

152

PR5.2

Construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50

et le chemin de la Montagne

Hull-

6211-06-0a1



**Ministère
des Transports**

Axe McConnell-Laramée

**Avis de recevabilité
Réponses à la 2^e série
de questions**

Mars 2001

Table des matières

Question #1	Justification et solutions de rechange.....	p.3
Question #2	Travaux dans le parc de la Gatineau.....	p.5
Question #3	Le bruit de la circulation.....	p.8
Question #4	Qualité de l'air.....	p.11
Question #5	Caractérisation des sols.....	p.12
Annexe 1	Carte des variantes de bretelles étudiées	

Question 1. Justification et solutions de rechange

Il est très important pour le lecteur de comprendre que le « tracé décidé en 1969 » représente un corridor de 12 km qui a été choisi parmi plusieurs autres options étudiées. Il est également nécessaire de souligner que 9 de ces 12 kilomètres sont déjà construits. À ce jour, le projet consiste à parachever un tronçon de 3 km, situé à l'intérieur du corridor dont les deux extrémités sont déjà complétées. Les points de départ et d'arrivée de ce tronçon sont des contraintes fixes et il n'existe pas d'autre choix en ce qui concerne la localisation du tracé. Néanmoins, nous avons examiné trois scénarios de tracés différents dans le Parc de la Gatineau et nous avons retenu celui qui, à notre avis, comporte le moins d'impacts sur l'environnement. Une analyse plus détaillée de ces trois options a été fournie dans la réponse de la question N° 7 du ministère de l'Environnement du mois de novembre 2000. Donc, pour les 3 km du corridor qui restent à compléter au milieu du tracé retenu en 1969, **il n'y a pas d'alternative possible.**

Pour votre information et usage, vous trouverez ci-jointes, 35 copies du *Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011*, de la *politique sur l'environnement du Ministère des Transports du Québec*, de l'*Estimation de la demande sur l'axe McConnell-Laramée et du Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun de l'Outaouais de la Société de transport en commun de l'Outaouais*. Nous désirons porter à votre attention que tous les extraits pertinents au projet ont été incorporés à l'étude d'impact et/ou aux réponses fournies aux questions demandées. À noter que, ces documents ont été déjà rendus publics et sont disponibles dans la plupart des librairies de la région.

Même si le projet Viabus a été retiré, la Société de Transport de l'Outaouais a toujours poursuivi l'analyse de solutions pour améliorer le transport en commun sur le boulevard Taché. D'ailleurs, une voie réservée et réversible entre la rue Montcalm et le boulevard St-Joseph sera en opération au cours des prochaines semaines.

En ce qui concerne le boulevard St-Raymond, l'emprise routière est actuellement utilisée à capacité et compte tenu de la proximité des bâtiments, quelconque intervention nécessiterait l'expropriation des propriétés riveraines, ce qui nous apparaît majeur comme impact.

Les améliorations suivantes ont été apportées au cours des dernières années soit :

- Interdiction de stationnement durant les heures de pointe
- Modernisation des feux de circulation
- L'aménagement de l'intersection St-Raymond et St-Joseph

Les améliorations apportés sur les 2 axes, quoiqu'efficace ne suffiraient pas à elles seules à répondre à la demande en transport au cours des prochaines années.

Quant aux prévisions de circulation pour l'an 2011, la différence entre les estimations de 1987 et les plus récentes effectuées en 1999 s'explique par les données qui ont été utilisées ainsi que par l'utilisation d'informations pertinentes sur les prévisions de croissance de la population et la demande. D'autre part, les méthodes utilisées dans les années 80 reposaient sur des techniques standard de croissance de la circulation basées sur un taux moyen de l'ordre de 2 %. Nous avons déjà mentionné que l'accroissement démographique de l'Outaouais avait été nettement supérieur à la moyenne provinciale et que le facteur d'analyse, fondé sur l'aménagement du territoire et les données de circulation actualisées ont été déterminants pour la justification du projet. Mentionnons également que les débits présentés à l'annexe 6 du rapport du BAPE excluent les débits du centre-ville de Hull, vers ou en provenance du secteur nord, alors qu'il est logique de penser qu'une partie de ces débits se retrouvera sur l'axe McConnell / Laramée.

