

Qué

152

Construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50
et le chemin de la Montagne
Hull

PR3.1

6211-06-0a1

des Transports

CONSTRUCTION DE L'AXE McCONNELL- LARAMÉE ENTRE L'AUTOROUTE 50 ET LE CHEMIN DE LA MONTAGNE

Rapport d'évaluation environnementale - Résumé

15 décembre 2000



Beauchemin - Beaton - Lapointe Inc.

MTQ 111570-10201-RE-008, Rév. 00

Table des matières

	INTRODUCTION	2
1.0	LE PROJET	4
1.1	JUSTIFICATION DU PROJET	4
1.2	ANALYSE DE LA VALEUR DE 1999	7
2.0	TRONÇON LAC-DES-FÉES / SAINT-LAURENT	10
2.1	COMPOSANTES ÉTUDIÉES	10
2.2	EXAMEN DE VARIANTES	10
	2.2.1 Carrefours giratoires et feux de circulation	10
	2.2.2 Bruit et aménagement paysager	11
	2.2.3 Le projet retenu par le ministère des Transports	13
2.3	IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	17
	2.3.1 Étape de construction	17
	2.3.2 Étape de l'exploitation	17
2.4	TRONÇON DE LA MONTAGNE / LAC-DES-FÉES	20
2.5	EXAMEN DE VARIANTES	20
	2.5.1 Traversée de la promenade de la Gatineau	20
	2.5.2 Bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau	20
	2.5.3 Variantes du tracé principal	21
	2.5.4 Le projet retenu par le ministère des Transports	21
3.0	IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	24
4.0	THÈMES COMMUNS AUX DEUX TRONÇONS	26
4.1	SURVEILLANCE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION	26
4.2	SUIVI ENVIRONNEMENTAL	26
4.3	CONSULTATION PUBLIQUE	26
	BIBLIOGRAPHIE	29

Liste des tableaux

1	Niveaux de bruit aux premières rangées d'habitations et impact résultant suite à la mise en place des mesures d'atténuation	14
2	Caractéristiques géométriques du boulevard dans le secteur urbain	15
3	Impact sonore résiduel et hauteur d'écran requis en milieu urbain	18
4	Caractéristiques géométriques de la route dans le secteur du parc de la Gatineau	22

Liste des figures

1	Localisation du projet	3
2	Concept d'aménagement paysager du boulevard urbain	16
3	Description du tracé dans le parc de la Gatineau	23

INTRODUCTION

Le concept d'un nouvel axe est-ouest entre Hull et Aylmer est né à la fin des années 1960. Cet axe a déjà fait l'objet d'une étude d'impact publiée en 1987 et d'audiences publiques devant le BAPE, lequel a publié son rapport en 1989. Cet axe est aujourd'hui construit sur la plus grande partie de son tracé (quelque 9 km sur les 12 prévus au départ).

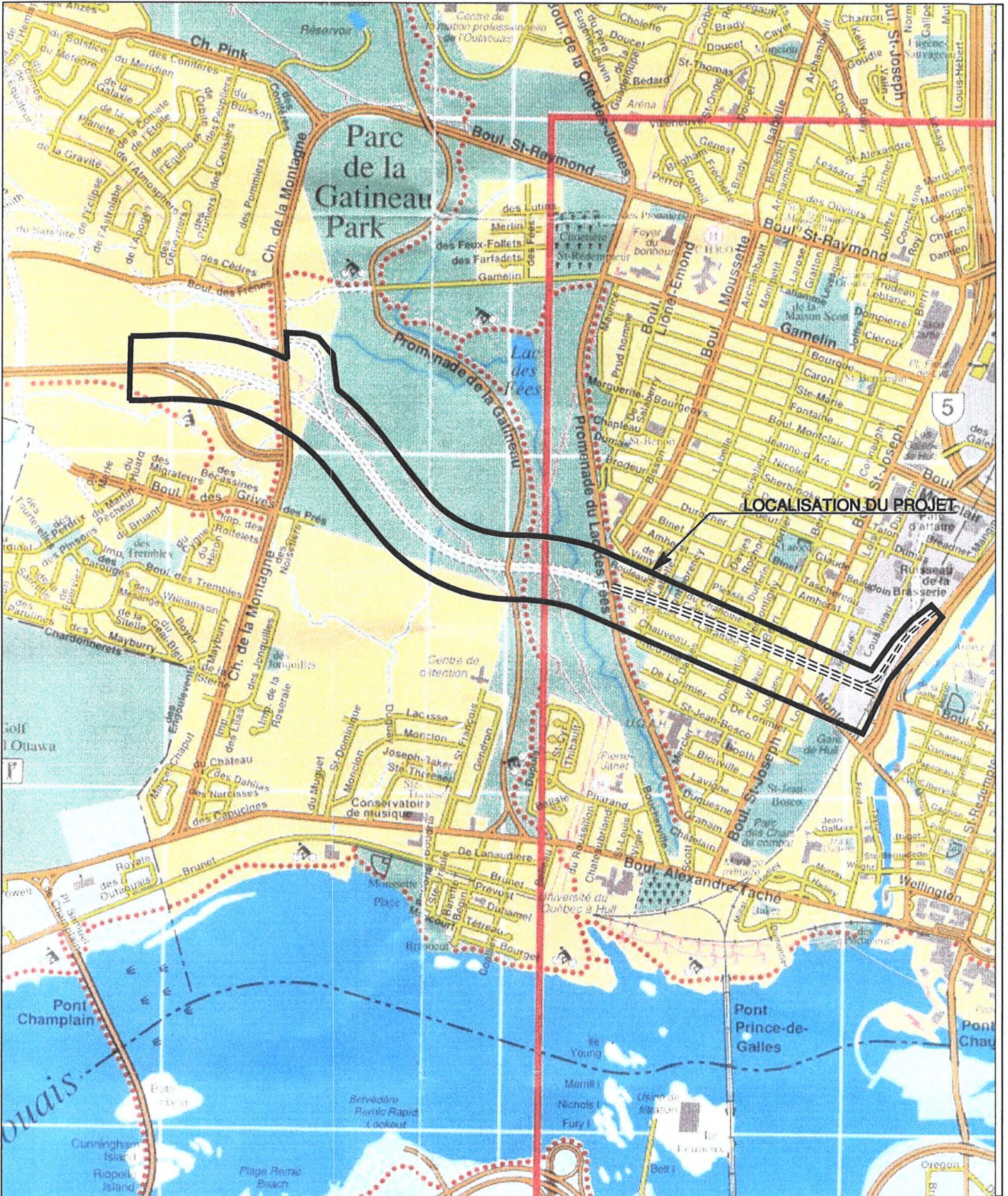
Le parachèvement de l'axe McConnell-Laramée sera assuré par la construction du tronçon allant de l'autoroute 50 au chemin de la Montagne (figure 1). Le ministère des Transports du Québec possède déjà le décret 1446-91 autorisant la construction de ce parachèvement selon un concept d'autoroute encaissée dans la partie urbaine du tracé prévu. Puisque le ministère des Transports a décidé, suite à un exercice d'analyse de la valeur, de construire un boulevard urbain plutôt qu'une autoroute encaissée, il devenait évident que le décret n'était plus valide dans sa forme actuelle. Pour cette raison, le Ministère a entrepris de mettre à jour les études environnementales du projet.

Le 20 juin 2000, le ministère des Transports du Québec déposait le *Rapport d'évaluation environnementale* du projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Ce rapport préparé par la firme Beauchemin-Beaton-Lapointe ainsi que plusieurs documents de support ont été déposés au ministère de l'Environnement du Québec afin de fournir toute l'information que le ministère des Transports a jugé utile pour que le décret 1446-91 soit modifié. Ces documents ont également été déposés à Transports Canada afin de satisfaire aux exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le projet y est assujéti parce que le gouvernement fédéral en finance 50 % des coûts de construction via l'entente fédérale-provinciale sur le réseau routier de la région de la capitale nationale.

Le 4 octobre 2000, le ministre de l'Environnement informait par lettre le ministre des Transports qu'il avait décidé d'assujéti le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévu à la Loi sur la qualité de l'environnement et transmettait à cet effet la directive ministérielle visée à l'article 31.2 de la Loi.

Le présent résumé a été préparé conformément à l'article 4 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (ch.Q-2, r.9). Les documents ayant servi à sa préparation sont énumérés dans la bibliographie.

