

MÉMOIRE DÉPOSÉ AUPRÈS

DU

BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES EN ENVIRONNEMENT

LE

30 OCTOBRE 2012

À

GATINEAU

RELATIVEMENT AU RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE JACQUES-CARTIER

PAR

NICOLE DESROCHES

PRÉSIDENTE DE L'AGENCE DE BASSIN VERSANT DES 7

INTRODUCTION

L'Agence de bassin versant des 7 existe depuis 2009, amalgame du COMGA, Comité de bassin versant de la rivière Gatineau et des territoires orphelins du bassin versant de la rivière des Outaouais suite à l'adoption de la Loi sur l'eau. Les 7 bassins étant outre la Gatineau, la Blanche ouest, la Dumoine, la Noire, la Coulonge, la Quyon et certains segments de la rivière des Outaouais, couvrant l'équivalent des Pays-Bas en superficie. Le mandat premier des organismes de bassin versant (OBV) est d'établir un plan directeur de l'eau (PDE) en concertation avec les partenaires selon les principes de gestion par bassin versant. La protection de la qualité de l'eau et des rives étant les enjeux principaux.

Le présent projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier visait à l'origine, lorsqu'il fut présenté au public en 2006, de rendre la rivière accessible aux citoyens et aux touristes en prolongeant la Route verte et en aménageant une promenade, type boardwalk, avec points de vue sur la rivière et haltes maritimes. Au niveau commercial on encourageait le développement de cafés-terrasses, de commerces de services, bref des établissements qui ne nuisaient pas à la vie citoyenne; les haltes maritimes accueilleraient les embarcations des touristes et certaines places seraient réservées aux résidents demeurant dans le secteur. La rue Jacques-Cartier demeurerait à deux sens sans être une rue de transit, son infrastructure ne le permettant pas, ni sa proximité à la rivière.

À cette époque la Ville de Gatineau était allée chercher comme partenaire la Commission de la capitale nationale (CCN) afin de prendre le virage touristique et l'embellissement de la région de la capitale qui sont dans les mandats de cet organisme. L'entente signée en 2006 réitérait les principes de celle de 1995 avec plusieurs croquis à l'appui.

La séquence 1 est associée au patrimoine et à la culture, où l'on retrouvera l'accueil, l'interprétation historique, un parc urbain

La séquence 2 dont la vocation récréotouristique guidera les aménagements de porte d'entrée du parc, et un potentiel d'interprétation multifonctionnel;

La séquence 3 dont la vocation sera davantage orientée vers la restauration de la berge, la nature, la conservation, l'interprétation et la reconstitution habitats naturels seront privilégiées.

L'ABV des 7 a décidé de présenter un mémoire puisque le scénario 4 qui est proposé aujourd'hui semble vouloir ménager la chèvre et le chou et être contradictoire voire incohérent en répondant à certains besoins des citoyens, certains besoins des touristes, certains besoins des développeurs et certains visant la santé de la rivière tout en déviant de la gestion par bassin versant. Il nous appert qu'en faisant ceci le projet demeure contraire à son objectif premier et que la priorité de besoins a été modifiée en vue de répondre à des besoins qui n'existaient pas à l'origine; la transformation du golf Tecumseh en projet domiciliaire et la pression pour construire plus de condos que prévus, la valeur des terrains ayant augmenté avec l'amélioration de la rue.

ARGUMENTAIRE

Mais revenons à la gestion par bassin versant et les rôles et mandats d'un OBV. En 2007, suite à l'éclosion de bloom d'algues bleu-vert ou de cyanobactéries un peu partout au Québec, le gouvernement établit un plan d'action et charge les OBV et Conseils régionaux de l'environnement (CRE) de sensibiliser la population riveraine de plans d'eau au méfait du mauvais aménagement des berges et autres comportements nuisibles à la santé des plans d'eau. En Outaouais la mobilisation aboutit en plus à un plan d'action régional mené par la Conférence régionale des élus qui crée un Groupe d'action pour la protection des lacs et cours d'eau. Depuis beaucoup d'associations de lacs et municipalités sont passées aux actes en renaturalisant les berges, détruisant les murets et en plantant arbres, arbustes et plantes indigènes.

