concernant le choix et la priorité d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer, puis le schéma d'aménagement de la CRO et enfin, les plans d'urbanisme de Hull et d'Aylmer projettent une image beaucoup plus modeste de la croissance au cours de la décennie 1976-1985. C'est pourquoi il y a lieu de se questionner sur la valeur actuelle des objectifs précités que le rapport Roche souligne comme étant toujours d'actualité.

Le noeud de la conclusion se présente comme suit:

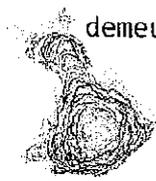
"Certes, l'implantation d'une infrastructure routière majeure dans un milieu aussi varié (zone urbaine, zone agricole, parc de la Gatineau, etc.) ne peut se faire sans affecter les éléments du milieu récepteur. Cependant, le projet a été conçu pour limiter l'importance de ces répercussions négatives. Ainsi, des voies encaissées ont été retenues dans le quartier Wrightville à Hull, de façon à limiter les répercussions sur le milieu sonore et l'esthétique du paysage. Dans le parc de la Gatineau, le boulevard sera parallèle au corridor d'une ligne de transport d'énergie électrique et le boulevard passera en viaduc au-dessus du vallon du lac des Fées pour limiter les répercussions. Au nord du parc Champlain, la variante retenue minimise les répercussions sur

le milieu sonore de ce quartier résidentiel. Enfin, dans le dernier tronçon jusqu'à la route 148, elle entraîne peu de répercussions sur l'environnement et respecte bien l'utilisation actuelle et prévue du territoire." (p. 225).

A ces propositions d'aménagement routier viennent s'ajouter finalement une douzaine de mesures de mitigation que le Ministère des Transports appliquerait afin "d'assurer l'intégration harmonieuse du projet dans le milieu". (p. 225). On peut d'abord se permettre de douter de l'efficacité de cette prophylaxie car l'expérience démontre qu'en matière de circulation routière les niveaux de tolérance des usagers et des riverains sont souvent vite atteints et depuis longtemps avant que ne se produisent les mesures initiales proposées. Ce qui revient à dire que toute mesure n'est applicable que dans la mesure du possible.

Finalement, nous croyons que l'on doit remettre en question la pertinence du projet tel que conçu et tel que présenté dans le rapport Roche principalement pour les raisons ci-après énoncées et qui découlent des conclusions du même rapport.

1. Même si le projet a été conçu pour limiter l'importance des répercussions négatives que sa réalisation entraînerait sur le milieu récepteur et même si des mesures de mitigation étaient intégralement appliquées, il n'en demeure pas moins que les répercussions



négatives du projet continueraient d'exister. Elles ne seraient que minimisées et non point éliminées. On n'a qu'à penser entre autres au volume grandissant de trafic dans l'avenir et à ses effets sur le milieu récepteur.

2. Les solutions retenues et recommandées, lorsque mises en rapport avec les principaux objectifs du projet, nous apparaissent trop importantes voire même de conception démesurée. C'est comme si l'on prescrivait un remède de cheval pour guérir un simple rhume.

3. Les solutions retenues portent à soupçonner les promoteurs du projet, notamment la CCN et le MTQ, d'avoir une intention ferme d'éliminer le projet de l'autoroute 50 et de la remplacer par le tracé prévu dans l'axe Saint-Laurent /Laramée/McConnell. Le plan de la Capitale du Canada, préparé par la CCN (2) de même que le rapport du MTQ déjà cité laisse lire chacun en filigrane cette intention. Il convient donc d'examiner la situation de plus près.

4. L'hypothèse précédente laisse entrevoir une explication à la multiplicité des rôles ou des fonctions que l'on ferait jouer à cet axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, une fois réalisé.

5. Enfin, tout en comprenant que la localisation de l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, pouvait constituer une donnée de base pour l'étude d'impact sur l'environnement, il ne parait pas évident à priori que sa localisation soit la meilleure compte tenu des fonctions multiples qui lui seraient imparties.

La nature du projet nous amène à l'examiner sous les aspects suivants:

Aspect 1: Le projet dans sa fonction de liaison interrégionale.

Aspect 2: Le projet dans sa fonction de circulation de destination.

Aspect 3: Le projet dans sa fonction de liaison intermunicipale.

ASPECT 1: FONCTION DE LIAISON INTERRÉGIONALE

Un des principaux éléments structurants de l'économie régionale est le système routier. Il permet l'échange entre les régions, c'est-à-dire la circulation des biens et des personnes d'une région à l'autre. Il contribue ainsi à la dynamique régionale et à son autonomie de manière à ce que chaque région, par son propre développement, participe à l'économie de l'ensemble des régions qui forment la province ou le pays.

Or, comme on peut le voir sur la carte No 3, au Québec où il existe officiellement une dizaine de régions articulées autour des deux pôles économiques majeurs de Québec et de Montréal, il se trouve encore deux régions qui, par les carences de leur réseau routier, échappent sensiblement à l'économie de l'ensemble québécois et viennent plutôt renforcer l'économie de la province voisine. Ces régions sont l'Outaouais et l'Abitibi-Témiscamingue.

Nulle part ailleurs au Québec voit-on ces carences exprimées de façon aussi évidente. Cette situation semble être due au fait qu'il existe sur la rive droite de la rivière des Outaouais un bon réseau routier auquel elles sont rattachées directement; un réseau qui les relie tant à Ottawa qu'à Montréal et Toronto. C'est donc ce qui peut expliquer d'une part les projets gouvernementaux longuement mûris de routes et d'autoroutes dans la région de l'Outaouais et d'autre part le peu d'empressement à les réaliser.

Serait-ce le destin des régions frontalières?

C'est dans ce cadre des liaisons interrégionales que se situe d'abord le débat de l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, de l'amélioration de la route 148, du prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest. Ces projets ont d'abord tous à faire au coeur de la région de l'Outaouais où habite près de 80% de la population de la région; et à l'intérieur de laquelle les municipalités de Gatineau, de Hull et d'Aylmer occupent 16% du territoire et 85% de la population. Il est alors compréhensible d'y voir l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell comblé par un projet de type autoroute qui desservirait, semble-t-il, le gros de la population régionale de façon presque exclusive. La réalisation éventuelle de l'autoroute 50, à environ 8 kilomètres au nord donnerait à l'axe précité un caractère d'exclusivité totale à des fins de circulation urbaine car les fonctions de circulation interrégionale et intrarégionale seraient pratiquement éliminées de cet axe.

Toutefois, les rapports d'étude (3) laissent comprendre que la liaison interrégionale qui serait faite par l'autoroute 50 pourrait ne jamais devenir réalité, du moins dans son prolongement vers l'ouest à partir de Hull; que cette liaison serait plutôt assurée par l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell qui déboucherait au nord-ouest d'Aylmer sur une route 148 améliorée. Si c'était le

cas, nous croyons que la liaison interrégionale telle que prévue n'est pas acceptable car elle engendrerait une détérioration irrémédiable de la qualité de l'environnement dans le parc de la Gatineau, de la qualité du milieu urbain d'Aylmer et du quartier Wrightville situé dans la ville de Hull. Elle viendrait ajouter à la confusion des circulations et à la congestion des véhicules dans l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell. Bref, vu sous l'aspect de liaison interrégionale cet axe ne pourrait adéquatement remplir son rôle et satisfaire ses usagers, ni maintenant ni plus tard.

Nous sommes d'avis qu'il existe d'autres solutions de liaisons interrégionales, plus efficaces et peut-être moins coûteuses, pour assurer l'échange entre les régions de Montréal, de l'Outaouais et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Nous l'avons dit plus tôt, la liaison entre ces trois régions est mieux assurée présentement par l'autoroute 417 et la route 17 situées en Ontario. La route 17 section de la route transcanadienne, c'est-à-dire une section où le gouvernement fédéral a participé financièrement à sa réalisation. Or, la route transcanadienne, depuis Kirkland Lake ou depuis la tête du lac Témiscamingue vers l'est aurait très bien pu traverser la région de l'Abitibi-Témiscamingue pour aboutir dans la région de la Capitale nationale et de là, en direction de Montréal, en empruntant la rive gauche de la rivière des Outaouais. Il est

malheureusement trop tard, peut-être, pour réaligner le gouvernement fédéral à participer au financement d'une nouvelle section de la route transcanadienne qui permettrait au Québec de s'appropriier, au plan économique du moins, ces deux régions de l'Outaouais et l'Abitibi-Témiscamingue où les activités économiques semblent surtout dépendantes des centres de décision situés à Ottawa et à Toronto.

La carte No 4, montre deux axes de liaison interrégionale qui mériteraient d'être explorés ou, s'ils l'ont déjà été, de s'y arrêter de nouveau.

Le premier axe emprunterait la route 117, depuis la frontière Ontario-Québec jusqu'à Grand-Remous. De ce relais l'axe bifurquerait d'une part vers Hull par la route 105 ou l'autoroute 5 prolongée et d'autre part vers Montréal. A cet axe pourrait s'ajouter un embranchement d'environ 200 kilomètres à partir de Ville-Marie jusqu'au relais le Domaine le long de la 117. Il traverserait la partie nord de la réserve Kipawa et la partie sud du parc La Vérendrye. Cet embranchement ouvrirait une partie seulement du Témiscamingue habité vers l'Outaouais et vers Montréal. Le territoire comprenant la partie sud du Témiscamingue et tout le Pontiac, d'une superficie totale de près 25,000 kilomètres carrés, soit l'équivalent de 60% de la superficie de la Suisse, ne serait pas desservi par cet axe ni par l'embranchement

proposé et continuerait d'être l'apanage de l'Ontario.

Le deuxième axe tente de corriger cette situation. Il se prolonge d'ouest en est depuis la municipalité de Témiscaming, à travers la partie sud de la MRC du Témiscamingue et diagonalement à travers la MRC de Pontiac pour aboutir dans l'Outaouais à la hauteur de la municipalité de Kazabazua située le long de la route 105. La longueur de l'axe jusqu'à cet endroit est d'environ 250 kilomètres. L'autoroute 5, construite jusqu'à Tenaga, pourrait être prolongée vers le nord jusqu'à Kazabazua, soit une distance de 65 kilomètres approximativement. Donc, la distance totale le long du deuxième axe serait de 315 kilomètres, tandis que l'embranchement du premier axe depuis Ville-Marie jusqu'à Hull aurait une longueur totale de 415 kilomètres.

Le deuxième axe, en plus d'être plus court de 100 kilomètres par rapport au premier, aurait l'avantage de tourner directement vers Hull, ville régionale, tout le Témiscamingue habité, soit près de 17,000 habitants. De plus, il rendrait accessible aux québécois les importantes ressources des deux MRC de Pontiac et de Témiscamingue encerclées par l'arc de la rivière des Outaouais et comprenant une superficie de 33,070 kilomètres carrés.

Enfin, cet axe ne ferait pas double emploi avec la route 117 reliant l'Abitibi à l'Outaouais. Il aurait l'avantage d'épargner le parc de la Gatineau et il offrirait une alternative à la

plupart des résidants - du Pontiac - Isle-aux-Allumettes, Fort Coulonge, Mansfield - pour se rendre à Hull autrement que par la route 148.

