

COMMENT LA VILLE D'OTTAWA LAISSÉ TOMBER L'AVENUE KING EDWARD



À PROPOS DE ÉCOLOGIE OTTAWA

À propos d'Écologie Ottawa

Écologie Ottawa est un organisme bénévole voulant faire d'Ottawa la capitale verte du Canada. Nous croyons que les Ottavians veulent des communautés soutenues et se soucient des enjeux tels que le transport en commun, la pollution, les espaces verts, le réchauffement planétaire, les énergies renouvelables, l'élimination des déchets et le recyclage. Nous favorisons également la participation de citoyens aux décisions qui façonnent l'environnement d'Ottawa. Lancés en décembre 2006, nous avons actuellement plus de 1000 personnes inscrites pour les mises à jour d'Écologie Ottawa, un bulletin électronique bihebdomadaire. Nos activités sont effectuées par un groupe principal d'environ 30 bénévoles. Pour plus d'informations ou pour vous inscrire à nos mises à jours, visitez :

www.ecologyotawa.ca

À propos du Groupe de travail de l'avenue King Edward

Le groupe de travail de l'avenue King Edward est un groupe populaire local. Il fut constitué par des résidents de Lowertown en 1986. Environ 8-10 personnes assistent à ses réunions mensuelles. Après 2002, le groupe fusionna avec l'Association de la Communauté de Lowertown. En 2007, l'outrage et la déception envers le manque de progression du projet de renouvellement King Edward ont mené à la réactivation du groupe. Le groupe met présentement en application une campagne afin de traiter la plupart des problèmes non irrésolus sur cette avenue. Pour plus d'information, voir :

www.lowertown-baseville.ca/index/KingEdward.htm

Écologie Ottawa aimerait remercier Marc Aubin, membre du Groupe de travail de l'avenue King Edward pour son empressement à rédiger cette étude de cas et à travailler avec nous dans son achèvement. Merci à Maureen Holingworth, Jon Connor, Liz Bernstein et Graham Saul pour leur aide éditoriale et à Kim Dalrymple pour sa conception.

AVENUE KING EDWARD : UNE ÉTUDE DE CAS URBAIN

Historique

L'avenue King Edward est un exemple évocateur des effets nuisibles qu'un mauvais aménagement urbain peut causer à une communauté. Ce qui était autrefois (avant les années 1960) un boulevard notable longé d'ormes américains énormes, favorable à un endroit plus vert, plus silencieux et plus vivable pour la communauté du centre ville de Lowertown, est devenu un couloir de circulation majeur, dénudé d'arbres et de plus en plus démuné d'effectifs. Une de ces zones mortes retrouvées dans trop de villes où la priorité est de faciliter la circulation des véhicules au détriment des piétons, résidents locaux et entreprises.

Quel a été le résultat? Les intersections de St. Patrick et Muray à King Edward sont devenues isolées dans de véritables ghettos. Pendant plusieurs années, il y avait trois grands lots vides dans les environs de ces deux intersections, bien que un ait finalement été développé; il y a également approximativement 5 immeubles abandonnés. Les intersections des rues Muray et St. Patrick et celle de la rue Rideau sont apparues sur la liste des 20 intersections les plus dangereuses de la ville.

Ces dernières années, plusieurs piétons ont été frappés; certains ont été tués tragiquement par des semi-remorques. Pendant ce temps, des autobus partant de Gatineau emploient la longueur de la rue comme voie auxiliaire, amenant une source constante d'émanations et de bruit. Les vibrations sont un autre problème, causées par les grands camions choisissant cette route entre Québec et l'Ontario.

Les tentatives d'adresser la situation

Au début des années 1980, un groupe appelé Groupe de Travail de l'avenue King Edward fut assemblé pour adresser les impacts négatifs que l'état de l'avenue King Edward avait sur Lowertown. Alors que les camions étaient et continuent d'être la préoccupation principale, l'embellissement de la rue a également été poursuivi. Au cours des 20 dernières années, beaucoup de personnes ont travaillé de longues heures et ont été tout à fait consacrées à améliorer la situation sur King Edward. Le groupe est venu à connaître la problématique entourant King Edward d'une manière tout à fait intime, signalant à la fois les préoccupations les plus et les moins évidentes. En 1999, suite à une lutte de la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO) avec la ville concernant le plan officiel, un ordre a été établi. Cet ordre incluait: 1) le retrait complet des camions de King Edward une fois qu'un pont était construit dans l'Est de la ville; et, 2) l'introduction immédiate du projet d'amélioration. C'était un grand pas en avant de la perspective de la communauté de Lowertown, vu que ni la ville, ni son conseiller appuyait l'une ou l'autre de ces mesures. C'était également considéré un grand accomplissement, étant donné les près de 20 années que les résidents avaient mis à poursuivre cette problématique.