Le chapitre 1 présente la justification du projet. Le chapitre 2 fait état des éléments spécifiques au tronçon Lac-des-Fées/Saint-Laurent tandis que le chapitre 3 en fait de même pour le tronçon de la Montagne/Lac-des-Fées. Le chapitre 4 traite de thèmes communs aux deux tronçons.



**AXE McCONNELL - LARAMÉE
ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE**

Localisation du projet

Figure 1

1.0
1.1

LE PROJET
JUSTIFICATION DU PROJET

La nécessité d'un lien majeur entre Aylmer, Hull et Gatineau a été reconnue en 1965 – dans un plan de transport intitulé *Ottawa-Hull Area Transportation Study* – et le tracé actuel en a été arrêté en 1969. Ce besoin découlait du fait que les axes est-ouest existants (la 148 et le lien Saint-Raymond/Pink) ne pouvaient jouer le rôle de lien majeur. Bien que ces liens aient été améliorés au cours des années, la situation demeure aujourd'hui essentiellement la même qu'au cours des années 1960. En effet, certaines sections des deux axes constituent toujours des goulots d'étranglement notoires pour la circulation et les caractéristiques du milieu bâti qui les borde y rendent les modifications nécessaires impossibles à réaliser sans causer d'impacts majeurs.

Par contre, du début des années 1970 à ce jour, l'arrivée massive de la fonction publique fédérale au centre-ville de Hull et la croissance rapide de la population ont créé une pression considérable sur le réseau routier du territoire de la CUO. L'augmentation du nombre des ménages a accru la demande de nouveaux logements dans les secteurs développables. Cependant, la rareté des secteurs développables sur le territoire hullois compris entre les rivières des Outaouais et Gatineau et le parc de la Gatineau a été – et continuera – d'être déterminante relativement à la localisation dans les zones périphériques de la CUO des développements domiciliaires et commerciaux existants et futurs.

Mentionnons que la localisation et le type de développement préconisé dans les zones considérées, soit l'est de la ville d'Aylmer et l'ouest de la ville de Hull, contribuent probablement dans une certaine mesure à perpétuer le phénomène d'étalement urbain constaté un peu partout sur le territoire de la CUO. Par contre, si on parvenait à freiner efficacement le développement de ces secteurs, ceci aurait certainement pour effet d'affecter la position concurrentielle des deux municipalités au profit de secteurs encore plus éloignés du périmètre fortement urbanisé de la CUO, ou encore situés du côté ontarien de la rivière des Outaouais. Ajoutons que le développement dont il est question est conforme au projet de schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

La demande en déplacements a donc augmenté au point de saturer complètement les axes routiers disponibles. Dans son étude réalisée pour le ministère des Transports, intitulée *Estimation de la demande sur l'axe McConnell-Laramée*, dont le rapport final a été déposé en mai 1996, la firme Roche Deluc résume ainsi la situation existante des trois corridors permettant aux résidents des secteurs concernés d'atteindre les secteurs d'emplois de la région :

- Boulevard Alexandre-Taché : 1 200 véhicules particuliers (VP) à l'heure de pointe du matin vers l'est; congestion récurrente; ratio débit/capacité de 1,00;
- Boulevard Saint-Raymond : 2 450 VP à l'heure de pointe du matin vers l'est; congestion récurrente; ratio débit/capacité de 0,98;
- Pont Champlain : 1 700 VP à l'heure de pointe du matin vers le sud; congestion récurrente; ratio débit/capacité de 1,00.

En ce qui concerne le pont Champlain, l'étude de Roche Deluc a conclu que la mise en service d'une troisième voie réservée au transport collectif n'aurait aucun effet sur la demande sur l'axe McConnell-Laramée.

La combinaison des données de circulation des axes les plus significatifs dans le contexte de l'analyse, soit les boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond, offre une capacité de 3 650 VP à l'heure actuelle. Or, les prévisions contenues dans le *Plan intégré des réseaux routier et de transport de l'Outaouais* indiquent que le volume de la circulation se situerait entre 3 300 et 4 000 VP en 2011, à condition de réduire la demande de 15 % grâce à l'application de techniques de gestion de la demande et d'augmenter la part modale du transport en commun de 25 à 30 %.

Outre le fait que la prévision pour 2011 est déjà atteinte, Roche Deluc souligne que la part modale du transport en commun se maintient autour de 25 % et que le taux d'occupation des véhicules particuliers a tendance à diminuer. Ce taux passe de 1,32 en 1991 à 1,31 en 1995 en direction du centre-ville le matin, alors qu'il diminue de 1,37 à 1,3 pour la même période en direction d'Aylmer l'après-midi.

Par ailleurs, la mesure préférentielle la plus susceptible de contribuer au transfert modal visé, soit le projet de voie réservée en site propre connu sous le nom de «Viabus», a dû être mis au rancart par la Société de transport de l'Outaouais à l'été de 1998. Antérieurement à Viabus, le projet d'aménagement d'une voie réservée centrale réversible sur le boulevard Alexandre-Taché avait également dû être retiré en raison de l'impossibilité de faire fonctionner le concept d'une manière sécuritaire. Quant au boulevard Saint-Raymond, ses caractéristiques propres ainsi que celles du réseau routier qui lui est contigu font qu'il ne se prête pas à l'implantation de mesures préférentielles efficaces.

Ces difficultés à mettre en place des mesures visant à favoriser le transport collectif illustrent le fait que ce dernier ne peut pas, dans le contexte actuel, constituer l'unique solution à la problématique énoncée en début de texte. De plus, même si l'augmentation prévue de la part modale du transport en commun était atteinte, l'augmentation de la demande totale (tous véhicules confondus) maintiendrait la nécessité d'une intervention sur le réseau routier.

En résumé, la justification du prolongement de l'axe McConnell-Laramée tient essentiellement à ce que :

- les corridors actuels n'offrent aucune réserve de capacité;
- la congestion actuelle aux heures de pointe requiert des interventions sur les réseaux de transport;
- les scénarios de développement les plus conservateurs entraîneront une augmentation de la demande en déplacements;
- aucune intervention significative n'est possible dans les corridors actuels en raison de contraintes incontournables sur certaines sections.

Les principales conséquences de la non-intervention sur le réseau sont :

- l'augmentation graduelle des files d'attente;
- des retards pour l'ensemble des usagers, incluant ceux du transport en commun;
- l'étalement des périodes de pointe de circulation;
- l'augmentation des coûts sociaux et économiques liés à la congestion (pollution, consommation de carburant, pertes de temps etc.)

L'évolution socio-économique du Québec, les préoccupations grandissantes de la population pour les questions de la qualité de vie, d'aménagement du territoire et de développement régional ont incité le ministère des Transports à réaliser (d'octobre 1992 à l'automne 1996) le *Plan de Transport de l'Outaouais 1996 – 2011*.

Le *Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011* intègre les résultats de plusieurs études réalisées conjointement par le Ministère et ses partenaires et ceux des consultations publiques tenues au printemps 1994 sur les solutions proposées aux problèmes de transport de la région.

Sur le territoire de la communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), les principales orientations adoptées s'inscrivent dans les principes du développement durable et visent notamment une utilisation accrue du transport collectif, une densité plus élevée de l'habitation et de l'emploi ainsi qu'une meilleure gestion de la demande au niveau du transport.

Les enjeux locaux en transport amènent à formuler les orientations suivantes :

1. Préserver et améliorer les infrastructures routières et les équipements de transport en commun.

2. Améliorer la mobilité vers Hull et vers la Municipalité régionale d'Ottawa Carleton en privilégiant l'optimisation des infrastructures et équipements de transport existants.
3. **Améliorer la mobilité interne à la CUO en privilégiant le parachèvement des axes est-ouest dans une perspective multimodale.**
4. Améliorer la mobilité entre l'Outaouais et la région de Montréal
5. Assurer l'efficacité du transport des marchandises.

Ainsi, le parachèvement des boulevards McConnell-Laramée à Hull et La Vérendrye à Gatineau (projet complété à l'automne 1999) sont les projets de développement d'infrastructure les plus importants pour la région.

1.2 ANALYSE DE LA VALEUR DE 1999

Le ministère des Transports a réévalué en 1999 le concept original d'autoroute encaissée du prolongement de l'axe McConnell-Laramée lors d'un exercice d'analyse de la valeur. L'analyse de la valeur est une méthode qui vise à concevoir ou reconcevoir un produit avec le meilleur rapport qualité/prix.