Donc, pris sous l'aspect des liaisons interrégionales à l'ouest de la CRO et de sa ville régionale l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell réalisé selon la solution retenue dans le rapport Roche ne saurait trouver emploi et sous cet aspect également la route 148, dans les municipalités d'Aylmer et de Pontiac n'aurait pas besoin d'être améliorée.

Quant aux liaisons interrégionales à l'est de la CRO, elles n'affectent pas l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell. Le réseau autoroutier traverse la CRO d'est en ouest jusqu'à proximité de la rivière Gatineau. Pour sa part, l'autoroute 50 devrait traverser la rivière pour se terminer à l'autoroute 5 à la hauteur de Chelsea. De cette façon, serait assurée la fluidité du trafic interrégional entre les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Outaouais et de Montréal tout en venant renforcer le rôle de Hull comme ville régionale, et de son centre-ville comme lieu de destination.

ASPECT 2: FONCTION DE CIRCULATION DE DESTINATION

Si l'on poursuit le développement de l'hypothèse formulée au chapitre précédent, à savoir que des axes interrégionaux pourraient être repensés dans leur fonction et dans leur localisation pour atteindre de meilleurs résultats dans l'aménagement du territoire et dans le développement régional, nous arrivons à l'idée qu'il peut en être de même concernant la circulation de destination qui emprunte des voies rapides intrarégionales pour se rendre au centre-ville régional.

Pris sous cet aspect, le projet de l'axe Saint-Laurent/Laramée /McConnell est-il justifiable? Avant de risquer une réponse, il convient d'examiner le rôle actuel et prévisible du centre-ville de Hull dans la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) et dans la région de la Capitale nationale (RCN).

La CRO fut créée en décembre 1969 par le Gouvernement du Québec dans le but de rationaliser l'aménagement et le développement de cette région urbaine. Le premier schéma d'aménagement, préparé en 1973 et adopté en 1977 suite à un long processus d'information et de consultation publique, confirmait Hull comme ville ou capitale régionale pour les fins d'établissement d'équipements et d'organismes provinciaux à desserte régionale. Il confirmait également le centre-ville de

Hull comme le pôle privilégié d'attraction des établissements commerciaux, d'affaires, culturels et d'administration privée ou publique pouvant avoir un rayonnement sur toute la région de l'Outaouais et octroyer en même temps une plus grande autonomie socio-économique de la CRO vis-à-vis de la force d'attraction d'Ottawa, capitale du Canada, située sur la rive droite de la rivière des Outaouais, face à Hull. La révision du schéma d'aménagement, élaborée en 1984 et adoptée en juin 1988 vient renforcer ce concept de pôle régional.

Parallèlement aux efforts de planification de la CRO, la Commission de la Capitale nationale (CCN), organisme de planification mandaté par le Parlement canadien et investi de vastes pouvoirs relatifs à l'utilisation des terrains fédéraux dans la région de la Capitale nationale qui s'étend sur les deux rives de la rivière des Outaouais (2720 kilomètres carrés en Ontario et 1940 kilomètres carrés, au Québec), poursuivait sa mission d'intégration du centre-ville de Hull à la capitale du Canada. A cette fin, au début de 1970, elle fit l'acquisition massive de terrains au centre-ville destinés à de nouveaux immeubles ou installations fédéraux qui sont aujourd'hui presque tous construits et occupés par des milliers de fonctionnaires.

En même temps que ces grandes installations fédérales en sol Hullois, la CCN et le Ministère des Transports, Québec

développèrent conjointement un programme de réalisation d'un réseau routier correspondant aux besoins du moment et aux attentes futures de développement. Ce programme fit l'objet d'une entente sur un échéancier et le financement du réseau projeté, conclue en janvier 1972 entre la CCN et le Gouvernement du Québec. L'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell était un élément de cette entente. Celle-ci fut révisée en 1978 sans affecter la pertinence de l'axe en question. Une bonne partie du réseau routier projeté fut réalisé durant la période de construction des installations fédérales, provinciales et municipales au centre-ville de Hull. Par exemple, aujourd'hui, le boulevard Saint-Laurent est réalisé; l'emprise du futur boulevard Laramée a été acquise par expropriation et le terrain déblayé aux fins éventuelles de circulation véhiculaire; l'entente de principe entre la CCN et le MTQ pour traverser le parc de la Gatineau selon un tracé à convenir semble être acquise; et finalement, l'axe McConnell fait partie intégrante du plan d'urbanisme d'Ayliner.

Ces actions énergiques d'aménagement, par leur dynamisme inductif, amena rapidement une transformation de la CRO. Au plan physique, par exemple, l'île de Hull a subi une perte de plus de 1500 logements pour faire place à la construction d'équipements fédéraux, provinciaux et municipaux et de routes d'accès. Le redéveloppement fut accompagné d'une perte graduelle de résidents, accentuée en même temps par une diminution substantielle du nombre

de personnes par ménage, de sorte que l'Ile de Hull compte aujourd'hui une population de 15,000 personnes par rapport à plus de 20,000 qu'elle était en 1971. Par contre, l'emploi fédéral dans l'Ile a considérablement augmenté au cours de la décennie 1970-1980, "à un taux annuel allant jusqu'à 10%. Vers la fin des années soixante-dix, ce taux annuel de croissance est dégringolé à environ 1% et il s'est maintenu à ce niveau jusqu'à aujourd'hui. Ce revirement soudain s'explique par les politiques fédérales d'austérité qui ont influencé la croissance de la fonction publique ainsi que par la décentralisation des services fédéraux vers d'autres régions du Canada."(4) C'est ainsi qu'au delà de 15,000 nouveaux fonctionnaires fédéraux ont traversé la rivière pour venir travailler dans l'Ile et ont renforcé le centre-ville de Hull comme lieu de destination. Ce sang nouveau fit se développer la fonction de soutien exprimée par des établissements commerciaux, d'affaires et de services de toutes sortes, y inclus les transports, afin de satisfaire aux besoins de la clientèle nouvelle. Ce qui fit évoluer en peu d'années le rôle du centre urbain de Hull vers sa reconnaissance actuelle et dans l'avenir en un véritable centre-ville régional.

Le schéma d'aménagement de la CRO est éloquent à cet effet.

Dans ce document, on lit ce qui suit:

"La Communauté reconnaît la nécessité de concentrer dans un lieu unique, accessible et aisément repérable, la plupart des fonctions qui constituent l'essence même du rôle de centre

polarisateur pour la région outaouaise. C'est au centre-ville régional sur l'île de Hull qu'elle assigne ce rôle parce que celui-ci occupe une position véritablement stratégique par rapport à la zone urbaine québécoise et au secteur central de l'agglomération d'Ottawa, parce qu'il constitue déjà la plus importante concentration d'emplois et service et parce qu'il est déjà le siège de la majorité des fonctions administratives des paliers provincial et régional. En outre c'est au centre-ville de l'île de Hull que l'on retrouve la plus forte concentration des équipements d'hébergement et de restauration pour accueillir les visiteurs.

"Considérant l'importance pour le développement de toute la région de la présence d'un pôle fort et attractif à l'échelle métropolitaine et de tout l'Outaouais, la Communauté favorise le renforcement de son centre-ville régional par l'implantation d'équipements additionnels d'envergure régional et [présentant en même temps un puissant moyen] d'attraction touristique." (p.114).

Examinons maintenant de façon succincte la zone d'influence actuelle et potentielle du centre-ville régional de Hull, c'est-à-dire l'ordre de grandeur de sa clientèle et sa localisation. En plus de l'attraction relative qu'il a ou pourra avoir sur la population active ou non d'Ottawa, le centre-ville de Hull peut aussi et surtout compter pour son appréciation sur la population de la CRO d'abord, puis sur celle des régions ou des sous-régions limitrophes qui a ou qui pourrait avoir accès à Hull. Les cartes No 1 et No 2 montrent la localisation des bassins de population précités et leur articulation routière actuelle ou potentielle avec la capitale nationale.

Sur la carte No 5 sont indiquées schématiquement les agglomérations urbaines de la CRO dont les limites correspondent à peu de variantes près à celles de la partie québécoise de la région de la Capitale nationale. D'après les chiffres inscrits dans le schéma d'aménagement, la population de la CRO en 1986, était estimée à 198,931 habitants. En l'an 2001 elle serait de 217,412 habitants selon un scénario de projection minimum ou de 232,788 selon un scénario maximum. Elle se répartit sur territoire à la manière d'un éventail déployé sur 180 degrés et dont les membrures seraient les routes disposées radialement à partir du centre-ville régional. On peut noter un volume démographique plus grand à l'est qu'à l'ouest.

A l'échelle régionale, les routes le long desquelles sont greffés les établissements humains, petits ou moyens irradiant depuis le centre-ville jusque vers d'autres régions ou sous-régions. La carte No 6 montre cette situation. La population ainsi rejointe dans la région de l'Outaouais, en soustrayant celle de la CRO, était d'environ 86,000 personnes en 1986 et elle est estimée à au-delà de 100,000 personnes en 2001.

Le prolongement de ces routes vers la région de l'Abitibi-Témiscamingue et vers la sous-région des Laurentides (MRC Antoine-Labelle) relie le centre-ville de Hull à un bassin de population d'environ 160,000 personnes actuellement pour

l'Abitibi-Témiscamingue et de 30,000 personnes pour la MRC Antoine-Labelle.

Au final, l'attraction du centre-ville de Hull peut s'exercer sur une population totale variant entre 300,000 et 500,000 personnes selon que l'on peut récupérer ou non à sa faveur la région de l'Abitibi-Témiscamingue. C'est appréciable comme impact potentiel.

Dans cette perspective, en quoi le projet Saint-Laurent /Laramée/McConnell peut être utile comme moyen accru de se rendre au centre -ville régional, lieu de destination? Il ne peut être utile en rien, croyons-nous, et même il contribuerait à empoisonner la vie des gens le long de son parcours en milieu urbain et de son prolongement vers l'ouest.

D'abord, si le Témiscamingue était accessible du côté québécois par une route qui le relierait à la route 148 dans Pontiac, cela aurait pour effet d'amener plus de trafic dans un milieu rural qui n'en a pas besoin pour soutenir son économie et préserver la qualité de vie de ses habitants. Une augmentation de trafic dans ce milieu agricole remarquable où les communautés rurales sont bien organisées pourrait au contraire le déstructurer à plus long terme et y ajouterait une pression induite d'urbanisation. Par ailleurs, pour les voyageurs en provenance du

Témiscamingue ce n'est pas une route 148 améliorée à l'ouest d'Aylmer ni sa bifurcation sur un nouveau boulevard McConnell/Laramée qui leur faciliterait l'entrée au centre-ville de Hull.

La friction de l'espace le long de cette artère, due au fait de l'accumulation des utilisations du sol riveraines, contribuerait grandement à décourager les voyageurs de long parcours à l'emprunter pour se rendre au centre-ville. Finalement, l'artère McConnell/Laramée et son prolongement vers l'ouest ne serait utile que pour les circulations intermunicipales et locales. Elle n'ajouterait que peu ou pas à l'achalandage du centre-ville régional en comparaison avec celui qu'offrirait la fluidité d'une autoroute 5 prolongée vers le nord et dont l'aboutissement vers le sud se fait directement au centre-ville; ou encore, la fluidité d'une autoroute 50 en provenance de l'est où elle capte la population d'un vaste bassin pour aussi l'amener directement au centre-ville par l'artère 550 et son prolongement possible dans l'axe de la rue Front ou de la rue Montcalm jusqu'au boulevard Laurier-Taché. Ce dernier prolongement compléterait le boulevard périphérique de l'Île de Hull qui renforcerait ainsi l'identification du centre-ville régional. La carte No 7 illustre cette description.

