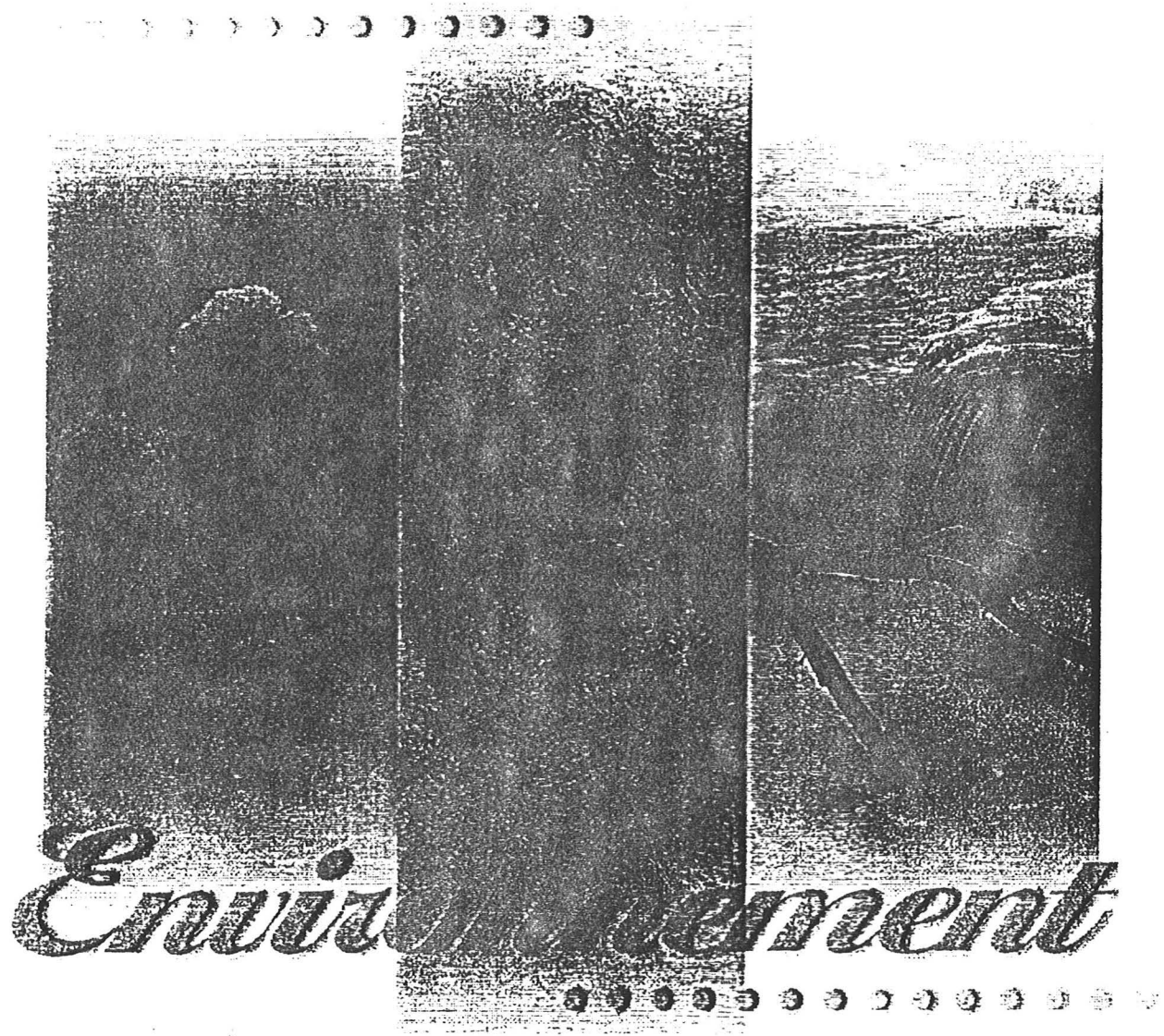


ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTAL

Questions et commentaires

Projet de construction de l'axe
McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et
le chemin de la Montagne



Questions et commentaires

**Projet de construction de l'axe
McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et
le chemin de la Montagne
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-383

Le 1^{er} novembre 2000

INTRODUCTION

Le présent document s'inscrit dans le cadre du processus d'analyse de recevabilité des 13 documents faisant office d'étude d'impact pour le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne par le ministère des Transports. L'analyse de recevabilité vise à évaluer la conformité du contenu de ces documents avec les exigences formulées dans la directive. Les informations requises pour compléter la recevabilité sont présentées dans ce document sous forme de questions et commentaires suivant différents thèmes.