Le mandat de l'équipe qui a réalisé l'analyse consistait à déterminer les besoins (ou fonctions) que doit combler le parachèvement de l'axe Saint-Laurent / Laramée / McConnell, à en établir la valeur et à proposer la ou les solutions qui optimisent le rapport satisfaction des besoins/coûts et ce, tout en minimisant les impacts sur l'environnement et la population concernée.

Lors de cette analyse, la capacité des différentes options à répondre aux fonctions suivantes a été évaluée :

- Assurer la circulation;
- Sécuriser la circulation;
- Gérer la demande;
- Relier la région;
- Relier les municipalités;
- Favoriser les accès;
- Respecter l'entente fédérale-provinciale, respecter le décret, s'intégrer au plan de transport, respecter les normes;
- Maintenir la qualité de la vie;
- Maintenir les liens nord-sud.

Pour le tronçon de la **Montagne/Lac-des-Fées**, situé dans le parc de la Gatineau, les options suivantes ont été analysées :

- **Boulevard** (70 km/h) comportant deux voies dans chaque direction. Le drainage est fermé et le terre-plein séparant les voies a une largeur variant de 5 à 10 m.
- **Autoroute en surface** (90 km/h), comportant deux voies dans chaque direction. Des fossés assurent le drainage et le terre-plein central a une largeur de 26 m.

L'analyse a démontré que les options d'autoroute et de boulevard s'équivalent. De façon à harmoniser les caractéristiques de ce tronçon avec ceux situés à l'est et à l'ouest de celui-ci, l'aménagement retenu mariera les deux options étudiées :

- Construction type autoroute (90 km/h) entre le chemin de la Montagne et la promenade de la Gatineau afin d'assurer une transition avec la fin de l'autoroute existante à l'ouest du chemin de la Montagne; le terre-plein aura une largeur minimale afin de diminuer l'empiétement sur le parc de la Gatineau.
- Construction type boulevard urbain (70 km/h) entre la promenade de la Gatineau et la promenade du Lac-des-Fées afin d'assurer une transition avec l'aménagement prévu en milieu urbain.

Dans ce tronçon, il y a lieu d'examiner les moyens de réduire les coûts relatifs au tunnel prévu sous la promenade de la Gatineau et à la structure enjambant la promenade du Lac-des-Fées.

Dans le tronçon **Lac-des-Fées/Saint-Laurent**, traversant le milieu urbain, les quatre options étudiées sont :

- **Boulevard urbain conventionnel** (50 km/h), comportant deux voies de circulation dans chaque direction. Toutes les intersections sont à niveau et les surfaces à l'extérieur des chaussées sont engazonnées.
- **Boulevard urbain paysager** sans étagement à l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph (70 km/h), comportant deux voies de circulation dans chaque direction. Des intersections sont prévues avec les rues Labelle, (Demontigny) et le boulevard Saint-Joseph. Les rues de part et d'autre sont raccordées entre elles par les rues Laramée nord et sud. Les surfaces à l'extérieur des voies font l'objet d'un aménagement paysager (buttes, arbres et arbustes).

- **Boulevard urbain paysager** avec étagelement à l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph (70 km/h), comportant deux voies de circulation dans chaque direction. Seules les intersections de la rue Labelle (et Demontigny) sont à niveau. À l'emplacement de l'étagement, les rues Laramée nord et sud sont reliées à l'axe McConnell-Laramée par des bretelles. Les surfaces à l'extérieur des voies font l'objet d'un aménagement paysager (buttes, arbres et arbustes).
- **Autoroute encaissée** (70 km/h) comportant deux voies de circulation dans chaque direction. Les voies sont encaissées et des viaducs sont prévus aux intersections avec les rues Labelle et Berri ainsi qu'avec le boulevard Saint-Joseph. L'axe est relié à l'autoroute 50 par une superstructure. Des aménagements paysagers sont prévus sur les talus ainsi qu'entre les voies encaissées et les bretelles d'entrée et de sortie.

Dans ce tronçon, c'est l'option en boulevard urbain paysager qui est retenue avec des croisements à niveau (sans étagelement) au boulevard Saint-Joseph et aux rues Labelle et Demontigny. Deux études d'optimisation permettront d'établir le concept final du projet dans ce tronçon :

- Une étude approfondie d'optimisation des mouvements de circulation, qui évaluera la possibilité d'aménager des carrefours giratoires
- Une étude d'optimisation des aspects touchant l'aménagement paysager et la réduction du niveau de bruit.

Ces deux études constituent l'essentiel de l'analyse des variantes de projet dont un résumé est présenté à la section 2.2.

- La réduction des files d'attente, particulièrement aux carrefours Laramée / Saint-Joseph et Saint-Joseph / Montcalm.

Au niveau de la sécurité des usagers

- Une réduction de la vitesse.
- Une diminution des accidents se traduisant par un bénéfice net actualisé de 1,335,000 \$ par rapport à l'option avec feux de circulation.
- Une amélioration de la sécurité des piétons, malgré que la perception à cette étape du projet en soit autrement.

Au niveau de l'environnement

- Une réduction significative de l'émission sonore ainsi que des polluants.

Au niveau de l'aménagement

- Un atout significatif pour l'identification et l'esthétique du lieu.

L'option avec feux de circulation se démarque par la perception qu'elle procure au niveau de la sécurité des piétons. Toutefois, la mise en œuvre de moyens ainsi que de mesures préférentielles aux carrefours giratoires permettent d'optimiser la sécurité des piétons et surtout d'améliorer la perception qu'en ont les usagers.

En effet, il existe des milliers de carrefours giratoires en Europe et les statistiques prouvent que cette forme d'aménagement diminue significativement les risques d'accidents pour tous les usagers par rapport à un carrefour conventionnel avec feux de circulation.

2.2.2 Bruit et aménagement paysager

L'étude sur le bruit et le paysage présente les éléments relatifs à l'impact sonore et à l'aménagement paysager du projet, en vue de confirmer la décision du Ministère d'autoriser le camionnage tant sur McConnell-Laramée que sur Saint-Raymond ainsi que la forme que prendra le concept final du projet. Le bruit et l'aménagement paysager sont les deux facteurs discriminants les plus susceptibles d'influencer l'insertion du projet dans son milieu et, conséquemment, son degré d'acceptabilité sociale.

Divers scénarios de répartition du camionnage ont été examinés parce que cette répartition est susceptible d'influencer la détermination des impacts sonores. Essentiellement, il s'agit de comparer un aménagement avec carrefours giratoires avec un aménagement avec feux de circulation pour trois stratégies de répartition du camionnage :

1. Le camionnage est interdit sur l'axe McConnell-Laramée : cette stratégie projetée dans le futur les conditions actuelles de desserte, où le trafic de camions entre le chemin de la Montagne et l'autoroute 50 est concentré sur le boulevard Saint-Raymond;
2. Le camionnage est interdit sur le boulevard Saint-Raymond : situation inverse à la précédente, où le trafic de camions entre le Chemin de la Montagne et l'autoroute 50 est concentré sur le boulevard Laramée;
3. Le camionnage est permis sur les deux axes : pour cette stratégie, on pose l'hypothèse que le trafic de camions se répartira entre Laramée et Saint-Raymond. L'étude des origines-destinations des camions a permis d'établir que 40 % de leur circulation se fera sur le nouvel axe, les 60 % restants continuant d'utiliser le boulevard Saint-Raymond.

Les impacts sonores de ces stratégies ont été étudiés conformément aux méthodes que le ministère des Transports utilise sur tous ses projets et selon la grille d'évaluation des impacts et la politique d'atténuation définie dans sa *Politique sur le bruit routier*. Dans le cas présent, l'application de la politique conduit à mettre en place lorsque requis des écrans acoustiques de hauteur variable. Ces écrans prendront la forme de buttes paysagées. Il n'est donc pas question de mettre en place des murs verticaux, sauf de façon accessoire en des endroits spécifiques choisis par l'architecte paysagiste à des fins esthétiques. Le tableau 1 présente les résultats des analyses des impacts sonores et de la hauteur des buttes requises avec chaque scénario étudié.