Donc, le projet Laramée/McConnell aux fins du trafic de

destination au centre-ville de Hull ne peut être vraiment valable compte tenu d'une part du faible volume des usagers potentiels, à savoir Aylmer (30,000 à 35,000 habitants) et le Pontiac (15,000 habitants), et d'autre part, des dommages potentiels à l'environnement rural du Pontiac, joyau agricole de l'Outaouais, et à l'environnement naturel du parc de la Gatineau, modèle d'aménagement récréatif et de conservation dans la région de la Capitale nationale.

ASPECT 3: FONCTION DE LIAISON INTERMUNICIPALE

Admettant que la localisation de l'axe Laramée/McConnell soit correcte pour les fins du développement urbain à l'ouest de Hull, est-ce que le projet d'une voie rapide dans l'emprise de cet axe serait pour autant essentielle ou nécessaire pour satisfaire aux besoins de la circulation locale et intermunicipale? Ou bien, est-ce qu'un projet de moindre envergure ferait tout autant l'affaire? L'examen de l'urbanisation d'Aylmer et du district No 2 de Hull et de l'évolution des utilisations du sol dans la partie sud du district No 3 peut apporter un éclairage sur ces questions et peut-être même une réponse.

Les principaux éléments du concept d'aménagement du plan d'urbanisme d'Aylmer, schématisé sur la carte No 8 peut être résumé comme suit:

1. Compléter la rénovation du centre-ville actuel au carrefour de la rue Principale et du boulevard Lavigne et d'y concentrer les services d'un centre de district;
2. Consolider la zone urbaine existante autour du centre-ville;
3. Phaser le développement urbain selon les paliers des

bassins hydrographiques, notamment ceux situés au sud du boulevard McConnell et contigus à la zone de consolidation;

4. Diversifier les fonctions urbaines;
5. Préserver et mettre en valeur les zones du littoral, les aires boisées et les rues pittoresques;
6. Conserver et mettre en valeur la ceinture verte agricole.

Selon ce concept le potentiel nouveau de population qu'Aylmer pourrait recevoir serait de 30,000 personnes. Ce chiffre serait atteint, d'après le plan, en l'an 2003; de sorte que la population totale de la ville atteindrait près de 60,000 habitants.

Or, d'après les projections de population de la CRO (schéma d'aménagement, p.40) et les extrapolations que l'on peut faire à partir d'un taux de croissance démographique annuel de 1%, la population totale d'Aylmer atteindrait environ 35,000 habitants en l'an 2003, soit 5,000 habitants de plus que présentement. Il y aurait donc un manque de 25,000 personnes pour combler le potentiel offert par l'ouverture de nouveaux secteurs résidentiels dans Aylmer. Le développement se solderait donc par un écart important entre l'offre et la demande.

Cet état de fait appréhendé doit avoir des répercussions sur l'envergure des projets routiers en ce sens qu'il doive commander la modestie et la modération dans la mise en oeuvre de projets routiers conçus en d'autres temps et en d'autres circonstances. C'est d'ailleurs un point de vue corroboré dans les conclusions du rapport du Ministère des Transports du Québec sur le choix et priorité d'implantation d'axes routiers dans l'agglomération de Hull, Gatineau et Aylmer. On peut y lire ce qui suit:

" Au cours des années 70, un réseau complexe et étendu d'autoroutes, routes et boulevards a été proposé pour la région...Cependant, plusieurs des projections établies aux divers plans démographique, socio-économique et de la circulation pour appuyer le choix de ces artères ne se sont pas réalisées. Certaines projections même se sont avérées largement irréalistes, face à la conjoncture économique difficile qui prévaut actuellement.

"Contrairement aux prévisions très optimistes de la CRO et de la CCN, le taux de croissance démographique de la conurbation Aylmer-Hull-Gatineau a connu une forte baisse, passant de +17,8% pour la période 1971-1976 à -1,5% pour la période 1977-1981. En outre, il appert que la tendance démographique démontrera un évolution encore plus faible." (p.165).

En ce qui a trait au district No 2 dans la ville de Hull on peut supposer qu'en raison de sa localisation, le développement qui s'y fera sera de même nature qu'à Aylmer et selon un rythme semblable. De sorte que pour bien des années à venir la desserte de ce secteur continuera de se faire principalement par la route

148 comme cela se fait présentement, même si une liaison véhiculaire était réalisée dans l'axe Laramée/McConnell. En effet, les habitudes de circulation tout comme la destination des usagers vers Hull ou Ottawa continueraient d'être des facteurs importants dans le choix du chemin à prendre.

Par ailleurs, le district No 3, contigu au centre-ville a commencé à subir des transformations dans ses affectations du sol depuis l'expropriation du corridor Laramée. Celui-ci, d'une largeur moyenne de 75 mètres, depuis qu'il a été nettoyé des utilisations du sol qu'il comprenait, définit une séparation nette entre le nord et le sud du district.

Dans la perspective de la réalisation du projet retenu ou de tout autre projet de circulation de nature et d'envergure différentes, la réintégration des secteurs nord et sud pour former à nouveau le district devient illusoire. L'évolution du développement de ces deux secteurs prendra très probablement une allure différente pour chacun d'eux. Leur position respective par rapport au centre-ville et à son expansion vers le ruisseau de la Brasserie par des projets fédéraux à cet endroit de même que par le prolongement éventuel de l'artère 550 vers le boulevard Taché, laisse entrevoir des façons différentes pour chacun d'eux de se développer. Le secteur sud aura tendance à devenir plus dense au plan de l'habitation et à comprendre des affectations du sol

variées, notamment à l'est du secteur, face au ruisseau de la Brasserie et au centre-ville. Le secteur nord cependant consolidera ses acquis en demeurant résidentiel et ses résidents auront plutôt tendance à se diriger vers l'est au noyau commercial Saint-Joseph, pour s'approvisionner car la trame de rue du secteur s'y prête; de sorte qu'il serait inutile et malencontreux de diluer la valeur de ce noyau et son potentiel en projetant une affectation commerciale en bordure de l'axe Laramée.

Donc, l'urbanisation d'Aylmer et l'évolution possible des utilisations du sol dans le district Wrightville à Hull permet de conclure à la nécessité de l'axe McConnell/Laramée selon la localisation proposée. L'utilisation de cet axe serait essentiellement à des fins de circulation intermunicipale avec accès aux quartiers résidentiels par le moyen de carrefours judicieusement localisés et donnant sur des rues collectrices. Selon ce concept, il n'y aurait pas d'accès riverain au boulevard Laramée/McConnell et la chaussée devrait être conçue pour réserver en exclusivité une voie dans chaque sens pour le transport en commun. La carte No 10 montre une esquisse de cette possibilité.

CONCLUSION

Nous avons vu que l'examen sous les trois aspects de liaison interrégionale, de circulation de destination et de liaison intermunicipale amène à conclure à la nécessité de reviser fondamentalement le projet routier retenu dans le rapport Roche pour meubler l'axe Laramée/McConnell car il ne correspond pas à la réalité du développement de l'agglomération Aylmer-Hull ni à ses prévisions de développement. Par ailleurs, si le projet d'artère rapide proposé dans l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell a été conçu principalement pour amener les usagers le plus rapidement possible à Ottawa par les ponts existants, il faudrait à ce moment-là chercher ailleurs la solution aux problèmes de circulation. Car, ce projet aurait pour conséquence de contourner le coeur même du centre-ville de Hull, de congestionner encore plus les ponts existants et le secteur central d'Ottawa. Il serait donc approprié, en contrepartie, d'étudier la possibilité de construire de nouveaux ponts; ou encore, de développer des formules nouvelles de transport en commun; ou encore, d'amorcer l'emploi fédéral au centre-ville d'Aylmer. Ces éléments de solutions méritent considération avant de décider de mettre en oeuvre le projet Saint-Laurent/Laramée/McConnell.

REFERENCES

(1) Ministère des Transports, Québec:

Une entente entre la Commission de la Capitale Nationale et le gouvernement du Québec. Service des études, juillet 1983.

(2) CCN: Plan de la Capitale du Canada 1988.

(3) CCN

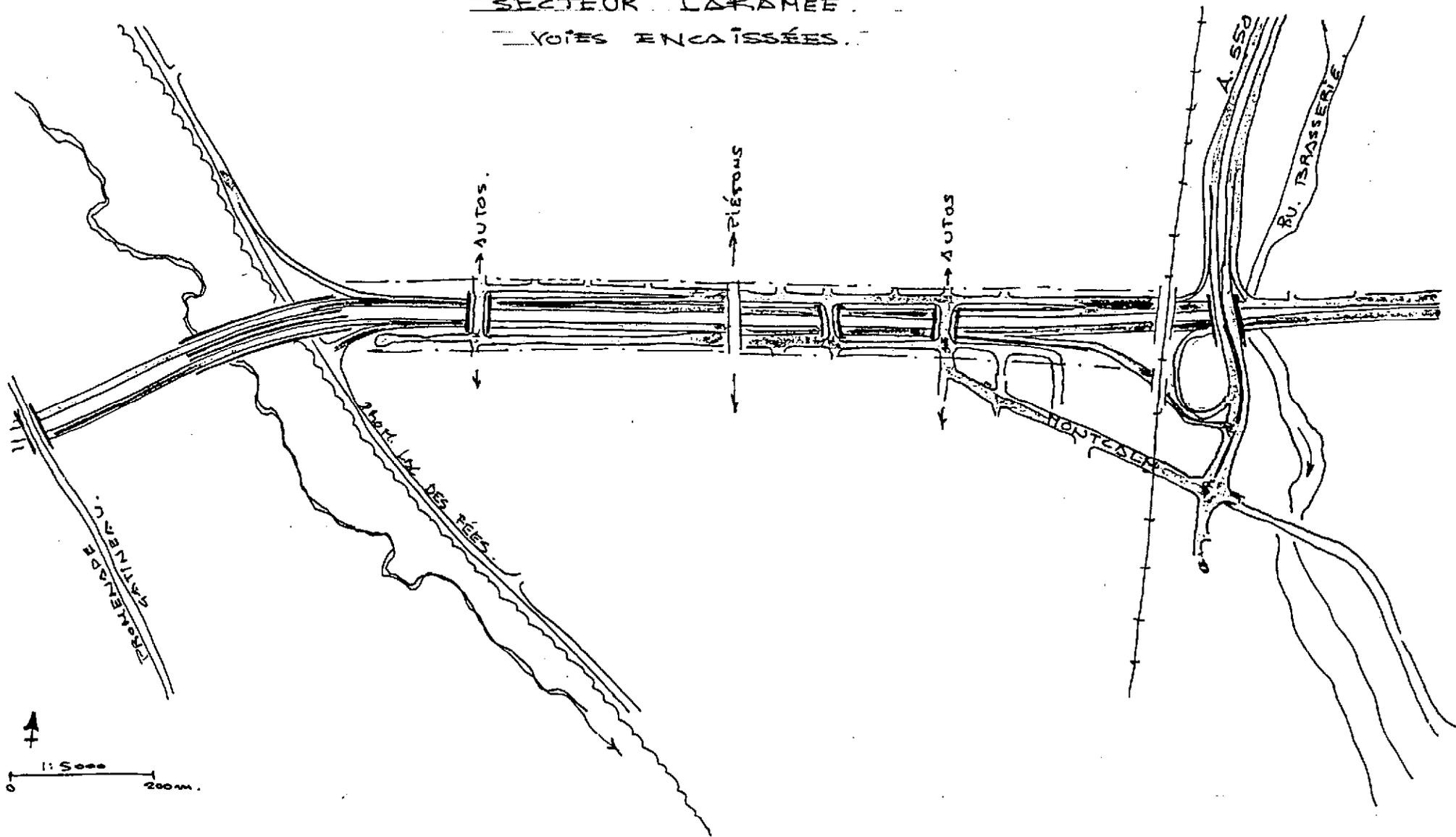
MTQ

CRO

(4) CCN: Plan de la Capitale du Canada 1988. p. 22.