L'évaluation environnementale pour l'amélioration de l'avenue King Edward a débuté en 2000 et terminée en 2002. Avec la progression de l'évaluation, il est devenu très clair que pour le consultant, Delcan Corporation, l'amélioration de l'avenue King Edward ne l'intéressait pas autant que sa réfection.

À l'époque, le consultant a expliqué au groupe de travail que selon le mandat ce n'était pas un projet d'embellissement, mais une « réfection » des infrastructures. Comme tel, plusieurs

promesses faisant partie d'un plan d'amélioration communautaire, avant l'évaluation, n'ont jamais été tenues. Par exemple, le plan d'amélioration original appelait à la création d'un carrefour en T pour remplacer la bretelle de sortie du pont MacDonald-Cartier relié à King Edward; ceci aurait fourni un accès à l'avenue Sussex et réduit considérablement la vitesse de la circulation dans cette zone. Delcan a choisi de se concentrer sur la minimisation de l'impact sur le débit de la circulation, et donc, a retiré le carrefour en T du plan. Le Groupe de Travail de l'avenue King Edward a insisté pour l'inclusion d'un carrefour en T ou d'un rond-point, mais cette demande n'a pu être accommodée.

Une autre recommandation majeure faite par le Groupe de travail de l'avenue King Edward était la réduction de six à quatre des voies de circulation sur l'avenue. Quoique inclus dans son évaluation, le consultant a négligé de faire de cette option une cause solide, ayant l'impression que cela mènerait à une circulation excessive et, que les résidents devraient seulement attendre la construction d'un pont dans l'Est de la ville. Delcan ne paraissait pas intéressé à l'évaluation du groupe de travail indiquant que la réduction des voies sur l'avenue pourrait en effet mener à une réduction nette de la circulation ou d'autres options telles que la capacité accrue disponible aux banlieusards en autobus.

Le 17 juillet 2002, le projet de Réfection de l'avenue King Edward fut amené devant le Comité des Transports. Les résidents de la communauté voulaient aller plus loin que la proposition de Delcan, et il y avait un effort concerté à pousser pour une réduction immédiate à quatre voies. La majorité des conseillers n'étaient pas influencés par cette option, mais ont été en accord sur la motion suivante :

Que l'option des quatre voies pour l'avenue King Edward soit revue pour la faisabilité d'exécution quand chacun des suivants:

- a. Plan directeur des transports
- b. Étude sur l'expansion du transport en commun rapide
- c. Étude de pont interprovincial de l'Est
- d. Mise en œuvre de la proposition CN-CP pour des lignes à marchandises doubles entre Ottawa et Toronto pour transporter la circulation interville des camions.

sont présentés au Comité des transports et des services de transport en commun.

Le Groupe de travail de l'avenue King Edward, Action Sandy Hill et le ZAC de Rideau centre-ville ont appuyé cette motion.

Tout le processus politique quant à l'avenue King Edward était très décevant pour plusieurs. On avait l'impression qu'il fallait déplacer des montagnes pour apporter soulagement de quelque sorte à la communauté. Néanmoins, il y avait un gain d'espoir pour la rue grâce à cette motion votée par les conseillers. En 2006, quatre ans après l'adoption de la motion, son statut fut révisé. Les deux premières grandes étapes, sitôt arrivées et sitôt reparties. Les directives données par le Comité des transports n'avaient pas été suivies.

Cependant, en été 2006, une occasion étonnante s'est présentée. Il a été annoncé que l'avenue King Edward serait réduite de six à quatre voies pendant une durée approximativement d'un an. Finalement, une opportunité de mettre en pratique l'option des quatre voies.

