

## **Position en regard du ou des ponts.**

Dans le cadre de sa mission le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais, le CREDDO a défendu de nombreux dossiers, dont celui du transport. Il a toujours prôné l'intégration des divers modes de transport et l'intégration de ceux-ci dans la planification urbaine et du territoire.

En juin 2000, se tenait le Sommet sur le transport et l'environnement, organisé par le CREDDO en collaboration avec ses partenaires, dont le Ministère des Transports du Québec. La déclaration suivante avait été adoptée séance tenante et par certaines municipalités par après :

### **Protocole de l'Outaouais**

**«Nous citoyens, citoyennes de l'Outaouais, réunis au Sommet sur le transport et l'environnement, considérant que le bien collectif prime sur le bien individuel, proposons à nos décideurs et à l'ensemble de la population d'adopter des incitatifs et de nouvelles façons de faire dans les modes de transport et ce, dans le respect du concept de développement durable. Nous assumerons aussi notre leadership en la matière.**

**Notre démarche vise l'amélioration de la qualité de vie de la population et l'atteinte des objectifs de Kyoto. Nous réclamons que des actions soient prises à court, moyen et long terme et soulignons l'urgence de passer à l'action. Tout cela devrait se traduire dans la mise à jour du Plan de transport de l'Outaouais.»**

Nous voici en 2009 et cette déclaration demeure de belles paroles ; aucune révision du Plan de transport n'a été faite avec de tels objectifs. Ce n'est pas faute d'efforts de notre part. (portrait de la région, déclarations publiques, participation à tous les comités, consultations etc.) De plus si on regarde la planche à dessin il n'y a aucun nouveau projet en vue ; tout ce qui a été construit dans les dernières années (Allumetières, autoroute 50 etc.) sont de vieux projets selon une vision d'il y a quarante ans et plus. La proposition de pont actuelle date de la construction du dernier pont (Portage dans les années 70).

Certains diront que ça prend au moins 15 ans pour financer un projet en transport, voilà pourquoi ce sont de vieux projets. Effectivement donc si on suit la logique, pour en financer de nouveaux il faut y avoir réfléchi 15 ans d'avance ; nous n'avons rien sur la table en ce moment pour les 5, 10, 15, 20 ans à venir ! C'est peut-être l'occasion de faire un virage environnemental.

Nous sommes en 2009 ; les prix du pétrole varient comme des montagnes russes mais l'avenir est à la hausse vu la baisse en ressource ou la hausse des coûts d'exploitation des nouvelles sources (sables bitumineux) ; les voitures prennent trop de place (11 places de stationnement par voiture dans chaque ville, plus les routes, rues etc.) et contribuent grandement aux changements climatiques ; les achats se font en voiture parce que les commerces de grandes surfaces ne se prêtent pas aux achats dans son quartier à pied . Ce phénomène entraîne aussi la présence de gros transporteurs dans

les secteurs urbains; les projets domiciliaires se prolongent dans la banlieue dans une mer de maisons pareils et de rues en méandre conçues pour réduire la vitesse des voitures rendant difficile le transport en commun, la marche et le vélo.

Dans les années 60 et 70 nous avons construits nos villes en fonction de l'automobile, comme s'il n'y avait pas de fin à la croissance économique et à l'étalement urbain. Tous les projets mis de l'avant à ce moment étaient conçus en fonction de cette idéologie et se sont réalisés un à un depuis le temps. Cependant nous sommes dans une nouvelle ère. Beaucoup de grandes villes repensent l'aménagement en fonction des tramways et trains, des vélos et avenues piétonnières. L'Outaouais pense qu'il faut un autre pont pour se rendre plus facilement travailler à Ottawa et Ottawa pense qu'il faut un autre pont pour débarrasser le centre-ville des camions lourds ; deux écoles de penser qui résolvent un problème et en créent d'autres par manque de vision. On regarde un aspect de la chose sans regarder l'ensemble de la mobilité des personnes et des biens.

Construire un pont à l'est de la rivière Gatineau dévierait une grande part de la circulation qui s'amasse sur la 50 et le boulevard Gréber/Fournier aux heures de pointe et créerait des bouchons dans les secteurs de l'île de Hull et Pointe-Gatineau. Mais ce trop plein de voitures va se retrouver à Ottawa dans le flot de circulation venant de l'est d'Ottawa qui a ses propres bouchons. On ne fait donc que déplacer le problème, sans compter que les automobilistes croyant la voie plus facile pour se rendre au travail, abandonneront potentiellement le transport en commun et ajouteront à la surcharge du système routier.

Construire un pont pour dégager le centre-ville d'Ottawa des poids lourds (on oublie souvent qu'il y a de gros camions au centre-ville de Gatineau aussi). Si seuls les camions et les autobus pouvaient l'emprunter, cette infrastructure réglerait possiblement une partie du problème cependant, il est difficile, voire impossible, d'en restreindre l'accès aux autos.

Alors que faire ?

**Se poser la question : Si on ne fait pas de pont qu'est-ce qu'on fait ?**

**Amorcer une réflexion collective.**

- 1- **Le coût de construction en vaut-il la chandelle** si l'on considère que la congestion ne dure en moyenne que 1 heure le matin et une heure en fin d'après-midi
- 2- **Le transport en commun est-il développé à son maximum ? que peut-on faire pour l'améliorer ?**
  - a. Dans les plans d'urbanisme revenons à la construction de quartier en grilles (rues perpendiculaires) permettant le transport en commun à distance de marche et facilement accessible
  - b. Construire des maisons à prix abordables dans les anciens secteurs plus denses
  - c. Cesser de construire de nouvelles banlieues
  - d. Hausser les coûts du stationnement à la semaine
  - e. Améliorer la desserte/fréquence du transport en commun ; investissons dans le Rapibus, le train léger, le monorail etc.

**3- Comment peut-on maximiser l'aménagement de nos villes pour réduire l'impact des voitures et camions**

- a. Aménager les quartiers en fonction des gens (à pied, vélo et autre transport actif)
- b. Créer des espaces publics accessibles à tous
- c. Ne plus permettre la construction de nouvelles grandes surfaces
- d. Permettre la construction de petits commerces dans les quartiers,
- e. Créer des centres de services dans les quartiers ; CPE, petits commerces, bureau de poste qui reçoit les livraisons de colis etc.
- f. Mettre les stationnements en dessous de maisons (ex. le Ravin bleu au nord du secteur Mont-bleu) ou dans des édifices à stationnement qui s'intègrent au paysage par son architecture (pas de blocs de béton)

**4- Comment peut-on réduire les coûts des transports ?**

- a. Moins de rues, moins d'entretien, moins de déneigement, moins de sels de déglacage, moins d'eau sale allant dans les égouts pluviaux et nos rivières, moins de pollution
- b. Plus de covoiturage ou d'auto-partage (Communauto) moins de véhicules à stationner
- c. Plus de trains inter villes
- d. Moins de camions lourds – les camions causent beaucoup, beaucoup plus de dommage aux routes que les voitures

**5- Comment réduire le transport lourd dans les villes ?**

- a. Reprendre le transport par train, comme il y a quarante ans recréer des entrepôts et réseau de petits camions
- b. Les grandes surfaces sont des entrepôts et sont une des raisons pourquoi nous avons de gros camions qui se promènent dans nos villes

**6- Les coûts à la santé?**

- a. Combien de gens sont tués ou blessés dans des accidents de voitures ? (coût au système de santé ?)
- b. Combien de gens deviennent invalides ? combien de familles sont affectées ?
- c. Combien de gens souffrent de maladies respiratoires à cause de la pollution ; combien en meurent ?
- d. La sédentarisation de la population mène à des problèmes d'obésité ; si on ne peut se rendre nulle part en marchant, le problème se perpétue.

**7- Les coûts à l'environnement**

- a. Combien de journée de smog par an ? (le nombre va en augmentant)
- b. Kyoto et les changements climatiques ; qu'en fait-on ?
- c. Combien de milieux humides seront détruits ou subiront des impacts pour accommoder un pont ?
- d. Quels seront les impacts directs sur la rivière des Outaouais ? sur les corridors migratoires ?

**8- L'équité sociale ?**

- a. Tous ne peuvent se permettre une voiture
- b. Comment peut-on répondre au maximum de besoins par le transport collectif?
- c. Planifier la densification des centres-villes et anciens quartiers en intégrant les moins nantis
- d. Quels sont les impacts sur la qualité de vie des gens vivant à proximité d'un tel pont ?

En conclusion le CREDDO s'oppose à la construction d'un pont quel qu'il soit, sans qu'une réflexion sérieuse soit effectuée et qu'une discussion de toutes les parties impliquées ne soit mise de l'avant.

Parce que l'on planifie et que l'on fait des études en silo, il y a manque de cohérence et des délais.

Parce que l'on n'a pas de vision à court, moins et long termes il est difficile de convaincre la population et les bailleurs de fonds du bien fondé d'un projet.

Parce que l'on manque de vision d'ensemble les décisions prises sont souvent modifiées d'une élection à l'autre.

Parce que la collectivité n'a pas participé à une telle réflexion, le vrai débat n'a pas eu lieu. Les quartiers s'élèvent donc un contre l'autre plutôt que de demander aux décideurs de créer un espace de discussion, une vraie discussion d'avenir.