Suite à ce plan, les 5 MRC de l'Outaouais comprenant la Ville de Gatineau ont toutes adopté une réglementation de protection de la bande riveraine de 15m dont 5 m obligatoirement végétalisés selon la Politique de protection des rives du littoral et des plaines inondables du Québec. Beaucoup d'efforts ont été déployés de part et d'autres afin d'améliorer les berges, la qualité de l'eau et la santé des plans d'eau de la région : lacs, rivières, ruisseaux et terres humides.

En 2011 l'ABV des 7 obtient même du Fonds vert de Gatineau, une subvention pour renaturaliser les berges de la rivière La Blanche et en 2012 celles des ruisseaux Lorrain et Moreau. L'ABV des 7 participe aussi à la mise en valeur du ruisseau de la Brasserie en plein cœur du centre-ville. Son implication dans les dossiers urbains, malgré l'immense territoire couvert, n'est donc pas négligeable.

L'incohérence dans les gestes de la ville de Gatineau et de son partenaire la Commission de la capitale nationale avec l'acceptation du scénario 4 est de toute évidence un virage vers la transformation de la rue Jacques-Cartier en rue de transit nuisant ainsi au projet touristique et à une meilleure gestion des berges. L'ABV des 7 est aussi entraînée dans cette incohérence puisque comme acteur de l'eau dont le travail consiste en la restauration et l'amélioration des berges, en l'implantation d'une meilleure gestion de l'eau, et de la lutte aux espèces exotiques envahissantes elle est confrontée à ce projet contradictoire à ses principes sur son territoire.

Le changement de vocation de la rue JC en rue de transit oblige le remblayage de la rivière, augmente la circulation et ses impacts sur la rivière (sels de déglacage, remblayage) sans compter les dangers aux piétons et cyclistes qui voudraient profiter des commerces de l'autre côté de cet artère. De plus en ajoutant des places de stationnement à l'arrière et à l'avant de la rangée de maisons on augmente les gaz à effet de serre et on nuit à la vie des citoyens en augmentant le bruit, la poussière etc. Les touristes ne tiennent pas à visiter une rue achalandée où passent du transport lourd; ils peuvent retrouver ceci dans leur propre ville d'origine.

Le remblaiement de la rivière non seulement va à l'encontre des principes et politiques d'aménagement en gestion de rives mais il rétrécit le chenal où passent les bateaux. La rivière étant étroite à cet endroit et la rive ontarienne comprenant déjà une marina on peut prévoir un

plus grand achalandage de bateaux dans un espace plus restreint. A-t-on prévu cet achalandage avec les instances pertinentes, des places communautaires aux quais, l'augmentation du bruit et de la pollution? D'ailleurs dans le cadre du Plan de développement intégrée (PDI) de la rivière des Outaouais, connu sous le vocable d'Outaouais fluvial, il est question de haltes maritimes sans que ni le Québec, l'Ontario ou la CCN n'en soit venu à la même définition de haltes-maritimes quant au nombre de places acceptables, sans qu'un plan d'action ne soit rattaché à ce PDI. Faut-il réitérer le manque de cohérence et le mode décousu de tous ces projets?

La ville de Gatineau vise l'aménagement d'un écoquartier sur le terrain de golf Tecumseh qui se trouve à l'Est de l'intersection Jacques-Cartier/St-Louis. Le Rapibus (corridor de transit collectif) dont la construction est à être complétée juste en face de ce projet du côté Nord. Tous les éléments sont donc en place en vue de permettre l'usage du transport collectif par les habitants de ce projet domiciliaire et ainsi réduire leur empreinte écologique, but d'un écoquartier. Du côté sud ils auraient accès à la Route verte où la circulation à vélo est prioritaire sans compter le corridor Rapibus qui comprend une voie cyclable. Pourquoi ne pas profiter de cette occasion et donner un accès visuel à la rivière beaucoup plus agréable plutôt que de faire une voie de transit complètement contradictoire à cette vision?