Depuis quelques années, le ministère des Transports utilise des techniques beaucoup plus sophistiquées (à savoir le logiciel EMME/2), pour effectuer une modélisation du réseau routier de nature stratégique, c'est-à-dire de développer un modèle régional de son territoire pouvant être utilisé pour répondre à plusieurs questions au niveau de la circulation. Pour l'axe McConnell / Laramée les matrices du logiciel EMME/2 sont basées sur un scénario développé par les urbanistes des municipalités affectées et ensuite, révisé par les experts du Ministère. Les prévisions de population utilisées reposent sur des hypothèses d'utilisation des terrains vacants de tous types. En ce qui a trait aux emplois, les prévisions tiennent compte du Schéma d'aménagement révisé de la CUO. Les prévisions de la demande sont basées sur les projections de population et d'emplois, liées au développement économique et urbain de la région. Ainsi, les prévisions de la demande reflètent des tendances de développement économique et urbain et non pas une année à un horizon fixe. À partir de cette prémisse, la demande sur l'axe à l'étude ne dépend pas uniquement de l'utilisation du sol à Aylmer, mais également de l'utilisation du sol ailleurs sur le territoire de la CUO, incluant le territoire de la Région d'Ottawa-Carleton. Donc, pour l'axe McConnell / Laramée, la demande a été établie principalement à partir de l'augmentation de la population à Aylmer, l'augmentation des emplois à l'est d'Aylmer, soit à Hull, à Gatineau, à Masson-Angers et à Buckingham et de la génération de nouveaux déplacements ainsi qu'à une réaffectation des déplacements actuels en raison de l'apparition de nouveaux pôles d'emplois.

En conclusion, pour répondre à cette sous-question assez précise, suite aux éléments mentionnés précédemment et l'évolution rapide de l'informatique et des logiciels, il est bien évident que des différences au niveau des prévisions de la circulation sont tout à fait compréhensibles et acceptables sur une période de plus de douze ans.

Dans la même veine de réflexions, même s'il est assez difficile de comprendre l'interrogation spécifique, liée à l'avant dernier paragraphe de cette question, nous l'acceptons plutôt comme une analyse ou bien un point de vue des événements des dernières années. Mentionnons que dans la réponse de la question 2 du mois de novembre 2000, à propos de « l'Analyse de la Valeur », nous faisons référence à

l'objectivité et l'accord de dix personnes, tous experts reconnus comme des spécialistes dans leur domaine. Toutefois nous sommes conscients qu'il peut y avoir plusieurs autres spécialistes, également reconnus à travers le monde, qui ne seraient pas d'accord avec les conclusions des membres de cette équipe. Pourtant, nous voulons souligner que le nombre de spécialistes qui apprécient la qualité du travail réalisé par l'équipe de professionnels du Ministère n'en sera d'aucune façon moins élevé. Donc, pour éclaircir l'ambiguïté de ce paragraphe, nous voulons préciser que « l'Analyse de la Valeur » est un document parfaitement objectif selon les connaissances de cette équipe multidisciplinaire en transport. De plus, le ministère de l'Environnement mentionne que, « ...la qualité de vie à une pondération de seulement 14,71 % dans cette analyse ». Soulignons à cet égard que l'option qui obtient le meilleur pointage pour ce critère est le boulevard urbain paysager. Par conséquent, toute augmentation de la pondération du critère de qualité de vie viendrait en fait rendre encore plus attrayante l'option que le ministère des Transports a choisie.

En même temps, sur la base des informations actualisées, le Ministère reconnaît aujourd'hui que l'axe routier McConnell / Laramée doit s'acquitter de plusieurs fonctions en plus d'assurer la circulation des biens et des personnes. Les besoins et les critères de conception routière sont en constante évolution et suite aux résultats obtenus de l'analyse de la valeur, nous en sommes venus à la conclusion que la solution avec voies au sol est celle qui répond le mieux aux besoins anticipés, compte tenu des contraintes et restrictions imposées par le milieu. Tous les détails et explications nécessaires à la bonne compréhension des résultats obtenus de cette analyse sont contenus dans le rapport final de juin 1999.

Notons en terminant que le projet est conforme au schéma d'aménagement du territoire et au Plan de transport du Ministère.