Le promoteur doit donner suite aux commentaires lorsque requis et répondre aux questions dans un document complémentaire à l'étude d'impact qui doit être déposé en 30 copies.

À la suite de la réception de ces compléments d'information et à leur validation, le Service des projets en milieu terrestre de la Direction de l'évaluation environnementale pourra recommander que l'ensemble du dossier soit rendu public par le ministre de l'Environnement.

L'analyse de recevabilité a porté sur l'ensemble des documents déposés officiellement au ministre de l'Environnement, le 27 octobre 2000, mais transmis antérieurement dans le cadre d'une demande de modification de décret.

QUESTIONS OU COMMENTAIRES

1. Contexte et raison d'être du projet

Comment en l'an 2000, peut-on justifier le choix d'un tracé décidé en 1969 et qui coupera en deux un quartier résidentiel ? Est-ce que le boulevard McConnell ne pourrait pas s'arrêter au chemin de la Montagne ? Comment les divers projets routiers construits depuis l'étude de 1987 (réaménagement de la route 148, réaménagement du chemin de la Montagne, etc.) ont influencé la situation ? Est-ce que la problématique d'un lien interprovincial (construction ou réaménagement d'un pont sur la rivière des Outaouais) demeure un élément important de la problématique de circulation ?

De plus, le nouveau projet devrait considérer les données statistiques récentes en regard, notamment, de la démographie et des enquêtes sur la circulation.

2. Des solutions de rechange ou des alternatives au projet

On constate l'absence d'une analyse solide des solutions de rechange pour gérer la demande de transport. Tel qu'il est demandé dans la directive du ministre, l'étude d'impact doit décrire les différentes possibilités qui se présentent pour réaliser le projet en considérant l'éventualité de sa non-réalisation ou de son report et, le cas échéant, toutes solutions de rechange au projet. Des alternatives autres que la construction de cet axe McConnell-Laramée existent et méritent d'être analysées. Ainsi peut-on enlever de la pression de circulation sur les boulevards Taché et

Saint-Raymond existants, de façon à assurer une fluidité de la circulation est-ouest ? Aussi, pourquoi ne pas utiliser davantage le boulevard Lucerne qui semble facile à élargir ? Est-ce que le prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest, en contournant l'agglomération urbaine plutôt qu'en la traversant, est prévu ? Est-ce que l'amélioration du transport en commun est si incontournable ?

Dans le décret numéro 1446-91 du 23 octobre 1991, concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de construction de l'axe St-Laurent – Laramée – McConnell entre le chemin de la Montagne et la jonction de l'autoroute 550 et du boulevard St-Laurent à Hull, il était question du réaménagement du carrefour St-Raymond – Saint-Joseph et du raccordement du boulevard Pink et de la route 148. Qu'en est-il de ces solutions en l'an 2000 ?

Dans le document intitulé : « Analyse de la valeur », on n'examine pas de tracés de rechange, ni d'alternatives à la construction du boulevard. Par contre, on analyse les coûts sociaux des différentes options d'aménagement de ce projet. Cependant, si on ne construisait pas ce boulevard et qu'on gérait la demande de transport par d'autres alternatives sur des routes existantes, comment cela se refléterait-il sur ces coûts sociaux ? De plus, si on ne construisait pas ce projet, pourrait-on transformer l'emprise du MTQ en un parc, (un couloir vert) reliant le parc de la Gatineau au centre-ville ?

Dans ce même document, on fait une analyse de différentes options dont l'autoroute encaissée, selon diverses fonctions et critères et à l'aide d'une pondération et de cotes. On présente alors les résultats de l'analyse sous forme de tableaux, mais on n'a pas le détail et la justification des cotes obtenues pour chaque situation. Dans le rapport d'évaluation environnementale de juin 2000, il y a plus de détails pour différents critères dont l'aspect visuel, le bruit, etc., mais c'est uniquement pour la solution en surface ; est-ce que des informations du même genre sont disponibles pour la solution encaissée ? Y a-t-il une comparaison plus détaillée entre ces solutions d'autant plus que les études de 1987 démontraient que la solution encaissée était la meilleure ?