Les coûts de ce projet ont aussi beaucoup augmentés du fait de la réfection majeure de la rue. Une rue plus étroite et/ou à sens unique ou même restreinte à la marche et vélo nécessite beaucoup moins de travaux donc réduit les coûts. La circulation automobile et de véhicules lourds devraient transiter sur le boulevard Maloney, artère à six voies et possiblement sur Saint-Louis qui cependant n'est pas prévue pour le transit sur toute sa longueur du moins au niveau de son infrastructure. D'ailleurs à tous ceux et celles qui ont utilisé la rue Jacques-Cartier, il est évident que le gèle et le dégel ont un grand impact sur cette voie, résultant du remblai précédent, car l'eau souterraine n'est pas très loin et les flux et reflux de la rivière des Outaouais assez importants. Donc malgré les travaux d'ingénierie prévus il n'est pas garanti que la « houle » de cette rue ne se reproduise plus selon les niveaux variables de la rivière des Outaouais. Il ne faut pas oublier que les débits moyens de celle-ci se situent à 2000m³/sec au barrage de Carillon en aval. <http://www.ec.gc.ca/stl/default.asp?lang=Fr&n=B82B3625-1>, <http://www.ottawariver.ca/fmain.htm>

Il est aussi prévu au projet que les résidents accèdent à leur propriété par une voie aménagée à l'arrière afin de leur donner une entrée plus privée et permettant de diminuer la circulation sur la rue JC; rajouter 80 places de stationnement à l'arrière tout en en prévoyant d'autres à l'avant suite au remblaiement de la rivière, ne répond pas à cet objectif et ne sera pas attirant pour les touristes.

L'autre élément très préoccupant pour l'ABV des 7 est l'empiètement énorme sur la terre humide qui se retrouve à la jonction des rues JC et St-Louis. Les normes du MTQ demandent une intersection en T plutôt qu'en Y pour réduire les risques de collision. Un projet domiciliaire a jadis été bloqué par le MDDEFP à cause de ce marais où se retrouvent des arbres matures et plusieurs espèces fauniques et floristiques sans compter le rôle de contrôle des niveaux d'eau

qu'il joue, de filtre des eaux de la rivière, d'habitat etc. Le ministère ainsi que les gens de la faune ont émis plusieurs avis mitigés relativement à cet aménagement. Il serait à espérer que malgré que la loi permette des compensations le milieu ne serait pas touché mais plutôt amélioré tel que proposé à l'origine.

En fait la rue Jacques-Cartier devrait s'arrêter à la terre humide et ne conserver que la Route verte et la promenade piétonne dans la séquence 3. De même la rue St-Louis du côté Est devrait n'être utilisée que de Maloney à l'usine d'eau potable de Gatineau donnant à celle-ci l'occasion de renaturaliser cette berge et de mieux protéger la qualité de l'eau de sa prise d'eau. Du côté ouest elle pourrait se poursuivre dans le projet domiciliaire en demeurant une rue locale soumise à une restriction de vitesse de 40km/h comme le veut le règlement de la ville, mais ne plus être une rue de transit pour transport lourd qui lui emprunterait le boulevard Maloney.

Il est inutile de revenir sur les erreurs du passé, relativement à la gestion par bassin versant; c'est-à-dire le remblaiement de la terre humide occupé présentement par le parc la Baie et ce avec deux sites d'enfouissement qui étaient plutôt des dépotoirs de par leur gestion et du dépôt des sols contaminés du Transitway, corridor de transport collectif à Ottawa. Cependant peut-on apprendre des erreurs et faire mieux en 2012? La renaturalisation de la berge prévue est excellente tout en aménageant des points visuels et en redonnant accès à la rivière. Cependant le remblaiement de celle-ci pour accommoder une rue de transit va à l'encontre d'un projet récréotouristique, de la quiétude des riverains, de la sécurité des cyclistes et surtout de la protection et de la conservation de l'environnement.