Afin d'évaluer la faisabilité et l'acceptabilité du projet en milieu urbain, on a procédé au développement d'un concept d'aménagement paysager pour l'emprise en tenant compte des objectifs suivants :

- minimiser les impacts visuels et sonores du futur boulevard urbain McConnell-Laramée sur le milieu environnant par l'entremise d'aménagements paysagers de qualité et adaptés à l'échelle humaine;
- minimiser les conflits de circulation entre automobilistes et piétons et assurer la sécurité de ces derniers aux points critiques tels que les carrefours giratoires;
- améliorer la circulation piétonne et cyclable en direction est-ouest le long du futur boulevard McConnell-Laramée entre le ruisseau de la Brasserie et la promenade du Lac-des-Fées;
- mettre en valeur les carrefours giratoires et le futur boulevard urbain McConnell-Laramée afin de les intégrer au tissu urbain environnant et municipal;
- conférer une ambiance de «promenade urbaine» à tout sentier récréatif projeté dans la secteur Laramée.

Le concept a été développé en tenant compte d'un certain nombre d'enjeux spécifiques au projet :

- la sécurité des piétons, des cyclistes, des enfants et écoliers des secteurs résidentiels avoisinants;
- les besoins exprimés par les citoyens pour la conception d'une infrastructure routière à l'échelle humaine;
- l'intégration des mesures d'atténuation des impacts sonores (écrans acoustiques) qui pourraient être requis;
- l'aménagement potentiel d'une porte d'entrée au carrefour giratoire du boul. Saint-Joseph;
- le maintien d'une haute qualité visuelle des aménagements proposés.

L'accueil généralement favorable qu'a reçu le concept lors de la présentation publique du 15 mai 2000 permet de conclure que ce concept est acceptable pour le milieu récepteur (figure 2).

2.2.3 Le projet retenu par le ministère des Transports

Suivant ces études, l'aménagement avec carrefours giratoires est retenu puisqu'il présente plusieurs avantages au plan technique et environnemental. De plus, le Ministère considère que l'emprise dont il est propriétaire le long de l'actuelle rue Laramée dispose du potentiel et de l'espace nécessaire pour répondre aux besoins de transport tant locaux que régionaux et pour implanter des mesures d'atténuation des impacts sonores et visuels ainsi que des mesures de mise en valeur répondant aux préoccupations exprimées par le milieu.

Par conséquent, le Ministère choisit de construire un boulevard urbain paysager comprenant des carrefours giratoires aux intersections ainsi que des mesures de sécurité pour les piétons.

En ce qui a trait à la problématique de la circulation lourde, les études démontrent qu'il est possible de mettre en place des buttes-écrans dont la hauteur demeure à l'échelle humaine et de réduire le bruit à des niveaux conformes à sa *Politique sur le bruit routier*, tout en permettant l'implantation d'un sentier récréatif et d'aménagements paysagers de mise en valeur.

Ces résultats confirment la décision du Ministère d'autoriser la circulation de véhicules lourds tant sur un axe que sur l'autre.

Le tableau 2 présente les caractéristiques géométriques du projet retenu pour ce tronçon.

TABLEAU 1
 NIVEAUX DE BRUIT AUX PREMIÈRES RANGÉES D'HABITATIONS ET IMPACT RÉSULTANT SUITE À LA MISE EN PLACE DES MESURES D'ATTÉNUATION

LOCALISATION	SITUATION ACTUELLE	CARREFOURS GIRATOIRES									FEUX DE CIRCULATION								
		SANS POIDS LOURDS			AVEC 100% POIDS LOURDS			AVEC 40% POIDS LOURDS			SANS POIDS LOURDS			AVEC 100 % POIDS LOURDS			AVEC 40% POIDS LOURDS		
		Niveau sonore	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis	Niveau sonore	Impact résiduel
6, rue Rouleau	50	52	Faible	1,5 m	55	Faible	4 m	55	Faible	2,5 m	54	Faible	1,5 m	53	Faible	5 m	54	Faible	3,5 m
18, rue Montmartre	54	54	Nul	1,5 m	57	Faible	3,5 m	56	Faible	2,5 m	57	Faible	1,5 m	56	Faible	5 m	57	Faible	3,5 m
11, rue Richelieu	52	54	Faible	1,5 m	55	Faible	4,5 m	54	Faible	3,5 m	55	Faible	1,5 m	55	Faible	5 m	55	Faible	4 m
10, rue Richelieu	52	54	Faible	1,5 m	56	Faible	4,5 m	55	Faible	3,5 m	54	Faible	1,5 m	55	Faible	5 m	54	Faible	3,5 m
52, rue du Chanoine-Carrière	51	52	Faible	Aucun	54	Faible	4 m	55	Faible	2,5 m	53	Faible	1,5 m	53	Faible	5,5 m	54	Faible	3,5 m
59, rue Demontigny	54	57	Faible	Aucun	57	Faible	4,5 m	58	Moyen	3 m	57	Moyen	3 m	57	Moyen	5 m	57	Moyen	3,5 m
68, rue Berri	55	55	Faible	Aucun	58	Faible	3,5 m	57	Faible	2,5 m	58	Faible	2,5 m	58	Faible	6 m	58	Faible	4 m
69, rue Berri	55	56	Faible	1,5 m	58	Faible	3,5 m	58	Faible	2,5 m	55	Nul	2 m	55	Nul	5,5 m	56	Faible	4 m
67, rue Lois	59	59	Faible	Aucun	58	Diminution	3,5 m	60	Faible	1,5 m	59	Nul	Aucun	57	Diminution	3,5 m	56	Diminution	2 m
57, rue Crémazie	59	55	Diminution	Aucun	59	Nul	Aucun	57	Diminution	Aucun	58	Diminution	Aucun	60	Faible	Aucun	58	Diminution	Aucun
251, rue Laramée	64	58	Diminution	Aucun	62	Diminution	Aucun	60	Diminution	Aucun	63	Diminution	Aucun	65	Faible	3,5 m	65	Faible	Aucun
255, rue Laramée	63	57	Diminution	Aucun	62	Diminution	Aucun	60	Diminution	Aucun	60	Diminution	Aucun	61	Nul	3,5 m	63	Nul	Aucun
267, rue Laramée	63	60	Diminution	Aucun	64	Faible	Aucun	62	Diminution	Aucun	61	Diminution	Aucun	64	Faible	3,5 m	64	Faible	Aucun
281, rue Laramée	62	56	Diminution	Aucun	62	Nul	Aucun	60	Diminution	Aucun	59	Diminution	Aucun	61	Faible	1,5 m	62	Nul	Aucun
295, rue Laramée	62	57	Diminution	Aucun	63	Faible	Aucun	61	Diminution	Aucun	58	Diminution	Aucun	60	Faible	Aucun	62	Nul	Aucun
333, rue Laramée	61	56	Diminution	Aucun	61	Nul	Aucun	59	Diminution	Aucun	60	Diminution	Aucun	63	Faible	2 m	63	Faible	Aucun
357, rue Laramée	58	59	Faible	Aucun	60	Faible	2,5 m	60	Faible	1,5 m	60	Faible	Aucun	61	Faible	3 m	60	Faible	2 m

TABLEAU 2
 CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES DU BOULEVARD DANS LE SECTEUR URBAIN

ITEM	CARACTÉRISTIQUES
Longueur du projet dans la partie urbaine	1,2 km
Nombre de voies	2 chaussées à 2 voies
Type de circulation permise	Tous, y compris les autobus et le camionnage
Largeur du terre-plein central	4,2 m
Vitesse de design	60 km/h
Vitesse affichée	50 km/h
Largeur de l'emprise	Variable, 60 à 70 m environ
Largeur des voies	3,65 m
Largeur de l'anneau des carrefours giratoires	14,0 m pour le carrefour Saint-Joseph; 9,0 m pour les carrefours Demontigny et Labelle; 8,0 m pour le carrefour Montcalm;
Largeur des accotements	0,5 m à l'intérieur; 0,65 m à l'extérieur.
Sentier récréatif	Au nord de l'axe pour : le vélo; les patins à roues alignées; les piétons.
Nombre de carrefours	Trois sur le boulevard, soit : Saint-Joseph; Demontigny; Labelle. plus un à Montcalm / Saint-Joseph
Accès aux rues avoisinantes	Saint-Joseph; Demontigny; Labelle; Saint-Laurent; La promenade du Lac-des-Fées (partiel); l'autoroute 50 (de et vers le nord);
Éclairage	routier au centre du boulevard; d'ambiance pour le sentier récréatif; distinct pour les traverses piétonne.
Écrans acoustiques	Côté nord : buttes d'une hauteur variant entre 1,5 et 3,5 m. Côté sud :
Aménagement paysager	buttes de 1,5 m à l'ouest de Labelle seulement; de part et d'autre de l'axe; sur le terre-plein; au centre des carrefours giratoires.