L'option des quatre voies

L'avenue King Edward est en opération avec quatre voies depuis la dernière année. Les prévisions de circulation excessive étaient clairement erronées; aucun rapport de circulation chaotique dans les médias de chaque côté du pont Macdonald-Cartier, soit du côté du Québec ou de l'Ontario. Une petite étude de la circulation est maintenant requise pour prouver cette observation.

La réduction à quatre voies de la rue apporte des avantages aux résidents de Lowertown, qui ont vécu avec une détérioration des conditions autour de la rue depuis 1960. La possibilité que les automobilistes et camionneurs soient incommodés est une considération juste, mais le fait que les résidents aient été incommodés pendant plus de 40 ans mérite également d'être noté. Les ingénieurs de la circulation vous diront que quatre voies sont insuffisantes et probablement que six voies le sont également. Par contre, ceci n'est pas une décision d'ingénierie, mais d'une politique sur la façon d'adresser les facteurs de causalité comme le mitage et le transport en banlieues, et de respecter les besoins et les droits des communautés du centre-ville.

Vu le « climat » politique changeant des temps, l'option des quatre voies est également appropriée en termes d'objectifs plus grands. Le réchauffement planétaire est (généralement) un fait accepté. Une mauvaise planification de la plupart des municipalités, incluant la Ville d'Ottawa, a contribué à la dépendance à l'automobile des gens. Pourquoi ainsi? Nos villes ont eu la permission de s'étaler de façons non-durable obligeant et permettant aux gens d'utiliser par défaut leurs véhicules. Les alternatives de transport sont insuffisantes et sans attrait (en termes d'argent, de temps et convenance) pour de grands secteurs de la population. Une complication additionnelle résulte du fait que les centres des villes plus âgées, comme Ottawa, n'étaient pas conçus pour accommoder un nombre infini de véhicules. L'élargissement des routes a ses limites et n'améliore en rien la qualité de vie des communautés du centre-ville.

La réduction permanente des voies de l'avenue King Edward envoie un message clair. Cela déclare que la ville ne sacrifiera plus la qualité de vie des zones populeuses et écologiquement durables telle que le centre-ville d'Ottawa pour encourager les gens qui choisissent, pour une variété de raisons, d'habiter les développements en banlieue. Il y aura encore pendant quelques années de la circulation et des encombrements par les camions voyageant sur l'avenue King Edward. La communauté demande une accommodation raisonnable pour un problème de longue date à Lowertown. L'option des quatre voies pour l'avenue King Edward est la solution la plus équitable pour l'instant.

Ce qui suit est une liste des arguments pour et contre l'option des quatre voies pour l'avenue King Edward:

Quelques points en faveur des quatre voies

- Crée un grand espace vert
- Fournit une zone tampon entre la communauté et les véhicules
- Réduit le bruit
- Crée une entrée spectaculaire à la ville d'Ottawa et embellit les environs de la rue
- Raccourcit la distance à traverser des piétons
- Ralentit les chauffards
- Rétablit les conditions historiques
- Encourage les banlieusards à utiliser des modes de transport alternatifs tels que les autobus
- Apporte soulagement à un problème de longue date des grands camions et des piètres conditions de vie sur l'avenue King Edward
- Moins coûteux de faire les quatre voies maintenant que de construire six voies et de plus tard les remplacer à quatre
- Encourage les gens d'habiter l'avenue King Edward ainsi que le centre-ville
- Aide à revitaliser la communauté
- Seulement quatre voies se rendent et proviennent du pont MacDonald-Cartier en plus de se relier à l'avenue King Edward
- Encourage le développement des lots vides ainsi que l'investissement des propriétés existantes.
- Améliore la qualité de l'air du à la diminution des véhicules et l'augmentation des espaces verts

Arguments contre les quatre voies - Contre-arguments

1. Augmentation de la congestion (selon un modèle de trafic)

- a. Pendant cette dernière année, l'avenue King Edward a été réduite à quatre voies. De la circulation a été présente mais ni les résidents ni les chefs des travaux de la construction n'ont observé d'encombrement majeur. Quatre voies ne semble pas être une bonne idée en théorie, mais fonctionne en pratique.
- b. L'encombrement additionnel sera durant les heures de pointe. Cette congestion peut être absorbée par des transits et autres alternatives de transport offertes.
- c. Il y a un compromis entre les banlieusards et les résidents de Lowertown. Les résidents auront du soulagement alors que les véhicules continueront à circuler sur l'avenue.