SECTEUR LAPANÉE :

VOIES ENCAISSÉES :

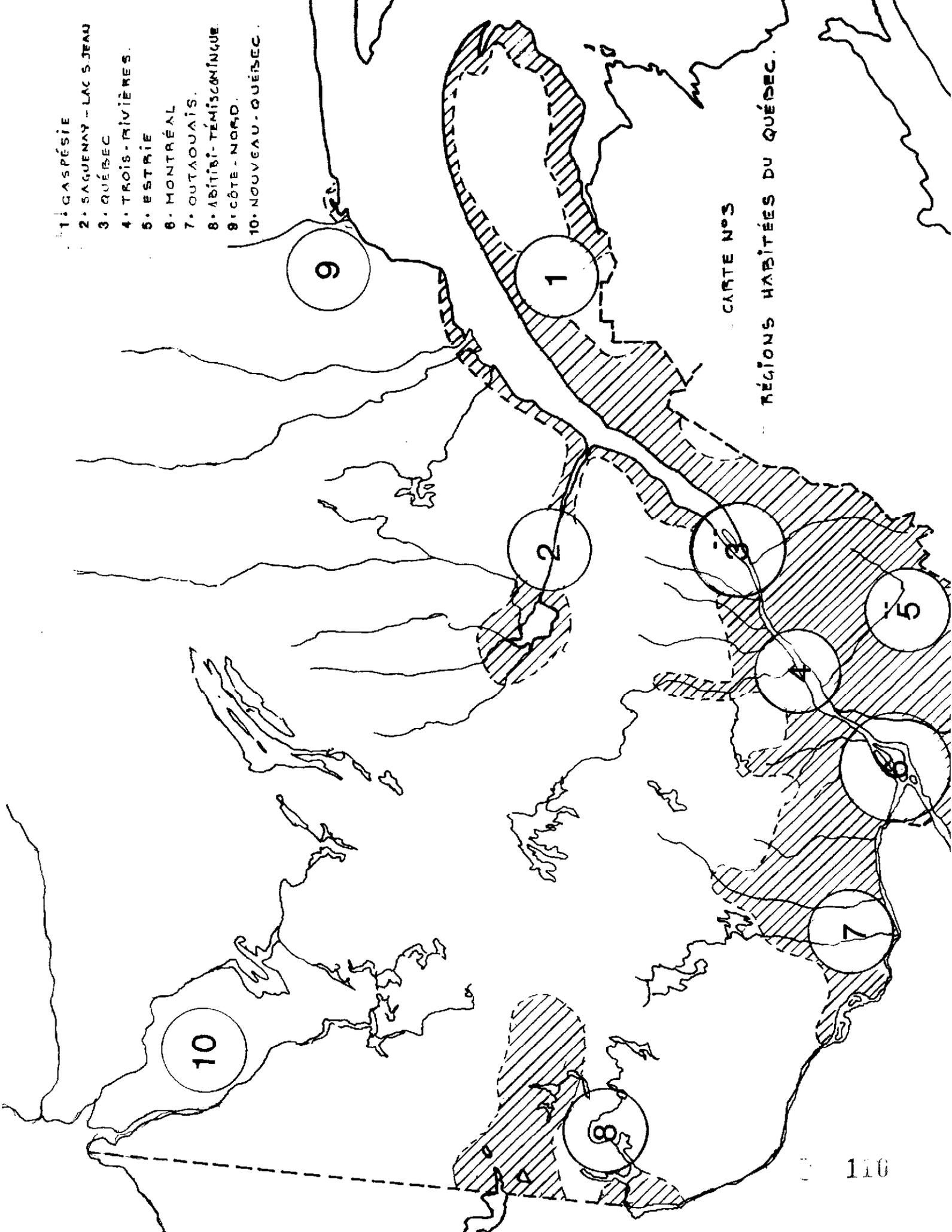


CARTE N°2 : TRACÉ DE RÉFÉRENCE

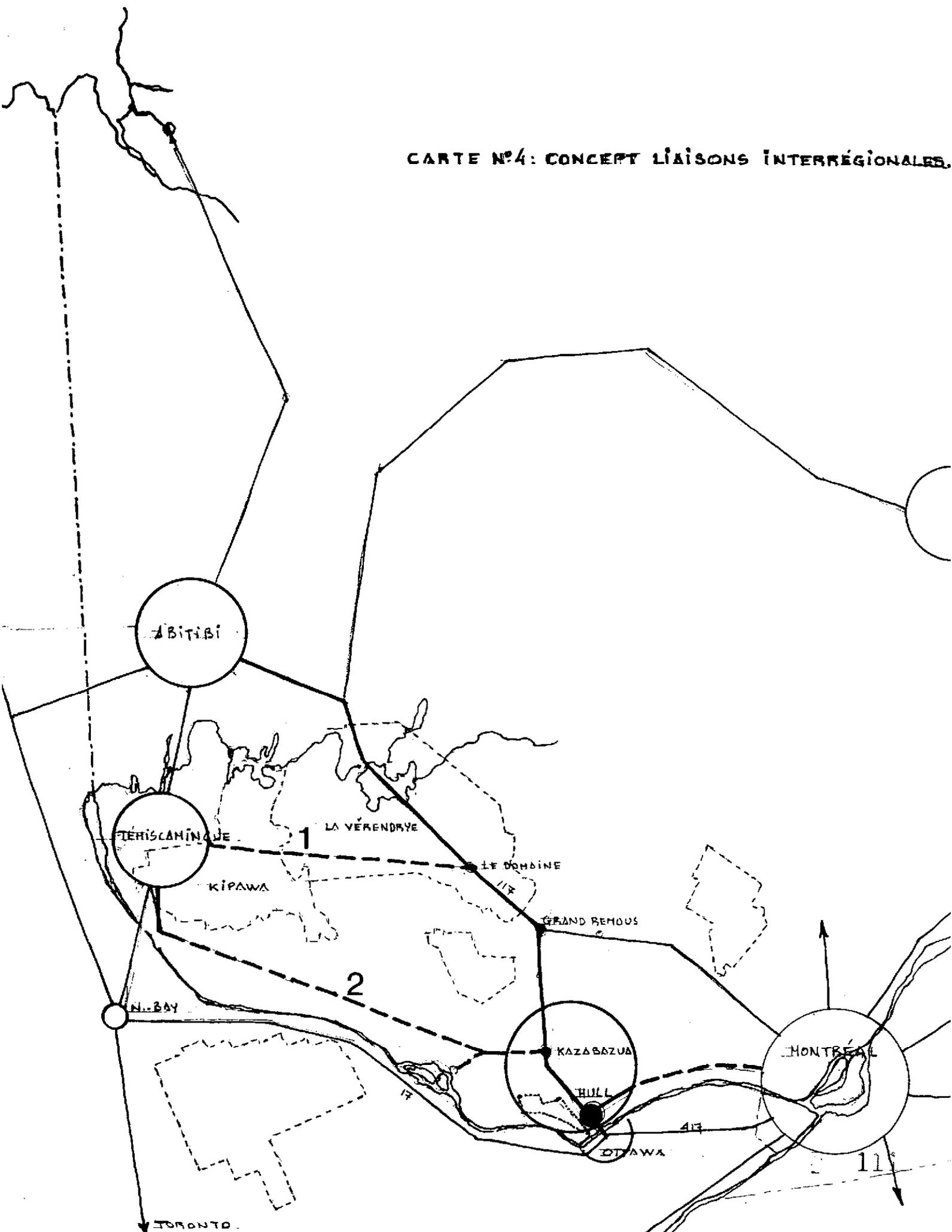
- 1. GASPÉSIE
- 2. SAGUENAY - LAC S. JEAN
- 3. QUÉBEC
- 4. TROIS-RIVIÈRES
- 5. ESTRIE
- 6. MONTRÉAL
- 7. OUTAOUAIS
- 8. ABITIBI-TÉMISCOINGUE
- 9. CÔTE-NORD
- 10. NOUVEAU-QUÉBEC

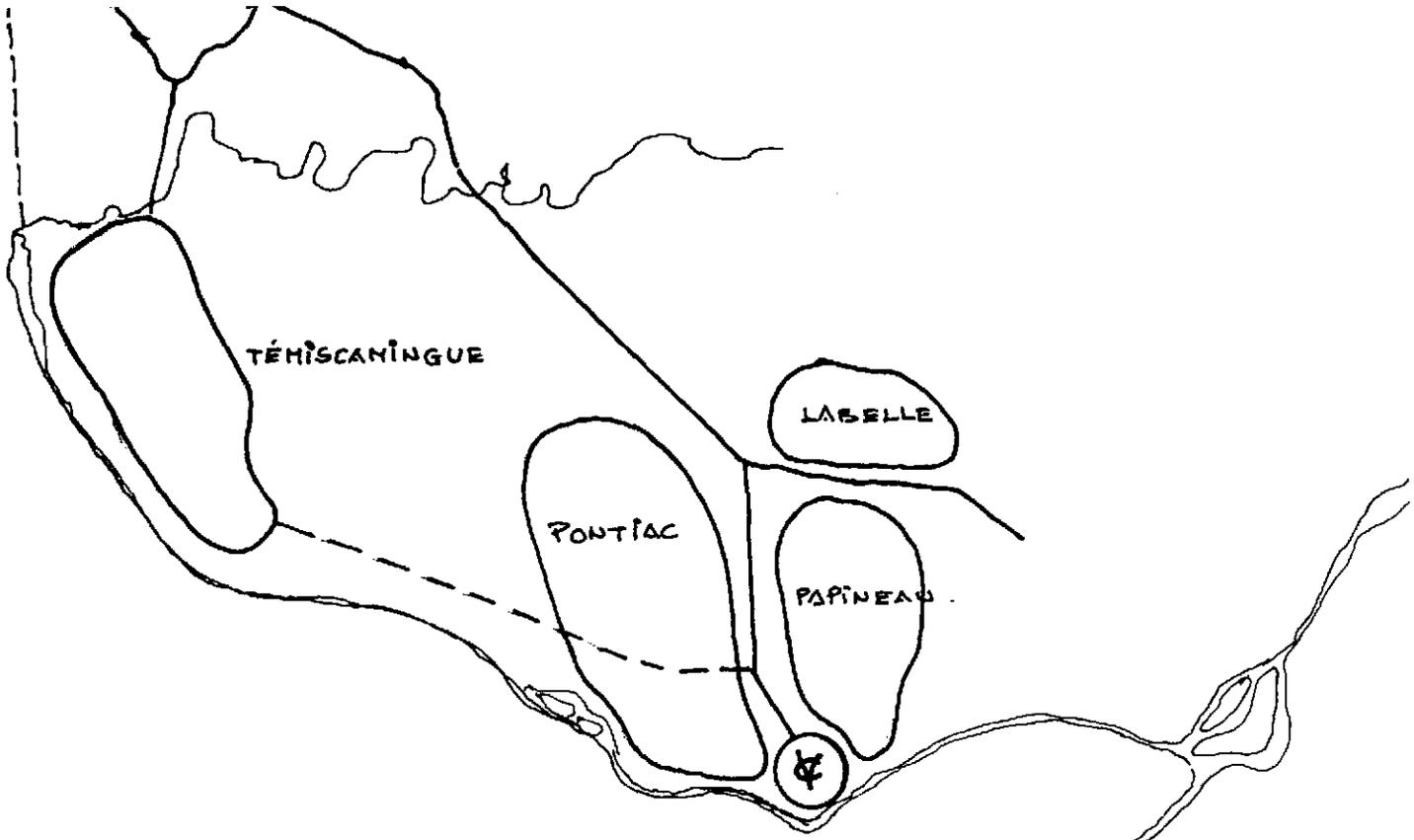
CARTE N°3

RÉGIONS HABITÉES DU QUÉBEC.