AMENAGEMENT DE MISE EN VALEUR DU BOULEVARD URBAIN (SECTEUR WRIGHT / ST-JEAN BOSCO)

AMENAGEMENT D'ACCUEIL DU CARREFOUR GRATOIRE SAINT-JOSEPH / LARAMEE

AMENAGEMENT POUR NATURALISATION ET

ECRAN VERTICAL DE 3.0 M DE HAUT (TALUS DE 1.0 M)

ECRAN ACOUSTIQUE DE 3.5 M DE HAUT (TALUS DE ± 0.5 M ET PLANTATIONS MIXTES) (PROFIL ONDULE RECOMMANDE)

ECRAN ACOUSTIQUE DE ± 2.5 M DE HAUT (TALUS DE 2.5 M ET PLANTATIONS MIXTES)

ECRAN ACOUSTIQUE VERTICAL DE 2.5 M DE HAUT (MUR ARCHITECTURAL)

ECRAN ACOUSTIQUE DE 2.5 M DE HAUTEUR (MUR ARCHITECTURAL)

ECRAN ACOUSTIQUE DE 2.0 M DE HAUTEUR (MUR ARCHITECTURAL)

ECRAN ACOUSTIQUE VERTICAL DE 3.2 M DE HAUT (MUR ARCHITECTURAL)

ECRAN ACOUSTIQUE ET VISUEL DE 2.5 M DE HAUT (ECRAN VERTICAL DE ± 1.3 M SUR TALUS DE ± 0.7 M ET PLANTATIONS MIXTES)

RUE RICHELIEU

RUE DAVIES

RUE DUFFERIN

RUE DEMONTIGNY

RUE BERRY

RUE DALPE

RUE JOGUES

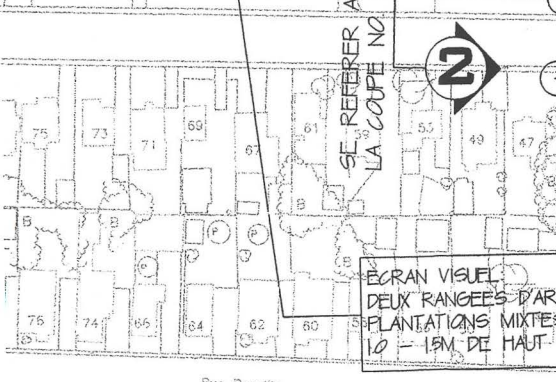
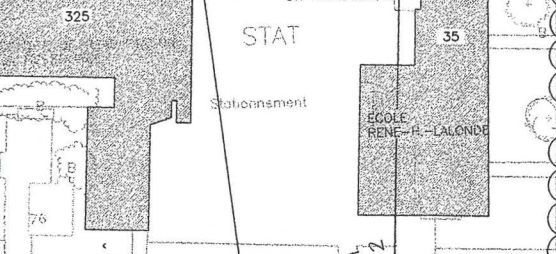
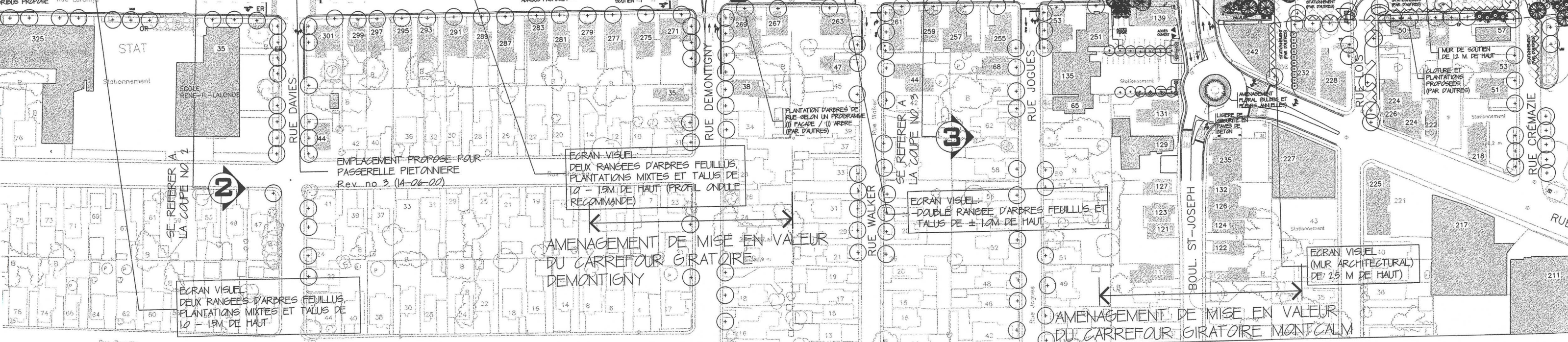
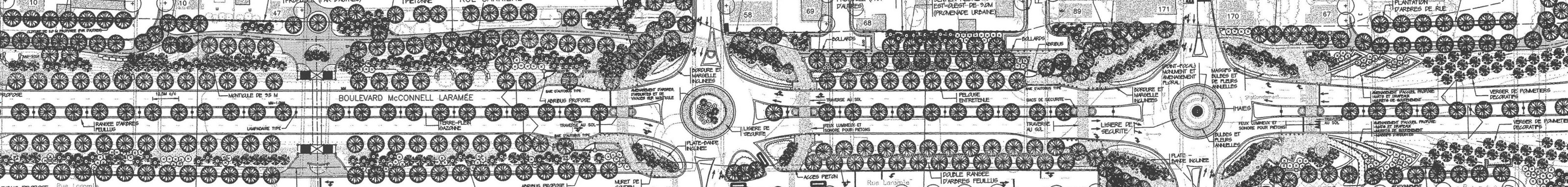
BOUL. ST-JOSEPH

RUE LOIS

RUE CREMAZIE

2

3



EMPLACEMENT PROPOSE POUR PASSERELLE PIETONNIERE Rev. no 3 (14-06-00)

ECRAN VISUEL DEUX RANGEEES D'ARBRES FEUILLUS, PLANTATIONS MIXTES ET TALUS DE 1.0 - 1.5 M DE HAUT (PROFIL ONDULE RECOMMANDE)

AMENAGEMENT DE MISE EN VALEUR DU CARREFOUR GRATOIRE DEMONTIGNY

ECRAN VISUEL DOUBLE RANGEE D'ARBRES FEUILLUS ET TALUS DE ± 1.0 M DE HAUT

ECRAN VISUEL (MUR ARCHITECTURAL) DE 2.5 M DE HAUT

AMENAGEMENT DE MISE EN VALEUR DU CARREFOUR GRATOIRE MONTCALM

2.3 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

2.3.1 Étape de construction

Les impacts découlant des travaux de construction du tronçon routier sont les suivants :

- Entraves et risques pour la circulation des piétons, cyclistes et automobilistes : la mesure d'atténuation applicable consiste à développer deux programmes, l'un pour les piétons et cyclistes et l'autre pour les automobilistes, prévoyant la définition de passages sécuritaires et de voies de détour, selon une séquence d'ouverture et de fermeture adaptée à la progression des travaux.
- Émission de nuisances diverses durant les travaux : la réalisation de travaux de construction entraîne obligatoirement l'émission de nuisances tel le bruit et la poussière. Diverses mesures seront intégrées au cahier de charge de l'entrepreneur pour réduire l'intensité et la fréquence de ces nuisances.
- Manipulation de sols contaminés : ces manipulations peuvent répandre des contaminants dans l'environnement et provoquer l'émission de vapeurs qui présentent un risque pour les travailleurs. Pour prévenir ces situations, on devra exercer une gestion conforme à la réglementation en vigueur des sols et de l'eau de ruissellement, de même que prévoir des mesures de sécurité.

2.3.2 Étape de l'exploitation

Lorsque l'axe McConnell-Laramée sera en service, les impacts auront trait aux climat sonore, au milieu visuel, à la qualité de l'air et à la sécurité.

