Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 282

Projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes à Gatineau

Rapport d'enquête et d'audience publique

Août 2011

Québec

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects biophysique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement et fait rapport de ses constatations et de son analyse au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

La déontologie et l'éthique

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise.

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Mots clés : BAPE, infrastructure routière, élargissement, chemin Pink, Gatineau.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011
ISBN 978-2-550-62290-1 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-62291-8 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 24 août 2011

Monsieur Pierre Arcand
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Il m'est agréable de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes à Gatineau. Le mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 9 mai 2011, était sous la présidence de Michel Germain, avec la participation du commissaire Louis Dériger.

L'analyse et les constatations de la commission d'enquête reposent sur le dossier que vous avez transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements que la commission a ajoutés au dossier au cours de son enquête. Elles prennent également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participants à l'audience publique.

La commission d'enquête a examiné le projet dans une perspective de développement durable. À cet égard, elle soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui nécessitent des engagements, des actions ou des modifications avant l'émission éventuelle des autorisations gouvernementales.

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

Le président,

Pierre Renaud

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 23 août 2011

Monsieur Pierre Renaud
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes à Gatineau.

Je tiens à exprimer mon appréciation aux personnes et aux groupes qui se sont intéressés aux travaux de la commission d'enquête en posant des questions ou en déposant un mémoire. Je remercie également les personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public. En terminant, je fais part de ma reconnaissance à mon collègue Louis Dériger ainsi qu'aux membres de l'équipe qui nous ont accompagnés tout au long de nos travaux.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, mes salutations les plus distinguées.

Le président de la commission d'enquête,

Michel Germain

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 Le projet et son contexte 3

Les objectifs 3

L'intervention projetée 4

Les étapes de réalisation et les aspects financiers 11

Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des participants 13

La justification du projet 13

Le climat sonore 15

La sécurité des cyclistes et des piétons 16

Le transport collectif 18

Chapitre 3 Les répercussions sur le milieu naturel 19

Les cours d'eau 19

Les milieux humides 22

Les boisés 27

Chapitre 4 Les répercussions sur le milieu humain 29

La santé 30

Le bruit routier 30

La qualité de l'air 33

La circulation 35

Le besoin en capacité routière 35

La sécurité routière 39

Le transport actif et collectif 43

Le transport actif 43

La desserte du transport collectif 44

L'aménagement esthétique et visuel 46

Chapitre 5 Les phases de réalisation du projet 49

Le calendrier d'autorisation selon les besoins en transport 49

Le processus gouvernemental d'autorisation 51

Les principes de développement durable pour l'évaluation des impacts 53

Conclusion 55

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 57

Annexe 2 La documentation 63

Bibliographie 71

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La localisation du projet 5

Figure 2 Le projet et son milieu d'insertion 7

Figure 3 Une section type de l'élargissement du chemin Pink 9

Tableau 1 Les cours d'eau touchés par les travaux 20

Tableau 2 Les milieux humides répertoriés 23

Tableau 3 L'autorisation de projets dans les milieux humides 24

Tableau 4 Les débits de circulation sur le chemin Pink 35

Introduction

Le projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes à Gatineau, dont le promoteur est la Ville de Gatineau, est soumis aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2). Conformément à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le promoteur a fait parvenir en janvier 2008 au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un avis de projet. Le ministre a transmis en février 2008 une directive concernant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que le promoteur devait préparer. Il s'ensuivit alors une série d'échanges entre le Ministère et le promoteur jusqu'à ce que l'étude d'impact soit jugée recevable. Par la suite, à la demande du ministre, M. Pierre Arcand, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a rendu disponible l'information relative au projet au cours d'une période d'information et de consultation du dossier par le public tenue du 25 novembre 2010 au 10 janvier 2011. Durant cette période, onze requêtes d'audience publique ont été envoyées au ministre.

Le 24 février 2011, le BAPE s'est vu confier un mandat d'enquête et d'audience publique en vertu de l'article 31.3 de la Loi. Le président du BAPE, M. Pierre Renaud, a formé une commission d'enquête dont le mandat a débuté le 9 mai 2011 pour une durée maximale de quatre mois.

Les deux parties de l'audience publique ont eu lieu à Gatineau. Lors de la première partie, la commission d'enquête a tenu trois séances les 16 et 17 mai 2011 afin que le promoteur et des personnes-ressources de divers ministères et organismes répondent aux interrogations du public et de la commission. La seconde partie a permis aux participants d'exprimer leurs préoccupations et leurs opinions sur le projet au cours d'une séance qui s'est déroulée le 16 juin 2011. La commission a reçu huit mémoires auxquels s'est ajoutée une présentation verbale.

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête du BAPE a mené son analyse et a rédigé son rapport à partir des renseignements contenus dans le dossier constitué par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Elle s'est également basée sur l'information et la documentation recueillies à l'intérieur de son mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que sur ses propres recherches.

La commission d'enquête a porté une attention particulière à l'insertion du projet dans les milieux naturel et humain. Les principes énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable* (L.R.Q., c. D-8.1.1), lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, ont été pris en compte dans l'analyse du projet.

La commission d'enquête a pour mandat d'examiner et d'analyser les répercussions environnementales du projet dans le but de formuler des constats et des avis afin d'éclairer les recommandations que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs fera au Conseil des ministres. Un constat porte sur une observation alors qu'un avis traduit l'opinion de la commission. Une commission n'est pas un tribunal et il ne lui appartient pas d'autoriser le projet.

Chapitre 1 Le projet et son contexte

Situé dans la ville de Gatineau, immédiatement à l'ouest du parc de la Gatineau, le chemin Pink est une route rectiligne d'orientation est-ouest. Son parcours d'environ 10,5 km de long débute au boulevard Saint-Raymond dans le secteur de Hull et se termine au chemin Terry-Fox, à la limite ouest du secteur d'Aylmer (figure 1). À l'exception du tronçon entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne qui présente deux chaussées de deux voies chacune, le chemin Pink offre actuellement une seule voie pour chaque direction. Cette route est de compétence municipale.

Les objectifs

Le projet d'élargissement du chemin Pink est inscrit dans les documents de planification de l'aménagement du territoire de la région de l'Outaouais urbain depuis plus de 30 ans et fait partie de l'Entente Canada-Québec sur le développement du réseau routier régional[1]. Par ailleurs, les analyses de la Ville de Gatineau révèlent que la capacité et la fonctionnalité du chemin Pink se dégradent progressivement en fonction de l'urbanisation des terrains situés de part et d'autre.

En fait, le développement des secteurs résidentiels situés au sud du chemin Pink est pratiquement complété dans la partie est (secteur de Hull) et bien amorcé dans la partie ouest (secteur d'Aylmer). Du côté nord du chemin se trouve également un secteur résidentiel en développement dans la partie est ainsi qu'une zone à vocation industrielle et institutionnelle dans la partie ouest (figure 2). Le promoteur anticipe une dégradation des conditions de circulation selon le rythme du lotissement résidentiel.

Par l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes, la Ville vise à prévenir les problèmes de circulation et de sécurité, à améliorer l'état de la chaussée, à atténuer les nuisances de la circulation lourde et à rendre plus sécuritaires les déplacements des piétons et des cyclistes. Le corridor

1. En 1972, le gouvernement fédéral a signé avec le gouvernement du Québec une entente générale sur l'amélioration du réseau routier régional dans le secteur québécois de la région de la capitale nationale. Cette entente, bonifiée en 1978, prévoit l'élargissement à quatre voies du chemin Pink sur une distance de 3,82 km entre le boulevard Saint-Raymond et le corridor Deschênes situé à l'ouest du chemin Vanier à Gatineau. Actuellement, seul le tronçon entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne est complété.

Deschênes est destiné à la construction éventuelle d'un axe routier dont la réalisation est liée à la mise en place d'un pont vers l'Ontario et nécessite, dans la partie nord, la traversée du parc de la Gatineau pour se raccorder à l'autoroute 50.

À noter que la Ville dispose depuis novembre 2008 d'une politique environnementale ainsi que d'un plan d'action[1] inspirés de la *Loi sur le développement durable*. Ainsi, la Ville n'a pas attendu l'application de cette loi aux municipalités par le gouvernement du Québec, en vertu de l'article 4, pour agir. Le Plan d'action prévoit des gestes tant pour la protection des milieux humides que pour l'encouragement aux transports actifs et collectifs ou l'atténuation du bruit communautaire.

L'intervention projetée

L'élargissement du chemin Pink transformerait la route rurale actuelle en une artère urbaine à deux chaussées de deux voies ayant chacune 3,5 m de largeur. Les chaussées seraient séparées par un terre-plein central de 5 m, les accotements seraient asphaltés et une piste multifonctionnelle serait construite en parallèle sur le côté sud. Le promoteur prévoit aussi un système d'éclairage dans le terre-plein, des voies de refuge d'autobus avec trottoir à certains carrefours et des feux de circulation aux principales intersections (figures 2 et 3).

La réalisation du projet nécessiterait des travaux de déboisement, de terrassement, de drainage, de remplacement des ponceaux à la traversée des cours d'eau ainsi que de confection de la chaussée pour la route et la piste multifonctionnelle. Des aménagements paysagers sont également prévus.

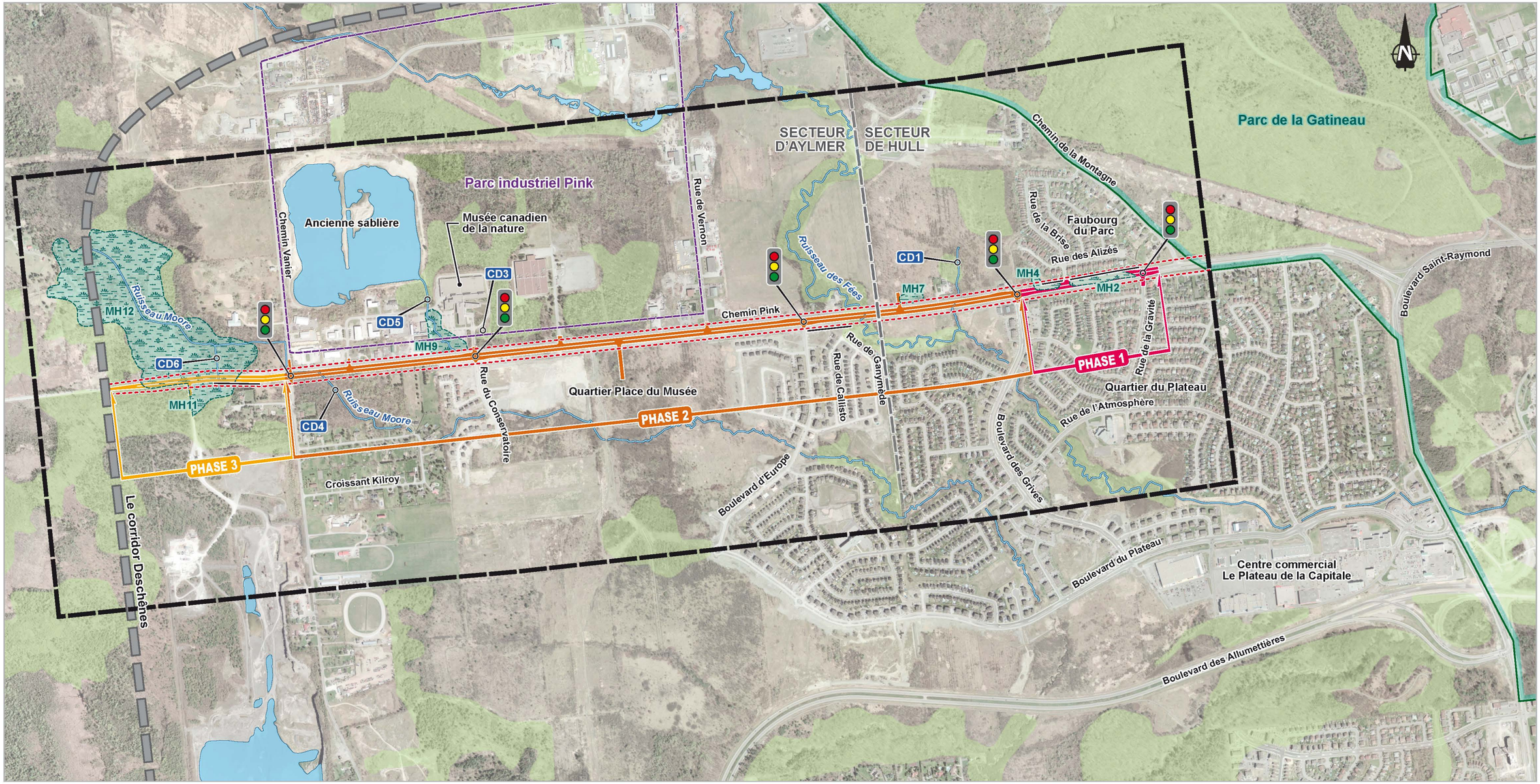
Les travaux se feraient à l'intérieur des limites de l'emprise existante, d'une largeur moyenne de 55 m et appartenant à la Ville. En l'occurrence, aucune acquisition de terrain ne serait nécessaire et le projet n'aurait aucun effet sur le droit de propriété des biens immeubles situés en bordure du chemin.

1. [En ligne (12 juillet 2011) : www.ville.gatineau.qc.ca/docs/la_ville/administration_municipale/politiques_vision/politique_environnementale_plan_action.pdf].

Figure 1 La localisation du projet

Source : adaptée de PR3.1, figure 6.12.

Figure 2 Le projet et son milieu d'insertion



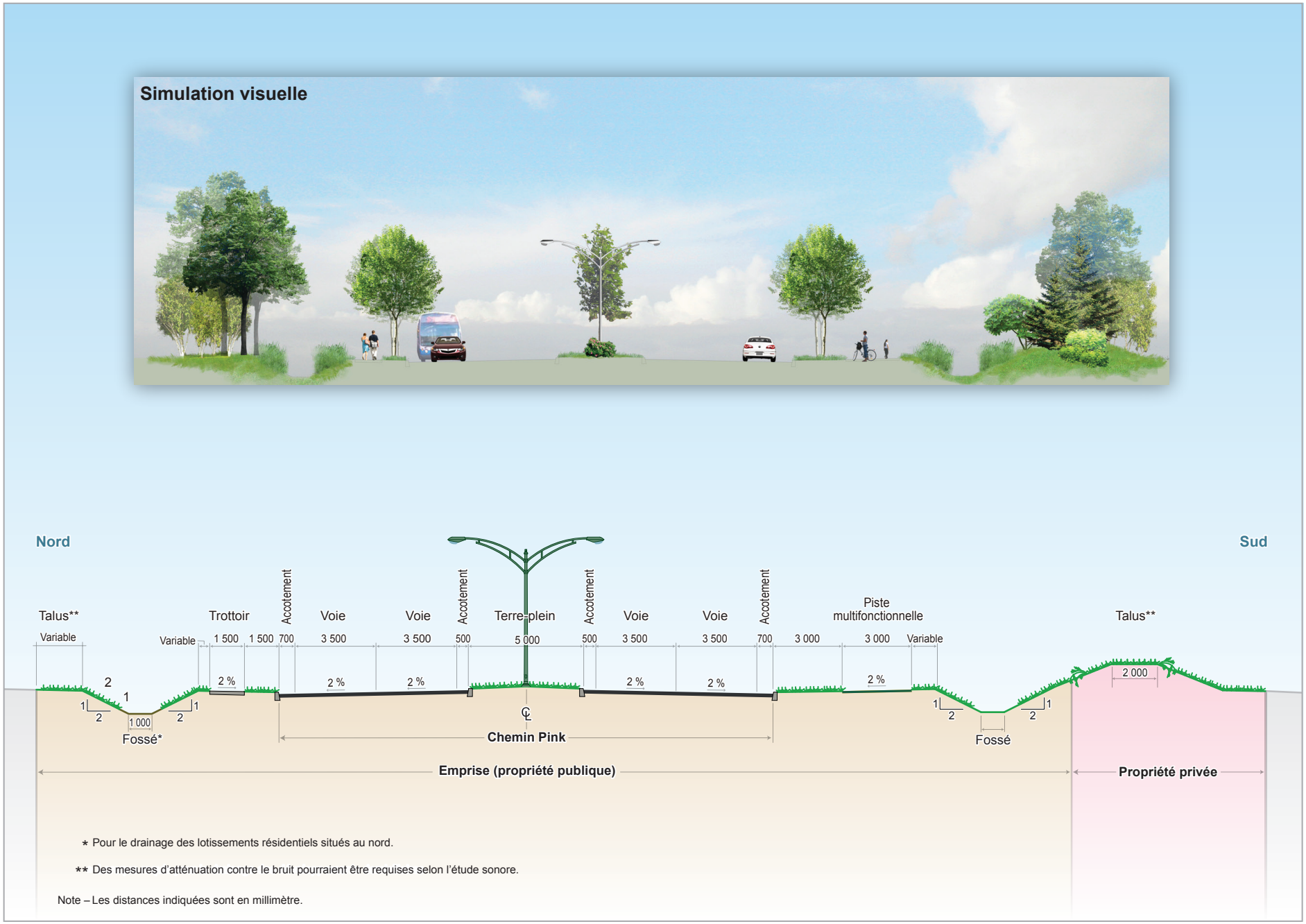
Légende

- Zone d'étude élargie
- Emprise routière
- Feu de circulation
- Écran antibruit proposé
- Limite de secteur de la ville de Gatineau
- Boisé de protection et d'intégration
- MH Milieu humide en bordure du chemin Pink
- Plan d'eau
- CD Cours d'eau répertorié dans l'étude d'impact

Échelle approximative 0 200 m

Sources : adaptée de PR3.1, figures 6.5, 6.17, annexe I, figures 1, 15, 16, 17 et annexe N, feuillet 3 ; PR3.2, figure 1.1 ; DA8, figure 4.3.