Question 2. Travaux dans le parc de la Gatineau

Plusieurs sujets sont couverts sous cette rubrique. Le premier a trait à l'avifaune. En rapport avec l'épervier de Cooper, il est prévu que si les travaux de construction ont lieu durant la période de nidification, les activités de reproduction du couple nicheur seront interrompues et que la nichée sera perdue. On propose à titre de mesure d'atténuation d'effectuer le déboisement entre le 1^{er} octobre et le 1^{er} février, ce qui aura pour effet d'empêcher la destruction potentielle d'un nid. En période d'exploitation, il est prévu que le couple se relocalisera dans la partie boisée du secteur adjacent (prucheraie ou autre groupement mature). La perte de 1,14 ha de prucheraie causée par le projet (voir tableau 39 du *Rapport d'évaluation environnementale*) n'affectera pas les aires de chasse du couple, qui sont avant tout constituées d'aires ouvertes. En ce qui a trait à l'utilisation du marais à *Wolffia* par l'avifaune (canard branchu, héron vert etc...), il est prévu que celle-ci se poursuivra telle qu'elle se fait actuellement, à l'exception de son utilisation comme aire de chasse par un couple de buse à épaulettes qui, en l'an 2000, nichait probablement dans un secteur situé au nord du tracé. Rappelons enfin que bien

que ce marais soit un plan d'eau temporaire qui doit son existence à un barrage de castors pouvant disparaître à brève échéance, il n'en constitue pas moins un milieu productif au plan biologique et c'est pourquoi le ministère des Transports se propose de le préserver en l'enjambant par un viaduc plutôt que de remblayer l'assise de la route.

En ce qui a trait à l'inventaire de la faune à statut précaire, le tableau 37 du *Rapport d'évaluation environnementale* énumère huit espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées et vulnérables qui ont été observées par d'autres chercheurs dans la région de Hull au cours des vingt dernières années. Parmi celles-ci, notons trois amphibiens et reptiles : la grenouille des marais, la rainette faux-grillon de l'Ouest et la couleuvre d'eau. Il s'agit de trois espèces associées aux milieux humides. Sur cette base, le ministère des Transports a jugé qu'il était suffisant et raisonnable à cette étape-ci de proposer des solutions pour minimiser l'empiétement sur les milieux humides, sachant que ces mesures seraient favorables à ces trois espèces..

Par ailleurs, le ministère de l'Environnement remarque qu'il y ait peu d'information concernant les travaux de construction (chemin d'accès, circulation de machinerie lourde, assèchement de cours d'eau etc...). Il est normal à cette étape-ci que ce niveau de détail reste à développer puisque, dans le cheminement normal de la planification d'un projet, ces détails sont établis lors des étapes d'ingénierie détaillée et même lors des réunions de chantier avec l'entrepreneur retenu au terme de la procédure d'appel d'offres public couramment en vigueur au gouvernement du Québec. Il n'en demeure pas moins que les situations de chantier décrites par le ministère de l'Environnement sont prévues au *Cahier des charges et devis généraux* du ministère des Transports et que les mesures de protection de l'environnement applicables à chaque cas y sont décrites. Rappelons également que ces mesures font partie intégrale du contrat de l'entrepreneur qui réalisera les travaux.

Le ministère de l'Environnement demande des précisions additionnelles sur l'accès au Parc de la Gatineau.

Options étudiées

Accès via Gamelin est

Avantages

Aucune interface avec la circulation sur Laramée/McConnell

Impact minimum sur l'environnement

Bon accès et visibilité via Laramée

Possibilité d'éviter la circulation de

Inconvénients

Accès indirect au stationnement saisonnier existant

transit sur Gamelin

Accès direct à la Promenade de
la Gatineau

Accès direct au centre d'accueil
projeté (plan de zone)

Coûts de construction minimaux

Cette option ne répond pas au besoin de la CCN pour les raisons suivantes :

Elle ne permet pas de desservir, de façon optimale, la clientèle en provenance de l'ouest (Aylmer, notamment des secteurs des Trembles et du Plateau).

Il peut être difficile de rassurer la population que le lien reliant la Promenade du Lac-des-Fées et le chemin de la Montagne soit un jour ouvert, permettant ainsi la circulation de transit sur Gamelin, à travers le parc.

Le fait que les visiteurs aient à emprunter le chemin de la Montagne, ne serait-ce que sur une courte distance, représente une discontinuité au niveau visuel et perception.