En ce qui concerne le bruit le long de l'axe McConnell-Laramée, le tableau 3 indique les impacts résiduels prévus de la route sur le climat sonore après atténuation. L'atténuation ainsi obtenue est généralement conforme à la *Politique sur le bruit routier* du Ministère. Le niveau d'impact faible ne peut être atteint à un point sur la rue Demontigny à cause de la circulation existante sur cette artère.

TABLEAU 3
 IMPACT SONORE RÉSIDUEL ET HAUTEUR D'ÉCRAN REQUIS EN MILIEU URBAIN

LOCALISATION	SITUATION ACTUELLE	SITUATION PROJÉTÉE		
	Niveau Sonore (dB(A))	Niveau sonore (dB(A))	Impact Résiduel	Écran Requis
Côté nord				
6, rue Rouleau	50	55	Faible	2,5 m
18, rue Montmartre	54	56	Faible	2,5 m
11, rue Richelieu	52	54	Faible	3,5 m
10, rue Richelieu	52	55	Faible	3,5 m
52, rue du Chanoine-Carrière	51	55	Faible	2,5 m
59, rue Demontigny	54	58	Moyen	3 m
68, rue Berri	55	57	Faible	2,5 m
69, rue Berri	55	58	Faible	2,5 m
67, rue Lois	59	60	Faible	1,5 m
Côté sud				
57, rue Crémazie	59	57	Diminution	Aucun
251, rue Laramée	64	60	Diminution	Aucun
255, rue Laramée	63	60	Diminution	Aucun
267, rue Laramée	63	62	Diminution	Aucun
281, rue Laramée	62	60	Diminution	Aucun
295, rue Laramée	62	61	Diminution	Aucun
333, rue Laramée	61	59	Diminution	Aucun
357, rue Laramée	58	60	Faible	1,5 m

Le transfert partiel de la circulation vers l'axe McConnell-Laramée se traduira, à l'ouverture, par une réduction des niveaux sonores de 3 dB(A) le long du boulevard Saint-Raymond, principalement aux premières rangées d'habitations. Cette réduction correspond à une baisse de 50 % de l'énergie sonore. Lorsque l'on considère l'impact après dix ans, on note que la réduction est de 2 dB(A) en raison de l'augmentation générale de la circulation automobile prévue dans le secteur.

Le concept d'aménagement paysager en milieu urbain comprend trois volets:

- Des mesures à l'égard de la circulation piétonne et cycliste
- Des mesures à l'égard des impacts sonores et visuels du projet
- Des mesures de mise en valeur du milieu

Le plan d'aménagement paysager du tronçon en milieu urbain est présenté à la figure 2.

En ce qui a trait à la qualité de l'air, on a procédé à des simulations de la concentration maximale de contaminants (particules en suspension et poussières, monoxyde de carbone et dioxyde d'azote) à la résidence la plus rapprochée du tracé. Toutes les normes actuelles seront respectées. Rappelons toutefois que ces normes ne sont applicables qu'aux sources fixes et qu'elles sont utilisées ici à titre indicatif.

Avec raison, la question de la sécurité des piétons et cyclistes a fait l'objet d'une bonne part des préoccupations du public. Un accident est toujours éminemment regrettable et il va de soi qu'il faut mettre en place toutes les mesures raisonnables à cet égard. Plusieurs mesures sont prévues à cet égard : passages piétons, configuration particulière des approches des carrefours afin de canaliser les piétons vers les traverses, feux pour piétons à certains endroits, éclairage des passages piétons etc. De plus, suite à plusieurs commentaires formulés à la suite de la rencontre publique tenue le 15 mai 2000 concernant la traversée du boulevard à la hauteur de la rue Davies, un passage dénivelé (passerelle aérienne ou tunnel pour piéton) traversant le boulevard dans l'axe de la rue Davies a été ajouté. L'aménagement prévoit également des feux pour handicapés. En outre, la piste cyclable est située en retrait par rapport à l'axe routier, ce qui amenuise les risques pour ses utilisateurs.

2.4 TRONÇON DE LA MONTAGNE / LAC-DES-FÉES

Contrairement au premier tronçon, ce tronçon est entièrement situé en milieu naturel, en grande partie (mais pas complètement) sur des terrains appartenant à la Commission de la Capitale nationale et à l'intérieur des limites du parc de la Gatineau. La problématique y est donc complètement différente de celle qui caractérisait le premier tronçon et ceci se reflète dans la liste des composantes de l'environnement qui ont été étudiées soit :

- Les eaux de surface et le drainage
- La végétation
- La faune
- Les espèces à statut précaire
- Les infrastructures présentes
- La tenure des terres
- Le climat sonore
- Le milieu visuel

Soulignons que des inventaires sur la flore à statut précaire, les oiseaux et l'habitat du poisson ont été effectués le long du tracé retenu.

2.5 EXAMEN DE VARIANTES

Le tracé de référence dans le parc de la Gatineau est essentiellement le même que celui défini conjointement par le ministère des Transports et la Commission de la capitale nationale lors des étapes antérieures du dossier.

2.5.1 Traversée de la promenade de la Gatineau

Le projet original prévoyait que l'axe McConnell-Laramée franchirait la promenade de la Gatineau en tunnel. Le projet de tunnel a été abandonné au profit d'un viaduc paysager permettant le déplacement en site propre (séparé de la circulation routière) des usagers à pied, en skis ou à bicyclette.

2.5.2 Bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau

La CCN a demandé d'inclure au projet la construction de bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau. Selon la CCN, ce nouveau lien fournirait un accès amélioré et plus simple pour les visiteurs du parc de la Gatineau et permettrait de desservir de façon optimale les visiteurs de l'Outaouais et d'Ottawa-Carleton.

Les contraintes locales à la construction de bretelles d'accès sont importantes : le boulevard projeté passe sous la promenade de la Gatineau, laquelle chemine sur le sommet d'une colline rocheuse allongée. Toute la portion du boulevard McConnell-Laramée située entre la vallée du ruisseau des Fées et la vallée de la branche est du ruisseau Moore sera construite en déblai dans le roc. Il faut donc trouver un tracé dont les pentes sont acceptables à partir du fond de la coupe de roc, où se situera le boulevard, pour rejoindre la promenade de la Gatineau au sommet de la colline. Même si en apparence les bretelles donnant accès à la promenade de la Gatineau semblent apparemment longues (650 m pour la bretelle nord et 340 m pour la bretelle sud), il s'agit de tracés qui impliquent le moins d'intervention au niveau des déboisements et excavations dans le roc.

2.5.3 Variantes du tracé principal

À la demande du ministère de l'Environnement du Québec, des variantes du tracé principal de l'axe dans le parc de la Gatineau ont été examinées en novembre 2000. Deux variantes au tracé principal (nommé ici tracé 1) ont été évaluées. La première (tracé 2) se situe directement au nord du tracé 1 tandis que l'autre (tracé 3) se localise immédiatement au nord de la ligne d'Hydro-Québec qui traverse le parc à cet endroit.

Le principal bénéfice de déplacer le tracé 1 en faveur du tracé 2 ou du tracé 3 serait de minimiser l'empiétement sur une formation végétale composée de pruches âgées de 70 ans, où niche un épervier de Cooper. Les terrains visés sont toutefois situés à l'extérieur du parc de la Gatineau. Comme il n'y a pas de gain environnemental significatif avec l'une ou l'autre des variantes et que le tracé 1 implique des quantités moindres de déblais dans le roc et un pont plus court au dessus du ruisseau des Fées, le ministère a maintenu sa préférence pour le tracé original.