Figure 3 Une section type de l'élargissement du chemin Pink



Sources : adaptée de PR3.1, figure 4.1 ; DA9.

Les étapes de réalisation et les aspects financiers

Le projet serait réalisé par étapes en fonction des trois phases suivantes :

– la construction à court terme d'un premier tronçon de 0,45 km entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives ;

– la construction à moyen ou long terme d'un deuxième tronçon de 2,65 km entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier ;

– la construction d'un troisième tronçon de 0,72 km entre le chemin Vanier et l'éventuel boulevard Deschênes.

Le coût des deux premières phases du projet est estimé à plus de 18 M$, dont environ 2,6 M$ pour la phase 1, et serait payé en parts égales par les gouvernements du Canada et du Québec. La construction du premier tronçon, entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, débuterait en mai 2013 et sa mise en service se ferait en octobre 2013.

Le ministère des Transports du Québec a précisé en audience publique que, bien qu'il y ait un engagement de principe du Ministère à financer en partie le projet en vertu de l'entente de 1972 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, la démarche pour obtenir les fonds reste à faire, et ce, pour chaque phase de réalisation. Du côté fédéral, l'administration de l'entente a été transférée en 1996 à Transports Canada, l'autorité fédérale responsable pour le projet et qui aura à rendre une décision sur la mise en œuvre du projet.

Par ailleurs, comme le projet bénéficie d'une contribution financière du gouvernement fédéral, par Transports Canada, le projet est non seulement soumis à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, mais également à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (L.C. 1992, ch. 37), en vertu de l'article 5. (1) b). Le projet devra donc être autorisé tant par le gouvernement du Canada que celui du Québec.

Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des participants

Les préoccupations et opinions portées à l'attention de la commission d'enquête lors de l'audience publique avaient principalement trait à la justification du projet, au climat sonore, à la sécurité des cyclistes et des piétons ainsi qu'au transport en commun. Des considérations liées à la protection des milieux naturels, à la prise en compte de la proximité du parc de la Gatineau de même qu'à des aspects esthétiques ont aussi été présentées.

La justification du projet

Sans remettre en cause le besoin de réaménager le chemin Pink, des participants à l'audience publique sont d'avis que son élargissement de deux à quatre voies n'est pas justifié. Des résidants du quartier du Plateau considèrent :

> Plus nous créons de l'espace pour la circulation des véhicules, plus les véhicules prendront de l'espace. Ainsi, nous croyons que créer un développement à 2 voies en l'aménageant promptement pour favoriser les autres transports moins bruyants et plus respectueux de l'environnement serait le choix optimal pour un développement urbain efficace et la meilleure solution, selon nous.
> (M^{me} Jani Lalonde et autres, DM2, p. 2)

Toujours selon eux, « en ayant deux routes à 4 voies à l'intérieur d'un rayon de moins de 5 km de distance l'une de l'autre [chemin Pink et boulevard des Allumettières], il est inévitable que l'étalement urbain est favorisé » (*ibid.*).

L'Association des résidents du Plateau craint que l'élargissement du chemin Pink constitue une barrière entre deux secteurs résidentiels : « Le carrefour des Brises situé au nord de Pink est partie intégrante du quartier du Plateau depuis sa création il y a plus de 15 ans. Le sentiment d'appartenance au quartier y est fort. Les résidents traversent Pink vers Gravité pour aller rejoindre les services du quartier comme l'autobus, les écoles, garderies et parcs » (DM5, p. 4). Elle voit la réfection du chemin Pink autrement :

> On veut en faire une voie urbaine plus moderne et non exclusivement dédiée aux mouvements des véhicules motorisés. […] Pourquoi ne pas en faire la Promenade Pink ? Pensons à des concepts de 2 voies élargies comme on peut l'observer dans certaines villes américaines qui utilisent ce concept pour relier des quartiers résidentiels entre eux. La proximité du parc de la Gatineau doit

> servir d'inspiration pour sa conception. L'aspect végétal doit dominer autant sur les abords du chemin que sur le terre-plein central.
> (*Ibid.*, p. 5)

L'Association ajoute : « Il faut que ce projet ait une valeur ajoutée positive pour l'ensemble des usagers » et il doit tenir compte de « l'emplacement idyllique du quartier le Plateau de la Capitale en bordure du Parc de la Gatineau » (*ibid.*, p. 6).

Un participant estime que « le projet d'élargissement du chemin Pink est un projet vieux de 40 ans qui ne répond pas vraiment aux besoins du nouveau millénaire ». Il considère qu'il faut privilégier « un type de développement qui va partir du transport à pied, la marche, suivi du transport actif, ensuite le transport en commun et en dernier l'automobile » (M. Bill Clennet, DT4, p. 30). Il veut que la Ville refasse ses devoirs en fonction de nouveaux contextes :

> Il y a présentement une étude interprovinciale au niveau du transport en commun. Il y a la refonte du schéma d'aménagement. Il y a une politique où on essaie d'élaborer un système pour mieux gérer le stationnement. Et, surtout, il y a un projet d'ouvrir un système de transport rapide vers le secteur ouest de la ville. (*Ibid*., p. 30 et 31)

La représentante du Conseil régional de l'environnement et de développement durable de l'Outaouais partage cet avis et souhaite de la cohérence dans les interventions :

> Je siège sur beaucoup de comités puis je trouve ça assez particulier aujourd'hui. […] D'ailleurs, dans les consultations x, y, z, on parle de densification, des commerces de proximité, des rues partagées, des quartiers à l'échelle humaine, des voies cyclables à même la rue, des trottoirs élargis. Il y en a beaucoup d'études qui ont été faites là-dessus, des présentations.
>
> La Ville de Gatineau, la Commission de la Capitale nationale, il y en a une qui est en train de réviser son schéma, l'autre en train de faire son plan directeur des terrains urbains, dont la ceinture de verdure à Ottawa. […] On se rend à Copenhague et on nous la cite comme ville modèle, puis pourtant, parce qu'il y a une entente d'il y a 40 ans, on se retrouve devant un élargissement d'un chemin […].
> (M^{me} Nicole DesRoches, DT4, p. 36)

Un groupe de résidants reconnaît « que des travaux sont requis afin d'actualiser le chemin Pink qui n'est présentement pas sécuritaire pour les piétons, les usagers des transports en commun et les cyclistes », mais est d'avis que la largeur de la chaussée devrait être minimale « afin de pouvoir utiliser le reste de l'emprise pour améliorer la qualité de vie du quartier ». Ces résidants doutent que « toutes les options ont été envisagées quant à la manière la plus écologique de faciliter le transport des

personnes et des biens » (M[me] Lyne Monastesse, MM. Michel Martineau et Philippe Quesnel, DM4, p. 3 et 4).

Pour un participant, le projet va à l'encontre de « l'esprit du développement durable et de la mobilité durable » et du principe de « "road diet" ou de la modération de la circulation » (M. Gaétan Provencher, DM3, p. 2).

Un autre participant est plutôt d'avis que la fonction première du chemin Pink devrait en être une de transit. Il considère que la Ville devrait voir l'opportunité offerte par le chemin qui constitue, selon lui, la plus courte distance entre le centre-ville de Gatineau et l'ouest de la ville :

> Il [le chemin Pink] nous offre plusieurs options à cause de la faible densité de population dans le secteur en ce moment.
>
> On risque de la perdre pour toujours si on y installe des feux, trottoirs et infrastructure en béton. Le développement qui va suivre vient empiéter sur le corridor. […] Le corridor Pink est notre dernière chance de bien faire les choses ici à Gatineau, pour s'assurer que le potentiel de développement dans le nord et l'ouest de la ville puisse se faire sans problèmes d'infrastructure.
>
> Ce corridor pourrait servir comme lien commercial entre le Québec et l'Ontario en se dirigeant ouest jusqu'au chemin Eardley pour croiser la rivière des Outaouais.
> (M. Lee Bourdon, DM7)

Le climat sonore

Des résidants du quartier du Plateau craignent une croissance significative du bruit liée à l'augmentation de la circulation. Ils sont d'avis que des murs anti-bruit sont « péremptoires pour tout développement à l'égard du chemin Pink. Déjà, les murs de son naturel « talus » qui longent le chemin Pink ne répondent plus à leur devoir d'isolation » (M[me] Jani Lalonde et autres, DM2, p. 2) :

> Jour comme nuit, le bruit pénètre notre maison et les vibrations se font sentir jusqu'au salon alors que les poids lourds dévalent la route. Le soir, avec ses 2 voies rectilignes, le chemin Pink se transforme plus souvent qu'à son tour en piste de course idéale et tous les soirs, nous devons fermer nos fenêtres afin de […] pouvoir dormir. Il va de soi qu'un « 4 voies » n'a pas sa place sur le chemin Pink. Le bruit est déjà tonitruant et la vitesse est déjà beaucoup trop présente.
> (*Ibid.*, p. 3)

L'Association des résidents du Plateau croit que, contrairement à ce qui est prévu par le promoteur :

> […] le bruit actuel généré par le trafic sur Pink justifie amplement de procéder dès la première phase du projet, d'inclure des mesures d'atténuation de bruit au sud

> et nord de Pink entre Gravité et Grives. […] La norme de 55 dB de Transports Québec doit s'appliquer et il serait inacceptable d'attendre dans quelques années afin de procéder à ces travaux.
>
> Des murs antibruit comme ceux que l'on retrouve sur la Vérendrye dans le secteur Limbour ou encore de type écran vert seraient des solutions envisageables.
> (DM5, p. 5)

Pour l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais :

> Si les orientations gouvernementales et celles de la Ville de Gatineau sont d'offrir une meilleure qualité de vie possible et densifier le milieu urbain, il faut faire bien davantage que de respecter la politique du ministère des Transports ou la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. L'Organisation mondiale de la santé - Europe a proposé en 2009 des valeurs guides pour le bruit la nuit. Comme il est à peu près certain que ces valeurs ne pourront pas être atteintes, il faut utiliser le principe ALARA (aussi bas que raisonnablement possible).
> (DM1, p. 2)

L'Agence précise que, « si l'on veut garantir la juste répartition des bénéfices et des inconvénients du boulevard au sein des communautés, éviter l'étalement urbain encore plus loin, il faut réduire le bruit aussi bas que raisonnablement possible. À notre avis, cela devrait comporter la construction de buttes et de murs antibruit, comme on l'a fait pour le boulevard des Allumettières » (*ibid.*, p. 5).

Pour une participante, un mur antibruit ne règle pas tous les problèmes et « ce n'est pas nécessairement ce qu'il y a de plus convivial » (M^{me} Nicole DesRoches, DT4, p. 37).

Enfin, des résidants font valoir qu'aux inconvénients liés au bruit le long du chemin Pink s'ajoutent des vibrations qui n'auraient pas été prises en compte dans l'étude d'impact. Ils demandent des mesures efficaces pour réduire ces nuisances (M^{me} Lyne Monastesse, MM. Michel Martineau et Philippe Quesnel, DM4, p. 5 ; M^{me} Lyne Monastesse, DT4, p. 25).

La sécurité des cyclistes et des piétons

Action vélo Outaouais rapporte que le chemin Pink est synonyme de danger : « Il n'y a pas d'accotement, la route est fréquemment fissurée, trouée et souvent les autos ne respectent pas les limites de vitesse. Cette route, qui a présentement un caractère rural, est peu surveillée en ce qui a trait aux limites de vitesse » (DM6, p. 1). Pour des raisons de sécurité, l'organisme souhaite que des bandes cyclables soient aménagées, en plus de la piste multifonctionnelle prévue. L'organisme présente ses arguments :

> Quand les cyclistes sont plus nombreux, les automobilistes s'habituent à anticiper : ils sont moins surpris de voir des vélos, et les respectent plus naturellement. [...] il nous apparaît que le développement de bandes cyclables responsabilise les automobilistes et les cyclistes. Il est temps que les cyclistes utilitaires de l'Outaouais aient le statut de conducteurs de véhicules, comme le stipule le code de la route !
>
> [...] Bien sûr, nous serions favorables à l'ajout d'une piste multifonctionnelle, qui permettrait aux résidants des quartiers avoisinants de profiter de belles heures de loisirs et de s'initier au vélo. Une fois initiés et sécurisés, ces nouveaux cyclistes seront tentés de se rendre au travail à vélo en utilisant les bandes cyclables.
> (*Ibid*., p. 2 et 3)

Afin de pallier le risque accru de collision aux intersections et de voir des cyclistes se déplacer dans le sens inverse de la circulation lorsqu'ils quitteraient la piste multifonctionnelle bidirectionnelle proposée, l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais recommande elle aussi de prévoir des bandes cyclables unidirectionnelles sur le chemin Pink. Celles-ci encourageraient les déplacements actifs et assureraient « un niveau de sécurité optimal pour les cyclistes peu enclins et non tenus d'utiliser les sentiers multifonctionnels » (DM1, p. 8, 9 et 11).

Un bénévole impliqué dans la pratique du cyclisme appuie l'installation de bandes cyclables. De plus, s'il devait y avoir beaucoup de cyclistes et de piétons, une piste multifonctionnelle de 5 m de largeur plutôt que de 3 m serait préférable. Il recommande d'ailleurs que des comptages de cyclistes soient faits (M. Gaétan Provencher, DM3, p. 5 ; DT4, p. 60 et 61).

L'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais estime que l'aménagement de cette piste offrirait « un niveau de confort et de sécurité accru chez les usagers les plus vulnérables de la route » (DM1, p. 6). Toutefois, elle estime que la piste devrait se prolonger dès la phase 1 jusqu'au chemin Vanier ou, à tout le moins, jusqu'à la rue du Conservatoire. Par ailleurs, l'Agence insiste sur l'importance de prévoir « une signalisation avisant les automobilistes de la présence de cyclistes et piétons ainsi qu'un marquage avec vélo et chevrons aux intersections avec le sentier multifonctionnel pour indiquer les deux sens de circulation des cyclistes » (*ibid.*, p. 11).

Pour l'Association des résidents du Plateau, la piste multifonctionnelle devrait éventuellement longer le chemin Pink jusqu'au chemin Vanier et « ne pas mourir bêtement au coin de Grives » (DM5, p. 6). En ce qui concerne le contrôle de la vitesse, des citoyens du quartier du Plateau estiment que des carrefours giratoires seraient beaucoup plus appropriés que les feux de circulation (M^{me} Jani Lalonde et autres, DM2, p. 3).

Le transport collectif

L'Association des résidents du Plateau estime que l'étude d'impact manque de rigueur en ce qui a trait à la place du transport collectif :

> Il est désolant de constater que le rapport est presque totalement silencieux sur les aménagements de transport en commun qui devraient faire partie intégrante d'un projet d'urbanisation de cette envergure. La planification future d'amélioration ou de modifications du réseau existant de transport collectif devrait être dès maintenant intégrée au devis du projet d'urbanisation de Pink. Il ne faudrait pas répéter la même erreur que sur Allumettières où la Société de transport de l'Outaouais a dû mettre en place des solutions après la finalisation du projet et n'a pu instaurer des voies réservées, par exemple.
> (DM5, p. 5)

Des citoyens du quartier du Plateau considèrent que le développement du transport collectif devrait être accentué afin de réduire la circulation automobile et, conséquemment, les gaz à effet de serre (M^{me} Jani Lalonde et autres, DM2, p. 2).

Un participant « constate l'utilisation de concepts surannés dans la planification de la circulation routière et de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre à l'atmosphère » (M. Gaétan Provencher, DM3, p. 2). Se référant à un document du Groupe de recherche appliquée en macroécologie, il estime que la capacité supplémentaire serait rapidement comblée par le trafic qui emprunte actuellement d'autres chemins. Pour lui, « la solution à la congestion passe par le développement des transports collectifs et actifs » (*ibid.*, p. 7).