Accès à la Promenade de la Gatineau

Avantages

Bonne intégration des routes à la topographie et à l'environnement

Faible hauteur de remblais/déblais

Pentes minimales

Impact minimum sur Laramée

Accès aux accueils existants à Gamelin et Taché

Accès au stationnement proposé et à la Promenade de la Gatineau

Inconvénients

Surface de déboisement importante

Éloignement de l'entrée des bretelles d'accès sur la Promenade

Étude d'impact sur l'environnement

Évaluation de l'achalandage additionnel au parc

Coûts de construction

Cette option devra être optimisée de façon à :

minimiser le déboisement en profitant des zones déjà déboisées;
éloigner la bretelle sud de façon à minimiser l'impact visuel du point de vue de la Promenade de la Gatineau.

Accès via un échangeur à mi-chemin entre la Promenade et le chemin de la Montagne

Cette option offre très peu d'intérêt par rapport à l'option de l'accès à la Promenade. Elle avait été élaborée dans un contexte où la Promenade n'était pas accessible en hiver.

Autres options

D'autres options ont été examinées, mais n'ont pas été présentées (giratoires, feux de circulation, accès du côté est de la Promenade, etc.) Celles-ci n'ont pas été retenues car elles nuisaient trop à la circulation sur l'axe Laramée, ou étaient techniquement trop difficiles et trop coûteuses à réaliser (accès côté est de la Promenade).

Option privilégiée

L'option de l'accès à la Promenade de la Gatineau est retenue et le tracé définitif sera optimisé lors de la préparation des plans et devis définitifs.

En ce qui concerne les bretelles d'accès à la Promenade du Lac-des-Fées, aucune modification ne sera apportée au concept initial et ce, en raison de la dénivellation plus importante au croisement des axes et des pentes à respecter.

Question 3. Le bruit de la circulation

Nous allons tenter de répondre dans la mesure du possible à l'ensemble des points soulevés dans l'ordre d'apparition dans le texte du ministère de l'Environnement.

Dans l'étude de 1987, la méthodologie de calculs utilisée impliquait des simulations à effectivement 153 points de calculs et non de mesures. Il faut faire une nette distinction entre ces deux notions puisque les premiers sont obtenus par simulations informatiques et les autres par mesures sur le site. Selon l'approche préconisée à cette époque, les simulations portaient sur les heures normales de jour et non sur les niveaux 24 heures. Il est vrai que certaines données concernant la période nocturne sont absentes de l'étude de 1987. C'est pour cette raison que l'étude de 2000 va beaucoup plus en détail dans l'établissement des niveaux sonores sur la période de 24 heures.

Concernant l'étude de 2000, 11 points de mesures sur le site ont été échantillonnés. Ces mesures ont pour unique but de servir à la calibration du modèle mathématique utilisé. En effet, l'ensemble de l'étude du milieu sonore actuel, comme l'étude du milieu

sonore futur, est basé sur des simulations des niveaux perçus et provenant de la circulation uniquement. Cette approche a comme avantage de limiter l'étude à la circulation des véhicules.

La méthodologie mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec, est basée sur l'indice $Leq(24h)$. Les simulations sont par conséquent réalisées à partir des données DJMA ou DJME et visent la production de la cartographie des isophones $Leq(24h)$. Toujours selon la méthodologie du MTQ, seuls les isophones 55, 60 et 65 dB(A) sont tracés. Cette situation s'explique aisément par l'abaque visant la détermination des impacts. En effet, en deçà de 55 dB(A), le MTQ, comme beaucoup d'autres organismes fédéraux ou provinciaux, considère que le bruit résultant de la circulation sur une période de 24 heures est acceptable. C'est pour cette raison que les isophones inférieurs à 55 dB(A) ne sont pas tracés. De plus, dans la méthodologie du MTQ, aucune simulation n'est prévue afin d'établir les $Leq(h)$ et $Leq(22-6h)$.

Quelques points spécifiques ont effectivement été sélectionnés à titre indicatif des impacts ressentis dans certains secteurs. Le but de l'étude était de déterminer l'impact provenant de la circulation aux façades des habitations. La carte des isophones complète le tableau spécifique et devrait fournir l'aperçu des niveaux sonores qui sont perçus en d'autres lieux que les points spécifiques sélectionnés.