Le scénario 4 semble vouloir répondre à tous les éléments à la fois; développement durable et développement tout court. Il semblerait que l'on veuille prévoir de créer une rue de transit pour les domiciles et condos prévus mais de conserver l'objectif premier du projet. Il est très difficile de concilier tourisme, boutiques et commerces touristiques, vélo, sécurité et tranquillité des citoyens d'une part et transport lourd et voie de transit de l'autre. Tout en rappelant fortement que ce scénario aura des impacts majeurs sur la rivière et sur une terre humide importante qui toutes deux pourraient être mises en valeur par un scénario reléguant la circulation automobile à une moindre priorité et le transit sur le boulevard Maloney.

Doit-on rappeler à la ville et à la CCN tous les beaux principes de développement durable qu'ils relancent à chaque consultation publique et que réitèrent les participants. Doit-on leur rappeler que nulle part dans l'entente est-il mentionné de remblayer la rivière, de faire de la rue Jacques-Cartier une rue de transit; rue à deux sens est inscrit mais non la vocation de transit. Au niveau patrimonial le pôle tourne autour de l'église, du restaurant Sterling, du quai des artistes, de l'embouchure de la rivière Gatineau, une auberge était aussi possible. La séquence 2 est axée sur un paysage plutôt tourné vers la villégiature et la 3^{ème} sur la nature la conservation et les habitats.

Qu'est-il arrivé entre 2006 et aujourd'hui? L'entente a finalement pris de l'ampleur suite à la consultation publique et donné une plus grande valeur aux terrains. Beaucoup de ceux-ci ont

été acheté par des promoteurs, un bar de 600 places a été érigé en plein entre l'église St-François-de-Sales et le restaurant Sterling, séquence 1 axée sur l'historique et le patrimoine; des permis de construction ont été octroyés pour la construction de condos, séquence 2 axée sur le « look » villégiature. Enfin la rue Jacques-Cartier devenant une rue de transit détruira une grande partie du marais, séquence 3 axée sur la nature, la conservation et les habitats. L'entente a-t-elle été modifiée, le résultat des consultations était-il erroné; chose certaine l'entente n'est certainement pas respectée.

Mais l'attitude cavalière ne se limite pas au remblaiement de la rivière, le réaménagement de l'intersection voit divers ministères des 2 niveaux de gouvernements proposer un plan de compensation en habitats comme si cela rendait le tout acceptable, comme si la dérogation aux propositions initiales visant la conservation et l'amélioration des habitats ne comptait pas et que ce n'était qu'une banale terre humide (ce qu'elles ne sont jamais) dans un banal cours d'eau. Le fait que la Loi sur la qualité de l'environnement permette des compensations et demande des autorisations ne signifie pas qu'il faille tout permettre. Il est ahurissant que des avis soient donnés sans même considérer que la rivière des Outaouais est le plus grand et le plus gros tributaire du St-Laurent, qu'elle coule en plein cœur de la région de la capitale nationale, que sa santé et l'amélioration des berges contribuent à en faire une grande capitale comme on se targue à le répéter, contribuent à l'aspect visuel et paysager, à la santé de la rivière donc du fleuve, en plus de celle des citoyens.

L'entente prévoit une végétalisation respectant les normes et améliorant la berge actuelle mais il n'est pas question de remblaiement, ni d'empiètement sur le marais; rendre la rue Jacques-Cartier rue de transit vient tout changer et n'est pas conforme aux résultats des consultations de 2006. De plus la rue de transit du secteur doit-on le répéter est le boulevard Maloney artères à 4 et 6 voies, avec voies pour virages à gauche, à droite, infrastructure prévue pour le transport lourd et accès à l'autoroute.

Les outils d'urbanisme à la disposition de la ville n'ont pas été utilisés. La ville aurait dû créer une zone de Plan particulier d'urbanisme (PPU) respectant les énoncés des consultations et la signature de l'entente dès 2006. Ce virage dans lequel on se retrouve ne respecte en rien l'entente de 1995 ni celle de 2006, et entraîne des contraventions aux lois (pour lesquelles il faudra de nombreuses autorisations), aux règlements, politiques et consultations. La CCN a aussi des outils à sa disposition dont son Plan de la capitale et le *Ottawa River Act* de 1870 qui stipule que la gestion des berges de la rivière des Outaouais est fédérale sous l'égide Travaux publics, sans compter sa propre politique de développement durable.