Un groupe de résidants s'est référé à une étude du Centre d'écologie urbaine de travail de Montréal pour alimenter sa réflexion. Cette étude recommande « de mettre un frein à l'augmentation de la capacité routière pour les déplacements de navettage », sans quoi :

> Une urbanisation étalée augmente les distances à parcourir, ce qui provoque une utilisation massive de l'automobile. L'augmentation de la circulation automobile cause alors une congestion de plus en plus importante, à laquelle les gouvernements répondent en développant des réseaux routiers et autoroutiers tentaculaires. À l'inverse, seul le développement d'une offre performante de transport collectif (et actif) pourra susciter un transfert de la voiture vers les modes moins énergivores.
> (DM4, p. 4)

Chapitre 3 Les répercussions sur le milieu naturel

La *protection de l'environnement*, la *préservation de la biodiversité* et le *respect de la capacité de support des écosystèmes* sont trois principes de la *Loi sur le développement durable* qui guident la commission d'enquête dans le présent chapitre. Le principe visant la *protection de l'environnement* stipule que, pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement. Le principe visant la *préservation de la biodiversité* spécifie que la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens. Quant au principe visant le *respect de la capacité de support des écosystèmes*, il mentionne que les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité.

L'élargissement du chemin Pink entraînerait des empiètements dans des milieux aquatiques et humides ainsi que la perte de superficies boisées. Ce sont ces aspects qui font ici l'objet de l'analyse de la commission d'enquête. Le maintien de la diversité biologique et la capacité de support des écosystèmes s'appuient sur des milieux naturels en santé, notamment ceux qui sont rares ou fragiles tels que les milieux humides, habitats essentiels pour plusieurs espèces floristiques et fauniques. La protection de l'environnement permet de soutenir la biodiversité en minimisant les répercussions négatives d'un projet et en maximalisant les effets positifs sur l'environnement.

Les cours d'eau

Cinq cours d'eau sont présents le long du chemin Pink pour les tronçons visés et tous offrent un potentiel d'habitat pour le poisson (figure 2). Le promoteur n'a cependant traité que du tributaire du ruisseau des Fées (CD1), du ruisseau des Fées (CD2) et du ruisseau Moore (CD4) puisque le cours d'eau issu de l'ancienne sablière (CD5) s'écoule dans les fossés situés au nord du chemin Pink, à l'extérieur de l'emprise, et que le tributaire du ruisseau Moore (CD6) ne serait touché qu'à la phase 3 dont l'échéancier est indéterminé. Quant à l'exutoire du bassin de rétention du Musée canadien de la nature (CD3), il n'est pas considéré comme un cours d'eau (PR3.1,

p. 55 à 58, 76 et 77 ; PR5.1, partie B, p. 7 à 10, 12 et annexe 3 ; PR5.2.1, Réponses aux questions, commentaires et demande d'information additionnelle des ministères fédéraux, p. 5).

L'élargissement du chemin Pink nécessiterait le remplacement de ponceaux pour la traversée des cours d'eau, ce qui impliquerait des pertes de section d'écoulement et des empiètements dans le milieu aquatique par les structures. Évaluées par le promoteur, la longueur (153 m) et la superficie d'empiètement (552 m^2) dans l'habitat du poisson relatives aux ouvrages permanents se répartiraient de la manière suivante :

Tableau 1 Les cours d'eau touchés par les travaux

Cours d'eau	Longueur (m)	Superficie d'empiètement dans l'habitat du poisson (m^2)
Tributaire du ruisseau des Fées – CD1 (au nord du chemin existant)	6	25
Tributaire du ruisseau des Fées – CD1 (au sud du chemin existant)	48	191
Ruisseau des Fées – CD2 (au nord du chemin existant)	0	0
Ruisseau des Fées – CD2 (au sud du chemin existant)	60	239
Ruisseau Moore – CD4 (au nord du chemin existant)	0	0
Ruisseau Moore – CD4 (au sud du chemin existant)	39	97

Source : adapté de PR5.2.1, Réponses aux questions, commentaires et demande d'information additionnelle des ministères fédéraux, p. 6.

De plus, le drainage des eaux de ruissellement dans l'emprise routière serait susceptible de modifier la qualité du milieu aquatique durant les travaux et pendant l'exploitation de la route. Au cours de l'exploitation de la route, les matières en suspension et les sels de déglaçage seraient les principales causes de cette dégradation.

En ce qui concerne l'habitat du poisson, le ministère des Pêches et des Océans, responsable de la *Politique de gestion de l'habitat du poisson*, applique le principe d'aucune perte nette d'habitat. Ainsi, toute perte qui n'a pu être évitée par l'application

de mesures d'atténuation doit être compensée par la création d'un habitat propice aux poissons (Ministère des Pêches et des Océans, 1986).

Le promoteur prévoit concevoir les ponceaux selon les critères du « Document de travail : *Recommandations pour la conception des traversées de cours d'eau où le libre passage du poisson doit être assuré – Projets routiers et autoroutiers – Mars 2007* » préparé par Pêches et Océans Canada – Région du Québec. Il propose par ailleurs de compenser la perte d'habitats dans le tributaire du ruisseau des Fées (CD1), le ruisseau des Fées (CD2) et le ruisseau Moore (CD4) par des aménagements dans le lit de chacun d'eux, en aval et en amont des ponceaux, pour une superficie totale de 600 m^2 (PR5.1, partie B, p. 10, 11, 15, 16 et annexe 2, p. 13 ; M. Jean Roberge, DT2, p. 56 et 57).

Comme mesures d'atténuation particulières, le promoteur prévoit aussi :

- une densification du couvert végétal de la bande riveraine, notamment par la plantation d'espèces arbustives, pour protéger les rives et le littoral de l'érosion tout en fournissant un abri à la faune aquatique ;
- l'aménagement permanent de sept bassins de rétention couverts de végétation, à l'intérieur de l'emprise (côté sud) et en amont des ruisseaux devant recueillir les eaux de ruissellement, pour permettre un ralentissement du débit et minimiser par sédimentation et filtration les apports de matières en suspension ainsi que de contaminants aux cours d'eau ;
- l'entretien des fossés selon la méthode du tiers inférieur pour conserver la végétation sur les talus des fossés, ce qui réduit l'érosion et favorise la filtration des eaux de ruissellement ;
- l'interdiction de toute intervention dans le milieu aquatique entre le 1er avril et le 1er juillet, qui correspond aux périodes de reproduction et d'alevinage du poisson ;
- l'utilisation de rideaux géotextiles autour de la zone des travaux, de bermes filtrantes et de trappes à sédiments dans les fossés drainant les aires de travail ainsi que des bassins de rétention prévus en bordure de la route pour limiter les effets sur la qualité de l'eau durant la construction (PR5.1, partie A, p. 4 et 15 et partie B, annexe 2, p. 9, 11, 13, 30 et 31).

Enfin, la Ville a une charte d'épandage d'abrasifs et de sels de déglaçage pour éviter une utilisation abusive (DA15).

La commission souscrit au principe d'aucune perte nette d'habitats pour le poisson. Toutefois, l'efficacité des aménagements fauniques proposés comme mesure de compensation est souvent empreinte d'incertitudes au cours des années qui suivent

leur établissement. Dans ce contexte, les suivis sont importants pour en assurer la performance et la durabilité. Quant aux bassins de rétention prévus pour le drainage des eaux de ruissellement, l'emploi de plantes indigènes, qui sont bien acclimatées à la région, est susceptible d'augmenter le taux de succès de l'ensemencement.

- ***Avis –*** *Compte tenu du fait que l'efficacité des aménagements proposés comme mesure de compensation demeure incertaine, la commission d'enquête est d'avis qu'un suivi environnemental devrait être réalisé par la Ville de Gatineau jusqu'au rétablissement complet des habitats du poisson, à la satisfaction de Pêches et Océans Canada.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que les bassins de rétention qui serviraient au drainage des eaux de ruissellement et qui contribueraient à réduire l'apport de sédiments et de contaminants aux cours d'eau récepteurs devraient être stabilisés par ensemencement avec des espèces indigènes.*

Les milieux humides

Les milieux humides tels les étangs, marais, marécages et tourbières sont des habitats de transition entre les milieux terrestres et aquatiques. Ces écosystèmes remplissent d'importantes fonctions écologiques et hydrologiques. Ils contribuent également au maintien de la biodiversité.

Un inventaire réalisé pour la Ville de Gatineau a recensé 587 milieux humides sur son territoire[1]. Près de 40 % d'entre eux auraient une valeur écologique variant de moyenne à très élevée. La réalisation du projet toucherait quatre milieux humides (figure 2). La superficie totale d'empiètement dans ces milieux humides serait de 13 538 m^2 (tableau 2). Le promoteur estime que les milieux humides MH7 et MH9 ne seraient pas touchés par les travaux. Il en serait de même pour le bassin de rétention situé en dehors de l'emprise. Il éviterait leur assèchement ou tout apport supplémentaire d'eau (PR5.1, partie B, p. 3 et 5).

1. [En ligne (6 juillet 2011) : www.gatineau.ca/upload/newsreleases/c-11-233.afm_sans_source.pdf].

Tableau 2 Les milieux humides répertoriés

Milieu humide	Type	Superficie (m^2)	Superficie d'empiètement (m^2)	Lien hydrologique avec un cours d'eau	Phase du projet	Situation*
MH2	Marécage arborescent	5 249	5 249	non	1	2
MH4	Marais isolé	1 933	1 614	non	1	1
MH7	Marécage arborescent	2 286	0	non	2	s.o.
MH9	Marécage arborescent	7 284	0	oui	2	s.o.
MH11	Marécage arborescent	6 971	6 570	oui	3	3
MH12	Marécage arborescent	17 702	105	oui	3	3
Bassin de rétention	Non déterminé	1 990	0	non	2	s.o.

* Situation déterminée selon les critères présentés au tableau 3.

Source : adapté de PR3.1, p. 59 et 126.

Lorsque des projets lui sont soumis pour autorisation, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs évalue leur impact sur les milieux humides. La démarche tient compte de la valeur écologique des milieux humides, basée sur des critères de superficie, de la présence de liens hydrologiques avec un cours d'eau ou un lac et de la présence d'espèces fauniques ou floristiques menacées ou vulnérables. La localisation des milieux humides, à savoir s'ils sont situés à l'intérieur des basses-terres du Saint-Laurent et de la plaine du lac Saint-Jean ou ailleurs au Québec, est également un facteur considéré. Ces critères permettent de classer un milieu humide selon trois types de situation (tableau 3).

Tableau 3 L'autorisation de projets dans les milieux humides

Situation 1	**BTSL et PLSJ**	**Ailleurs au Québec**
	Superficie du milieu humide inférieure à 0,5 hectare et absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac et absence d'espèces menacées ou vulnérables désignées.	Superficie du milieu humide inférieure à 1 hectare et absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac et absence d'espèces menacées ou vulnérables désignées.
	La direction régionale délivre l'autorisation sur la base de la déclaration signée par un professionnel spécialisé dans le domaine de l'écologie ou de la biologie attestant que les conditions énoncées sont remplies.	
Situation 2	**BTSL et PLSJ**	**Ailleurs au Québec**
	Superficie du milieu humide entre 0,5 et 5 hectares et absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac et absence d'espèces menacées ou vulnérables désignées.	Superficie du milieu humide entre 1 et 10 hectares et absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac et absence d'espèces menacées ou vulnérables désignées.
	La direction régionale délivre l'autorisation en appliquant un processus d'analyse basé sur la séquence d'atténuation « éviter et minimiser ».	
Situation 3	**BTSL et PLSJ**	**Ailleurs au Québec**
	Superficie du milieu humide supérieure à 5 hectares ou liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac ou présence d'espèces menacées ou vulnérables désignées ou tourbière.	Superficie du milieu humide supérieure à 10 hectares ou liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac ou présence d'espèces menacées ou vulnérables désignées ou tourbière.
	Après avoir reçu l'approbation des autorités du Ministère, la direction régionale délivre l'autorisation en appliquant le processus d'analyse basé sur la séquence d'atténuation « éviter et minimiser ». Ce processus d'autorisation repose sur une évaluation globale et territoriale du projet.	

NOTE

- Si le projet ne correspond pas aux critères de la situation 1 ou de la situation 2, il est régi par le processus de la situation 3.
- Tous les projets localisés dans des tourbières ombrotrophes ou minérotrophes sont analysés en vertu de la situation 3.
- Les liens hydrologiques considérés sont des liens de surface.
- Une espèce floristique ou faunique menacée ou vulnérable désignée doit être identifiée dans le *Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats* [E-12.01, r. 0.4] ou dans le *Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats* [E-12.01, r. 0.2.3].

BTSL = basses-terres du Saint-Laurent.
PLSJ = plaine du lac Saint-Jean.

Source : adapté de ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (2006). *Traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides – Une démarche équitable et transparente*.

Pour les milieux humides des situations 2 et 3, il s'agit d'éviter sinon de minimiser les impacts sur ces milieux. Si cela n'est pas possible, les pertes doivent être compensées en fonction de leur valeur écologique. La compensation peut prendre la forme d'une protection, d'une restauration ou d'une amélioration d'une fonction écologique d'un autre milieu humide.

Dans le même sens que la démarche du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la Ville a adopté en juin 2011 des mesures de contrôle intérimaire sur la gestion des milieux humides sur son territoire : « Le contrôle intérimaire prohibe une construction, un ouvrage ou des travaux sur des terrains comportant un milieu humide sans une caractérisation préalable de la part d'un expert et d'une compensation en terrain[1] ».

Ces mesures intérimaires découlant du Plan d'action environnemental de la Ville prévoient que :

– un milieu humide de situation 1 doit être compensé par un milieu naturel d'intérêt d'une superficie équivalente à la superficie perdue ;

– un milieu humide de situation 2 doit être compensé par un milieu humide de situation 2 ou 3 d'une superficie équivalente à deux fois la superficie perdue ;

– un milieu humide de situation 3 doit être compensé par un milieu humide de situation 3 d'une superficie équivalente à trois fois la superficie perdue.

De plus, la protection du milieu humide doit inclure une zone tampon d'une largeur minimale de 15 m à sa périphérie. Le terrain doit devenir de propriété municipale ou être cédé à un organisme reconnu de protection et de conservation de milieux naturels.

Selon l'étude d'impact, la Ville s'engage à compenser conformément aux exigences du Ministère l'empiètement des milieux humides évalués être de situation 2 ou 3, soit MH2, touché par la phase 1 du projet, et MH11 et MH12, touchés par la troisième phase (M. Jean Roberge, DT2, p. 49 à 51). La Ville déterminerait « un ou des sites pour compenser la perte de toute partie de ces milieux humides, selon le principe du remplacement de chaque mètre carré de perte par un mètre carré de valeur équivalente » (PR5.1, partie A, p. 15). Notons que les nouvelles règles de la Ville vont plus loin que les engagements pris dans l'étude d'impact qui est antérieure à ces règles.

1. [En ligne (6 juillet 2011) : www.gatineau.ca/upload/newsreleases/c-11-233.afm_sans_source.pdf].

Par ailleurs, la Ville prévoit que les mesures de compensation pourraient également être établies en tenant compte d'un plan de gestion des cours d'eau et des milieux humides qui est en cours d'élaboration et qui remplacerait éventuellement le règlement de contrôle intérimaire. L'établissement de corridors verts et la création d'aménagements fauniques et floristiques dans les bassins de rétention sont envisagés (PR5.3.1, p. 3 ; PR3.1, p. 39).

La réalisation de la troisième phase du projet n'étant pas prévue avant 40 ans, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a expliqué lors de l'audience publique que de nouveaux inventaires sur le terrain seraient exigés pour la demande éventuelle d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, et que la compensation exigible tiendrait compte de la démarche en vigueur à ce moment (M. Hubert Gagné, DT1, p. 31 et DT2, p. 51).

Plus précisément, la Direction du patrimoine écologique et des parcs recommande « une garantie de pérennité afin de s'assurer que l'intégrité écologique du site de compensation sera maintenue à long terme » (PR6, avis n^{o} 21). Ainsi, l'emplacement concerné par la compensation aurait un statut de protection.

- *La commission d'enquête constate que la Ville de Gatineau s'engage à compenser la perte des milieux humides résultant de l'élargissement du chemin Pink et qu'elle a adopté des mesures de contrôle intérimaire pour les milieux humides situés sur son territoire, qui dictent les conditions de compensation, notamment en établissant des ratios entre les superficies à compenser et vouées à la compensation.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait, si elle veut en conserver la propriété, donner à un organisme voué à la conservation une servitude de conservation à perpétuité sur les terrains visés par la compensation pour la perte de milieux humides. Elle pourrait également céder les terrains à un tel organisme.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait aménager les bassins de rétention des eaux pluviales prévus aux abords du chemin Pink de manière à créer des habitats fauniques et floristiques comparables aux milieux naturels voisins.*

Les boisés

Plus du tiers de la zone d'étude élargie[1] est occupée par des secteurs boisés dont la superficie totale est de 2,65 km^2. Le déboisement nécessaire à l'élargissement du chemin Pink serait réalisé uniquement à l'intérieur de l'emprise. Le bois de valeur commerciale serait récupéré et aucun brûlage de débris ligneux ne serait autorisé. La superficie totale à déboiser est de 45 401 m^2. De cette superficie, 8 549 m^2 sont constitués de boisés « de protection et d'intégration » (figure 2). Ces derniers sont assujettis au *Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale* de la Ville de Gatineau. Douze de ces boisés se trouvent au nord du chemin Pink et quatre au sud (PR3.1, p. 65, 98, 124 et 125).