3. Question démographique et étalement urbain

Les documents déposés par le promoteur n'abordent pas les pressions sur l'urbanisation, sur la modification des limites des périmètres d'urbanisation ou encore sur le dézonage agricole à l'ouest du chemin de la Montagne.

Dans ce contexte, l'analyse doit faire référence aux orientations gouvernementales en matière d'urbanisation pour cette région. Il serait pertinent de connaître de quelles façons le projet contribue à mieux gérer l'urbanisation dans la région et de quelle manière il s'inscrit dans le Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011. Existe-t-il, présentement, des projets d'implantation de pôles d'emploi à l'ouest de Hull ?

4. Carrefours giratoires

Est-ce qu'un carrefour giratoire peut être problématique dans notre climat neigeux, particulièrement pour les travaux de déneigement ? Est-ce qu'on ne pourrait pas faire un état de la situation des « ronds-points » qui ont été tous plus ou moins remplacés au Québec ? Comment se comportaient-ils en hiver ? Est-ce que la distance de visibilité d'arrêt est suffisante dans le carrefour giratoire lorsque la chaussée est glissante ?

5. Les traverses pour piétons

De quelle façon prévoit-on assurer la sécurité des piétons lorsqu'il n'y a pas de feux pour piétons ? Existe-t-il des données sur le taux d'accidents aux traverses de piétons comparativement aux intersections traditionnelles ? La sécurité des enfants traversant ce boulevard pour se rendre à l'école Saint-Jean-Bosco sera-t-elle vraiment assurée ?

6. Le transport lourd

La possibilité pour le transport lourd d'emprunter cette route implique de porter une attention particulière à la révision des impacts sur le milieu humain dont la qualité de vie, le bruit et la sécurité.

Malgré que l'étude d'impact mentionne que le bruit de la circulation lourde peut être atténué et que le camionnage sur ce boulevard n'occasionnera pas trop de problèmes sur la circulation, est-il quand même envisageable de ne pas autoriser le trafic lourd dans ce secteur résidentiel tel qu'il est mentionné dans le document intitulé : « Analyse de la valeur » ? De même, que pourrait-il en être du transport des matières dangereuses ? D'ailleurs, est-ce qu'on connaît la quantité et le type de matières dangereuses qui circulent actuellement entre les villes de Hull et Aylmer ? Existe-t-il un plan d'urgence pour détourner la circulation advenant un déversement ?

7. Alternative de tracé dans le parc de la Gatineau

Afin d'éviter les zones humides dans le parc de la Gatineau (zone inondée présentée dans le document intitulé : « Étude des impacts sur l'avifaune », 20 juillet 2000), il serait pertinent de vérifier la possibilité d'un tracé plus au nord.

8. Le bruit de la circulation

Concernant le climat sonore, la directive du ministre exige de fournir sous forme de tableaux et de graphiques les indices statistiques N_{10} , N_{90} , N_{eq} (h) et N_{eq} (24 h) aux points de relevés sonores, une cartographie des indices N_{eq} (24 h) et N_{eq} nocturne (22 h à 6 h) pour toute la zone d'étude

ainsi qu'une présentation des pointes de bruit. Certaines informations sont manquantes. De plus, dans l'étude de juin 2000, il y a peu de points de mesure tandis que dans l'étude de 1987 des relevés ont été effectués sur tout le territoire ; peut-on faire une corrélation entre les données de 1987 et la situation actuelle ? Peut-on faire des extrapolations ? Peut-on aussi fournir la cartographie pour le N_{eq} nocturne ?

De plus, pour l'évaluation des impacts, le promoteur doit indiquer la modification du climat sonore de la zone d'étude en fournissant les résultats de la modélisation, selon les indices présentés aux points de relevés sonores, de façon à permettre l'identification des zones exposées ainsi qu'une présentation des pointes de bruit. Des informations sont aussi manquantes.