L'ABV des 7 est consciente que le BAPE n'est pas un tribunal en justice mais la justification légale du projet présenté, du manque de respect à l'esprit de la Loi sur la qualité de l'environnement, de la Politique de protection des rives du littoral et des plaines inondables en conformité avec laquelle la Ville de Gatineau a adoptée une réglementation en 2009, les scénarios proposés dans le cadre de révision de son schéma d'aménagement, de même que certains avis du MEDDFP doit peser dans votre recommandation au ministre, de même que la décision de celui-ci.

On peut présumer que les instances vont tenter d'obtenir les certificats d'autorisation demandées en vertu de l'article 22 de la LQE, mais ne serait-il pas plus simple de s'en tenir au projet initial dont les chances de refus de telles autorisations sont moins grandes du moins les processus sont-ils plus courts. Le consensus autour de la première proposition était présent, contrairement au scénario 4.

CONCLUSION

Le plaidoyer de ce mémoire se résume à ne pas détruire une terre humide importante, à revenir au projet d'origine qui se voulait plus « soft », (terme utilisé par l'industrie touristique) en ayant moins d'impact sur la rivière et le littoral et sur la vie des citoyens; projet qui réhabilitait la berge et redonnait accès à celle-ci, projet qui faisait la promotion des transports alternatifs à la voiture, projet qui serait une suite cohérente à Destination Gatineau, proposition de développement touristique allant de la chute Chaudière au confluent des rivières Gatineau et Outaouais en face de la séquence 1, (www.destinationgatineau.com) et à la création d'un refuge faunique de 50 km linéaire, par le gouvernement du Québec, en aval.

C'est aussi un plaidoyer pour le gros bon sens, la cohérence et le développement durable que vise la révision du schéma d'aménagement et de développement de la ville de Gatineau et le Plan de la capitale nationale de la CCN. Les consultations publiques sur ces révisions ont clairement démontré la volonté du publique à mettre l'accent sur les transports collectifs et actifs, sur la densification et sur la vie citoyenne plutôt que sur la voiture. Il y a une clientèle pour des condos et des commerces en bord de rivière desservis par des transports alternatifs. Une rivière accessible en toute quiétude serait un atout, et n'ont une perte monétaire. D'ailleurs le projet serait plus facilement réalisable en soustrayant les coûts d'infrastructure.

Il est évident que si les parties ne peuvent même pas respecter les ententes, les lois et politiques dont elles sont parties prenantes ou même éditrices, on peut facilement douter de la validité environnementale du projet. Clairement encore une fois le projet veut répondre aux besoins du développement économique sans égards au reste et à l'esprit de l'entente originale. Encore faut-il démontrer que cette ancienne façon de faire va rapporter plus que le développement entendu et une vocation touristique soutenables.

Enfin comment un organisme de bassin versant dont le plus grand de son territoire est peuplé de forêt publique, de petites municipalités (la plus peuplée 11 000 hab.) à l'exception de Gatineau (260 000), de 35 000 lacs et de nombreuses terres humides peut-il prôner la revégétalisation de berges de rivières, ruisseaux et de lacs et la conservation des milieux humides auprès de populations locales et de villégiateurs, quand sa grande ville et une instance fédérale de surcroît, font fi de tous les principes dont elle est le défenseur?

L'occasion est belle de faire preuve de vision en respectant les citoyens qui ont pris le temps de se présenter aux diverses consultations de la ville et de la CCN, qui soutiennent les principes de

développement durable et un scénario plus conforme aux visées récréotouristiques régionales. Le scénario adopté fait preuve d'une certaine irrévérence voire d'impunité vis-à-vis les principes, règlements, politiques adoptées et la population. L'incohérence entre les projets qui vont de l'avant selon les conclusions de consultations et ceux qui sont complètement modifiés est parfois palpable.