2. Augmentation de la pollution

- a. Puisqu'il a été observé que la circulation n'a pas augmenté de façon considérable depuis la dernière année, suite à une configuration à quatre voies, l'argument de l'augmentation de la pollution est fallacieux. La circulation n'est pas plus au ralenti qu'avant.
- b. L'ajout d'arbres sur l'avenue King Edward pourra contrer les effets de la pollution.
- c. La réduction des voies encouragera les résidents de Gatineau à utiliser les transits et autre transport en commun. Ceci contribuera également à réduire la pollution.

d. L'ajout d'un grand nombre d'arbres compensera pour les coûts de climatisation des résidents de la rue. Les arbres apportent de l'ombre et ont été prouvés à réduire la chaleur des villes intérieures.

3. Attendre la construction du pont ainsi que d'autres mesures pour la circulation.

- a. Bien que l'évaluation environnementale pour les traversées interprovinciales soit en cours, il n'y a aucune garantie qu'un pont sera construit dans le futur immédiat. Les résidents de Lowertown ont attendu patiemment depuis les années 70 pour une solution à ce problème. Il est temps d'aller de l'avant.
- b. La circulation pourrait augmenter d'ici la construction du pont. Les mêmes arguments seront utilisés pour repousser l'idée de réduire les voies sur l'avenue King Edward dans le futur.
- c. Des études du transport ont démontré que si une capacité additionnelle est ajoutée à une voie routière, il en résulte une augmentation nette de la circulation. On a aussi déterminé qu'une réduction des voies mènera à une réduction totale de la circulation. Ceci s'applique également à l'avenue King Edward.
- d. S'il y avait un intérêt sérieux dans cette recommandation elle aurait été incluse dans le plan officiel de la ville et dans le plan directeur. Depuis 2002, elle n'a pas été incluse dans aucun de ces documents. Ceci semble insinuer une réticence à la considération sérieuse de cette option lors du processus de planification.

e. Cet argument peut être facilement retourné et appliqué aux voyageurs. Au lieu de demander à la communauté de Lowertown d'attendre un pont et d'autres mesures de circulation, ceci peut s'appliquer aux automobilistes. En effet, réduire la rue à quatre voies serait un compromis raisonnable entre la circulation rencontrée par les voyageurs et les conditions de vie terribles sur et autour de l'avenue King Edward.

4. L'option des quatre voies a déjà été étudiée.

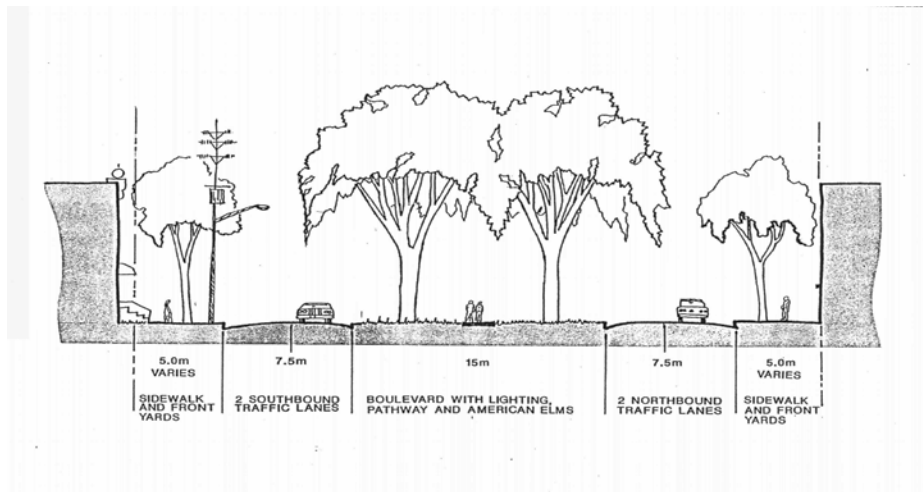
- a. En 2002, après les recommandations de réfection de Delcan, le comité de transport a demandé au personnel de la ville d'étudier davantage l'option des quatre voies. Cela n'a jamais été fait.
- b. L'option des quatre voies fut étudiée en 2002 par Delcan Corporation, mais cette étude était basée sur un modèle de transportation seulement. L'avenue possède présentement quatre voies, cette option peut donc être examinée dans sa pratique.
- c. L'évaluation de Delcan sur l'option des quatre voies faisait l'exclusion de quelques facteurs importants. La capacité additionnelle disponible des autobus entre Ottawa et Gatineau ainsi que d'autres alternatives n'ont pas été pris en considération. De plus, l'impact du bruit, des vibrations et de la qualité de l'air n'était pas inclus dans l'évaluation. L'analyse introduisait également l'idée que l'accommodation de la circulation devait avoir priorité sur toute autre considération, incluant les bienfaits à la communauté.