Le projet est assujetti à ce règlement municipal qui stipule notamment que le tracé des rues doit « mettre en valeur et optimiser la préservation des écosystèmes forestiers rares ou exceptionnels […] maximiser la préservation des arbres faisant partie des espèces dites nobles […] limiter son impact sur les groupements forestiers non perturbés » (Règlement n^o 505-2005, p. 3-11). Le règlement prévoit également une compensation par le reboisement : « Des plantations d'arbres doivent être prévues sur les terrains non boisés ou pour remplacer les arbres abattus pour fins de construction, le choix des espèces doit être établi en considérant les espèces abattues ou les espèces nobles représentatives du secteur » (*ibid.*, p. 3-15). Un représentant de la Ville a précisé en audience publique :

> Habituellement, on utilise, […] lors de l'adoption des projets, la notion de plan d'implantation et d'intégration architecturale, un PIIA, qui est une procédure réglementaire prévue en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Et dans ce cas, l'intention est de favoriser […] la mise en place plutôt de critères de qualité de façon à ce que le promoteur puisse compenser ou produire un projet qui nous permet d'atteindre un certain niveau qualitatif, tant au plan architectural, au plan de l'aménagement du terrain. Et si un boisé de protection intégration est en place, on tente, en plus de préserver le boisé existant, d'améliorer la qualité paysagère du site, en demandant des plantations supplémentaires au-delà des normes minimales, ce qui fait l'objet couramment de nos discussions avec les promoteurs immobiliers pour ce type de zone.
> (M. Daniel Faubert, DT2, p. 48)

Le promoteur n'aurait observé aucune espèce faunique ou floristique menacée ou vulnérable lors des inventaires qu'il a réalisés à l'intérieur de la zone d'étude restreinte[2]. Aucun écosystème forestier exceptionnel ne serait présent dans la zone d'étude élargie. Il n'anticipe pas d'impact significatif sur la faune terrestre. Afin de limiter les effets du projet sur la faune avienne et son habitat, le déboisement serait

1. Zone établie avec une couverture de 800 m de part et d'autre du chemin Pink.
2. Zone dont les limites nord et sud sont situées à 100 m de l'emprise du chemin Pink.

effectué entre le 15 août et le 30 mars de chaque année. En dehors de cette période, des mesures de précaution seraient prises. Lorsque des activités de nidification seraient inventoriées dans l'aire des travaux pour une espèce nicheuse protégée par la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (L.C. 1994, ch. 22) et le *Règlement sur les oiseaux migrateurs* (C.R.C., ch. 1035), les travaux seraient reportés à la date de l'abandon du nid (PR3.1, p. 65 à 78, 153 à 156 et annexe H ; PR5.1, partie B, annexe 2, p. 13 à 16, 32 et 33).

Pour compenser la perte de boisés, la Ville prévoit que les essences d'arbres qui seraient plantés pour les aménagements paysagers du chemin Pink correspondraient à celles des arbres coupés (PR5.1, partie A, p. 7). L'option de protéger des corridors verts liés à des corridors régionaux serait aussi envisagée (M. Jean Roberge, DT1, p. 26) :

> Puis la Commission de la capitale nationale a lancé un mandat l'an dernier pour l'élaboration d'hypothèses de corridors verts régionaux, pour rattacher, même, jusqu'au parc du mont Tremblant, certains espaces verts importants, dont le parc de la Gatineau.
> (M. Jean Roberge, DT2, p. 54)

Dans la foulée de sa *Politique de développement durable* adoptée en 2009, la Ville de Trois-Rivières a mis en avant une « Stratégie d'intégration des milieux naturels au développement urbain » visant à conserver les milieux naturels d'intérêt et la biodiversité. Ainsi, les promoteurs immobiliers doivent maintenant présenter un plan directeur accompagné d'une étude de caractérisation environnementale de l'ensemble de leur lotissement. S'ils disposent de terrains dont la valeur écologique est reconnue par le zonage municipal, ils peuvent alors en céder une partie à la Ville à des fins de conservation à la signature de leur protocole de lotissement avec celle-ci, en plus des 10 % prévus à des fins de parcs. Ainsi, Trois-Rivières vise maintenant à protéger un hectare pour chaque hectare à construire.

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait compenser la perte de boisés qui résulterait de l'élargissement du chemin Pink par la protection permanente d'espaces naturels, tel un corridor vert lié au parc de la Gatineau, de valeur écologique équivalente ou supérieure. Le reboisement de superficies entre des boisés pourrait être envisagé. Les options possibles devraient être évaluées en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune et Environnement Canada.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête estime que la Ville de Gatineau pourrait s'inspirer de l'expérience de la Ville de Trois-Rivières pour conserver les milieux naturels et la biodiversité sur son territoire. Ainsi, la Ville de Gatineau pourrait demander aux promoteurs immobiliers de céder à des fins de conservation des terrains dont la valeur écologique est reconnue. Cette approche pourrait s'appliquer aux projets municipaux.*

Chapitre 4 Les répercussions sur le milieu humain

Dans le présent chapitre, la commission d'enquête examine les impacts potentiels du projet sur divers aspects liés au milieu humain au regard de cinq principes du développement durable. Le premier concerne *santé et qualité de vie* : les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature. Le deuxième, *équité et solidarité sociales*, stipule que : les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales. Le troisième est *participation et engagement* : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique. Le quatrième est *prévention* : en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source et, le dernier, *pollueur-payeur* : les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci.

Le chapitre est divisé en quatre sections, soit la santé, la circulation, le transport actif et collectif, et l'aménagement esthétique et visuel du projet.

Deux principes, soit *santé et qualité de vie* et *prévention*, concernent tout particulièrement le bruit routier, la qualité de l'air, la sécurité routière, le transport actif et l'aménagement esthétique de l'infrastructure routière projetée. Le troisième principe, *équité et solidarité sociales*, touche principalement la circulation routière, tant du point de vue du trafic routier que du transport collectif et actif ainsi que l'aménagement esthétique. Le quatrième principe, *pollueur-payeur* interpelle l'ensemble des aspects mentionnés ci-dessus, à savoir à qui incombe la responsabilité de mettre en place les mesures d'atténuation appropriées. Enfin, le cinquième principe, *participation et engagement*, interpelle l'aménagement esthétique et visuel du projet au regard de l'implication des citoyens dans les choix qui seraient faits par le promoteur.

La santé

Le bruit routier

L'intensité du bruit ambiant causé par le transport routier est fonction de plusieurs facteurs, dont le volume de circulation, le nombre de véhicules lourds, la vitesse, l'état de la chaussée, le type de revêtement et les conditions climatiques. À ces sources s'ajoutent des bruits de forte intensité mais de courte durée tels que ceux émis par les freins moteurs, les sirènes et les klaxons. La perception du bruit routier par l'oreille humaine est influencée par des facteurs liés à la distance des personnes par rapport à la chaussée, la vitesse et la direction du vent, la présence de végétation, d'obstacles naturels, d'immeubles ou d'accumulation de neige.

Le seuil d'intervention pour une route existante est fixé à 65 dB(A)[1], $L_{eq,\ 24\ h}$ dans la *Politique sur le bruit routier*[2] du ministère des Transports que le promoteur utilise pour l'évaluation des impacts sonores de son projet ainsi que pour les mesures d'atténuation qu'il prévoit. Le $L_{eq,\ 24\ h}$ correspond à un bruit de niveau équivalent à un bruit constant transmettant la même énergie dans un temps donné, ici 24 heures, qu'un bruit en fluctuation.

Une fois ce niveau atteint en bordure d'une route existante, la Politique préconise l'application de mesures d'atténuation[3] dont les coûts sont partagés entre le Ministère et la municipalité pour les résidences déjà construites au moment de l'entrée en vigueur de la Politique en 1998. Pour une nouvelle route, le seuil préconisé est plus bas, soit 55 dB(A), $L_{eq,\ 24\ h}$. Le Ministère prévoit ne mettre en œuvre des mesures d'atténuation à ses frais que pour les constructions résidentielles existantes et lorsque l'augmentation du niveau sonore est jugée comme ayant un impact moyen ou fort, en vertu de sa grille d'évaluation de l'impact sonore. Il ne prévoit aucune mesure d'atténuation du bruit pour toute nouvelle résidence autorisée par la municipalité après la construction de la nouvelle route. Selon cette politique, pour un niveau sonore actuel entre 45 et 51 dB(A), l'augmentation doit varier de 11 à 5 dB(A) respectivement avant de générer un impact significatif, c'est-à-dire qualifié de moyen à fort. Entre 52 et 61 dB(A), l'augmentation doit être de 4 dB(A), à 62 dB(A) l'augmentation doit être de

1. Le décibel A est une unité de mesure logarithmique de l'intensité de la pression acoustique corrigée pour traduire la perception des sons par l'oreille humaine, qui est plus sensible aux hautes fréquences qu'aux basses fréquences. Chaque doublement de l'énergie sonore entraîne une augmentation du niveau sonore de 3 dB(A). Une variation de la pression sonore de 2 dB(A) ou moins passe habituellement inaperçue. De plus, un bruit dont l'intensité est augmentée de 10 dB(A) est perçu comme étant deux fois plus fort.
2. Ministère des Transports (1998). *Politique sur le bruit routier*, 28 p.
3. Les mesures d'atténuation peuvent comprendre des écrans antibruit (buttes, murs), de la végétation, un nouveau revêtement de la chaussée, une modification de la géométrie de l'infrastructure routière et un autre mode de gestion de la circulation.

3 dB(A), entre 63 et 69 dB(A) l'augmentation doit être de 2 dB(A) et, à partir de 70 dB(A), une augmentation de 1 dB(A) suffit pour justifier des mesures d'atténuation.

Les mesures sont mises en œuvre dès la construction de la route lorsqu'un impact sonore significatif est prévu dans les cinq années suivant sa mise en service. S'il devait se produire après cinq ans, le Ministère réserve habituellement les espaces nécessaires dans son emprise aux futures mesures d'atténuation qui seraient mises en place une année après que l'impact sonore ait été effectivement observé.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs estime que le projet, étant une reconstruction du chemin Pink avec un doublement de chaussée, doit être considéré comme une nouvelle route. Le seuil d'intervention de 55 dB(A), $L_{eq,\ 24\ h}$ s'appliquerait donc ici, plutôt qu'un seuil d'intervention de 65 dB(A) (M. Pierre Vincent, DT1, p. 62 et 63).

Il est à noter que, pour les lotissements résidentiels récents aux abords du chemin Pink, la Ville a exigé des développeurs immobiliers qu'ils installent des mesures de réduction du bruit routier pour les constructions résidentielles situées à proximité de la route. Ainsi, une butte a été installée entre le boulevard d'Europe et le chemin Vanier, au sud du chemin Pink.

L'évaluation des niveaux sonores, existant et projeté, le long du chemin Pink a été faite par le promoteur sur la base de la *Politique sur le bruit routier*, à partir de relevés sonores et d'une modélisation (PR3.1, annexe I). Les mesures de bruit indiquent qu'une centaine de résidences subissent actuellement un niveau de gêne sonore faible ou moyen, soit un $L_{eq,\ 24\ h}$ supérieur à 55 dB(A) (*ibid*., tableaux V, VI et VII). Avec la réalisation de la phase 1, il pourrait y avoir une augmentation du bruit routier perçue à des résidences existantes de part et d'autre du chemin Pink, entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives. Pour l'ouverture de la phase 2, l'impact sonore potentiel serait étendu à plus de résidences existantes le long du chemin Pink, entre la rue de la Gravité et le chemin Vanier (*ibid.* tableau XII). Toutefois, le promoteur s'est engagé à limiter la vitesse routière à 50 km/h pour la phase 1 du projet, prévue entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, ce qui contribuerait à réduire l'impact sonore initialement prévu d'environ 1,5 dB(A) (M. Jean Roberge, DT1, p. 24 et DT2, p. 8).

La Ville estime que des mesures d'atténuation ne seraient requises qu'à l'ouverture de la phase 2, compte tenu de ses projections de circulation et du seuil d'intervention pour une route existante. Elle prévoit implanter des mesures d'atténuation du bruit lorsque le seuil d'intervention de 65 dB(A) aurait été atteint. La Ville construirait deux écrans antibruit au sud de la rue des Alizés et un écran au nord de la rue Desroches. Un écran antibruit existant installé par des promoteurs immobiliers serait rehaussé à

l'intersection des rues Callisto et Ganymède (figure 2). À l'heure actuelle, des mesures ne seraient requises que vers 2025 (PR3.1, annexe I).

De son côté, l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais estime qu'une attention doit être prêtée au bruit routier nocturne, particulièrement l'été lorsque les fenêtres sont ouvertes, afin de ne pas perturber le sommeil. La *Politique sur le bruit routier* établit des seuils d'intervention basés sur 24 heures alors que l'Agence et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs estiment qu'il faut distinguer les périodes diurnes et nocturnes et établir un seuil d'intervention plus contraignant en fonction de la nuit. Un seuil nocturne de 45 dB(A), $L_{eq,\,8\,h}$ serait trop élevé pour assurer un sommeil adéquat et, même à 40 dB(A), il pourrait être insuffisant si le bruit fluctue, auquel cas il pourrait être aussi faible que 30 dB(A) pour tenir compte des pointes de bruit, soit un L_{max} de 45 dB(A) (M. Pierre Vincent, DM1, p. 4 ; DT1, p. 61 à 64).

Une approche inspirée des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé ferait en sorte que des mesures de réduction du bruit pourraient être requises plus tôt et sur une plus large portion du chemin Pink que ce que la Ville prévoit actuellement, notamment vis-à-vis de buttes antibruit installées par des développeurs immobiliers. La Ville estime que les mesures antibruit installées par les développeurs immobiliers en vertu des exigences municipales ne sont pas de son ressort puisque relevant de leur responsabilité et qu'elles sont en propriété privée, hors de son emprise routière. Le critère de bruit à respecter correspond au 55 dB(A), $L_{eq,\,24\,h}$ de la Politique du ministère des Transports (M. Jean Roberge, DT3, p. 11 et 12 ; M. Daniel Faubert, DT1, p. 65 et 66). Par ailleurs, il est à noter que la Ville revoit actuellement sa réglementation sur le bruit en accord avec son plan d'action en environnement. Des exigences sur le bruit plus contraignantes pourraient éventuellement être adoptées par le conseil municipal (DA3).

La Ville prévoit faire un suivi du bruit routier au moment de la mise en service des phases du projet, soit vers 2013 et 2025 (PR5.1, partie A, p. 20 et 21). La commission d'enquête a constaté que le lotissement résidentiel aux abords du chemin Pink se fait à un rythme important et que la Ville a déjà devancé le calendrier de réalisation de la phase 2 du projet de 2031 à 2025. Elle pourrait donc encore une fois devancer la réalisation de la phase 2, compte tenu du trafic routier.

- *La commission d'enquête constate que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs estime que le projet, étant une reconstruction du chemin Pink avec un doublement de chaussée, doit être considéré comme une nouvelle route. Le seuil d'intervention de 55 dB(A), $L_{eq,\,24\,h}$ s'appliquerait donc ici, plutôt qu'un seuil de 65 dB(A).*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que le promoteur devrait réaliser un suivi du climat sonore dans les secteurs résidentiels le long du chemin Pink, tant le jour que la nuit et au moins une fois tous les cinq ans, compte tenu de l'augmentation progressive du trafic routier en raison du lotissement résidentiel dans le secteur.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que le seuil d'intervention pour l'implantation de mesures d'atténuation du bruit devrait être fixé à 45 dB(A),* $L_{eq,\ 8\ h}$ *la nuit, afin de préserver la santé et la qualité de vie des résidants vivant au voisinage du chemin Pink. Pour les secteurs résidentiels en développement, la Ville de Gatineau devrait exiger des promoteurs immobiliers le même seuil d'intervention.*

Pour la période de construction, la Ville de Gatineau s'en remet à sa réglementation qui impose des heures de travail étalées entre 7 h et 21 h pour les chantiers lorsqu'il se trouve des résidences à moins de 150 m (PR3.1, p. 161 ; M. Frédéric Tremblay, DT1, p. 70 et 71).