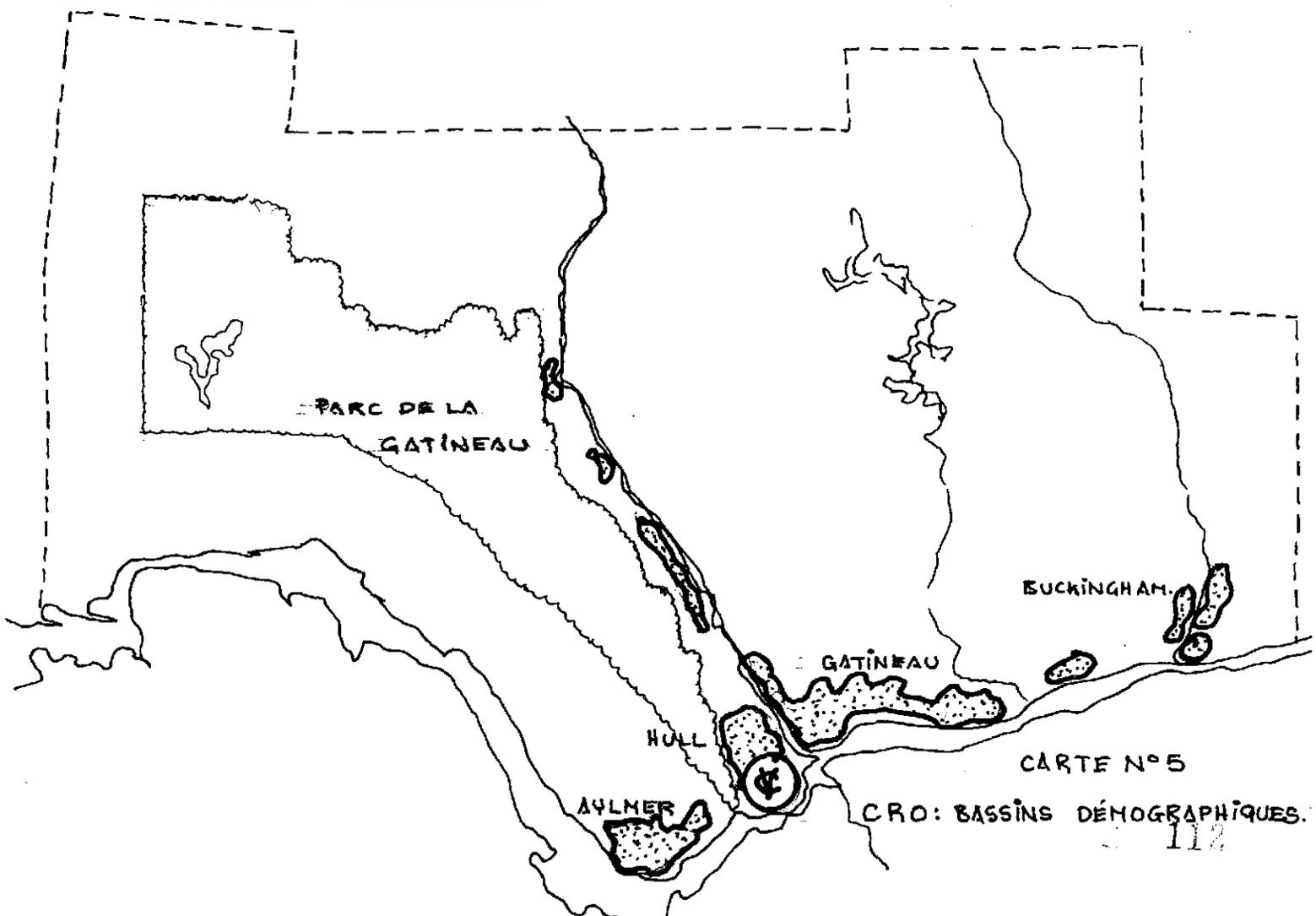


CARTE N°4: CONCEPT LIAISONS INTERRÉGIONALES.

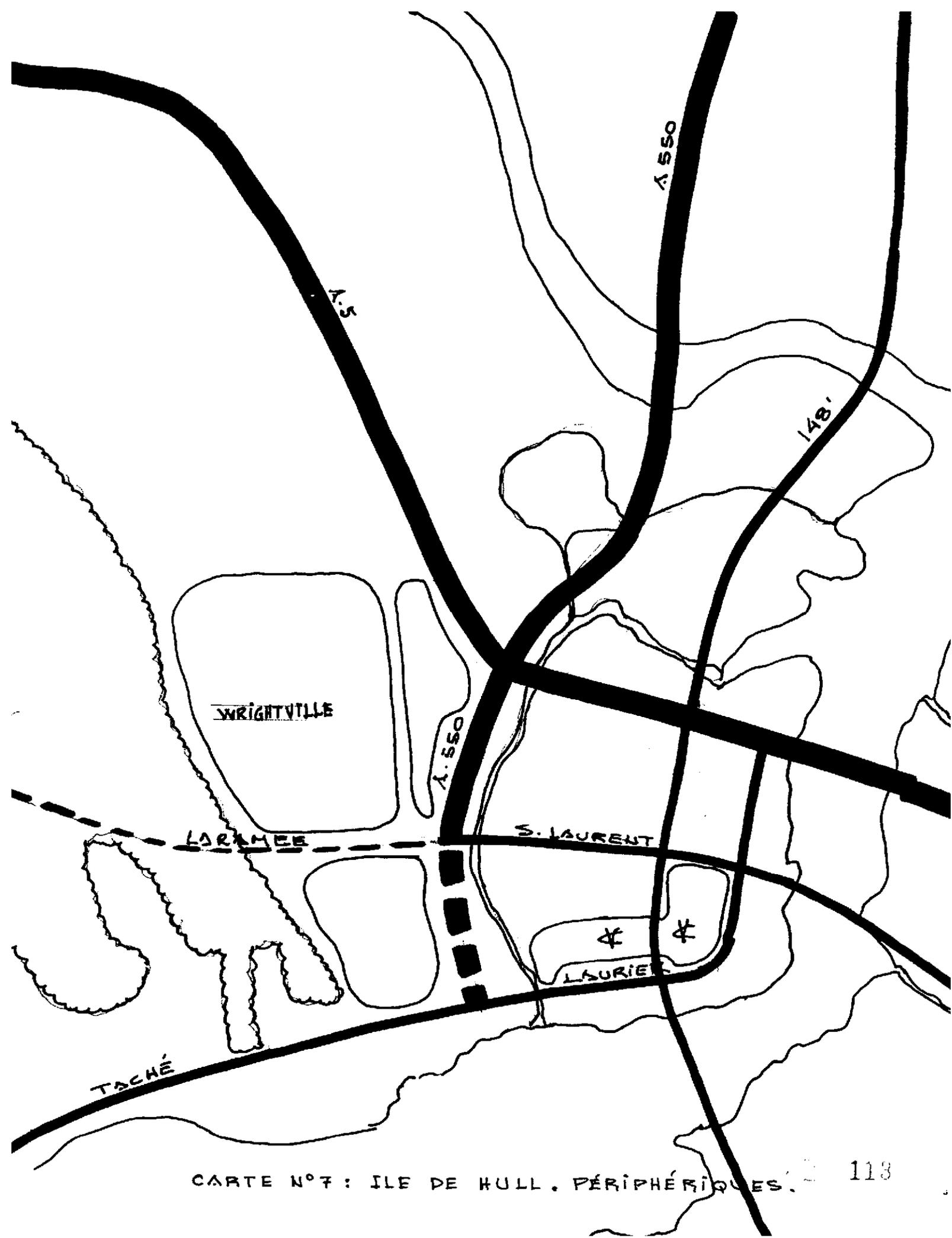




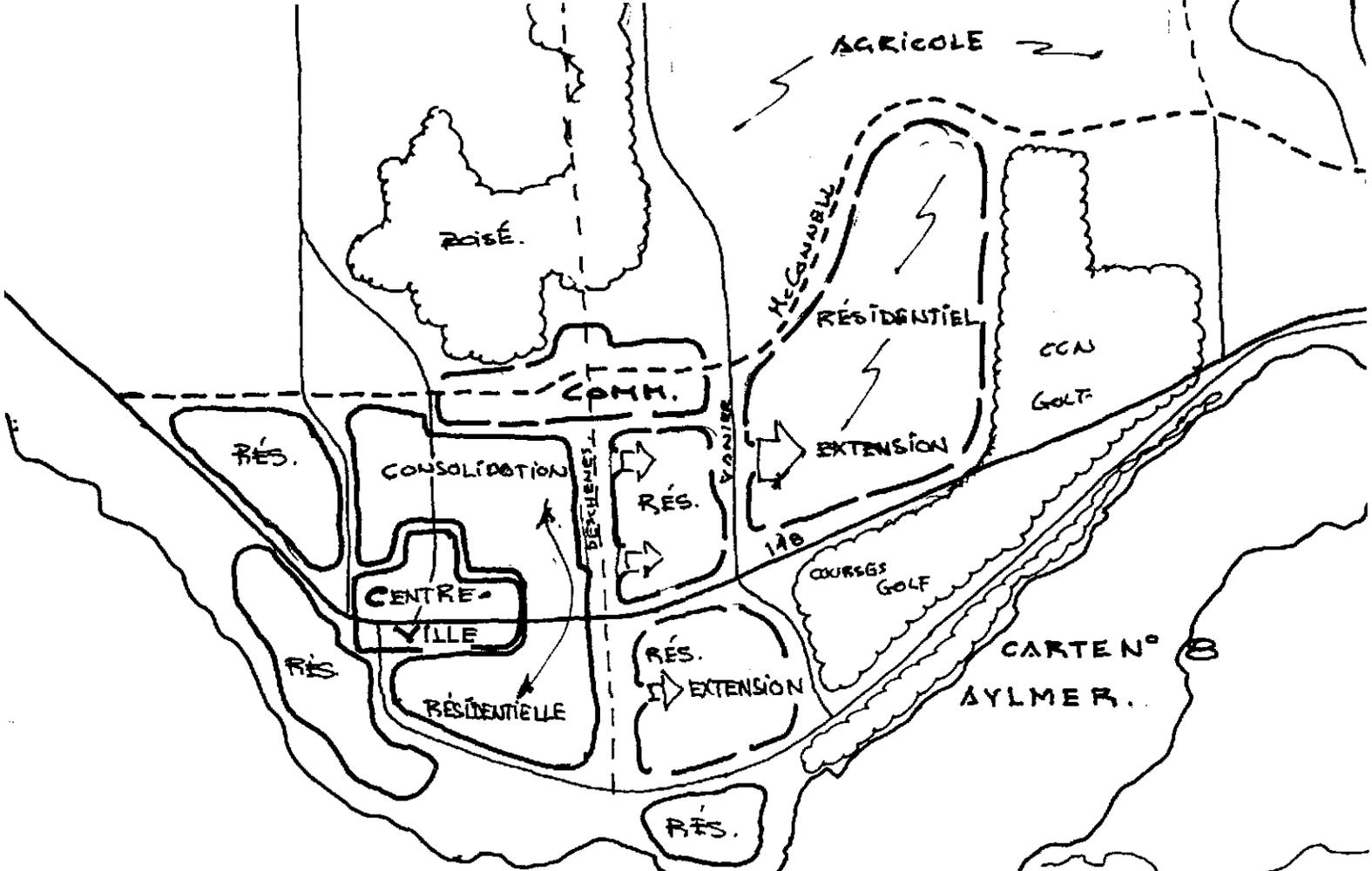
CARTE N° 6: RÉGIONS LIMITROPHES.