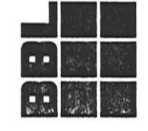
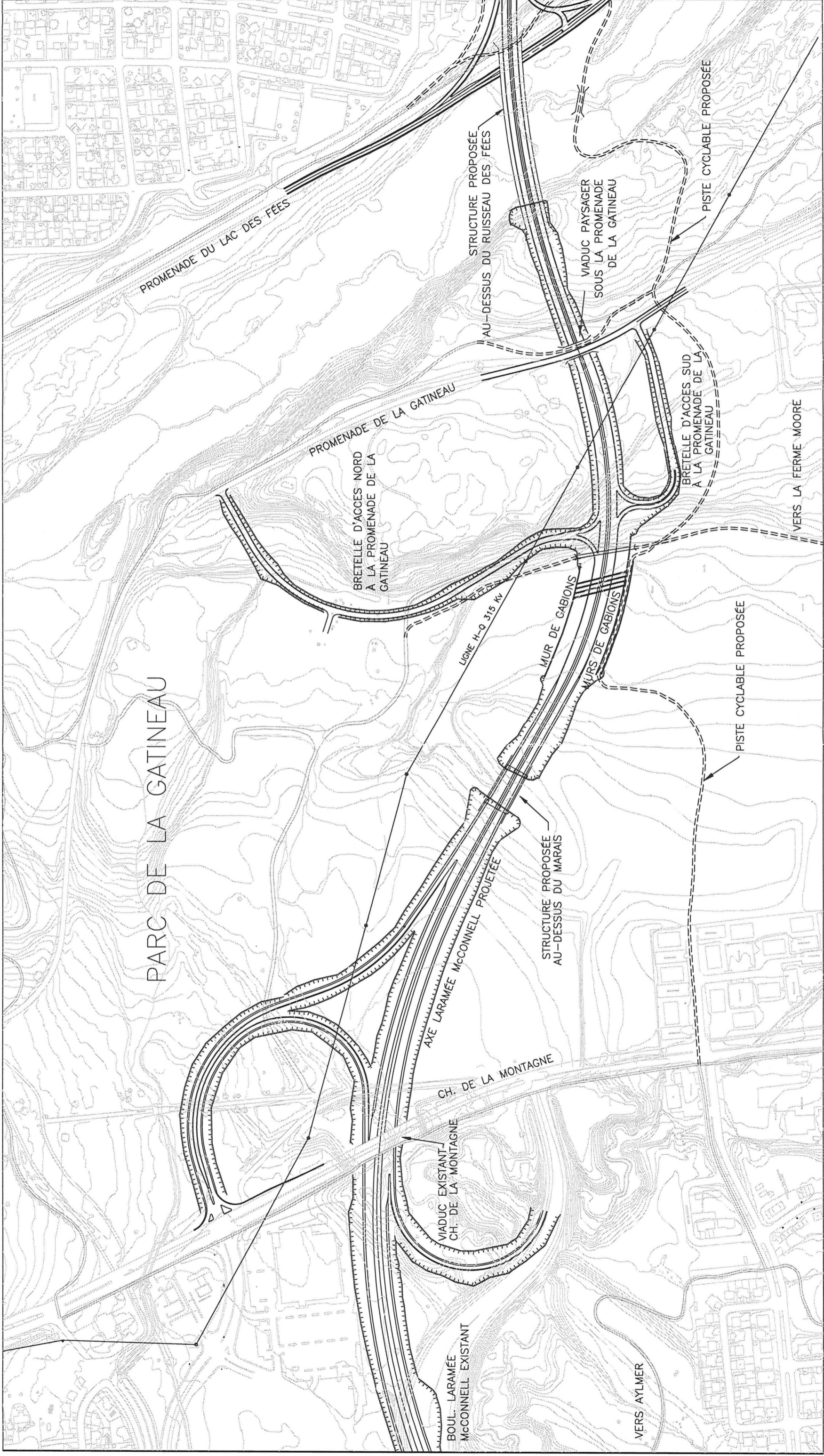
2.5.4 Le projet retenu par le ministère des Transports

La figure 3 présente le projet retenu par le Ministère et le tableau 4 en énumère les caractéristiques géométriques.

À l'extrémité est, un premier échangeur, dont la configuration a été établie dans l'étude d'impact de 1987, permet à l'utilisateur d'accéder à la promenade du Lac-des-Fées. Le ruisseau des Fées est franchi par un pont. Avant de rejoindre le chemin de la Montagne, un autre viaduc permet de franchir un marais abritant une espèce végétale à statut précaire. Des bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau de même qu'une piste cyclable permettant de relier les réseaux existants à l'est et à l'ouest du parc sont également prévues.

TABLEAU 4
 CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES DE LA ROUTE DANS LE SECTEUR DU PARC DE LA
 GATINEAU

Item	Caractéristiques
Longueur du projet dans la partie rurale	2,1 km
Nombre de voies	2 chaussées à 2 voies
Type de circulation permise	Tous, y compris les autobus et le camionnage
Largeur du terre-plein central	Variable de 5,4 m à 15,0 m
Vitesse de design	110 km/h
Vitesse affichée	90 km/h et 70 km/h
Largeur de l'emprise	Variable, 70 m environ à l'extérieur des limites du parc.
Largeur des voies	3,65 m
Largeur des accotements	1,3 m à 1,5 m intérieur 0,5 m à 3,0 m extérieur
Sentier récréatif	Au sud de l'axe pour : le vélo; les patins à roues alignées; les piétons. Avec un passage inférieur à l'ouest de la promenade de la Gatineau
Échangeur	Échangeur au boulevard de la Montagne
Structure	Bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau Au-dessus du ruisseau des Fées Au-dessus de la branche ouest du marécage du centre du parc À la promenade de la Gatineau
Éclairage	Existante au chemin de la Montagne Sur le viaduc du ruisseau des Fées Aux entrées et sorties des bretelles d'accès au chemin de la Montagne et à la promenade de la Gatineau ainsi qu'au viaduc et bretelles de la promenade du Lac-des-Fées.



**AXE McCONNELL - LARAMÉE
ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE**

Description du tracé dans le parc de la Gatineau

Figure 3

3.0 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Les activités de construction sont susceptibles de causer des phénomènes d'érosion. Pour contrer ces phénomènes, les plans et devis du projet contiendront des mesures de stabilisation permanente des sols et des pentes.

La construction de la route entraînera la transformation de près de 19,7 hectares de milieu. Environ 57 % (11,2 hectares) de cette surface sont couverts de forêt, tandis que 42,5 % (8,4 hectares) sont constitués de friche et de milieux urbanisés. Le reste, 0,5 %, est composé de milieu humide. Plusieurs mesures seront prises afin de s'assurer que seules les surfaces nécessaires soient effectivement déboisées, y compris le reboisement des aires requises de façon temporaire durant la construction.

Les inventaires ont révélé la présence en certains endroits de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Des discussions ont été entreprises avec les représentants du parc de la Gatineau afin d'assurer le déplacement éventuel de ces plantes.

Les inventaires menés aux trois endroits où le tracé projeté touche au milieu aquatique a révélé la présence d'une aire de fraye diffuse et d'alevinage dans le ruisseau des Fées. Comme le ruisseau sera traversé par un pont, il sera facile d'éviter de placer un pilier dans le cours d'eau comme tel. De 3 à 5 piliers seront situés dans la plaine d'inondation entourant le ruisseau. Les pertes éventuelles d'habitat du poisson sont jugées négligeables. Diverses mesures d'atténuation (période de restriction des travaux, contrôle de l'érosion, circulation et entretien de la machinerie, trousse d'urgence de récupération des produits pétroliers etc.) viennent garantir que les impacts demeureront à un niveau négligeable.

En ce qui a trait à l'avifaune, des inventaires menés au printemps et au début de l'été 2000 ont permis de recenser 65 espèces sur le tracé et ses environs. Un nid d'épervier de Cooper se trouve près du tracé principal et de l'embranchement avec la bretelle sud donnant accès à la promenade de la Gatineau. Si le déboisement ou la construction a lieu durant la période de reproduction, cela provoquera à coup sûr l'avortement de la reproduction pour cette saison. Suite à la construction de la route, l'oiseau pourra continuer d'utiliser les portions résiduelles de la prucheraie ou un autre peuplement forestier mature situé à proximité pour bâtir son nid. Son territoire de chasse, essentiellement composé de milieux ouverts, ne sera pas affecté. Comme mesure d'atténuation, il est recommandé d'effectuer le déboisement entre le 1^{er} octobre et le 1^{er} février.

Le déboisement et la construction peuvent également affecter la reproduction de la sauvagine et des oiseaux forestiers. La sauvagine sera vraisemblablement peu affectée par la présence de la route une fois construite. En ce qui a trait aux

oiseaux forestiers, la surface déboisée en permanence constitue pour eux une perte d'habitat. Les espèces ayant de petits territoires devront se relocaliser. Il faut toutefois mentionner que la composition et l'abondance des passereaux révèlent l'influence de la fragmentation du milieu forestier : les espèces de lisière sont abondantes (corneille d'Amérique, geai bleu, carouge à épaulette) alors que les espèces typiquement forestières sont rares ou absentes.