Dans le décret numéro 1446-91 du 23 octobre 1991, il était question de prévoir des mesures d'atténuation contre le bruit afin d'assurer un niveau sonore ne dépassant pas le niveau existant dans les secteurs résidentiels. Est-il possible de respecter cette condition en réalisant le nouveau projet ? Peut-on faire une comparaison entre les évaluations prévues pour la solution en surface par rapport à la solution encaissée ?

9. Qualité de l'air

En plus de l'analyse du monoxyde de carbone, des particules en suspension et d'oxydes d'azote, est-ce que le promoteur possède des résultats pour les composés organiques volatils, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux (le manganèse par exemple) qui sont associés aux gaz d'échappement des véhicules ?

Est-ce qu'on prévoit un suivi concernant la question de la qualité de l'air ?

10. Bretelles d'accès

Étant donné la vocation du parc de la Gatineau, il serait essentiel d'élaborer des alternatives plus modestes et de moindres impacts pour les bretelles d'accès à la promenade du Lac-des-Fées et à la promenade de la Gatineau.

Est-ce que les travaux de construction pour la bretelle d'accès nord à la promenade de la Gatineau, qui semble passer sur une section de l'ancien dépotoir de la ville de Hull, risquent de déranger les sols instables en raison de la décomposition des déchets ? Étant donné que le site est contaminé par les hydrocarbures dans la plage B-C et que les eaux de lixiviation pour les composés phénoliques, la DBO et la DCO excèdent la norme du Règlement sur les déchets solides, est-ce que les travaux en général peuvent détériorer la situation actuelle ?

11. Impacts sur la faune et la flore

Malgré les études faites, il demeure des interrogations sur les implications du projet sur la faune et la flore concernées par la solution retenue. De plus, il demeure pertinent d'envisager des variantes de tracé pour éviter certains secteurs sensibles ou vulnérables, notamment près des bretelles d'accès.

12. Caractérisation des sols

L'étude de caractérisation des sols et du roc, secteur de DeMontigny au Lac-des-Fées de niveau phase I et II, est une étude qui date de juin 1998. Or, on mentionne dans le rapport d'évaluation environnementale, à la page 23, qu'il y en a une qui date de février 1998. Est-ce qu'on peut obtenir la version de février 1998 ? Pourquoi l'étude de caractérisation ne couvre pas tout le tronçon Lac-des-Fées/Saint-Laurent ?

13. Période des travaux de construction

Est-ce que des travaux de dynamitage sont prévus lors de la construction ? Si c'est le cas, quelles sont les mesures prévues pour diminuer les impacts dont le risque d'infiltration de monoxyde de carbone dans les résidences avoisinantes ?

14. Ensemencement et plantations des remblais et déblais

Le promoteur doit expliquer brièvement les types d'ensemencement et de plantations qui seront effectués sur les principaux remblais et déblais, particulièrement sur les remblais situés à proximité des cours d'eau et milieux humides. Est-ce que les méthodes de stabilisation issues du génie végétal seront privilégiées ?

15. Approvisionnement en gravier

Il serait important de s'assurer de la conformité des fournisseurs de sable et de gravier au regard de la Loi sur la qualité de l'environnement et du Règlement sur les carrières et sablières. Est-ce que cette vérification a été effectuée ? Si oui, les fournisseurs pressentis sont-ils conformes ?

16. Développement durable

Une étude d'impact doit viser l'intégration et la recherche d'un juste équilibre des aspects économiques, sociaux et environnementaux liés au projet. Ainsi, tel qu'il est requis dans la directive au point 4.4, le promoteur doit faire un rappel des éléments pertinents du projet qui

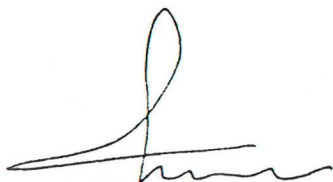
illustrent comment la réalisation du projet tient compte des principes du développement durable qui lui sont applicables.

17. Politique environnementale du MTQ

Le promoteur doit détailler les principaux aspects de sa politique environnementale des transports qui sont applicables à ce projet.

18. Résumé

Il est rappelé que le promoteur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de l'étude.



Michel-L. Mailhot
Chargé de projet

Jacques Alain
Analyste