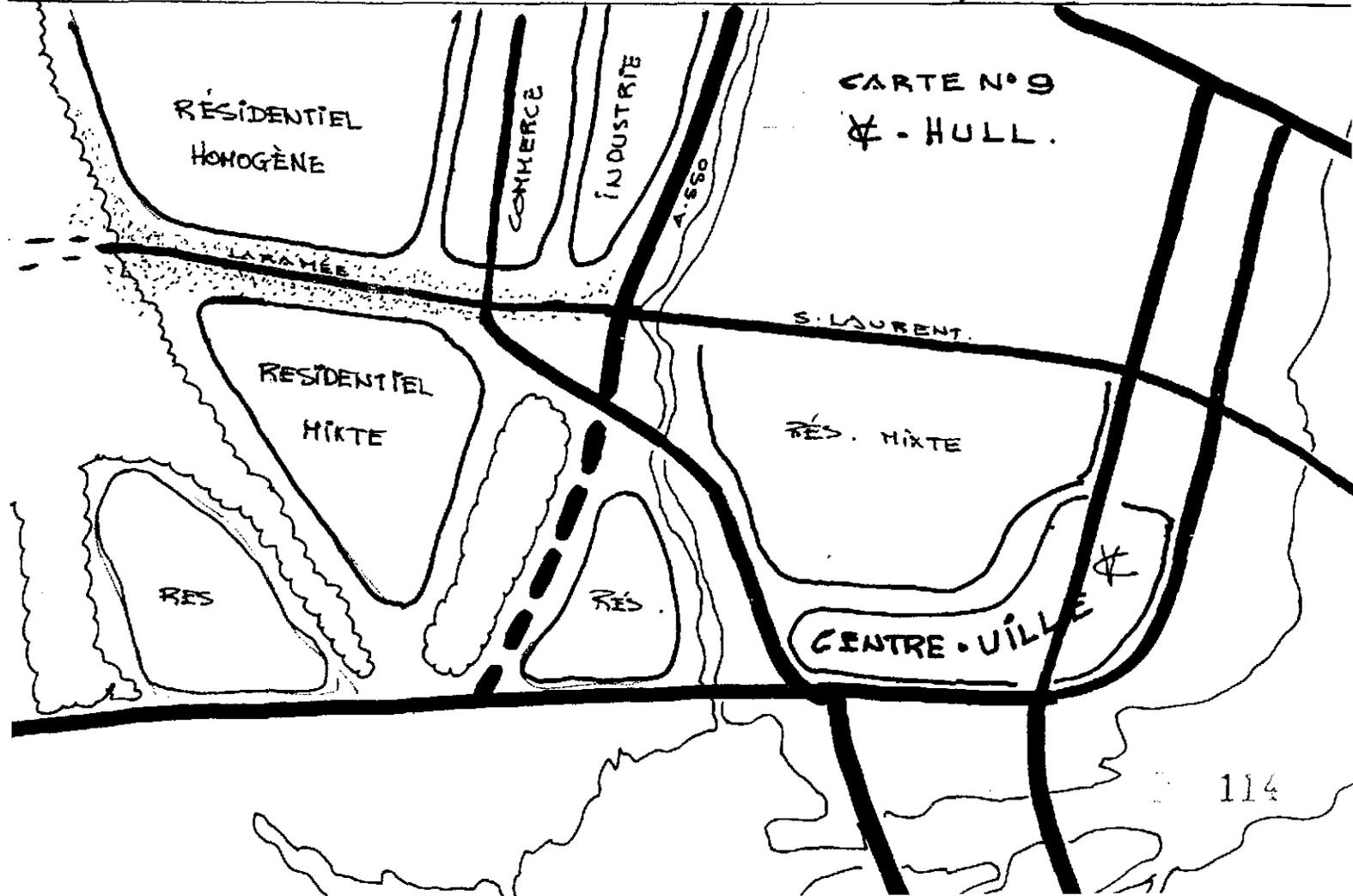
CARTE N° 5
CRO: BASSINS DÉMOGRAPHIQUES.



CARTE N°7 : ILE DE HULL . PÉRIPHÉRIQUES.



CONCEPT D'AMÉNAGEMENT.



ANNEXE 8

PROJET DE ROUTE RAPIDE - HULL ET ENVIRONS

AXE ST-LAURENT/LARAMEE/MC CONNEL

Les 5 et 6 janvier derniers, le soussigné visitait le site d'un projet de route à voies rapides proposé par le Ministère des Transports du Québec, pour la région de Hull; le but de cette visite était de constater la situation actuelle de la circulation et émettre des opinions au sujet d'une voie rapide reliant les municipalités de Hull et de Aylmer entre elles et avec Ottawa.

Il nous est vite apparu que l'état de congestion du réseau de circulation justifiait amplement une intervention et que les objectifs fixés au projet par le Ministère des Transports du Québec étaient bien fondés.

Ces buts sont énoncés dans le résumé du projet, page 3, comme suit:

- . assurer une meilleure fluidité du trafic et un temps de parcours plus court entre les noyaux urbains d'Aylmer, de Hull et d'Ottawa;
- . décongestionner la route 148, afin de lui permettre de jouer plus efficacement son rôle de desserte des commerces et des quartiers résidentiels bordant la route;
- . faciliter l'accès et le développement du secteur situé à l'ouest de Hull (en bordure du chemin De La Montagne) et en bordure du chemin Mc Connel à Aylmer;

. améliorer la fluidité de la circulation au centre-ville de Hull;

En vue de ces objectifs, le Ministère des Transports du Québec a proposé un boulevard dont l'axe coïnciderait avec le boulevard St-Laurent et la rue Laramée dans Hull et le boulevard Mc Connel dans Aylmer.

Nous avons donc parcouru les divers emplacements du tracé retenu par le Ministère et avons tenté de mesurer leur choix en fonction des objectifs fixés au projet et des impacts créés aux milieux de vie traversés.

Voies rapides:

Nos premières constatations nous ont convaincu de la nécessité de conserver au projet son caractère de voies rapides, en vue des objectifs fixés.

Nous croyons que les automobilistes se réaligneront sur cette nouvelle voie rapide, en autant qu'ils pourront s'y déplacer en sécurité plus rapidement et atteindre plus facilement leur destination.

Cette situation ne serait pas créée par un boulevard urbain avec ses feux lumineux et ses nombreuses intersections. Les temps d'attente et les nombreux conflits créés par les intersections compromettraient la sécurité des usagers et les économies de temps qu'ils recherchent.

De plus, le niveau de service visé par le projet en serait mortellement affecté, de sorte que l'on se retrouverait avec un nouveau boulevard urbain congestionné et qui n'aurait pas l'attrait nécessaire pour que l'automobiliste s'y réaligne.

Comme conséquence, les autres artères urbaines vont demeurer congestionnées, la route 148 aussi; les objectifs de développement à l'ouest du Chemin De La Montagne ne seront pas atteints; les échanges avec le réseau de rues de la ville de Hull n'en est pas pour autant favorisé.

Pour créer les impacts recherchés, il faut absolument créer les conditions qui permettront à l'automobiliste de se rendre à destination, sans encombrer inutilement les réseaux locaux de rues, sans subir les conflits créés par la circulation locale.

La voie rapide est indiquée pour réaliser les objectifs de ce projet; elle doit être munie d'échangeurs de type autoroutier, aux endroits stratégiques pour permettre l'accès aux secteurs que l'on veut desservir.

Des situations conflictuelles vont en résulter, mais le projet doit les traiter, les minimiser pour les ramener à un niveau acceptable pour le milieu environnant.

Nous avons donc concentré nos efforts sur cette problématique dans chacun des secteurs du projet.

Boulevard St-Laurent :

C'est un boulevard urbain à six voies simples; il conduit au pont Alexandra, sur la Rivière Des Outaouais et ensuite à Ottawa. Dans sa partie "ouest", il est déjà relié à la route 550 et le présent projet le fait passer en tunnel sous les voies ferrées du Canadien Pacifique où il joindra la rue Laramée.

Le boulevard St-Laurent a été réaménagé récemment; il comporte de nombreuses intersections à niveau avec feux lumineux; la circulation y est relativement lente.

Le présent projet n'y prévoit aucune intervention, mais cela n'exclut pas qu'on intervienne plus tard pour diminuer les temps d'attente et les nombreux conflits générés par la circulation locale et la circulation de transit.

Secteur de la rue Laramée:

Le secteur Laramée est le prolongement vers l'ouest du boulevard St-Laurent;

Deux (2) variantes de voies rapides ont été considérées pour le secteur; l'une, avec voies au sol comporte la construction d'un mur haut de cinq (5) mètres pour protéger du bruit.

Nous croyons que cette protection est importante pour les citoyens qui vivent de chaque côté de la future route. Lorsqu'elle n'est pas prévue au départ, les citoyens la réclament après la mise en service de la route.

Le Ministère des Transports du Québec retient plutôt la variante avec voies encaissées qui présente de nombreux avantages par rapport à la variante avec voies au sol.

1- Circulation rapide:

Effectivement les intersections à niveau proposées dans le projet avec voies au sol sont indésirables dans ce projet où justement la fluidité et la sécurité de la circulation sont recherchées; les voies encaissées favorisent cet objectif, en éliminant les intersections à niveau et en dégageant le réseau local du trafic de transit.

2- Les échanges avec le secteur:

Les liens routiers entre les voies rapides et le réseau des rues existant dans le secteur Laramée doivent favoriser des échanges faciles et sécuritaires, pour tous les usagers. Le Ministère des Transports du Québec sur les cartes 4 et 5 offre trois (3) variantes.