La principale interface du projet avec les mammifères concerne le castor. Durant la construction, il est probable que l'on doive contrôler temporairement l'activité du castor sur le ruisseau des Fées afin de procéder à la construction de certains piliers du pont. Les déplacements de la faune terrestre seront diminués dans la partie centrale du tracé parce que la route y sera en bonne partie construite en dépression et de la présence d'un séparateur en béton entre les chaussées.

Du côté du milieu humain, on doit s'attendre à ce que la circulation routière sur la promenade de la Gatineau et la promenade du Lac-des-Fées soit perturbée durant les travaux de construction. Des mesures palliatives seront établies à l'étape de l'ingénierie détaillée.

Le climat sonore sera fortement perturbé dans les 30 m ceinturant la nouvelle voie. La zone où le niveau de bruit moyen atteindra 55 décibels s'étendra à 120 m de part et d'autre de l'axe McConnell-Laramée. Compte tenu que ce bruit n'affecte aucun récepteurs, il n'y a pas lieu de prévoir des mesures d'atténuation.

Tout comme dans le cas du tronçon en milieu urbain, un concept d'aménagement paysager est prévu pour le tronçon en milieu naturel. Ce concept est moins élaboré que celui prévu en milieu urbain parce que la problématique est beaucoup plus simple. Il prévoit la remise en état des abords de la route et des sites dégradés et peu boisés en bordure de l'axe ainsi que des plantations à des endroits stratégiques. Le concept prévoit également diverses mesures pour favoriser la circulation piétonne et cycliste : aménagement d'un sentier récréatif est-ouest, réalignement du sentier existant pour qu'il emprunte le viaduc de la promenade de la Gatineau, construction d'un tunnel pour cyclistes et piétons à mi-chemin entre la promenade de la Gatineau et le chemin de la Montagne. On prévoit également mettre en œuvre des mesures de mise en valeur pour augmenter l'attrait visuel des parois rocheuses pour les automobilistes.

4.0 **THÈMES COMMUNS AUX DEUX TRONÇONS**
4.1 **SURVEILLANCE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION**

Tous les chantiers de construction du ministère des Transports font l'objet d'une surveillance, dont l'activité principale consiste à s'assurer que l'entrepreneur exécute les travaux conformément aux plans et devis. Ainsi, le surveillant mandaté par le Ministère verra à ce que toutes les mesures de prévention et d'atténuation des impacts sur l'environnement inscrites aux plans et devis du projet soient mises en œuvre conformément aux prévisions. Il verra également à ce que l'entrepreneur se conforme aux lois, règlements et normes en vigueur au moment des travaux.

Le surveillant peut également prendre des décisions relatives à la protection de l'environnement en cas de situation imprévue et recourir, lorsque nécessaire durant l'exécution des travaux, aux experts du Ministère pour évaluer des problématiques particulières et élaborer les solutions appropriées.

4.2 **SUIVI ENVIRONNEMENTAL**

Les programmes de suivi environnemental proposés par le ministère des Transports sont :

- Une étude de suivi du climat sonore afin de vérifier l'efficacité des buttes-écrans mises en place et, si nécessaire, élaborer des mesures d'atténuation additionnelles.
- Une étude du suivi de la fréquentation de certains secteurs du parc de la Gatineau par l'épervier de Cooper et la sauvagine
- Une suivi de l'état des lieux et de l'utilisation du milieu par les poissons au site de construction du pont au ruisseau des Fées

4.3 **CONSULTATION PUBLIQUE**

Au cours des années 1999 et 2000, le ministère des Transports du Québec a mis en œuvre un grand nombre d'éléments pour informer ses partenaires ainsi que les parties intéressées et recevoir de leur part leurs commentaires et préoccupations.

Dans un premier temps, le ministère a mené des consultations sélectives en vue d'informer les principaux intervenants dans le dossier et valider les concepts à chaque étape de réalisation. Les consultations sélectives ont été menées auprès des organismes suivants :

- Transports Canada
- La Commission de la Capitale nationale

- La Ville de Hull
- La commission scolaire des Portages-de-L'Outaouais
- La Société de transport de l'Outaouais
- Les Associations de quartier de la Ville de Hull
- L'Association des gens d'affaires de Hull
- Les représentants des personnes handicapées.

Entre autres, le concept élaboré par les résidants du quartier Wright en février 2000 a fait l'objet d'une analyse détaillée par les experts du MTQ. Malgré que ce concept ne pouvait être retenu pour des raisons de géométrie et de circulation, le message que celui-ci visait a été compris et intégré au concept du ministère des Transports.

Dans un deuxième temps, le ministère a tenu le 15 mai 2000 une rencontre publique. La formule retenue pour la rencontre publique était de type « portes ouvertes ». Sept kiosques étaient aménagés. Des représentant(e)s et spécialistes du ministère des Transports étaient présents à chaque kiosque pour expliquer les différents éléments du concept et répondre aux questions du public. Lorsque les réponses ne pouvaient être fournies sur le champ, un formulaire spécifique était rempli afin de donner suite aux questions.

Les thèmes couverts par les différents kiosques étaient :

- Le projet;
- Évolution du projet;
- Géométrie, circulation, sécurité;
- Bruit;
- Aménagement paysager;
- Parc de la Gatineau;
- Le projet en images.

Une pochette d'information a été remise à chaque visiteur, contenant entre autres une fiche de commentaires. Les fiches de commentaires devaient être remises à la fin de la soirée. Suite à la rencontre, les fiches de commentaires ont été analysées et une réponse écrite a été préparée pour chaque question soulevée sur les fiches de suivi.

Environ 300 personnes ont participé à la journée d'information. Un total de 91 fiches de commentaires ont été déposées et le ministère a répondu à 18 questions par écrit dans les semaines suivant la consultation.

Trois catégories de suggestions se dégagent des commentaires émis par le public, à savoir :

1. L'accès à la promenade de la Gatineau via le boulevard Saint-Raymond plutôt que par les bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau proposées par la CCN;
2. L'ajout d'une piste cyclable pour cyclistes utilitaires;
3. L'augmentation des mesures de sécurité pour les piétons.

Suite à la première suggestion, la CCN a informé le ministère des Transports du Québec qu'elle désirait que le projet original de bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau soit maintenu comme partie du projet de prolongement de l'axe McConnell-Laramée.

En ce qui concerne l'ajout d'une piste cyclable pour cyclistes utilitaires, le ministère des Transports a décidé de poursuivre l'analyse de la proposition de concert avec les demandeurs et la Ville de Hull.

Finalement, à titre de mesure de sécurité additionnelle pour les piétons, le Ministère pourrait envisager l'aménagement d'un passage dénivelé pour piétons dans l'axe de la rue Davies.

BIBLIOGRAPHIE

Beauchemin-Beaton-Lapointe/Roche Deluc (1999). *Étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell-Laramée, rapport d'étude, version finale*, mai 1999.

Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. (2000). *Étude de faisabilité de carrefours giratoires, rapport final*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. Le 15 juin 2000.

Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. (2000). *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Rapport d'évaluation environnementale*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. 20 juin 2000. 177p.+annexes

Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. (2000). *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Rapport sur la consultation publique, Axe McConnell-Laramée*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. Juin 2000.

Beauchemin-Beaton-Lapointe (2000). – *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Inventaire de la flore à statut précaire dans le parc de la Gatineau*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. Juin 2000

Beauchemin-Beaton-Lapointe (2000). – *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Étude des impacts sur l'avifaune*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. Le 20 juillet 2000

Beauchemin-Beaton-Lapointe (2000). – *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Étude de l'habitat du poisson*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. Le 15 septembre 2000

Beauchemin-Beaton-Lapointe (2000). – *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. Le 30 novembre 2000

Groupe conseil Roche (1987). *Étude d'impact sur l'environnement, Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell. Rapport principal*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec. Décembre 1987.

Groupe conseil Roche (1987). *Étude d'impact sur l'environnement, Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell. Dossier cartographique*. Préparé pour le ministère des Transports du Québec . Décembre 1987.

Les Laboratoires Gatineau inc. (1998). *Évaluation environnementale de site, Phases I et II, rapport final*, juin 1998.

Les Laboratoires Gatineau inc. (1998). *Étude de caractérisation des sols et du roc, Boulevard Saint-Laurent-Laramée, Hull, Secteur de DeMontigny au Lac-des-Fées, rapport final*, juin 1998.

Transports Québec, Direction de l'Outaouais (1999). *Analyse de la valeur, Axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, Tronçon Saint-Laurent-De la Montagne, rapport final*, juin 1999.