La qualité de l'air

Le promoteur a réalisé une modélisation des émissions atmosphériques de contaminants pour les années 2008, 2014 et 2031 à partir de données météorologiques d'une station de mesure de la qualité de l'air du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (station de Hull). Les contaminants étudiés sont le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde d'azote (NO_2), les hydrocarbures (HC) et les particules en suspension (Totales, $PM_{10\ \mu m}$ et $PM_{2,5\ \mu m}$). Les résultats ont été comparés aux normes du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* [c. Q-2, r. 38] ou, lorsque aucune norme n'existe, aux critères proposés par le Ministère. Le flux de contaminants a été évalué pour les débits journaliers moyens, annuel et estival, pour chaque année de référence (PR3.1, annexe J). Pour la qualité de l'air ambiant mesurée à la station de Hull, l'ensemble des critères sont respectés, sauf par moment pour les particules en suspension $PM_{2,5\ \mu m}$. Il faut souligner que le 13 juin 2011, le *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* [c. Q-2, r. 4.1] a été adopté par le gouvernement. Il remplace le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère*[1]. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs examinera donc le projet sous l'éclairage du nouveau règlement.

Le promoteur a évalué les émissions totales annuelles et estivales générées par le trafic routier sur le chemin Pink pour les trois années de référence avec le modèle Mobile6.2C, mis au point par l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis (USEPA) et adapté pour le Canada par Environnement Canada (*ibid*., figures 3 à 7). Il a par la suite utilisé le modèle CALINE4 pour établir sur une base horaire les

1. [En ligne (14 juin 2011) : www.mddep.gouv.qc.ca/Infuseur/communique.asp?no=1871].

concentrations de contaminants aux abords du chemin Pink, selon des conditions météorologiques défavorables[1].

Les résultats montrent que les concentrations de contaminants respecteraient les critères recommandés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour les trois années de référence et qu'une tendance à la baisse serait même prévue malgré l'augmentation du trafic routier. Une baisse des taux d'émission des véhicules par kilomètre parcouru proviendrait notamment de l'innovation technologique découlant du renforcement des normes de fabrication des véhicules à moteur pour réduire la consommation d'essence, de l'augmentation significative du prix des carburants et d'une plus grande proportion de véhicules dotés d'un moteur hybride ou électrique. Ainsi, il ne s'en suivrait aucun effet sur la qualité de l'air à la suite de l'augmentation du trafic entre 2014 et 2031 (PR3.1, p. 85).

La commission d'enquête a demandé en audience publique que le promoteur précise les facteurs causant cette diminution attendue des taux d'émission. Il a répondu avoir utilisé les paramètres par défaut du modèle fixés par le USEPA et Environnement Canada sans être en mesure de les détailler (PR3.1, annexe J, p. 18 ; DQ1.2.2).

À ce sujet, le ministère des Transports mentionne que le modèle Mobile6.2C, qu'il utilise également, dresse un bilan des émissions polluantes générées par les véhicules sur le réseau routier et prévoit l'évolution de ce bilan dans le futur en fonction du renouvellement progressif du parc automobile et de la croissance de la demande, tout en prenant en considération les variations de vitesse et la croissance de la congestion sur le réseau[2]. Pour établir les taux d'émission, le modèle peut incorporer les exigences réglementaires canadiennes, comme le *Règlement sur l'essence* (DORS/90-247), le *Règlement sur le benzène dans l'essence* (DORS/97-493) ou le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (SOR/2003-2) issu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (L.C. 1999, ch. 33). La documentation[3] du USEPA montre que le modèle peut intégrer des scénarios d'émission liés à de futurs règlements ou permettre de vérifier des hypothèses, comme l'impact de l'arrivée d'un certain pourcentage de véhicules électriques. La prise en compte de ce dernier élément n'a toutefois pu être confirmée par le promoteur.

1. Présence d'une couche d'air froid stable et relativement mince près du sol, surmontée d'une couche d'air chaud qui empêche les contaminants de se disperser vers le haut dans l'atmosphère.
2. [En ligne (17 juin 2011) : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/modele_evaluation_emissions_polluantes_ges].
3. [En ligne (5 juillet 2011) : www.epa.gov/oms/models/mobile6/420r03010.pdf].

- *La commission d'enquête constate que le projet, compte tenu de l'impact anticipé des normes en vigueur en matière d'émission atmosphérique des véhicules automobiles et du renouvellement progressif du parc automobile, n'entraînerait pas de dégradation de la qualité de l'air dans les environs du chemin Pink, malgré une augmentation progressive du trafic routier jusqu'en 2025.*

La circulation

Selon l'étude d'impact, le débit journalier moyen annuel sur le chemin Pink en 2008, entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives, était de 17 317 véhicules. À l'horizon de 2031, près de 21 000 véhicules par jour emprunteraient ce segment, soit une augmentation de l'ordre de 21 % par rapport à 2008 (tableau 4). Les véhicules lourds représentaient environ 7 % du trafic total en 2008 et cette proportion serait maintenue dans le futur (PR3.1, annexe I, p. 16 et 22 ; M. Carol Hébert, DT1, p. 57).

Tableau 4 Les débits de circulation sur le chemin Pink

Segment	Débit journalier moyen annuel (DJMA)			Débit journalier moyen d'été (DJME)		
	2008	2014	2031	2008	2014	2031
Entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives	17 317	18 388	20 938	18 719	19 876	22 634
Entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier	8 833	10 609	14 428	9 548	11 468	15 597

Source : adapté de PR3.1, annexe J, p. 10.

Le besoin en capacité routière

Des comptages effectués à la fin d'octobre 2003 lors de la réalisation d'une étude d'opportunité concernant le segment entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives ont permis d'établir le volume de circulation aux pointes du matin et de l'après-midi, considérées comme étant les périodes les plus critiques. Les conditions de la circulation ont par la suite été simulées et évaluées à l'aide du logiciel SimTraffic.

Les résultats montrent que la fluidité de la circulation sur ce segment était satisfaisante, les niveaux de service variant de A à B[1]. Seule l'approche ouest du carrefour du boulevard Saint-Raymond atteignait un point de congestion avec un

1. Le niveau de service est exprimé par six paliers désignés par les lettres A à F. Le niveau A indique un écoulement libre de la circulation, les niveaux B et C, des conditions de circulation satisfaisantes, le niveau D, un écoulement à haute densité avec d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre, et le niveau E équivaut à la capacité théorique maximale de la route. Quant au niveau F, il correspond à un état de congestion où la demande excède la capacité de la route (Ministère des Transports, 2010, chapitre 3, p. 4 à 7).

niveau de service F en période de pointe du matin en raison des virages à gauche sur ce boulevard[1] (PR3.1, p. 19, 21 et 22 ; M. Carol Hébert, DT2, p. 19).

Toutefois, en fonction du rythme du lotissement résidentiel dans le secteur, un élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives serait éventuellement nécessaire pour répondre au manque de capacité en périodes de pointe. Les déplacements seraient supérieurs à la capacité du carrefour du boulevard des Grives évaluée à 658 véhicules par heure considérant seulement le mouvement tout droit en direction ouest. Avec une hypothèse de 450 logements supplémentaires par année, un ratio débit/capacité supérieur à 0,90[2] aurait été atteint dès 2009 à ce carrefour. Ce ratio serait atteint en 2014 avec une augmentation annuelle de 200 logements. Soulignons qu'un carrefour est considéré à capacité lorsque le mouvement dans l'une des directions atteint son seuil critique. De plus, la totalité du segment concerné serait à élargir lorsqu'un seul des carrefours des rues de la Gravité, de la Brise ou du boulevard des Grives atteindrait son seuil critique, compte tenu de leur proximité l'un de l'autre (PR3.1, p. 23 à 26 ; DQ3.1, p. 2).

Une évaluation a aussi été faite pour le segment entre les boulevards des Grives et d'Europe à partir des besoins en déplacement pour 1 150 unités résidentielles supplémentaires auxquelles est appliqué un taux de génération par unité d'habitation. Sur la base de cette évaluation, un élargissement serait nécessaire à l'horizon 2031. Les déplacements générés par ces nouvelles résidences et les unités d'habitation existantes seraient supérieurs à la capacité d'une voie de ce segment estimée à 800 véhicules par heure par voie de circulation, considérant tous les mouvements aux carrefours (PR3.1, annexe M, p. 1 et 2 ; DQ3.1, p. 2).

La nécessité d'élargir le chemin Pink entre les boulevards des Grives et d'Europe s'appuie également sur les débits de circulation simulés pour l'horizon 2031 à partir des résultats de l'enquête origine-destination de 2005 (Comité TRANS, 2006). Cette simulation tient compte de l'ouverture du boulevard des Allumettières et de son raccordement avec le boulevard des Grives en direction nord de même que du futur prolongement du boulevard du Plateau jusqu'au chemin Vanier (PR3.1, p. 91 ; M. Carol Hébert, DT1, p. 72 à 74 et DT2, p. 24).

1. Le prolongement du boulevard des Allumettières en décembre 2007 a entraîné une baisse d'environ 40 % du volume de circulation à ce carrefour et, conséquemment, une amélioration de la fluidité et une réserve de capacité (PR5.2.1, p. 13 ; M. Carol Hébert, DT2, p. 27). Aux approches du carrefour, les niveaux de service actuels en période de pointe varient de B à C (DQ1.1, tableaux p. 1 et 2).

2. Un ratio débit/capacité de 0,90 indique que le débit correspond à 90 % de la capacité disponible et correspond au seuil à partir duquel la capacité est atteinte en pratique de manière à tenir compte des variations des débits durant la période de pointe et de l'incertitude liée aux hypothèses de calculs (PR3.1, p. 24).

Toutefois, à partir de nouveaux comptages réalisés entre 2007 et 2010, la Ville estime que l'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives serait nécessaire à l'horizon 2012 plutôt qu'en 2014, la capacité maximale des carrefours étant atteinte en période de pointe. Entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier, l'horizon où l'élargissement serait nécessaire est devancé de 2031 à 2025 (DA13 ; DQ3.1, annexe p. 3 et 4 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 22 et DT2, p. 9 et 10). À l'ouest du chemin Vanier, il n'y aurait pas de problème de congestion à l'horizon de 2025 (DQ1.1, tableaux p. 26 et 35).

L'augmentation de la capacité du chemin Pink par l'ajout d'une voie par direction améliorerait la fluidité de la circulation en période de pointe. Ainsi, selon les simulations, les niveaux de service aux approches des carrefours avec feux de circulation entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin Vanier varieraient de A à D jusqu'en 2025 (DQ1.1, tableaux p. 3 à 7, 11 à 15, 17, 20 à 26 et 30 à 35).

- *La commission d'enquête constate que la capacité maximale des carrefours à l'est du boulevard des Grives serait atteinte en 2012 et que celle-ci le serait en 2025 pour ceux à l'ouest, réduisant ainsi la fluidité de la circulation sur le chemin Pink en période de pointe.*

- *La commission d'enquête constate que l'élargissement du chemin Pink dégagerait une capacité supplémentaire pour répondre à la demande en déplacement générée par les futurs lotissements résidentiels et assurerait une fluidité satisfaisante de la circulation au moins jusqu'en 2025.*

Les documents de planification du territoire, tels que le schéma d'aménagement et de développement, le plan d'urbanisme et le plan de zonage, prévoient la consolidation et le développement des terrains situés de part et d'autre du chemin Pink. Le développement de ces zones situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation[1] a également été planifié et réalisé en tenant compte de l'élargissement éventuel de ce chemin[2] (PR3.1, p. 87 à 89 et 94 à 97 ; PR5.1, partie A, p. 15 et partie B, annexe 2, p. 23). De plus, selon l'étude d'impact :

> L'urbanisation rapide du secteur découle de la croissance soutenue de la région de Gatineau depuis une vingtaine d'années, et l'attrait du secteur résulte notamment de la grande disponibilité de terrains à construire à une distance relativement courte des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa.
> (PR3.1, p. 167)

1. Selon le schéma d'aménagement et de développement en vigueur, le corridor Deschênes coïncide avec la limite du périmètre urbain de la ville de Gatineau. Par ailleurs, au printemps de 2011, la Ville a entrepris une révision de son schéma (M. Daniel Faubert, DT2, p. 33 et 34).

2. Depuis 1976, 6 250 logements ont été construits dans le secteur du Plateau dont 1 606 de 2001 à 2005 et 2 784 de 2006 à 2011 (DA5, p. 2).

Le lotissement résidentiel au sud-est du chemin Pink entre les boulevards Saint-Raymond et d'Europe, composé majoritairement de résidences unifamiliales et multifamiliales, se poursuit au sud-ouest entre le boulevard d'Europe et la rue du Conservatoire ainsi que le long du croissant Kilroy (figure 2). Au nord du chemin Pink, une aire de consolidation destinée à l'habitation est prévue à l'ouest du secteur résidentiel existant du Faubourg du Parc occupé par des habitations unifamiliales. Plus à l'ouest, en plus du parc industriel Pink et du Musée canadien de la nature, l'utilisation du sol comprend des usages commerciaux. Par ailleurs, outre les écoles et garderies, les emplois se concentrent dans le secteur du centre commercial Le Plateau de la Capitale essentiellement composé de commerces à grande surface et dans le parc industriel Pink (PR3.1, p. 10, 42, 86 à 89, 94 à 97 et 123 ; PR5.1, partie A, p. 10).

Selon l'enquête origine-destination de 2005, en période de pointe du matin, environ 86 % des déplacements provenant du secteur du Plateau s'effectuaient vers l'est avec une part modale de l'automobile de 69 % (Comité TRANS, 2006, p. 77). L'étude d'impact indique que 44,5 % des résidants du secteur travaillaient en Ontario en 2006[1] et 42,3 % dans le centre de Gatineau où se situent les principaux pôles d'emplois (PR3.1, p. 119 et 120).

Les résidants du Plateau se dirigeant vers ces pôles empruntent entre autres sur une base quotidienne le chemin Pink, le carrefour Pink/Saint-Raymond, la bretelle d'accès à l'autoroute 5 à partir du boulevard Saint-Raymond ou doivent se rabattre sur les boulevards des Allumettières et Alexandre-Taché. Ainsi, la croissance du lotissement résidentiel du secteur pourrait augmenter le volume de circulation sur ces voies et sur les cinq ponts menant à l'Ontario. Cependant, le volume réel et l'impact sur le réseau de circulation en fonction du rythme du lotissement résidentiel demandent à être précisés, d'autant plus que d'autres secteurs de Gatineau offrent aussi un potentiel de développement[2].

Selon la Ville, l'amélioration de la fluidité de la circulation ainsi que de l'accessibilité aux zones situées de part et d'autre du chemin Pink aurait des effets positifs sur le positionnement stratégique et la mise en valeur du parc industriel (PR5.1, partie B, annexe 2, p. 27 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 25). À cet effet, une affectation sélective réalisée avec le logiciel EMME 3 à partir des données de l'enquête origine-destination de 2005 indique une convergence des déplacements sur le chemin Pink vers le secteur du parc industriel en période de pointe du matin (DA14).

1. Le pourcentage de la population active de la ville travaillant dans une autre province s'élevait à 36,1 % en 2006 (PR3.1, p. 119 et 120).

2. La Ville évalue le potentiel de nouveaux logements à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation actuel à plus de 35 000, dont 30 000 pourraient être construits d'ici 2031 (DA1, p. 15 et 18 ; M. Daniel Faubert, DT2, p. 34).

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que l'élargissement du chemin Pink, ayant pour effet d'augmenter la capacité de la route et la fluidité de la circulation en période de pointe, contribuerait à rendre le secteur plus attrayant au lotissement résidentiel, commercial et industriel. Ce lotissement accroîtrait à son tour les déplacements sur le réseau routier.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait effectuer régulièrement des suivis pour s'assurer de la validité des simulations de la circulation et évaluer les impacts de la croissance des débits de circulation du chemin Pink sur le réseau routier adjacent.*

La sécurité routière

De 2008 à 2010, 52 accidents se sont produits aux carrefours du chemin Pink entre les chemins de la Montagne et Vanier. Les carrefours de la rue de la Gravité, du boulevard des Grives et du chemin Vanier comptent pour plus de la moitié des accidents recensés avec respectivement 7, 12 et 9 accidents (DA11). Toutefois, selon l'étude d'impact, le segment du chemin Pink visé par le projet ne présente pas de problème particulier en matière d'accident routier (PR3.1, p. 23).

La Ville de Gatineau prévoit améliorer la sécurité routière sur le chemin Pink par la construction d'un terre-plein central protégeant les manœuvres de virage à gauche et divisant les mouvements de circulation opposée, de même que par la mise en place des mesures d'apaisement de la vitesse pratiquée (PR3.1, p. 30, 39 et 40 ; PR5.3.1, p. 2 et 3). Par ailleurs, étant donné que la circulation serait maintenue sur le chemin Pink pendant les travaux, la Ville exigerait de l'entrepreneur un plan de circulation et des mesures visant à limiter le risque de collision (barrières temporaires, cônes avec bandes réfléchissantes, signalisation temporaire). La vitesse réglementaire des véhicules serait également réduite durant la construction (PR3.1, p. 169 ; PR5.1, partie B, annexe 2, p. 15 et 25).