Il est vrai qu'il existe des différences importantes entre les deux méthodologies de calculs utilisées en 1987 et en 2000. Toutefois, une connaissance minimale du modèle mathématique utilisé en 2000 suffit pour savoir qu'il faut plus de 11 ou 17 points de calculs pour établir une cartographie du bruit. Dans le cas présent plusieurs centaines de points de calculs ont été considérées pour les simulations.

Les données de base utilisées (débits) pour les simulations sont soit obtenus de comptages réalisés sur le site, soit établies par des experts dans le domaine de la circulation. Par conséquent, l'expert en acoustique considère que les données qui lui sont fournies pour les simulations sont les plus exactes disponibles.

Le modèle de simulation utilisé permet de modéliser le climat sonore sur une base horaire. Toutefois, pour ce faire, il faudrait d'abord fixer une méthodologie d'étude plus précise que l'approche suggérée par la directive générale du MENV qui se limite à quelques lignes et à quelques indices de référence sans s'attarder à définir une démarche. Pour pouvoir fournir des résultats détaillés tels que ceux demandés par la directive, il faudrait que les données de circulation requises à cette fin soient disponibles. Toutefois, il ne faudrait pas, comme c'est le cas actuellement, semer le doute sur la pertinence et la validité des données de circulation utilisées.

Bien qu'il soit possible d'évaluer le bruit pour l'ensemble des heures de la journée prises individuellement, il faudrait d'abord juger de la pertinence de la démarche. En effet, les coûts rattachés à un tel exercice mathématique sont faramineux. Dans un premier temps, il faudrait établir quelles heures sont souhaitables et, dans un second temps, déterminer où il est requis de connaître les niveaux de bruit en question.

En ce qui concerne les pointes de bruit, il n'existe aucun modèle mathématique apte à fournir de telles informations. Ces informations représentent des lectures instantanées en Lmax et la pointe du passage d'une automobile ou d'un poids lourd, est relativement identique pour l'ensemble des véhicules toutes proportions considérées. La durée de l'événement sonore rend cet indice à toute fin pratique inutilisable dans une approche méthodique d'une étude d'impact.

Il faut comprendre de l'ensemble de la démarche que les mesures de bruit sont réalisées à des fins de calibration du modèle mathématique. Ces mesures comportent également l'influence d'un ensemble d'autres sources de bruit qui se retrouvent obligatoirement dans le milieu. Ces dernières peuvent varier selon la période de l'année. Toutefois, on y retrouve les activités humaines soit les enfants qui jouent, les tondeuses en période estivale, les climatiseurs, les ventilations des commerces, les activités industrielles plus ou moins rapprochées et l'ensemble de la circulation lointaine dans le milieu. C'est pourquoi les mesures elles-mêmes peuvent être entachées d'irrégularités qui doivent être détectées lors de leur enregistrement.

Le choix des 17 points fournis à titre de référence a été fait d'une façon aléatoire de sorte à obtenir une représentation de l'ensemble des secteurs longeant le projet. Il n'y a aucune correspondance à faire entre ces points de référence et les localisations de mesures qui ont servi pour calibrer le modèle. Le but principal de ces 17 points est de fournir au public des points de repère.

Concernant la réduction du bruit le long de la rue Laramée sud, elle résulte d'une diminution de l'achalandage des véhicules sur cette rue et de l'éloignement des voies de circulation du projet. D'ailleurs, la circulation sur la rue Laramée sera grandement réduite par l'ajout du projet. Une diminution de 4 fois des débits entraîne en une réduction de 6 dB(A).

La méthodologie d'étude d'impact du MTQ vise l'obtention des niveaux de bruit à 1,5 mètres du sol. Il en est généralement ainsi pour l'ensemble des études d'impact réalisées pour l'implantation de projets. À titre de référence, la méthode d'évaluation du bruit fournit dans la note d'instruction 98-01 qui sert de référence à toutes les études d'impact visant l'obtention d'un certificat d'autorisation, indique très bien que la localisation de mesure est à 1,5 mètre du sol. De plus, dans l'ensemble des directives générales du MENV, bien qu'il soit fait mention d'un ensemble d'indices de mesure, jamais il n'est mentionné de localisation de mesures ou de hauteur d'évaluation des niveaux sonores demandés.

Finalement, la solution des voies encaissées ne serait pas à notre avis une solution apte à réduire les niveaux sonores perçus tant aux premiers qu'aux deuxièmes étages. Des recherches ont démontré que des aménagements paysagers à l'aide de buttes écrans ou de combinaisons butte-palissade, fournissent une meilleure atténuation du bruit d'où une meilleure acceptation des projets.