- d. En 2002, Delcan affirmait que le projet de réfection n'était pas un projet d'amélioration mais concerné par le remplacement des infrastructures routières. Cela indique que l'objectif premier ne consistait pas à améliorer les conditions de vie sur l'avenue ou dans la communauté.

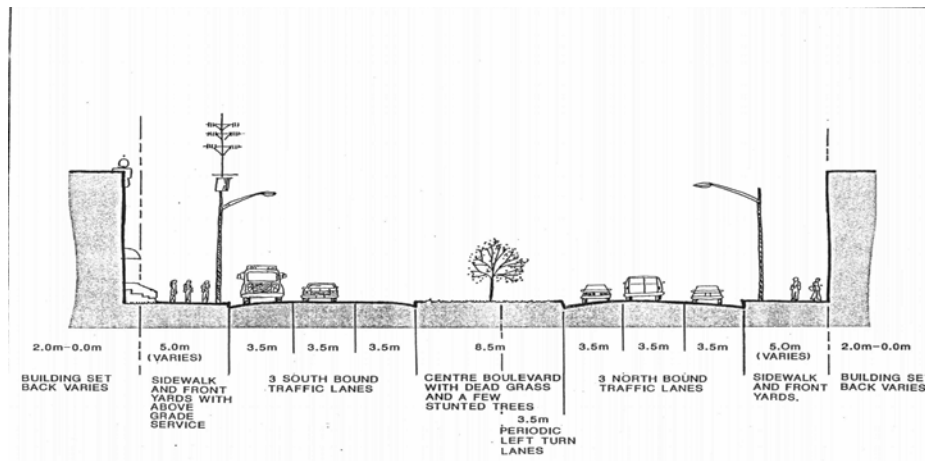
5. Le commerce cessera

La majorité des camions empruntant King Edward le font en dehors des heures de pointe, ainsi évitant de causer tout entrave. Il est faux de dire que le commerce sera considérablement affecté.

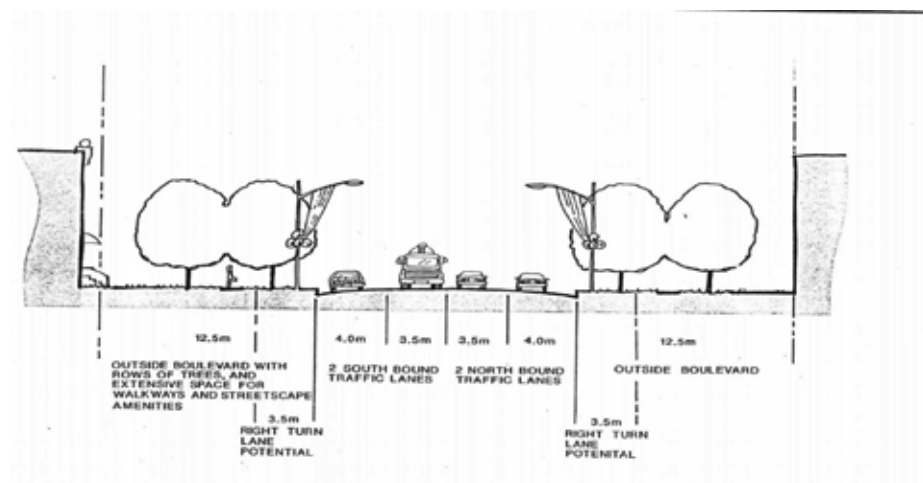
Coupes transversales de l'avenue King Edward



Le plan original de l'avenue King Edward.



Le plan actuel et prévu de l'avenue King Edward.



Le plan à quatre voies proposé de l'avenue King Edward.