Cependant, des participants à l'audience publique ont souligné qu'actuellement le chemin Pink serait peu sécuritaire pour les piétons et les cyclistes en raison notamment des accotements non asphaltés et étroits, de l'absence de trottoir et de voies cyclables, du mauvais état de la chaussée ainsi que de la vitesse élevée des véhicules. De plus, la traversée du chemin Pink par les piétons et les cyclistes aux carrefours pourrait présenter un problème de sécurité dû à l'élargissement du chemin à quatre voies.

La vitesse

Les critères de conception ont été retenus en fonction de la classification fonctionnelle du chemin Pink. Le tronçon visé, localisé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, est classé « artère urbaine » dans le Plan d'urbanisme (PR3.1, p. 88 et 90 ; M. Carol Hébert, DT1, p. 40). L'aménagement proposé serait en continuité avec le segment entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne Nord qui a été élargi à quatre voies avec un terre-plein central en 1991. Ce tronçon est également conçu pour le trafic lourd (PR3.1, p. 10, 11, 30 et 39 ; M. Carol Hébert, DT1, p. 37).

La vitesse affichée entre le boulevard Saint-Raymond et le boulevard des Grives est de 50 km/h. Considérant que la vitesse pratiquée est supérieure de 20 à 23 km/h à cette limite, la Ville prévoyait hausser celle-ci à 70 km/h et adapter les caractéristiques géométriques du chemin élargi en conséquence. La conception du projet présenté dans l'étude d'impact pour ce segment était basée sur cette augmentation de vitesse (PR3.1, p. 15 et 39 et annexe A ; DA18).

Toutefois, la Ville a indiqué en audience publique que la vitesse affichée sur ce segment serait maintenue et que la conception du projet serait ajustée en conséquence. Elle considère que les mesures d'apaisement envisagées, notamment la réduction du champ visuel des conducteurs ainsi que la synchronisation des feux de circulation, permettraient de réduire la vitesse pratiquée (PR5.3.1, p. 2 et 3 ; DA18 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 24 ; M. Carol Hébert, DT1, p. 36 et 37 et DT2, p. 43). D'autres mesures de contrôle de la vitesse sont envisageables, telles que la mise en place de radars photo en bordure de la route.

Pour ce qui est du segment à l'ouest du boulevard des Grives, la vitesse est actuellement de 70 km/h et aucune orientation du conseil municipal n'a été prise quant à un *statu quo* ou une réduction de celle-ci (DA18 ; M. Carol Hébert, DT1, p. 37). Actuellement, la vitesse pratiquée sur ce segment est supérieure de 12 à 14 km/h à la limite permise (PR3.1, p. 15 et annexe A).

- *La commission d'enquête constate que, pour le segment du chemin Pink à l'est du carrefour du boulevard des Grives, la conception du projet serait revue en fonction du maintien de la vitesse à 50 km/h, mais qu'il existe une incertitude quant au segment à l'ouest de ce carrefour selon ce qu'en décidera le conseil municipal.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis qu'un suivi des vitesses pratiquées devrait être effectué pour s'assurer de l'efficacité des mesures d'apaisement de la vitesse pratiquée par les conducteurs et apporter, le cas échéant, les correctifs appropriés.*

La traversée du chemin Pink par les piétons et les cyclistes

Des résidants ont souligné en audience publique que, en raison de la présence de garderies et d'écoles primaires au sud[1] et du parc de la Gatineau au nord, un bon nombre de piétons et de cyclistes traversent le chemin Pink au carrefour de la rue de la Gravité. Les comptages piétons réalisés par la Ville montrent que la traversée est concentrée à ce carrefour. Toutefois, aucun comptage des cyclistes n'a été fait (DQ6.1, p. 1 et annexe, p. 6).

Aux principaux carrefours du chemin Pink, la Ville prévoit des feux de circulation, une signalisation de même qu'un marquage au sol indiquant les traverses piétonnes. Les feux de circulation seraient munis d'un système de détection pour optimiser le temps nécessaire aux déplacements. Ainsi, le temps accordé aux piétons pour la traversée du chemin Pink élargi à quatre voies serait variable en fonction des périodes de la journée et de la semaine. Celui-ci pourrait être de 34 secondes en période de pointe. La traversée se ferait donc en une seule étape, considérant une vitesse de marche de l'ordre de 1 à 1,2 m/s (PR3.1, p. 40 ; DQ1.3.1, p. 1 et 2).

Cependant, pour les personnes âgées, les enfants ou les personnes à mobilité réduite, dont la vitesse de marche est moindre, la traversée pourrait se faire en deux étapes en utilisant le terre-plein comme refuge. Le temps d'attente entre chaque étape de la traversée serait en moyenne de 20 secondes, mais pourrait atteindre 56 secondes lorsque la durée totale d'un cycle est de 90 secondes, ce qui pourrait être le cas en période de pointe (DQ1.3.1, p. 2). Le projet comporte une réduction de la largeur du terre-plein de 5 m à 1,5 m aux carrefours. Également, le temps alloué aux piétons pour la traversée du chemin Pink aux carrefours aurait une influence sur la fluidité de la circulation dans l'axe du chemin Pink, un temps de traversée plus long pour les piétons entraînant une diminution de celle-ci.

- ***Avis –*** *La commission est d'avis qu'afin d'assurer une traversée sécuritaire, la Ville de Gatineau devrait évaluer la possibilité d'aménager un îlot central élargi au carrefour de la rue de la Gravité advenant une traversée en deux temps.*

La piste multifonctionnelle et les voies cyclables

Du côté sud du chemin Pink, la Ville prévoit aménager une piste multifonctionnelle bidirectionnelle à l'usage entre autres des piétons et des cyclistes. L'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais, se basant sur des études sur le

1. Selon l'étude d'impact, trois écoles primaires ont été construites depuis 1995 au sud du chemin Pink. Les écoles du Plateau et des Deux Ruisseaux sont localisées respectivement à environ 475 m et 800 m du chemin Pink et la troisième se situe à environ 1 800 m (PR5.1, partie A, p. 12 et 13 ; PR5.2.1, p. 3).

sujet[1], considère que cette piste, de 3 m de largeur et à 3 m de la chaussée, présenterait à la jonction des carrefours un risque de collision entre les cyclistes et les automobilistes en raison de la multiplication des points de croisement[2]. De plus, après avoir atteint la fin de la piste, des cyclistes pourraient se retrouver dans une situation où ils prendraient le risque d'aller dans le sens inverse de la circulation (DM1, p. 7 et 8 ; DM1.1, p. 16 à 18).

Ainsi, pour des participants à l'audience publique, dont l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais et Action vélo Outaouais, en plus de la piste multifonctionnelle, la Ville devrait prévoir l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles contiguës aux voies de circulation, tout en assurant la sécurité des cyclistes qui côtoieraient les automobilistes sur le chemin Pink.

Des difficultés de cohabitation des piétons avec les cyclistes pourraient également survenir avec une augmentation de l'achalandage sur la piste multifonctionnelle où la vitesse des cyclistes présenterait un danger pour les piétons. Un marquage de la chaussée délimitant l'espace réservé aux cyclistes et aux piétons, l'augmentation de la largeur de la piste ou encore l'aménagement de voies séparées permettraient d'éviter les conflits entre usagers (Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais, DM1, p. 7 et DM1.1, p. 16 ; Gaétan Provencher, DM3, p. 5). La Ville a pour sa part indiqué qu'un élargissement éventuel de la piste serait possible pour répondre à une demande accrue (M. Carol Hébert, DT1, p. 42).

Selon les normes de conception routière du ministère des Transports, l'aménagement d'une bande cyclable unidirectionnelle est préférable lorsqu'une voie cyclable interfère avec un grand nombre de carrefours et d'accès. La largeur de cette bande cyclable doit être de 1,5 m lorsque la vitesse affichée est de 70 km/h ou moins, le nombre de cyclistes par jour est inférieur à 1 500 et que le débit journalier moyen d'été excède 2 000 véhicules[3] (Ministère des Transports, 2010, chapitre 15, p. 4, 11 et 12). Ces exigences s'appliquent à celles que le Ministère réalise ou pour lesquelles il est partenaire.

1. Les études citées par l'Agence sont : Institut national de santé publique du Québec (2008). *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité* ; Metroplan Orlando. *Orlando Area Bicycliste Crash Study: A Role-Based Approach to Crash Countermeasures* ; Transportation Research Board of the National Academies (2008). *Guidance for Implementation of the AASHTO Strategic Highway Safety Plan – Volume 18: A Guide for Reducing Collisions Involving Bicycles* ; Vélo Québec Association (2009). *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes – Guide technique*.

2. Le risque de collision aux carrefours serait accru au cours du virage à droite de l'automobiliste qui aurait tendance à regarder à gauche avant d'amorcer son virage, négligeant ainsi l'arrivée d'un cycliste depuis sa droite. Les cyclistes utilitaires qui se déplacent habituellement à des vitesses supérieures à 25 km/h seraient aussi plus vulnérables à ce type de collision (Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais, DM1, p. 7 et DM1.1, p. 18).

3. Le DJME sur le chemin Pink variait de 9 500 à 18 700 véhicules en 2008 et pourrait atteindre entre 15 600 et 22 600 véhicules en 2031 (tableau 4).

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que, pour assurer des déplacements fonctionnels et sécuritaires pour tous les usagers, la Ville de Gatineau devrait aménager une bande cyclable unidirectionnelle sécuritaire de chaque côté du chemin Pink, en plus de la piste multifonctionnelle. De plus, les conflits d'usages éventuels entre cyclistes, patineurs et piétons devraient faire l'objet d'un suivi afin d'apporter les correctifs nécessaires.*

Le transport actif et collectif

Selon les données de l'enquête origine-destination de 2005 sur les déplacements provenant du secteur du Plateau en période de pointe du matin, la part modale du transport en commun était de 27 % et celle du transport actif, marche et vélos, de 4 % (Comité TRANS, 2006, p. 77). La Ville de Gatineau, avec la collaboration de la Société de transport de l'Outaouais, veut augmenter à 45 % la part modale du transport collectif à l'horizon 2046 pour ce secteur. Elle vise également à doubler la part modale actuelle du transport actif (DQ3.1, p. 2 et annexe, p. 6 ; M. Carol Hébert, DT2, p. 36). Soulignons que le plan d'action 2006-2012 du gouvernement du Québec sur les changements climatiques encourage entre autres les municipalités du Québec à favoriser le développement et l'utilisation du transport actif et collectif[1]. La politique environnementale ainsi que le plan d'action de la Ville s'inscrivent dans cette démarche.

La Ville considère néanmoins que, malgré une augmentation de la part modale du transport collectif, les déplacements en véhicules continueront à croître sur le chemin Pink. Les projections des débits de circulation ont été simulées en tenant compte d'une augmentation progressive de la part modale du transport collectif (PR5.3.1, p. 2 ; DQ3.1, p. 2 ; M. Carol Hébert, DT1, p. 33 et DT2, p. 36).

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que le projet d'élargissement du chemin Pink à quatre voies serait justifié entre la rue de la Gravité et le chemin Vanier compte tenu du volume de circulation en période de pointe généré par les secteurs résidentiels.*

Le transport actif

Pour favoriser la marche et le vélo, l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais considère que la piste prévue dans la première phase du projet entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives devrait, en plus d'être sécuritaire, se

1. Gouvernement du Québec. *Plan d'action 2006-2012 : Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir* [en ligne (22 juin 2011) : www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf], p. 24.

prolonger à l'ouest jusqu'au chemin Vanier ou, à tout le moins, jusqu'à la rue du Conservatoire (DM1, p. 11). De plus, l'Agence considère que des voies cyclables qui feraient partie d'un réseau interconnecté encourageraient davantage leur utilisation et ce mode de transport actif (M. Louis-Marie Poissant, DT4, p. 20). L'Association des résidents du Plateau propose également de prolonger cette piste jusqu'au chemin Vanier (DM5, p. 6).

La piste multifonctionnelle serait reliée du côté sud à une bande cyclable que la Ville de Gatineau prévoit aménager sur le boulevard des Grives de même qu'à des sentiers récréatifs qui longeraient les ruisseaux Moore et des Fées (M. Carol Hébert, DT1, p. 42).

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que le transport actif est tributaire de la mise en œuvre de mesures le favorisant. Ainsi, l'aménagement le long du chemin Pink d'une piste multifonctionnelle et de bandes cyclables reliées à un réseau cyclable s'inscrirait dans cette orientation. La piste multifonctionnelle devrait également être mise en place entre les rues de la Gravité et du Conservatoire dès la première phase du projet.*

La desserte du transport collectif

Selon la Ville, l'élargissement à quatre voies du chemin Pink faciliterait les déplacements des autobus de type local ou express. De plus, l'aménagement de refuges d'autobus près des carrefours éviterait d'entraver la circulation routière durant les temps d'arrêt. Ces refuges, l'installation de feux de circulation de même que la construction de sections de trottoir au nord et de la piste multifonctionnelle au sud offriraient un accès adéquat et sécuritaire aux usagers du transport collectif (PR5.1, partie A, p. 5 ; PR5.3.1, p. 4 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 24).

Divers circuits d'autobus desservent actuellement les secteurs résidentiels adjacents au chemin Pink[1]. Le secteur au sud est desservi par les lignes régulières 39 et 49 et les lignes de pointe 22, 25, 26 et 28. Les autobus circulent principalement sur les boulevards Saint-Raymond, des Grives, d'Europe, du Plateau et sur les rues de la Gravité et de l'Atmosphère. Le secteur au nord du chemin Pink est desservi par les lignes de pointe 26 et 48 qui empruntent respectivement la rue de la Brise et le chemin de la Montagne. Aucun circuit d'autobus n'utilise toutefois le chemin Pink de manière continue entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin Vanier (M. Carmel Dufour, DT3, p. 17).

1. Société de transport de l'Outaouais. *Carte du réseau* [en ligne (9 mai 2011) : www.sto.ca/pdf/carte_reseau.pdf].

Une révision des parcours d'autobus et de leur fréquence de passage est régulièrement effectuée par la Société de transport de l'Outaouais afin d'assurer une meilleure desserte aux environs du chemin Pink et pour augmenter progressivement la part modale du transport collectif (*id.*, DT2, p. 29 et 33 et DT3, p. 15). Selon la Ville, « avec les développements actuels et futurs du secteur du Plateau et du secteur de l'ex-ville d'Aylmer qui s'effectue vers le nord, le chemin Pink sera appelé à jouer un rôle accru dans la desserte du transport en commun » (PR1, p. 3).

Le chemin Pink fait partie des quatre corridors est-ouest à l'étude par la Société de transport de l'Outaouais pour l'implantation d'une voie réservée au transport collectif dans l'ouest de la ville. Les autres corridors sont localisés au sud du chemin Pink, soit ceux du boulevard des Allumettières, du chemin d'Aylmer et du boulevard de Lucerne. L'évaluation comprend une analyse multicritère basée entre autres sur les bassins de population et les pôles à desservir, l'efficacité et la rapidité du service pour assurer et accroître l'utilisation du transport collectif de même que sur les impacts environnementaux et les coûts. La technologie à mettre en place est également examinée, à savoir le transport rapide par autobus, par tramway ou par train (DB1 ; M. Carmel Dufour, DT1, p. 85 et 86 et DT2, p. 28, 30 et 32).

Cette étude de faisabilité, comprenant des consultations publiques, a été amorcée au début de 2011 et serait complétée à la fin de l'année. Elle fait également partie du Plan stratégique 2005-2015 de la Société de transport de l'Outaouais et d'une démarche à long terme. La mise en service de la voie réservée serait prévue en 2025, soit l'année même où l'élargissement du chemin Pink entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier est prévu (DB1 ; M. Carmel Dufour, DT1, p. 85 et DT2, p. 29 et 32).

Toutefois, selon la Ville :

> […] le chemin Pink offre une faible perspective pour la création d'un corridor de transport réservé aux autobus ou en site propre, considérant que les liens les plus directs entre les grandes zones d'habitation situées à l'ouest du parc de la Gatineau et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa sont situés plus au sud, soit dans l'axe des boulevards des Allumettières et Alexandre-Taché.
> (PR5.1, partie A, p. 2)

D'ailleurs, des voies réservées au transport collectif sont en place sur l'axe formé par le chemin d'Aylmer, le boulevard Alexandre-Taché[1] et le pont du Portage *(ibid*., p. 5). De plus, le représentant de la Société de transport de l'Outaouais a indiqué que

1. La part modale du transport en commun sur le boulevard Alexandre-Taché est d'environ 60 % en période de pointe (DB1).

l'achalandage actuel n'était pas suffisant pour justifier l'implantation à court ou moyen terme d'une voie réservée sur le chemin Pink (M. Carmel Dufour, DT3, p. 16 et 17).