Question 4. Qualité de l'air

L'article 6 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* (Q-2, r.20) définit quelles sont les normes de qualité de l'atmosphère pour l'ensemble du territoire du Québec. Celles-ci sont présentées ci-après :

nature des contaminants	Valeur moyenne	Durée
particules en suspension	0 - 150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	moyenne sur 24 heures
	0 - 70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	moyenne géométrique annuelle
retombées de poussières	0 - 7,5 tonnes/ km^2	moyenne sur 30 jours
anhydride sulfureux (SO_2)	0 - 0,50 ppm*	moyenne sur 1 heure
	0 - 1310 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$	
	0 - 0,11 ppm* (0 - 288 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)	moyenne sur 24 heures
	0 - 0,02 ppm* (0 - 52 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)	moyenne annuelle
monoxyde de carbone (CO)	0,30 ppm* (0 - 34 mg/Nm^3)	moyenne sur 1 heure
	0 - 13 ppm* (0 - 15 mg/nm^3)	moyenne sur 8 heures
ozone (O_3)	0 - 0,08 ppm* (0 - 157 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)	moyenne sur 1 heure
hydrogène sulfuré (H_2S)	0 - 10 ppb ** (0 - 14 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)	moyenne sur 1 heure
	0 - 8 ppb ** (0 - 11 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)	moyenne sur 2 heures
dioxyde d'azote (NO_2)	0 - 0,22 ppm* (0 - 414 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)	moyenne sur 1 heure
	0 - 0,11 ppm* (0 - 207 $\mu\text{g}/\text{Nm}^3$)	moyenne sur 24 heures
	0 - 0,055 ppm*	moyenne annuelle

(0 - 103 ug/Nm³)

plomb (Pb)

0 - 2 ug/m³

moyenne géométrique annuelle

ppm : parties par million en volume** ppb: parties par milliard en volume

Dans le cadre des études sur Mc Connell/Laramée, le ministère a effectué des projections sur les paramètres énumérés à l'article 6 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* et pour lesquels le transport constitue une source d'émission soit le monoxyde de carbone, les particules en suspension et les oxydes d'azote (depuis l'introduction de l'essence sans plomb, les véhicules ne constituent plus une source majeure d'émissions de plomb). Les composés organiques volatils (COV), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et les métaux autres que le plomb (le manganèse, par exemple), ne sont pas régis par le règlement.

Par ailleurs, comme les projections du ministère indiquent que les normes existantes de qualité de l'air fixées par règlement seront respectées, il n'y a pas lieu de prévoir de programme de suivi ni de mesures d'atténuation.

Question 5. Caractérisation des sols

Nous vous transmettons le rapport d'évaluation environnementale de site phases I et II. Février 1998. Ce rapport avait déjà été transmis à la Direction régionale de l'Outaouais du ministère de l'environnement en février 1998. Les rapports de restauration ont été transmis à la Direction des évaluations environnementales et à la direction régionale de l'Outaouais. Le dernier rapport ayant été transmis en février 2001 soit au moment où vous transmettiez vos questions nous ne vous transmettrons qu'une copie du rapport de surveillance environnementale de novembre 1999.

Les sols de l'emprise ont été restaurés sous le niveau du critère générique "C" de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. (Ministère de l'Environnement du Québec. Les Publications du Québec.1999, 124p). Il y a cependant deux secteurs qui montrent un niveau de contamination supérieur au critère "C" qui n'ont pu être sur-excavés afin de préserver l'intégrité des structures (angle des rues De Montigny et Laramée ainsi que le secteur de la rue Berri) Ces sols seront excavés lors de la construction de l'axe prévu.

De plus, en réponse à l'avis technique émis par M. Richard Martel du Service des lieux contaminés, veuillez prendre note que nous avons prévu une entrée vers le dépotoir parce que cet endroit est présentement utilisé comme stationnement d'appoint lors d'évènements spéciaux à proximité



AXE McCONNELL - LARAMÉE
RÉPONSE AUX QUESTIONS DE L'ENVIRONNEMENT

Options d'accès au parc de la Gatineau

152 annexe PR5.2

Construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50
et le chemin de la Montagne
Hull- 6211-06-0a1