La variante numéro 1 n'offre pas de possibilité de débarquer sur la voie de service "sud" pour le voyageur qui circule en direction "est"; elle permet cependant un accès à la route rapide vers l'est dans la partie "ouest" du secteur.

Même si cette variante assure plus de tranquillité pour la

circulation locale, elle ne répond pas aux besoins du secteur, en termes d'échanges avec le milieu; les deux (2) autres variantes numéros 2 et 3 sont similaires géométriquement; cependant la variante numéro 2 dégagera la voie de services "sud" du trafic de transit qui veut emprunter la 550; elle favorise donc la circulation locale.

Ces deux (2) variantes comportent un échangeur complet, une entrée et une sortie pour chacune des directions de la voie rapide.

Il est donc facile d'atteindre les voies de services "nord" et "sud" de la rue Laramée. Ces dernières sont reliées entre elles à trois endroits par des traverses automobiles qui passent au-dessus de la route rapide.

De plus, ces traverses automobiles sont situées dans l'axe des rues qui pénètrent le réseau des rues urbaines du secteur.

Par conséquent, les échanges routiers entre la voie rapide et les rues du secteur sont favorisés tant par les possibilités d'accès que par l'élimination du trafic de transit.

3- Raccordement avec la 550:

Le Ministère des Transports du Québec analyse trois (3) variantes de raccordement avec l'autoroute 550; la variante

numéro 2 est recommandée. Cette variante permet un lien direct de la voie rapide avec la 550 pour l'automobiliste qui vient de l'ouest. Ce lien se fait au moyen d'une structure qui élimine tous les conflits avec les autres mouvements de la circulation. De plus, le trafic de transit à destination du "nord" et de l'Est libère l'espace aux autres déplacements qui en sont favorisés.

A partir de l'autoroute 550, les automobilistes qui arrivent du "nord-est" ont aussi un accès facile à la voie rapide tant vers l'est que vers l'ouest.

Globalement les échanges entre la voie rapide et la 550 sont faciles et ont une répercussion favorable sur l'ensemble de la circulation dans ce secteur.

4- Circulation piétonnière:

La circulation piétonnière est importante dans le secteur et le projet doit sauvegarder les droits de cet usager.

La planche numéro 4 du résumé montre une passerelle piétonnière au-dessus des voies rapides; cette passerelle est au niveau par rapport au profil environnant.

Le projet ne montre pas d'autres passages pour le piéton; il faut en aménager d'autres, au moins deux. Les distances à parcourir le justifient.

D'autre part, le Ministère des Transports fait déjà mention d'un train de mesures destinées à assurer la sécurité du piéton:

Zones de vitesse réduites, arrêts obligatoires, passages cloutés et feux pour piétons. Aux heures d'entrée et de sortie des écoles, la présence de brigadiers scolaires ou de policiers aidera cette clientèle sensible à traverser la voie de service "sud" dont il faut prévoir un achalandage important.

Le Ministère doit donc évaluer cette situation correctement; des simulations doivent être faites et les aménagements définitifs doivent tenir compte de cette réalité.

5- Impact visuel et sonore:

Sur le plan visuel, la construction d'un mur haut de cinq (5) mètres destiné à protéger les résidents du bruit, représente un élément indésirable et difficile à traiter. Les résidents se seraient sentis emmurés face à cet obstacle.

D'autre part, la route rapide avec voies encaissées laisse une impression de vide, de désert. Les voisins d'en face seront loin. Il n'auront pas d'objets proches où reposer leur vue.

Des petits îlots de verdure fourniraient à l'oeil les appuis susceptibles de remédier à cette situation. Nous pensons qu'ils pourraient être aménagés autour des passerelles piétonnières, en élargissant ces dernières suffisamment pour recevoir les plantations.

Quant au bruit généré par la circulation plus rapide, nous admettons que l'encaissement de la route contribuera à confiner le bruit; cependant des mesures additionnelles sont à la portée pour atténuer le niveau sonore à une limite confortable pour les résidents. Le bruit est un mal très envahissant duquel le particulier peut difficilement se défendre. Il est donc important de le traiter près de la source, avant qu'il ne se propage.

Somme toute, les impacts environnementaux négatifs dans ce secteur sont minimes par rapport aux avantages que toute la communauté en retirera. Les constructions de la rue Laramée sont démolies depuis plusieurs années; les citoyens attendent la construction d'une infrastructure routière depuis ce temps; ce qui va favoriser la revitalisation du secteur.

AXE ST-LAURENT, LARAMEE, MC CONNELL

TRAVERSEE DU PARC DE LA GATINEAU

ENTRE LA PROMENADE DU LAC DES FEES ET LE CHEMIN DE LA MONTAGNE

En laissant le secteur de la rue Laramee, la route rapide proposée traverse le parc De La Gatineau, soit entre la promenade Du Lac des Fées et le chemin De La Montagne, sur une distance de 1,6 km.

La variante retenue par le Ministère des Transports du Québec passe au-dessus de la promenade du Lac des Fées; puis en tunnel sous la promenade De La Gatineau, cette dernière demeurant à niveau par rapport au profil environnant.

Ensuite, la route rapide est en surface, et un échangeur permet des entrées et des sorties dans les deux directions, au niveau du chemin De La Montagne; ce dernier est déplacé vers l'ouest et passe au-dessus de la route rapide.

Nous voulons formuler les remarques suivantes:

1- Promenade De La Gatineau:

L'accès automobile à la promenade de La Gatineau n'est pas affecté; cependant les mouvements du piéton, qu'il soit marcheur, adepte de la raquette ou du ski de randonnée sont limités dans la direction nord-sud par cette nouvelle barrière.

Pour des raisons de sécurité, le piéton devra emprunter le corridor situé de part et d'autre de la promenade De La Gatineau où la route rapide est en tunnel. Ce corridor doit avoir cent (100) mètres pour minimiser les agressions de la route envers cette catégorie d'usagers du parc; ils ont droit de s'y promener en toute tranquillité.

Plusieurs pins centenaires disparaîtront au cours de la construction du tunnel, du côté "est" de la promenade De la Gatineau; Est-il possible d'y percer un tunnel à travers l'escarpement rocheux. Le roc est-il de qualité pour cela? Limiter le plus possible l'abattage s'impose.

2- Promenade du Lac Des Fées:

Le Ministère des Transports du Québec propose un échangeur à la promenade du Lac Des Fées; la variante 3 est retenue (voir pages 25 et 26 du résumé). Ce n'est pas un échangeur complet.

L'échangeur propose uniquement une sortie sur la promenade du Lac Des Fées pour l'automobiliste qui se dirige vers l'ouest et une entrée sur la voie rapide vers l'est, à partir de la promenade du Lac Des Fées: ce sont les deux seuls mouvements permis par l'échangeur.

Ainsi conçu, l'échangeur est destiné aux résidents du quartier domiciliaire situé en bordure du Parc De La Gatineau, du côté "Est" de la promenade du Lac Des Fées.

L'intensité actuelle de la circulation n'augmentera pas, voire même qu'elle diminuera, aux heures d'affluence; en effet, une partie importante du trafic actuel emprunte cette voie, pour atteindre le boulevard Gamelin et s'y diriger vers l'ouest.

De plus, cet échangeur est compatible avec le caractère autoroutier qu'il faut conserver à cette voie rapide. Il faut donc le conserver, comme il est proposé au bénéfice des résidents du quartier domiciliaire qui l'utilisent comme collectrice..

3- Chemin De La Montagne:

Un échangeur complet permet le raccordement de la voie rapide avec le chemin De La Montagne. Les automobilistes peuvent y entrer et sortir, et ce, dans les deux (2) directions. Cela contribue à éliminer la circulation intense que nous avons notée sur le boulevard Gamelin, dans sa section qui traverse le Parc De La Gatineau.

Ce type d'échangeur est compatible avec le caractère autoroutier qu'il faut assurer à cette voie rapide, en vue des objectifs qui lui sont fixés.

4- Boulevard Gamelin:

Dans les limites du Parc De La Gatineau, le boulevard Gamelin assure présentement un lien "est-ouest", entre les réseaux de circulation situés de part et d'autre du parc; il dessert une circulation de transit. Il est logique de croire que le boulevard Gamelin redeviendra une voie d'accès au parc pour les résidents des quartiers domiciliaires adjacents et aussi pour les autres usagers du parc.

A ce propos, nous envisageons que le parc Gamelin continuera d'être relié au Chemin De La Montagne, pour permettre un accès au parc du côté "ouest" pour les résidents et les autres usagers de ses équipements.

Secteurs d'analyses 3 et 4:

Entre le Chemin De La Montagne et la Route 148.

Le projet du Ministère des Transports du Québec n'est pas tout à fait compatible avec les objectifs qu'il a fixés au projet. La variante proposée perd de son caractère autoroutier.

Dans le secteur 3, entre le Chemin De La Montagne et le Chemin Vanier, les deux accès à la voie rapide, comme ils sont suggérés, compromettent la sécurité des utilisateurs; il y a un danger évident de tamponnement et aussi de collisions frontales et latérales. Ce n'est pas acceptable pour une voie rapide (voir page 29, carte 6).

Dans le secteur 4, entre la rue Vanier et la route 148, le concept utilisé ne répond pas aux exigences d'une voie rapide; il s'agit plutôt d'un boulevard urbain.

Son implantation dans l'emprise du Chemin Mc Connell sépare un développement domiciliaire appelé "Les Jardins Lavigne", du reste de la ville d'Aylmer. Nous évaluons que ce quartier domiciliaire contient maintenant quelques centaines de maisons. Les documents parlent d'un projet de 103 nouvelles unités et il y a de l'espace pour plusieurs milliers d'autres, au cours des prochaines années.

Les résidents de ce quartier vont être isolés et se sentir loin de tout; il ne sera pas facile pour eux de traverser la route à quatre (4) voies rapides dont le projet fait état. Ils sont pourtant dépendants de la ville d'Aylmer pour les services dont ils ont besoin pour s'épanouir dans leur communauté; tous ces services sont situés du côté "sud" du Chemin Mc Connell.

Cet isolement se traduit généralement par le désintéressement des citoyens vis-à-vis leur milieu de vie. Après quelques années, ils veulent se relocaliser dans des quartiers mieux desservis où ils peuvent s'intégrer davantage à la vie communautaire. Ils éprouvent de la difficulté à vendre leur propriété, ils doivent souvent subir des pertes financières.

Les Jardins Lavigne devraient être inclus dans le périmètre urbain défini par la nouvelle voie rapide; comme il est fait pour le Parc Champlain, plus à "l'Est".

Cela n'empêche pas la ville d'Aylmer de concentrer ses

développements domiciliaires au "sud" du Chemin Mc Connell au cours des prochaines années, si elle le désire; cependant, il faut tenir compte de la présence des Jardins Lavigne, des maisons qui y sont déjà bâties et de celles qui sont projetées pour un avenir immédiat. Le fait que Les Jardins Lavigne ne se soient pas révélés lors de l'audience ne doit pas empêcher de considérer la situation qui leur est faite par le projet.

De plus, il est important de conserver le caractère autoroutier à ce projet de route; c'est important de le faire pour atteindre les objectifs fixés, tout en préservant la sécurité des utilisateurs. Pour inciter les conducteurs à emprunter la voie rapide, il faut justement que les automobilistes puissent y circuler librement, sans conflits: ce qui assure la fluidité des déplacements et leur rapidité accrue.

Nous croyons que l'axe devrait demeurer au niveau du Chemin Boucher, après avoir dépassé le Parc Champlain, plutôt que d'aller rejoindre le Chemin Mc Connell plus au "sud".

Il y a moyen de bien relier le réseau routier d'Aylmer et la route 148 à la nouvelle voie rapide et de plusieurs façons. A l'ouest de la ville le lien pourrait se faire à la hauteur de la rue Boulders.

Si le Ministère des Transports du Québec ne conserve pas le caractère autoroutier de cette voie rapide en la construisant à la limite du périmètre urbain, il faut s'attendre qu'il devra dans un avenir plutôt rapproché, investir de nouveau dans une véritable autoroute.

En effet, la ville d'Aylmer est appelée au cours des prochaines années à une expansion accélérée que de nouvelles communications rapides

vont amplifier.

Si cela n'est pas désiré, la voie rapide n'est pas justifiée puisque la circulation présente est perçue comme faible en intensité.

Il ressort de l'examen que nous avons fait du projet qu'il rencontre pour la majeure partie, les objectifs fixés au départ par le ministère des Transports du Québec. Il va sans dire que nous favorisons le caractère autoroutier de la voie rapide projetée; nous y voyons une condition à l'atteinte des objectifs recherchés.

Le projet constitue une infrastructure structurante que les municipalités et leurs populations devraient accueillir avec satisfaction, si les mesures de mitigations proposées sont appliquées comme il se doit.

Points particuliers:

Vous trouverez dans les prochaines pages, des observations sur certains points particuliers que nous avons examinés lors de notre visite: ils concernent l'élargissement de la route 148, le raccordement du chemin Mc Connel au pont Charplain, l'intersection du boulevard St-Joseph et du boulevard St-Raymond.

ELARGISSEMENT DE LA ROUTE 148

Cette route est à deux (2) voies doubles, dans les limites de la ville d'Aylmer, jusqu'au chemin River Mead.

A partir de là vers l'est, la route est à deux (2) voies simples et parfois trois (3): ce qui engendre une résistance à la fluidité de la circulation sur cette artère.

L'élargir à quatre (4) voies comporterait plusieurs expropriations et plusieurs propriétés en subiraient une dégradation certaine quant à la valeur et à la qualité de vie, en devenant trop proche d'une route à circulation dense.

Nous croyons également qu'il serait regrettable de détruire le cachet actuel de cette route panoramique, très agréable et attrayante sur le plan touristique. On y trouve de beaux arbres, de jolies constructions et des espaces verts bien aménagés qui méritent d'être conservés.

Nous croyons que l'affluence de la circulation dans ce secteur de la route 148 se résorbera d'elle-même, par l'accès facile à la nouvelle route rapide que le ministère des Transports du Québec propose de construire dans l'axe Laramée - Mc Connel; même à quatre (4) voies, la route 148 ne pourrait satisfaire le besoin d'une route rapide pour desservir et relier les municipalités de Hull, d'Aylmer et d'Ottawa.

LIEN PONT CHAMPLAIN - CHEMIN MC CONNEL

La possibilité de relier l'extrémité "est" du chemin Mc Connel au pont Champlain, via un tunnel qui passerait sous le terrain de golf du Club Royal d'Ottawa nous avait été souligné; cette alternative allégerait sans doute la densité de la circulation sur la route 148, dans un secteur de cette route à deux (2) voies simples.

La réalisation d'un tel projet présente des difficultés très importantes. De plus, nous évaluons que des difficultés d'ordre technique surgiraient au niveau du boulevard Lucerne et de la route 148, quant à la possibilité d'accomoder les différents mouvements de circulation, incluant l'accès au pont Champlain.

De plus, un tel projet n'apporte que peu d'aide dans la création d'un lien valable entre la municipalité d'Aylmer et celle de Hull. Il favoriserait plutôt un accès plus direct à la municipalité d'Ottawa, au détriment des deux (2) municipalités québécoises.

D'ailleurs, ce pont est déjà congestionné et il ne faut pas envisager d'apporter un surplus de densité à la circulation sur ce pont, sans mettre en cause son état actuel et sa vocation particulière apparentée à la promenade.

Sur le plan environnemental, le projet rencontrerait l'opposition légitime du Club de golf, qui peut difficilement accepter d'être mutilé à cause de son caractère esthétique et historique.

Pour toutes ces raisons, l'idée de cette variante ne peut être retenue.

Le Boulevard St-Joseph :

Le boulevard St-Joseph est la rue commerciale de Hull, elle s'étend du "sud" au "nord" et est situé plutôt à l'est du secteur fortement urbanisé.

Déjà, nous avons noté que l'intersection de ce boulevard avec le boulevard St-Raymond est très achalandée, à longueur de journée. Aux heures de pointe, c'est l'encombrement. Les véhicules en attente doivent souvent attendre plus d'une séquence avant d'obtenir leur chance de passer. La circulation nous a paru élevée dans toutes les directions.

Des comptages n'étaient pas disponibles lors de notre visite; la situation actuelle va s'aggraver avec la mise en service de la liaison du chemin Pink au boulevard St-Raymond, présentement en voie de prolongement.

La nouvelle voie rapide devrait constituer un autre apport à l'achalandage de cette artère vitale pour les établissements commerciaux de Hull.

Le raccordement du boulevard St-Joseph avec le boulevard St-Raymond mérite qu'on s'y arrête. Les signaux lumineux ne répondent plus aux besoins. Les temps d'attente ne permettent plus aux diverses phases de se libérer des automobilistes en attente.

Il faudrait que des structures prennent en charge le trafic de transit; celui de l'axe boulevard St-Raymond est visé principalement, car il augmentera lors de la mise en service de la liaison "Chemin Pink".

Les détails concernant la mise en place des mesures de mitigations ne sont pas connus; le dossier fait cependant état de nombreuses propositions; il faut faire confiance aux spécialistes de l'environnement qui vont collaborer avec les autres à la finalisation du projet du ministère.

Nous exprimons également l'intérêt de remplacer les nombreux arbres centenaires qui seront abattus; les terrains résiduels libérés par le projet devraient être plantés; cela ne remplacerait pas les arbres abattus, mais la mesure est rentable à long terme.

Enfin, il nous a fait plaisir de visiter ce futur chantier et d'en examiner sommairement les impacts, nous soumettons à votre attention les points de vue que nous avons dégagés à cette occasion et qui font l'objet du présent rapport.

Raymond Gilbert ing.
Raymond Gilbert, ingénieur

RG/jdl

LISTE DES PHOTOS

- Photo 1
6.1.89 Rue Laramée ouest
A l'ouest de la rue De Montigny
- Photo 2
6.1.89 Promenade du Lac des Fées nord
Au nord de la route Rapide
- Photo 3
6.1.89 Prolongement "ouest" du boulevard St-Raymond
A l'ouest du boulevard Cité des Jeunes
- Photo 4
6.1.89 Intersection boulevard St-Raymond "ouest"
et boulevard St-Joseph
- Photo 5
6.1.89 Intersection boulevard St-Joseph "nord"
et boulevard St-Raymond "est"
- Photo 6
6.1.89 Boulevard St-Raymond "est"
A l'est du boulevard St-Joseph
- Photo 7
6.1.89 Boulevard St-Joseph "sud"
Au sud du boulevard St-Raymond

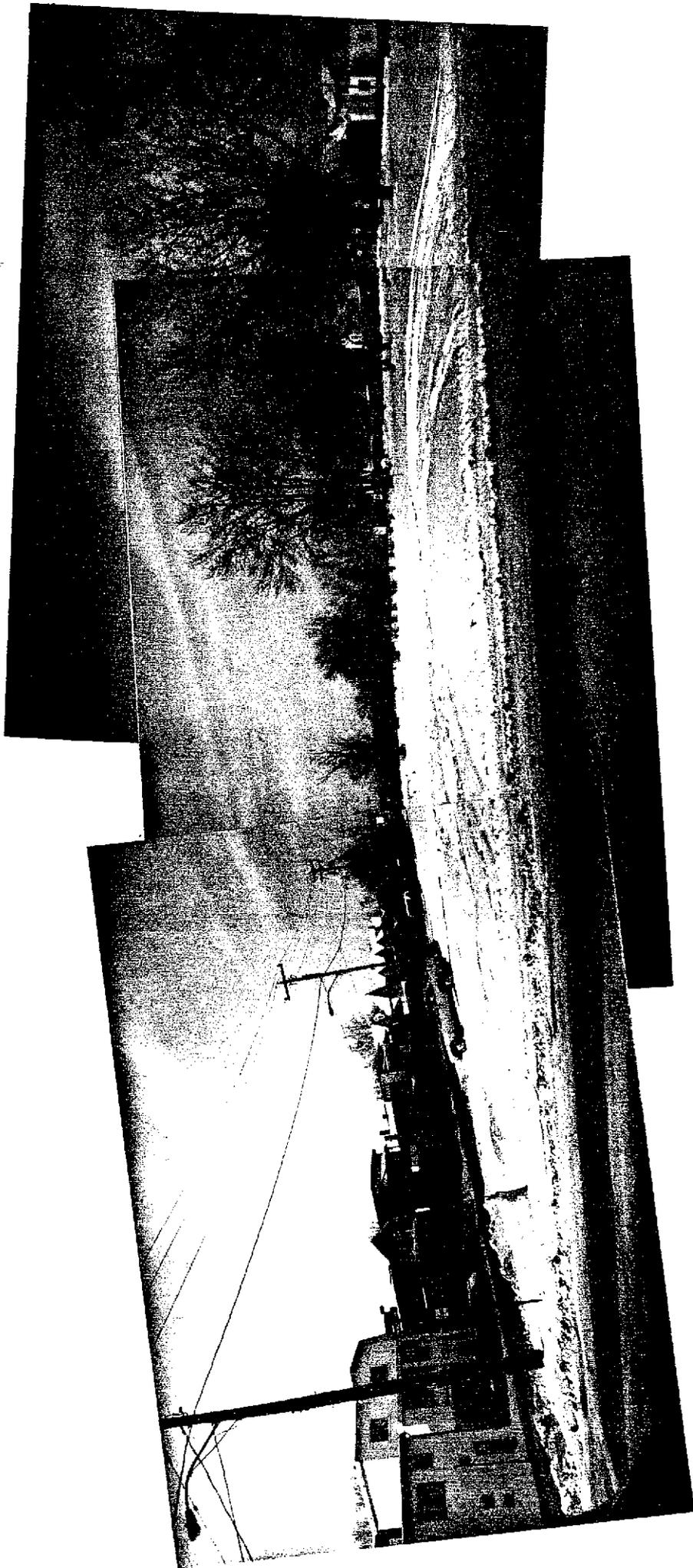


Photo #1 Rue Laranée "Ouest"
à l'ouest de DE Montigny
6.1.89



Photo #2 Promenade du lac des Fées"Nr"
6.1.89 Au nord de la route rapide



— Photo # 4 Inters. blvd St Raymond "Q" et blvd St Joseph "NORD"
6.1.89

291