- *La commission d'enquête constate que la Société de transport de l'Outaouais révise régulièrement les parcours et la fréquence des autobus aux environs du chemin Pink dans le but de favoriser l'utilisation du transport collectif. Elle constate également qu'une étude de faisabilité est en cours en vue d'implanter une voie réservée au transport collectif et que l'axe du chemin Pink n'apparaît pas être celui privilégié à court terme par la Société de transport.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête considère que l'élargissement à quatre voies du chemin Pink offrirait la possibilité de mettre en place une voie réservée au transport collectif pour répondre à la demande en transport à long terme.*

L'aménagement esthétique et visuel

Le projet serait réalisé dans un axe routier existant donnant sur des cours arrière de résidences. De plus, le paysage rural aux abords du chemin Pink se transforme progressivement en raison du lotissement résidentiel dans le secteur. Par ailleurs, aucun bâtiment ou bien culturel ne se trouve dans l'emprise du chemin Pink (PR3.1, p. 86, 102 et 132).

Selon la Ville, l'élargissement du chemin Pink transformerait la route rurale actuelle en un boulevard urbain. Le projet permettrait également d'améliorer la qualité visuelle des abords du chemin Pink qui « ont actuellement un aspect négligé, voire délabré » (PR5.1, partie B, annexe 2, p. 24).

Dans l'emprise, de part et d'autre des voies de circulation, la Ville planifie des aménagements paysagers comprenant un alignement d'arbres dans le terre-plein et du côté des résidences riveraines (figure 3). Elle entend par ailleurs densifier le couvert végétal de la bande riveraine de chacun des ruisseaux et végétaliser les fossés et les bassins de rétention (PR3.1, p. 39 ; PR5.1, partie A, p. 7 et partie B, annexe 2, p. 13 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 24).

La Ville a indiqué qu'un plan d'aménagement paysager serait éventuellement réalisé. Un suivi serait effectué sur une période de cinq ans pour assurer la pérennité des aménagements (PR5.1, partie A, p. 19 et partie B, annexe 2, p. 20 ; M. Jean Roberge, DT2, p. 57 et 58).

À l'extérieur de l'emprise, des talus antibruit, d'une hauteur d'environ 3 m, ont été aménagés par les promoteurs immobiliers. D'autres talus seraient prévus au fur et à

mesure de la réalisation des projets d'habitation le long du chemin Pink. Ces talus sont exigés par la Ville au moment du processus d'approbation municipale des projets résidentiels (PR3.1, annexe I, p. 10 et 36 à 39 ; PR5.1, partie B, annexe 2, p. 23 ; M. Daniel Faubert, DT1, p. 65 et 66).

Cependant, outre le pourcentage de pente, la Ville n'impose aucune exigence aux promoteurs immobiliers pour ce qui est de l'aménagement esthétique des talus du fait qu'ils se situent sur le domaine privé (M. Carol Hébert, DT2, p. 46). Toutefois, selon l'étude d'impact, « l'installation de buttes linéaires par les promoteurs immobiliers […] sont des activités externes au projet, mais ils ont un effet significatif sur la transformation du paysage aux abords du chemin Pink » (PR3.1, p. 132).

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que l'aménagement des abords du chemin Pink devrait devenir une responsabilité partagée entre la Ville de Gatineau et les promoteurs immobiliers. Le plan d'aménagement paysager élaboré par la Ville pourrait constituer l'outil pour établir les orientations auxquelles tous devraient adhérer.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que, en vue d'assurer une insertion harmonieuse du projet dans le milieu urbain, le plan d'aménagement paysager devrait aussi être élaboré en concertation avec les résidants demeurant aux alentours du chemin Pink.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait mettre en place une plantation sur les talus aux abords du chemin Pink de manière à créer un écran visuel pour ainsi améliorer la qualité de vie des résidants.*

Par ailleurs, des lampadaires seraient installés sur le terre-plein central. Selon la Ville, cet éclairage accentuerait l'aspect boulevard urbain et le type de lampadaire retenu serait en continuité avec ceux existants entre le boulevard Saint-Raymond et le chemin de la Montagne (PR3.1, p. 130 ; PR5.1, partie B, annexe 2, p. 20). Le type de lampadaire que la Ville prévoit mettre en place est analogue à ceux de certains axes autoroutiers.

L'Association des résidents du Plateau considère que ce type de lampadaire est à proscrire en raison de la pollution lumineuse qu'il crée. Elle suggère plutôt des lampadaires à l'échelle du quartier, comme ceux du boulevard des Grives, avec un éclairage diffusé uniquement vers le chemin Pink (DM5, p. 5 et 6 ; M. Simon Leclerc, DT4, p. 47). Les grandes agglomérations canadiennes, dont celles du Québec, sont reconnues comme générant une forte intensité lumineuse[1]. De plus, cette nuisance

1. Astrophoto. *Pollution lumineuse* [en ligne (6 juillet 2011) : www.astrophoto.ca/fr/lightpollution/lightpollution_qc.fr.html] ; Sky & Telescope. *Light Pollution in North America* [en ligne (6 juillet 2011) : www.skyandtelescope.com/community/skyblog/stargazing/50459677.html ; http://media.skyandtelescope.com/documents/metro_lp_blobs.xls].

risque d'être ressentie davantage dans les milieux périurbains que dans les milieux urbanisés plus éclairés, d'où l'importance d'éliminer l'éclairage superflu.

La Ville a d'ailleurs adopté en mars 2011 une réglementation (505-07-2011) visant à diminuer l'intensité de l'éclairage extérieur dans le cœur du village urbain du Plateau, tout en assurant la sécurité des lieux. Ainsi, l'éclairage doit être prioritairement conçu en fonction des piétons et les faisceaux lumineux doivent être dirigés vers le bas.

La hauteur, la localisation et la distance d'espacement des lampadaires, l'intensité et le type de source lumineuse, l'efficacité énergétique ainsi que la direction de l'éclairage constituent des paramètres à prendre en compte pour limiter cette nuisance. Des mesures d'atténuation peuvent être envisagées, comme l'utilisation d'un éclairage tamisé, d'une couleur moins éblouissante ou encore d'un éclairage dirigé de manière à ne pas nuire aux riverains[1].

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que l'éclairage le long du chemin Pink devrait être conçu de manière à respecter le caractère résidentiel des lieux et à limiter l'impact de la pollution lumineuse sur les riverains, entre autres en évitant de diffuser la lumière vers les résidences. La Ville de Gatineau devrait également établir les paramètres du système d'éclairage, incluant le choix des lampadaires, en collaboration avec les résidants.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait établir une réglementation relative à l'éclairage municipal extérieur sur tout son territoire afin de limiter la pollution lumineuse, tout en visant l'économie d'énergie.*

L'Association des résidents du Plateau suggère la création d'un comité de concertation comprenant entre autres la Ville, le ministère des Transports, la Société de transport de l'Outaouais et des résidants. Ce comité permettrait de discuter de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet, notamment en ce qui concerne l'éclairage, le mobilier urbain, les voies cyclables, l'aménagement paysager et les mesures antibruit (DM5, p. 7 ; M. Simon Leclerc, DT4, p. 49 et 50 ; M^{me} Lili Lemieux, DT4, p. 49 et 50).

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait dès maintenant mettre en place un comité de concertation avec la participation des résidants.*

1. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. *La pollution lumineuse* [en ligne (6 juillet 2011) : www.mddep.gouv.qc.ca/jeunesse/chronique/2005/0503-causes.htm].

Chapitre 5 Les phases de réalisation du projet

Dans le présent chapitre, la commission d'enquête examine les trois phases de réalisation du projet, tel que le prévoit le promoteur. Un principe du développement durable est particulièrement examiné ici. Il s'agit de *subsidiarité* qui servira à évaluer comment et quand les phases du projet pourraient être autorisées par le gouvernement du Québec, dans l'optique que le projet serait financé en parts égales par les gouvernements du Québec et du Canada.

Ce principe stipule que les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés. Il servira donc dans les deux sections du chapitre qui traitent du calendrier d'autorisation des trois phases du projet ainsi que du processus gouvernemental d'autorisation.

Le calendrier d'autorisation selon les besoins en transport

La première phase du projet entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives est considérée comme prioritaire par la Ville de Gatineau. Cet élargissement serait nécessaire à l'horizon de 2012 pour augmenter la capacité routière et sa mise en service est prévue pour octobre 2013 (PR3.1, p. 2 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 22 et 27). Comme il a été indiqué précédemment, le lotissement résidentiel adjacent à ce segment, d'où proviennent les déplacements, est pratiquement complété et les besoins en transport sont confirmés par les récents comptages de circulation réalisés par la Ville.

Par ailleurs, ce n'est qu'en 2025 que la deuxième phase du projet, entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier, serait requise. Les besoins en capacité routière seraient tributaires du lotissement résidentiel ultime du secteur. La Ville évalue que, selon le rythme de croissance des dernières années, le secteur du Plateau serait totalement construit aux environs des années 2021 à 2025 (M. Jean Roberge, DT1, p. 22 et 27 ; M. Daniel Faubert, DT3, p. 22).

L'échéancier de réalisation de la troisième et dernière phase du projet, soit le segment entre le chemin Vanier et le corridor Deschênes, n'est pas défini et les

besoins en transport sont indéterminés (PR3.1, p. 2, 11 et 168 ; M. Jean Roberge, DT1, p. 22 et 23). Selon la Ville, « il est tout à fait plausible que la phase 3 soit réalisée au-delà de 2050, voire complètement abandonnée » (PR5.2.1, p. 15). Cette phase est en effet dépendante du corridor Deschênes (figure 1).

Cette partie nord du tracé pourrait être compromise par le refus de la Commission de la capitale nationale de permettre toute nouvelle route dans le parc pour éviter de fragmenter les milieux naturels (DQ4.1 ; M. Carol Hébert, DT3, p. 2). Cet aspect mérite une attention particulière pour assurer le maintien des habitats et permettre à la faune de circuler. D'autres liaisons interprovinciales sont également à l'étude. La Commission de la capitale nationale et les ministères des Transports du Québec et de l'Ontario ont constitué un partenariat pour déterminer de nouvelles liaisons interprovinciales potentielles. Une étude incluant un volet de consultation publique a été entreprise en 2006 avec la participation des représentants des villes de Gatineau et d'Ottawa pour évaluer des corridors routiers et des emplacements potentiels à la construction de ponts interprovinciaux[1].

De plus, des études d'opportunité seraient effectuées pour établir les besoins en transport pour les phases 2 et 3 du projet :

> […] lorsque des demandes d'élargissement du tronçon, projeté entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier, seront faites par le milieu, une étude d'opportunité identique à celle du premier tronçon sera réalisée. Le même principe s'applique pour le tronçon du chemin Pink, projeté entre le chemin Vanier et le futur boulevard Deschênes, qui est tributaire de la construction du boulevard Deschênes.
> (PR3.1, p. 91)

La Ville entend également élaborer un programme de suivi des débits de circulation « afin d'adapter l'année où il sera opportun d'intervenir au rythme de croissance observé réellement » (*ibid.*, p. 26).

Certains éléments du projet sont ainsi susceptibles d'être modifiés ou remis en question. Des études sonores complémentaires pourraient être nécessaires, notamment pour confirmer ou infirmer le besoin en écrans antibruit en fonction des nouvelles données de débits routiers, des nouveaux secteurs d'habitation et de l'éventuelle politique révisée du ministère des Transports sur le bruit routier. Des études fauniques et floristiques auraient aussi à être réalisées pour mettre à jour les connaissances sur les milieux naturels, notamment sur les milieux humides, et les évaluer par rapport aux dispositions réglementaires en vigueur au moment où les

1. Roche-GENIVAR. *Évaluation environnementale des liaisons interprovinciales* [en ligne (27 juin 2011) : www.ncrcrossings.ca/fr/index.php].

besoins en transport seraient confirmés. Rappelons également l'incertitude concernant la vitesse réglementaire pour le segment à l'ouest du boulevard des Grives qui pourrait influencer la conception du projet.

Des orientations révisées en matière d'aménagement du territoire, des demandes sociales nouvelles ou des innovations technologiques telles que le développement de véhicules hybrides et électriques[1] sont également susceptibles d'apporter des changements dans la programmation et la mise en œuvre du projet.

- *La commission d'enquête constate qu'il existe des incertitudes quant aux éléments de la phase 2 du projet pour le segment du chemin Pink entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier, notamment la vitesse affichée ainsi que les mesures d'atténuation du bruit et de compensation pour les milieux humides. Par ailleurs, la phase 3 à l'ouest du chemin Vanier pourrait ne jamais se réaliser.*

- ***Avis –** La commission d'enquête est préoccupée par une possible fragmentation des milieux naturels dans le parc de la Gatineau advenant la construction du boulevard Deschênes.*

Le processus gouvernemental d'autorisation

En vertu du principe de subsidiarité, il incombe aux gouvernements du Québec et du Canada de bien analyser le processus d'autorisation de chaque phase du projet de la Ville de Gatineau, compte tenu de leur responsabilité financière et environnementale à l'égard de celui-ci.

Questionné en audience publique sur le fait que la deuxième phase n'était prévue que vers 2025 et que la troisième phase est hypothétique, le promoteur a expliqué que cette situation découlait d'une exigence du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Le Ministère a confirmé cette position car il veut éviter une segmentation des demandes d'autorisation pour l'élargissement du chemin Pink afin d'évaluer les impacts du projet dans leur ensemble, selon le concept ultime. Le Ministère a également parlé du choix qui s'offrait au gouvernement du Québec : autoriser la réalisation de la phase 1 du projet et surseoir à la décision sur les phases 2 et 3, ou autoriser tout le projet, mais en mentionnant au décret que des études techniques et environnementales actualisées seraient exigibles pour la

1. Le gouvernement du Québec, dans son *Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques*, entend favoriser le développement technologique et l'utilisation des véhicules électriques [en ligne (22 juin 2011) : www.vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/pdf/plan-action.pdf]. Selon la Ville, le remplacement graduel des véhicules dotés d'un moteur à combustion, qui aurait pour effet de diminuer le bruit routier et les émissions polluantes, ne se traduirait pas nécessairement par une diminution du volume de véhicules sur le réseau routier et par un transfert modal vers le transport collectif (PR5.2.1, p. 2 et 3).

réalisation des phases 2 et 3, et ce, avant l'émission des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (MM. Carol Hébert et Hubert Gagné, DT1, p. 29 à 31).

Au sujet de décisions du gouvernement du Québec, scindées ou par étapes, à l'égard d'un projet routier dans l'Outaouais, le cas du boulevard des Allumettières fait foi de cette possibilité. À la suite d'une audience publique tenue en 1989, le gouvernement autorisait la réalisation de la portion ouest du projet (décret 857-1990), moins urbanisée, tout en sursoyant à la décision sur la portion est située immédiatement à l'ouest du centre-ville de Gatineau. Cette dernière portion a ensuite été autorisée en 1991 (décret 1446-1991). Elle n'a pas été réalisée car le ministère des Transports a par la suite changé le concept du projet. Le nouveau concept a quant à lui été autorisé en 2001 à la suite d'une nouvelle audience publique et sa construction a été terminée en 2007 (décret 1388-2001).

Dans le cas présent, la phase 1 du projet ne fait toutefois qu'une longueur de 450 m, ce qui est inférieur au seuil d'assujettissement de 1 km de l'article 2. al.1 e) du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [R.R.Q., c. Q-2, r. 23]. Dans ce contexte, il n'est pas certain que le gouvernement du Québec adopte un décret pour un tronçon d'une longueur inférieure à 1 km sans tenir compte des autres phases.

Par ailleurs, malgré l'entente qui prévoit que Transports Canada financerait l'ensemble du projet à 50 %, le Ministère a précisé dans ses commentaires sur l'étude d'impact qu'il ne financerait à court terme que la phase 1. Une approche par étapes est donc actuellement retenue par le gouvernement fédéral (PR5.2.1, Réponses aux questions, commentaires et demande d'information additionnelle des ministères fédéraux).

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs devrait considérer la phase 3 du projet d'élargissement du chemin Pink comme faisant plutôt partie de l'éventuel projet du futur boulevard Deschênes. Cette phase ne devrait donc pas être autorisée avec la présente demande de la Ville de Gatineau.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que des conditions de réalisation de la phase 2, planifiée à plus long terme que la phase 1, devraient être prévues à un éventuel décret autorisant la réalisation du projet, en sus des conditions liées à la phase 1. Ainsi, toute demande d'autorisation de construction par la Ville de Gatineau pour cette deuxième phase serait examinée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de façon à ce que le projet tienne compte de l'évolution du milieu et des normes et exigences en vigueur au moment où les besoins en transport seraient confirmés.*

Les principes de développement durable pour l'évaluation des impacts

Tel qu'il a été mentionné précédemment, la Ville de Gatineau a élaboré une politique environnementale et un plan d'action inspirés de la *Loi sur le développement durable*. En outre, la politique environnementale prévoit que la Ville « adopte une approche qui intègre les paramètres environnementaux en plus des critères sociaux et économiques au moment de la prise de décision[1] ». L'étude d'impact n'a toutefois pas pris en compte explicitement les seize principes de développement durable. La considération des principes applicables selon les répercussions du projet sur le milieu naturel ou humain aurait apporté une meilleure appréciation des enjeux.

Par ailleurs, l'article 4 de la *Loi sur le développement durable* permet au gouvernement de déterminer à compter de quand, ou selon quel échéancier, les dispositions de ladite loi devront être mises en vigueur en ce qui concerne les organismes municipaux. Les municipalités auront notamment alors à prendre en considération les seize principes du développement durable et à définir une vision concertée du développement durable de leur territoire. Bien que la loi soit administrée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, c'est le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire qui est responsable de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* [L.R.Q., c. A-19.1] qui est présentement en révision. Ces deux ministères ont donc un rôle à jouer à cet égard.

- ***Avis –*** *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Gatineau devrait prendre systématiquement en compte les seize principes du développement durable énoncés dans la* Loi sur le développement durable *lorsqu'elle évalue les répercussions de ses projets.*

- ***Avis –*** *La commission d'enquête estime que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire devraient s'assurer de la considération des principes du développement durable par les municipalités locales dans la planification du développement de leur territoire, comme le prévoit la* Loi sur le développement durable*.*

1. [En ligne (12 juillet 2011) : www.ville.gatineau.qc.ca/docs/la_ville/administration_municipale/politiques_vision/politique_environnementale_plan_action.pdf, p. 10].

Conclusion

Au terme de son analyse et après avoir examiné la documentation déposée et entendu les commentaires des participants, la commission d'enquête conclut que la réalisation des deux premières phases du projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes à Gatineau permettrait de répondre, au moment opportun, aux besoins en déplacement de la population résidant et travaillant dans les quartiers avoisinants. Le lotissement résidentiel et commercial des dernières années et celui prévu à moyen terme, le mauvais état actuel de la chaussée ainsi que l'absence d'aménagements pour faciliter le transport actif justifient les travaux.

Sur le plan biophysique, la Ville de Gatineau, promoteur du projet, compenserait la perte d'habitats du poisson pour répondre à l'objectif d'aucune perte nette. Pour la perte de milieux humides et de boisés, la Ville devrait proposer des aménagements de compensation à caractère permanent. Un corridor vert lié au parc de la Gatineau, de valeur écologique équivalente ou supérieure aux pertes découlant du projet, ou bien le reboisement de superficies entre des boisés devrait être envisagé.

Pour le bruit, le seuil d'intervention pour l'implantation de mesures d'atténuation devrait être de 45 dB(A), $L_{eq,\ 8\ h}$ la nuit, afin de protéger le sommeil dans les secteurs résidentiels. Par ailleurs, compte tenu de l'impact anticipé des normes en vigueur en matière d'émission atmosphérique des véhicules automobiles et du renouvellement progressif du parc automobile, la réalisation du projet n'entraînerait pas de dégradation de la qualité de l'air dans les environs du chemin Pink, malgré une augmentation progressive du trafic routier jusqu'en 2025.

En outre, les interventions projetées sur le chemin Pink devraient assurer des déplacements fonctionnels et sécuritaires pour tous les usagers. À cet égard, la piste multifonctionnelle devrait être mise en place entre les rues de la Gravité et du Conservatoire dès la première phase du projet. De plus, la Ville devrait aménager une bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté du chemin Pink. Le transport actif est tributaire de la mise en œuvre de mesures favorisant ce dernier. Ainsi, l'aménagement d'une piste multifonctionnelle et de bandes cyclables reliées à un réseau cyclable s'inscrirait dans cette orientation.

En vue d'assurer une continuité et une insertion harmonieuse du projet dans le milieu, le plan d'aménagement paysager devrait être élaboré en concertation avec les résidants. L'éclairage devrait être conçu de manière à respecter le caractère résidentiel des lieux et à limiter la pollution lumineuse, entre autres en évitant de

diffuser la lumière vers les résidences. La Ville dispose déjà d'un plan d'action inspiré de la *Loi sur le développement durable*. Elle gagnerait toutefois à le bonifier en tenant compte des principes du développement durable énoncés dans la Loi lorsqu'elle planifie son développement.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs devrait considérer la phase 3 du projet d'élargissement du chemin Pink comme faisant plutôt partie de l'éventuel projet du boulevard Deschênes. Cette phase ne devrait donc pas être autorisée avec la présente demande de la Ville. Par ailleurs, des conditions de réalisation propres à la phase 2, planifiée à plus long terme que la phase 1, devraient être prévues à un éventuel décret autorisant la réalisation du projet, en sus des conditions de réalisation de la phase 1. Enfin, la commission est préoccupée par une possible fragmentation des milieux naturels dans le parc de la Gatineau advenant la construction du boulevard Deschênes.

Fait à Québec,

Michel Germain
Président de la commission

Louis Dériger
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Édith Bourque, analyste
Yvon Deshaies, analyste

Avec la collaboration de :
Alexandre Corcoran-Tardif, conseiller en communication
Marie-Josée Harvey, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Angéla Perreault, agente de secrétariat

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Bill Clennett

M. Michel Martineau
M[me] Lyne Monastesse
M. Philippe Quesnel

M[me] Sharon Déoux

M. Gaetan Provencher

M. Stephen Knowles

M. Claude Sirois

Association des Résidents du Plateau
M[me] Lili Lemieux

Distribution Biodirect
M. Lee Bourdon

Canadian Parks and Wilderness Society
Ottawa Valley Chapter
M. John McDonnell

Eco-Watch
M. Ian C. Huggett

Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais
M[me] Nicole DesRoches

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 9 mai 2011.

La commission d'enquête et son équipe

La commission

Michel Germain, président
Louis Dériger, commissaire

Son équipe

Édith Bourque, analyste
Alexandre Corcoran-Tardif, conseiller en communication
Yvon Deshaies, analyste
Marie-Josée Harvey, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Angéla Perreault, agente de secrétariat

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Pierre Dufour, responsable de la webdiffusion
Danielle Hawey, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

3 et 4 mai 2011	Rencontres préparatoires tenues à Gatineau

1re partie	**2e partie**
16 et 17 mai 2011 Hôtel Best Western Cartier Gatineau	14 juin 2011 Hôtel Best Western Cartier Gatineau

Le promoteur

Ville de Gatineau	M. Carol Hébert, porte-parole M. Frédéric Tremblay
Son consultant :	
CIMA+	M. Jean-François Mouton Mme Nadine Paquette M. Jean Roberge

Les personnes-ressources

		Mémoires
M. Normand Chevalier	Ministère des Transports	
M. Hubert Gagné, porte-parole M. Hervé Chatagnier Mme Chantal Picard M. Pierre Vincent	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	
M. Carmel Dufour	Société de transport de l'Outaouais	
M. Daniel Faubert	Ville de Gatineau	
Avec la collaboration des organismes suivants :		
Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais	M. Louis-Marie Poissant	DM1 DM1.1

Environnement Canada		
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune		
Pêches et Océans Canada	M. Dominic Boula	
Transports Canada	M. Patrice Deneault	

Les participants

M. Bill Clennett		DM8
M. Stephen Knowles		
M^{me} Jani Lalonde, M. Patrick Grandmaître, M^{me} Patricia Doyon, M. Dominic Grenier, M^{me} Anik Lalonde, M. Martin Cousineau, M^{me} Isabelle Groulx, M. Luc Cousineau		DM2
M^{me} Lili Lemieux		
M. Jean-Nicolas Martineau		
M. Michel Martineau, M^{me} Lyne Monastesse, M. Philippe Quesnel		DM4
M. Gaétan Provencher		DM3
M. Claude Sirois		
Action Vélo Outaouais	M. Jacques Fournier	DM6
Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais	M. Carl Clements M. Louis-Marie Poissant	DM1 DM1.1
Association des résidents du Plateau	M. Simon Leclerc M^{me} Lili Lemieux	DM5
Distribution Biodirect	M. Lee Bourdon	DM7
Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO)	M^{me} Nicole DesRoches	Verbal

Au total, huit mémoires ont été déposés à la commission d'enquête, dont sept ont été présentés en séance publique ainsi qu'une opinion verbale. Quant au mémoire non présenté, la commission a pris les dispositions afin de confirmer le lien entre ce mémoire et son auteur.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation et de documentation

Bibliothèque Lucy-Faris
Gatineau

Centre de service – Secteur Hull
Gatineau

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 VILLE DE GATINEAU. *Avis de projet*, août 2005, 6 pages et annexes.

PR2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, février 2008, 22 pages.

PR3 VILLE DE GATINEAU. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*.

PR3.1 *Étude d'impact*, rapport principal, 15 juin 2009, 173 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, 21 juillet 2010, 23 pages et annexes.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires au promoteur*, 4 novembre 2009, 6 pages et annexe.

PR5.1 VILLE DE GATINEAU. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, 24 février 2010, pagination diverse.

PR5.2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires au promoteur – Deuxième série*, 11 mai 2010, 7 pages.

PR5.2.1 VILLE DE GATINEAU. *Réponses aux questions et commentaires – Deuxième série*, 14 juillet 2010, 17 pages et annexes.

PR5.3 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires au promoteur – Troisième série*, 20 septembre 2010, 3 pages.

PR5.3.1 VILLE DE GATINEAU. *Réponses aux questions et commentaires – Troisième série*, 11 octobre 2010, 4 pages et annexe.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 19 mars 2008 au 9 septembre 2010, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 28 octobre 2010, 3 pages.

PR8 VILLE DE GATINEAU. *Liste des lots touchés par le projet*, novembre 2010, 1 page.

Par le promoteur

DA1 VILLE DE GATINEAU. *Croissance urbaine et potentiel de développement résidentiel. Révision du schéma d'aménagement et de développement*, mai 2011, 20 pages et annexes.

DA2 VILLE DE GATINEAU. *La démographie : tendances passées, perspectives et défis*, mai 2011, 22 pages et annexe.

DA3 VILLE DE GATINEAU, CCEDD. *Revoir la réglementation sur le bruit : rapport d'étape*, 12 pages, 12 mai 2011.

DA4 VILLE DE GATINEAU. *Estimation des coûts des études environnementales*, 16 mars 2007, 2 pages.

DA5 VILLE DE GATINEAU*. Faits saillants*. *Population, logements et emplois, village urbain Du Plateau*, mai 2011, 4 pages.

DA6 VILLE DE GATINEAU. *Compilation administrative concernant le bruit sur le territoire de la ville de Gatineau. Règlement numéro 44-2003*, 17 mai 2011, 6 pages.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre à la Ville de Gatineau concernant la demande de financement pour les études environnementales*, 31 octobre 2007, 1 page.

DA8 CIMA+*. Étude d'opportunité – Élargissement de 2 à 4 voies du chemin Pink, secteur de la Montagne Nord à des Grives*, 31 mars 2004, 46 pages et annexes.

DA9 CIMA+. *Présentation de l'étude d'impact sur l'environnement*, 16 mai 2011, 18 pages.

DA10 VILLE DE GATINEAU. *Évolution des coûts de construction du chemin Pink, phase 1 – 2004 à 2013*, 18 mai 2011, 1 page.

DA11 VILLE DE GATINEAU. *Sommaire des accidents sur le chemin Pink entre Vanier et de la Montagne (2008 - 2010)*, 19 mai 2011, 1 page.

DA12 VILLE DE GATINEAU. *Comptage directionnel-intersection, heures de pointe du réseau, véhicules lourds*, entre le 6 juin 2007 et le 3 février 2010, 7 pages.

DA13 VILLE DE GATINEAU. *Comptage directionnel-intersection, heures de pointe du réseau, véhicules tous genres*, entre le 6 juin 2007 et le 3 février 2010, 7 pages.

DA14 VILLE DE GATINEAU. *Affections sélectives, cartes*, 6 mai 2011, 4 pages.

DA15 VILLE DE GATINEAU. *Charte d'épandage*, 18 mai 2011, 1 page.

DA16 VILLE DE GATINEAU. *Division des coûts par phase*, 24 mai 2011, 5 pages.

DA17 CIMA+. *Précisions concernant le 6 % d'accroissement du bruit, nombre de résidences touchées, période de référence,* 27 juin 2011, 3 pages.

DA18 VILLE DE GATINEAU. *Précisions concernant l'historique de la vitesse*, 6 juillet 2011, 2 pages.

Par les personnes-ressources

DB1 SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS ET CONSORTIUM ROCHE GENIVAR. *Étude de faisabilité des voies réservées en site propre pour le transport collectif rapide dans la partie ouest de la ville de Gatineau*, mars 2011, 10 pages.

DB2 QUÉBEC. *Décret n^{o} 1126-2007 concernant les routes dont la gestion incombe au ministre des Transports*, 12 décembre 2007, 12 pages.

DB3 QUÉBEC. *Décret n^{o} 325-96 concernant les routes dont la gestion incombe au ministre des Transports*, 13 mars 1996, 22 pages.

DB4 QUÉBEC. *Décret n^{o} 743-2004 concernant les routes dont la gestion incombe au ministre des Transports*, 4 août 2004, 10 pages.

DB5 GOUVERNEMENT DU CANADA, GOUVERNEMENT DU QUÉBEC et COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Entente générale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale*, 7 janvier 1972, 7 pages.

DB6 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC et COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Entente complémentaire de l'entente générale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale*, 1972, 4 pages.

DB7 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC et COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Entente générale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la Capitale nationale*, 1972, 6 pages et annexes.

DB8 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Résumé des actions entreprises par le ministère afin de diminuer les gaz à effet de serre (GES) émis au Québec par les automobilistes*, 25 mai 2011, 4 pages.

DB9 VILLE DE GATINEAU. *Extraits du schéma d'aménagement relatif au Règlement n^{o} 700 entré en vigueur le 5 janvier 2000*.

DB9.1 VILLE DE GATINEAU. *Cartes*, 2005, 2009 et 2010, 4 pages.

DB10 VILLE DE GATINEAU. *Extraits du plan d'urbanisme relatif au Règlement n^{o} 500 entré en vigueur le 2 août 2005.*

DB10.1 VILLE DE GATINEAU. *Cartes*, 2005 et 2011, 3 pages.

DB11 QUÉBEC. *Gazette officielle du Québec,* 20 octobre 1984, *n^{o} 42*, 2 pages.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions de la commission à la Ville de Gatineau*, 24 mai 2011, 2 pages.

DQ1.1 VILLE DE GATINEAU. *Réponses aux questions 1, 2 et 4*, 1er juin 2011, 2 pages et annexes.

DQ1.2 CIMA+. *Réponse à la question 5*, 31 mai 2011, 2 pages.

DQ1.2.1 CIMA+. *Complément d'information au document DQ1.2 demandé par la commission*, 9 juin 2011, 4 pages.

DQ1.2.2 CIMA+. *Complément d'information au document DQ1.2.1*, 12 juin 2011, 5 pages.

DQ1.3 VILLE DE GATINEAU. *Réponse à la question 3*, 27 mai 2011, 1 page.

DQ1.3.1 VILLE DE GATINEAU. *Précisions apportées à la réponse de la question 3*, 3 juin 2011, 2 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question de la commission à Transports Canada concernant la forme d'engagement pour chacune des phases du projet*, 24 mai 2011, 1 page.

DQ2.1 TRANSPORTS CANADA. *Réponse à la question DQ2*, 26 mai 2011.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions de la commission à la Ville de Gatineau*, 30 mai 2011, 2 pages.

DQ3.1 VILLE DE GATINEAU. *Réponses au document DQ3*, 3 juin 2011, 2 pages et annexes.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question de la commission à la Ville de Gatineau*, 9 juin 2011, 1 page.

DQ4.1 VILLE DE GATINEAU. *Réponse au document DQ4*, 10 juin 2011, 2 pages et annexe.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question de la commission à Pêches et Océan Canada*, 10 juin 2011, 2 pages.

DQ5.1 PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Réponse à la question du document DQ5*, 16 juin 2011, 1 page.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question de la commission à la Ville de Gatineau*, 21 juin 2011, 1 page.

DQ6.1 VILLE DE GATINEAU. *Réponse à la question du document DQ6*, 23 juin 2011, 2 pages et annexe.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes à Gatineau.*

DT1 Séance tenue le 16 mai 2011 en soirée à Gatineau, 91 pages.

DT2 Séance tenue le 17 mai 2011 en après-midi à Gatineau, 78 pages.

DT3 Séance tenue le 17 mai 2011 en soirée à Gatineau, 28 pages.

DT4 Séance tenue le 14 juin 2011 en soirée à Gatineau, 73 pages.

Bibliographie

COMITÉ TRANS (2006). *Enquête origine-destination 2005 - Sommaire des résultats - Région de la capitale nationale*, 93 p. [en ligne (16 août 2011) : www.ncr-trans-rcn.ca/uploadedFiles/O-DSurvey/OD_Survey_Report(full)FR.pdf].

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS (1986). *Politique de gestion de l'habitat du poisson*, 28 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1998). *Politique sur le bruit routier*, 13 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2010). *Tome 1 – Conception routière*, Les Publications du Québec, mise à jour au 15 juin 2010, pagination diverse.

Pages intérieures de l'impression d'origine sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz