

152

**PR6.1**

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

6211-06-0a1

---

---

## RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

---

---

---

**RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION  
AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES**

---

## Liste chronologique

	Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1.	<i>Ministère de la Culture et des Communications</i>	21 février 2001	1 page.
2.	<i>Ministère de l'Industrie et du Commerce</i>	21 février 2001	1 page.
3.	<i>Ministère de l'Environnement, Service des lieux contaminés</i>	20 février 2001	4 pages.
4.	<i>Société de la Faune et des Parcs du Québec</i>	19 février 2001	2 pages.
5.	<i>Régie régionale de la santé et des services sociaux, Direction de la santé publique de l'Outaouais</i>	16 février 2001	1 page.
6.	<i>Ministère de l'Environnement</i>	15 février 2001	1 page.
7.	<i>Pêches et Océans Canada</i>	14 février 2001	9 pages.
8.	<i>Environnement Canada, Division des évaluations environnementales</i>	14 février 2001	1 page.
9.	<i>Environnement Canada, Division des évaluations environnementales</i>	1 <sup>er</sup> décembre 2000	9 pages.
10.	<i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	28 novembre 2000	1 page.
11.	<i>Société de la Faune et des Parcs du Québec</i>	27 novembre 2000	2 pages.
12.	<i>Ministère des Affaires municipales et de la Métropole</i>	27 octobre 2000	1 page.
13.	<i>Ministère de la Santé et des Services sociaux, Régie régionale de la santé et des services sociaux, Direction de la santé publique de l'Outaouais</i>	27 octobre 2000	3 pages.
14.	<i>Ministère de l'Environnement</i>	25 octobre 2000	1 page.
15.	<i>Ministère de l'Environnement, Service des lieux contaminés</i>	23 octobre 2000	
16.	<i>Ministère de la Santé et des Services sociaux, Régie régionale de la santé et des services sociaux, Direction de la santé publique de l'Outaouais</i>	27 octobre 2000	4 pages.
17.	<i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'Outaouais</i>	31 août 2000	2 pages.
18.	<i>Ministère des Affaires municipales et de la Métropole</i>	16 août 2000	1 page.
19.	<i>Ministère de la Culture et des Communications</i>	7 août 2000	1 page.

Hull, le 21 février 2001

M. Michel-L Mailhot  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart 6e étage,  
675 Boul. René-Lévesque Est  
Québec, (Québec) G1R 5V7



Objet:           Axe Laramée - McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la  
                  Montagne à Hull  
                  N/Réf.: 3211-05-383

---

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 6 février dernier au sujet du dossier cité en rubrique, nous n'avons aucun commentaire supplémentaire à formuler pour le volet patrimoine et archéologie.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées



Gisèle Beauvais  
Agente de recherche en patrimoine



Québec, le 21 février 2001



Madame Linda Tapin  
Chef de service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**OBJET: « Axe Laramée – McConnell, entre l'autoroute 50 et le  
chemin de la Montagne à Hull »  
(3211-05-383)**


---

Madame,

J'ai bien reçu une copie des documents relatifs au projet cité en  
rubrique et je vous en remercie.

Après l'analyse de ces documents, le ministère de l'Industrie et du  
Commerce n'a pas de question additionnelle à formuler au sujet de ce  
projet et ne requiert aucune autre information s'y référant.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame,  
l'expression de mes meilleurs sentiments.

Georges Roberge   
Agent de recherche et de planification  
socio-économique

## EXPERTISE TECHNIQUE

- NATURE DE LA DEMANDE** : Réponses aux questions et commentaires du MENV.  
Axe routier Laramée-McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à Hull
- EXPERTISE DEMANDÉE PAR** : Linda Tapin, chef de service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales (DEE)
- EXPERTISE ÉMISE PAR** : Richard Martel  
Service des lieux contaminés (SLC)
- DATE** : Le 20 février 2001
- V/RÉFÉRENCE** : 3211-05-383

---

### 1. INTRODUCTION

Le 8 février dernier, le dossier en titre parvenait au SLC afin d'analyser les réponses du promoteur face aux questions et commentaires du ministère. Le 23 octobre 2000, le SLC transmettait à la DEE deux questions dont l'une a été transmise au promoteur au point 10 du document intitulé « Questions et Commentaires » du MENV au promoteur, le 1<sup>er</sup> novembre 2000 et l'autre est partiellement incluse au point 12.

La DEE demande au SLC s'il y a des questions à reformuler, s'il y a des éléments manquants et quels sont les renseignements nécessaires pour compléter l'étude.

...2

## 2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

- Évaluations environnementales, Questions et commentaires, Projet de construction de l'axe McConnell-Laramé entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, le 1<sup>er</sup> novembre 2000.
- Ministère des transports du Québec (MTQ), Construction de l'axe McConnell-Laramé entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Réponses aux questions et commentaires du MENV, 30 novembre 2000.

## 3. ÉNONCÉ DU PROBLÈME

L'axe routier Laramée-McConnell reliant Aylmer, Hull et Gatineau est à peu près complété. Il ne reste que la portion d'environ 3 km entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à Hull. Cette portion se divise en deux tronçons. Le tronçon # 1, de l'autoroute 50 à la Promenade du Lac-des-Fées sur environ 1,2 km de longueur par environ 75 m de largeur en zone urbaine et le tronçon # 2, de la Promenade du Lac-des-Fées au Chemin de la Montagne sur environ 1,8 km dans le Parc de la Gatineau.

Le tronçon # 1 comporte 4 sections qui sont d'est en ouest;

- Autoroute 50/ Saint-Joseph (370 mètres de long),
- Saint-Joseph/ Berri (170 mètres de long),
- Berri/ DeMontigny (70 mètres de long),
- DeMontigny/ Promenade du Lac-des-Fées (600 mètres de long).

Dans la section Autoroute 50/ Saint-Joseph, appelé aussi St-Laurent/ Saint-Joseph ou Ruisseau de la Brasserie/ Saint-Joseph, les sols auraient été décontaminés en 1999 en vue de la construction d'un viaduc ferroviaire traversant l'emprise du MTQ (rapport non joint).

Dans les sections Saint-Joseph/ Berri et Berri/ DeMontigny, le MTQ aurait procédé en juin 2000 à l'enlèvement des sols contaminés au-dessus du critère générique C de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* (rapport non joint).

Pour la section DeMontigny/ Promenade du Lac-des-Fées, puisque selon le MTQ la caractérisation préliminaire (rapport non joint) n'avait pas révélé la présence de sols contaminés au-dessus du critère générique C, aucune intervention sur les sols n'a été effectuée. Toutefois, l'étude d'impact cite que par endroit des débris de démolition pouvant représenter jusqu'à 65 % de la matrice furent observés.

Au tronçon # 2, qui passe dans le Parc de la Gatineau, on note la présence d'un ancien dépotoir de la ville de Hull (200 m x 200 m) utilisé de 1968 à 1974 et recouvert en 1975. Selon une caractérisation préliminaire effectuée en 1993 par la firme Consor (rapport non joint), le site est contaminé par les hydrocarbures dans la plage B-C. Les composés phénoliques, la DBO et la DCO des eaux de lixiviation excèdent la norme du Règlement sur les déchets solides et elles s'écoulent vers les zones marécageuses environnantes. Dans l'étude d'impact, on peut lire que les sols y sont instables en raison de la décomposition des déchets. Ce terrain est actuellement utilisé comme stationnement lors d'événements à l'amphithéâtre du Lac-des-Fées.

#### **4. NORMES ET EXIGENCES À RESPECTER**

- *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.*

#### **5. QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

Dans notre expertise du 23 octobre 2000, les questions 1 et 2 se lisaient comme suit :

*Question 1) Au tronçon # 1, la qualité des travaux de réhabilitation qui sont décrits dans la section 3 précédente, ne peut être vérifiée. Les rapports de caractérisation et de réhabilitation des 4 sections du tronçon # 1 ne nous ont pas été transmis avec la demande. Ont-ils été transmis antérieurement au ministère de l'Environnement (Direction régionale 07) pour évaluation ? Si oui, ces documents devraient être inclus parmi les documents de support et l'évaluation par le personnel du ministère de l'Environnement devrait y être aussi. Si non, ces documents sont à transmettre pour être évalués.*

En réponse à notre question 1) le MTQ cite l'existence un rapport d'évaluation environnementale de février 1998 qui couvrirait la section du Ruisseau de la Brasserie jusqu'à la rue DeMontigny (environ 600 mètres de long). Peut-il nous le déposer de même que le ou les rapports similaires pour le reste du tracé en zone résidentielle jusqu'à la Promenade du Lac-des-Fées ?

*Question 2 : Au tronçon #2, quelle sera la nature des travaux qui seront effectués dans le cadre de ce projet au droit ou à proximité de l'ancien dépotoir municipal de la ville de Hull ? À la figure 6.1 du rapport d'évaluation environnementale du 20 juin 2000, on observe que la bretelle d'accès nord à la Promenade de la Gatineau passera tout près de l'ancien dépotoir et qu'une entrée vers l'ancien dépotoir est prévue.*

En réponse à notre question 2), le MTQ répond qu'il n'a pas l'intention de construire la bretelle d'accès nord à la Promenade de la Gatineau sur l'ancien dépotoir. Lors de l'étude détaillée du tracé, les limites exactes du dépotoir seront définies. Cette réponse satisfait le SLC. Cependant, le MTQ n'a pas répondu à la deuxième partie de la question à savoir pourquoi y a-t-il sur les plans une entrée routière vers le dit dépotoir ?

Le 19 février 2001

Madame Linda Papin  
Chef de service par intérim  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Axe Laramée-McConnell entre l'autoroute 50 et le chemin de la  
Montagne à Hull.  
N/Réf.: 9018-46

---

Madame,

Nous avons pris connaissance des réponses aux questions et commentaires que vous aviez formulés au promoteur relativement à ce projet.

Nous formulons encore nos préoccupations concernant la présence possible d'espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables pour lesquelles aucun inventaire n'a été effectué le long du tracé ou de ses variantes entre la promenade du lac des Fées et le chemin de la Montagne. Nous avons en tête les amphibiens et reptiles, la musaraigne fuligineuse et le petit polatouche. Ces espèces sont présentes dans la région et pourraient se trouver dans le tronçon.

Nous réitérons également l'importance de la prucheraie pour la nidification de l'épervier de Cooper, espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, et l'absence de mesures d'atténuation concernant la protection de son nid et de son habitat. Il en est de même pour le marais à Wollfia qui, à notre connaissance, abrite des espèces d'intérêt local comme le héron vert, le canard branchu et un bon nombre d'espèces d'amphibiens et reptiles. Le fait de traverser le marais avec un viaduc empiètera sur l'espace aérien et vital de l'avifaune et occasionnera un dérangement certain sur ces espèces. Rien n'est formulé à cet égard dans le complément d'information fourni par le promoteur.

...2

C:\FINK, Jean\9018-46(2).doc

---

Direction de l'aménagement de la faune  
98, rue Lois, Hull (Québec) J8Y 3R7  
Téléphone : (819) 772-3434 poste 254 - Télécopieur : (819) 772-3974  
Courriel : jean.fink@fapaq.gouv.qc.ca

2

Nous espérons que ces quelques commentaires sauront bonifier votre position dans le présent dossier.

Veillez accepter, Madame, l'expression de nos cordiales salutations.

Le directeur par intérim de  
l'Aménagement de la faune,



*Jean Fink*

JF/DSH/mp

+ 4618



RÉGIE RÉGIONALE  
DE LA SANTÉ ET DES  
SERVICES SOCIAUX

DE L'OUTAOUAIS  
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE

Le 16 février 2001

Monsieur Michel-L. Malhiot  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7



*Objet : Axe Laramée – McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à  
Hull (3211-05-383)*

Monsieur,

Suite à la demande que vous avez adressée au ministère de la Santé et des Services sociaux le 6 février dernier, nous avons pris connaissance de votre « Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact » et du document produit par le ministère des Transports intitulé « Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec » concernant le projet cité en rubrique.

Tel que mentionné lors de nos conversations téléphoniques des derniers jours, plusieurs points n'ont pas été éclaircis à notre satisfaction. En ce qui concerne la justification du projet, nous avons demandé, dans notre lettre du 23 octobre dernier, que l'impact social sur le quartier soit mieux documenté. Il nous semble important d'avoir un portrait socio-économique du quartier où passerait le tronçon (Wrightville) et de celui qui en profiterait le plus (Plateau de la capitale). Ces données devraient être disponibles à Statistiques Canada. Le sentiment d'avoir un contrôle sur sa vie, et donc sur son environnement, contribue à la santé d'une population. Si cette analyse n'est pas faite, on risque d'aggraver les sentiments d'acrimonie et de frustration. Nous souhaitons donc obtenir des informations sur les conséquences des diverses solutions sur le tissu social des citoyens du quartier Wrightville. Au niveau des alternatives, nous avons également demandé si la possibilité d'une route souterraine recouverte d'un parc urbain avait été envisagée.

Les réponses fournies par le ministère des Transports sur le bruit sont, à notre avis, insuffisantes. Le bruit de la circulation est un enjeu important, d'autant plus que ce boulevard traverse un quartier résidentiel. De façon à évaluer l'impact du bruit sur la population, il nous faudrait des cartes isophones qui représentent l'ambiance sonore moyenne le jour et la nuit ainsi que des données sur les pointes de bruit.

.../2

Monsieur Michel-L. Malhiot

-2-

Le 16 février 2001

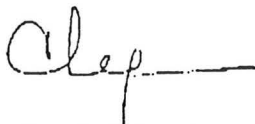
Ces informations devraient être obtenues pour la situation actuelle et pour la situation prévue (après les mesures d'atténuation).

Pour la question de la qualité de l'air, le ministère des Transports ne fournit aucune réponse à nos questions. Nous aurions souhaité savoir pourquoi on s'est limité à mesurer trois paramètres et à ignorer l'évaluation d'autres substances associées aux gaz d'échappement des véhicules. De plus, il n'y a toujours pas d'information sur un suivi environnemental de la qualité de l'air ou sur les conséquences des changements attendus.

Finalement, nos questions sur les traverses piétonnes, les carrefours giratoires et les travaux de dynamitage ont été répondues à notre satisfaction.

En résumé, plusieurs informations ont toujours besoin d'être obtenues ou actualisées afin d'être en mesure d'évaluer les impacts du projet sur la santé publique.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Carole Légaré  
Médecin-conseil en santé environnementale

CL/cl

c.c. : Madame Michèle Bélanger, Ministère de la Santé et des Services sociaux  
Docteur Lucie Lemieux, Directrice de la Santé publique de l'Outaouais

Mailhot, Michel-L.

---

De: Lemyre, Raymond  
Envoyé: 15 février, 2001 09:33  
À: Mailhot, Michel-L.  
Objet: RE: McConnell-Laramée

Michel Mailhot

Nous partageons votre point de vue sur le parc de la Gatineau. Ce parc est un lieu de conservation; en conséquence, la justification de projets à l'intérieur de ses limites doit s'appuyer sur des bases solides. Jusqu'ici, le promoteur n'a pas fourni de justification au projet de bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau. Actuellement, le parc offre une bonne accessibilité; si certains y voient des contraintes, ça ne pourrait être que normal étant donné la vocation du parc. Le promoteur doit justifier ce besoin de bretelles d'accès autrement que par le fait que la CCN l'a demandé. Les intrusions sur le milieu doivent être limitées au minimum.

Il faut protéger les milieux humides principalement dans les limites du parc de la Gatineau dont c'est une des principales missions.

Le promoteur devrait fournir son plan de développement pour nous permettre une vue d'ensemble du réseau routier projeté (1996-2011) .

Dans l'analyse des alternatives de tracé, il y aurait lieu d'éliminer certaines imprécisions qui compliquent inutilement l'analyse; (pourrait nécessiter..., on peut envisager..., pourrait s'avérer problématique...)

Voilà notre point de vue sur les éléments du projet sous notre responsabilité. Tous les éléments nécessaires à une bonne analyse du dossier doivent nous être fournis.

Salutations .Raymond Lemyre



Pêches et Océans  
Canada

Fisheries and Oceans  
Canada

Région Laurentienne  
Océans et  
Environnement

Laurentian Region  
Oceans and  
Environment

Classif. sécurité / Security

Mont-Joli, le 14 février 2001

Votre réf./Your ref.

Monsieur Michel-L. Mailhot  
Chargé de projet  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Service de projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6e étage boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Notre réf./Our ref.  
9510-001-35-158

**Objet: Proposition de projet de construction de la route McConnell-Laramée**

Monsieur,

Tel que convenu, je vous fais parvenir les commentaires, questions et demandes d'informations supplémentaires de Pêches et Océans Canada (MPO) relativement à l'évaluation des impacts du projet sur l'habitat du poisson ainsi que d'autres composantes.

Pour toute question relative à ce dossier, vous pouvez communiquer avec la soussignée au (418) 775-0640 (télééc.: 775-0658).

Je vous prie d'agréer, M. Mailhot, l'expression des mes sentiments distingués.

Line Choimière

analyste

Division de la gestion de l'habitat du poisson

.../2

Canada

Institut Maurice-Lamontagne / Maurice Lamontagne Institute  
850, route de la Mer, Mont-Joli (Québec) G5H 3Z4  
Tél.: (418) 775-0584, télééc.: (418) 775-0658, WalshG@dfo-mpo.gc.ca

## Projet de construction d'un lien routier McConnell – Laramée

### Commentaires et questions du ministère des Pêches et des Océans

---

Le ministère des Pêches et des Océans, protection de l'habitat du poisson est responsable notamment de l'application des paragraphes 35(1) et 35(2) de la Loi sur les pêches selon la Politique de gestion de l'habitat du poisson. L'émission d'une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur les pêches constitue un élément déclencheur de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le MPO, gestion de l'habitat du poisson agit donc comme autorité responsable pour le projet de construction d'un lien routier dans l'axe McConnell-Laramée. À ce titre, il doit s'assurer qu'un examen attentif des effets environnementaux du projet est réalisé. Finalement, en tant que ministère fédéral et autorité responsable, le MPO doit veiller à ce que la Politique fédérale sur la conservation des terres humides (PFCTH) soit respectée.

La Garde côtière du MPO a déjà statué à l'effet que les travaux tels que présentés ne nécessitaient pas l'émission d'un permis en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN).

Les autres autorités fédérales impliquées dans le processus d'évaluation sont : Transports Canada qui agit à titre d'autorité responsable principale, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada qui sont des autorités fédérales au sens de la LCÉE et qui agissent à titre de ministères experts. Finalement, la Commission de la Capitale nationale est impliquée en tant que gestionnaire des terres fédérales du Parc de la Gatineau.

#### Les documents consultés sont les suivants :

1. Roche. Décembre 1987. Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell. Étude d'impact sur l'environnement. 238 p. + annexes.
2. Roche. Décembre 1987. Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell - Dossier Cartographique. Étude d'impact sur l'environnement.
3. Rapport d'enquête d'audience publique. Construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell entre Hull et Aylmer. 1999. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.
4. Les Laboratoires Gatineau inc. Juin 1998. Boulevard St-Laurent-Laramée, Hull Secteur de DeMontigny au Lac-des-Fées. Étude de caractérisation des sols et du roc. 16 p. + annexes.
5. Les Laboratoires Gatineau inc. Juin 1998. Boulevard St-Laurent-Laramée, Hull Secteur de DeMontigny au Lac-des-Fées. Évaluation environnementale de site Phase I et II. 58 p. + annexes.
6. Ministère des Transports du Québec, direction de l'Outaouais. Juin 1999. Axe Saint-laurent/Laramée/McConnell - Tronçon Saint-Laurent - De la Montagne. Analyse de la valeur. 50 p. + annexes.
7. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. et Roche DeLuc. mai-99. Étude de circulation et de sécurité sur le Boulevard McConnell/Laramée. Rapport d'étude. 63 p. + annexes.
8. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 15 juillet 2000. Étude de faisabilité de carrefours giratoires. 61 p. + annexes.
9. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 15 juin 2000. Axe McConnell/Laramée. Rapport sur la consultation publique. 10 p. + annexes.

- 2 -

10. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 20 juin 2000. Construction de l'axe entre l'autoroute 50 et le Chemin de la Montagne. Rapport d'évaluation environnementale.
11. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. Juin 2000. Inventaire de la flore à statut précaire dans le parc de la Gatineau. Rapport Final – Confidentiel. 8 p. + annexes.
12. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 20 juillet 2000. Étude des impacts sur l'avifaune. 26 p. + annexes.
13. Roche DeLuc. 7 août 2000. Étude d'impact sur la circulation de l'échangeur proposé entre la promenade de la Gatineau et le boulevard McConnell-Laramée. Rapport d'étude. 36 p. + annexes.
14. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 15 septembre 2000. Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Étude sur l'habitat du poisson. 14 p. + annexes.
15. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 30 novembre 2000. Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Réponses aux questions et commentaires du MENVQ. 32p. + annexes.

Nous présentons d'abord les commentaires et questions sur l'habitat du poisson. Cette partie est suivie de commentaires et questions d'ordre plus général. Les différentes interventions touchent davantage la section du tracé prévue dans le parc de la Gatineau.

#### Loi sur les Pêches et Politique de gestion de l'habitat du poisson

Un des mandats du ministère des Pêches et des Océans, protection de l'habitat du poisson est de voir à l'application de la Loi sur les Pêches, plus précisément le paragraphe 35(1) qui se lit comme suit :

« Il est interdit d'exploiter des ouvrages ou entreprises entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson »

La Politique de gestion de l'habitat du poisson (PGHP) stipule que dans les cas où il y a détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat du poisson, le MPO doit émettre une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur les pêches et négocier une entente de compensation visant à rétablir la capacité de production de l'habitat. La *Politique* précise également la procédure d'application du principe d'aucune perte nette. Selon cette politique, la première étape à suivre est de tenter de maintenir, sans interruption, la capacité de production naturelle de l'habitat en évitant à priori toute perte ou perturbation. Lors de cette première étape, il est nécessaire d'étudier les possibilités de réaménager le projet qui cause des pertes ou d'envisager d'autres options. Aussi, toutes les mesures d'atténuation reliées aux ouvrages ou aux entreprises devraient être étudiées afin de minimiser ou d'éliminer si possible les pertes ou les perturbations de l'habitat du poisson. En dernier lieu, s'il s'avère impossible de maintenir la capacité de production, le Ministère peut étudier des propositions de mesures compensatoires. Cependant, dans certains cas où les habitats sont qualifiés de très hautement productifs ou critiques, les mesures compensatoires peuvent ne pas être une option.

- 3 -

L'application de la Loi sur les pêches et du principe d'aucune perte nette se fait selon certaines étapes qui apparaissent dans la PGHP. La première étape consiste à recevoir les informations nécessaires sur les ressources présentes dans le secteur à l'étude et sur le projet à réaliser.

### Caractérisation de l'habitat du poisson

Une étude sur l'habitat du poisson a été produite en date du 15 septembre 2000. Ce rapport présente les résultats d'un échantillonnage effectué le 16 août 2000 dans la branche nord-est du ruisseau Moore, dans le marais à Wolffia et dans le ruisseau des Fées, secteur de l'émissaire du lac des Fées. La caractérisation de l'habitat du poisson se base essentiellement sur les résultats de cet échantillonnage. Dans le rapport fourni pour la description de l'habitat du poisson et pour l'évaluation environnementale du projet de construction du lien routier sur l'habitat du poisson, on ne traite que des espèces de poisson présentes le 16 août 2000 aux emplacements visités. Pour le ruisseau des Fées, les espèces ont été recensées à un site spécifique à l'aide de deux coups de seine et 165 secondes de pêche électrique. Pour le ruisseau Moore, les espèces présentées dans le rapport sont le résultat de 15 minutes de pêche à l'épuisette à un seul site d'échantillonnage.

Dans l'étude (14) à la page 3, un tableau résume de façon générale l'utilisation des plaines inondables par plusieurs espèces de poisson pour la fraie. Plusieurs de ces espèces de poisson pouvant utiliser ces milieux aux périodes allant du mois d'avril au mois de juillet se retrouvent dans le lac des Fées. Dans le rapport (10) plusieurs de ces espèces étaient déjà ciblées comme fréquentant le ruisseau des Fées pour la reproduction, l'alevinage et comme habitat régulier.

Une visite sur le terrain réalisée par le personnel du MPO démontre que le ruisseau Moore, la branche nord-est du ruisseau Moore, le ruisseau des Fées (secteur nord-ouest; tributaire du lac des Fées), le ruisseau des Fées (secteur est; émissaire du lac des Fées) et le marais à Wolffia sont colonisés par la faune ichtyenne et pourraient être touchés directement ou indirectement par le projet tel que proposé actuellement. Aussi, tous les ruisseaux intermittents ne sont pas décrits. Ces ruisseaux bien qu'intermittents, peuvent jouer un rôle important dans la canalisation des poissons ou alevins lors des inondations printanières. Tous ces milieux n'ont pas été décrits.

### Information supplémentaire requise :

- La cartographie des cotes de récurrence d'inondation jusqu'à 20 ans (2 ans, 5 ans, 10 ans et 20 ans) doit être réalisée en relation avec leur importance pour la ressource ichtyenne et en relation avec la description des milieux humides. L'habitat du poisson inclut la plaine inondable en plus du lit principal du cours d'eau. La distinction des zones constituant des habitats pour le poisson et les terres humides peut se faire sur la base de l'existence d'un lien hydraulique direct avec les eaux des cours d'eau environnant ;
- Il faudra inclure toutes les espèces de poisson présentes dans la caractérisation du milieu, en précisant le rôle de la zone inondable à l'étude pour la reproduction, l'alevinage, l'alimentation etc.. Il est nécessaire d'identifier le rôle et l'utilisation de toutes les zones accessibles au poisson, en incluant les ruisseaux intermittents.

- 4 -

- Les activités de pêche, les espèces capturées et les périodes de pêche dans le lac des Fées doivent être documentées dans le rapport et utilisées lors de l'évaluation des impacts du projet sur l'habitat du poisson.
- Il y a des mentions de chat-fou liséré (*Noturus insignis*) dans le parc de la Gatineau. Il faudra localiser ces mentions et vérifier la présence de cette espèce dans le secteur à l'étude. Cette démarche doit être faite pour toutes les espèces de poisson susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables identifiées dans la région et qui pourraient se retrouver dans le secteur à l'étude.
- L'uniformité des milieux dans le ruisseau des Fées devrait faire l'objet d'une discussion plus élaborée. En effet, il semble que le secteur touché pourrait être différent du secteur échantillonné. Le courant y serait plus important et contrairement au secteur échantillonné, le secteur touché par le projet ne semble pas être affecté par les barrages à castor (zone d'inondation).
- Faire la description des paramètres physiques et biologiques de l'ensemble des milieux cités ci-haut en tant qu'habitat du poisson dans le secteur à l'étude.

### Évaluation des impacts sur l'habitat du poisson

Il est précisé à la p. 9 de l'étude de caractérisation de l'habitat du poisson que le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée est toujours à l'étape d'étude du concept. Lorsque la caractérisation de l'habitat du poisson sera complétée, l'habitat du poisson pourra être mis en lumière et tenu en compte dans l'analyse des impacts et la planification des interventions.

Cependant, il est important de souligner à ce stade-ci que tel qu'indiqué à la p. 151 du document (10), il est déjà prévu que le ruisseau des Fées devra être asséché pendant les travaux de façon à avoir accès à la vallée pour la construction de la pile du pont. Ceci implique qu'il y aura assèchement, construction d'un chemin d'accès, circulation de machinerie etc. Ces aspects pourraient donc déjà être inclus dans l'évaluation des impacts. L'installation de ponceaux est aussi prévue à plusieurs endroits.

- Lorsque les habitats du poisson seront caractérisés, et le tracé final retenu en suivant les étapes de la procédure d'évaluation environnementale, tous les impacts potentiels des travaux prévus (viaduc, emprise de l'autoroute, échangeurs, pont, ponceaux, ouvrages temporaires tels qu'empiètement, assèchement, destruction de végétation, dérangement, superficie touchée par les modifications de l'écoulement des plans d'eau etc.) devront être intégrés à l'étude selon les différentes étapes des travaux, quantifiés puis discutés. Les mesures d'évitement, d'atténuation pourront alors être décrites de façon concomitante et en relation avec les pertes anticipées. Les mesures compensatoires et les suivis et ce, en conformité avec la Politique de gestion de l'habitat du poisson pourront alors être considérées.
- La description des impacts englobe les modifications possibles de la qualité des habitats du poisson par le rejet d'eau pouvant contenir du matériel de déglacage ou autres substances pouvant avoir des effets sur l'habitat. Ces effets sont en lien avec le type de drainage proposé, le type de surface drainé ainsi que de la quantité et de la qualité des eaux drainées.

.../5

- 5 -

### Aucune perte nette

Un bilan des pertes d'habitat pour le poisson, les mesures d'évitement des pertes, les mesures d'atténuation et, en dernier recours, la présentation d'un plan de compensation des pertes et d'un suivi sont essentiels à la démarche d'évaluation environnementale.

### Justification du projet de construction de l'axe McConnell/Laramée et de ses composantes

La justification du projet de construction d'un lien routier dans l'axe McConnell-Laramée a fait l'objet de plusieurs études, l'idée de ce lien routier remontant maintenant à plus de 30 années. Voici toutefois quelques commentaires et questions sur la justification et le choix du tracé pour certaines composantes du projet dans le contexte global d'une évaluation environnementale.

#### Information supplémentaire requise :

- Le projet comprend l'aménagement d'échangeurs entre le boulevard McConnell-Laramée et la promenade de la Gatineau, dans le parc de la Gatineau. Le rapport fourni sur le sujet (13) fait état de l'impact de l'aménagement de ces derniers sur la circulation mais ne présente pas la justification pour l'implantation de tels aménagements. Quelques éléments de justification apparaissent dans le document d'analyse environnementale (10) mais ne constituent pas une justification complète des besoins. L'illustration des facteurs à considérer est incomplète. D'ailleurs, les éléments présentés à la p. 141 semblent sur certains points contradictoires avec les éléments présentés contre le déplacement plus au nord du tracé actuel à la p. 140. Cet enjeu est d'autant plus important qu'il a déjà été soulevé lors de la journée porte ouverte du 15 mai 2000.
- Le sentier récréatif prévu au sud de l'axe McConnell-Laramée à partir du nouveau boulevard Laramée et traversant la plaine inondable du ruisseau des Fées devrait faire partie intégrante du projet. De même, la justification de cette composante du projet devrait être énoncée.
- La même procédure devrait s'appliquer au raccordement d'un sentier récréatif dans le secteur du ruisseau de la Brasserie.

### Caractérisation du milieu, identification des éléments sensibles et processus de décision

La démarche d'évaluation des effets environnementaux se base sur la caractérisation du milieu et l'identification des éléments sensibles à protéger. La détermination des éléments du projet de moindre impact doit intégrer l'évaluation des composantes environnementales et socio-économiques. À ce chapitre, il devra être démontré dans l'étude que le milieu a été bien caractérisé, que les éléments sensibles ont été identifiés et que tous les efforts nécessaires ont été consentis pour éviter les impacts sur les ressources qui seront considérées comme sensibles ou prioritaires.

La détermination des éléments du projet de moindre impact doit s'appuyer sur des critères bien définis et bien exposés dans l'étude d'impact.

- 6 -

Information supplémentaire requise :

- Préciser l'aire d'étude en englobant tous les secteurs couverts par les différentes options ou variantes possibles du projet, de même que la zone d'influence des effets environnementaux anticipés.
- Compléter et présenter la caractérisation des éléments écologiques et socio-économiques à considérer et les intégrer en les mettant en ordre de priorité selon leur niveau de sensibilité. Expliquer les critères qui ont été utilisés pour l'établissement des priorités;
- Présenter les informations scientifiques et socio-économiques à jour, de même que les critères utilisés lors de la sélection du choix des éléments du projet dans l'aire d'étude. Pour ce faire, illustrer sur une même carte les éléments nécessaires soit : la topographie de l'ensemble de l'aire d'étude, les habitats du poisson (incluant la plaine inondable), les terres humides, les habitats d'espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (plantes, amphibiens, oiseaux, poissons etc.), les peuplements forestiers à haute valeur et autres variables écologiques et socio-économiques pertinentes.
- Inclure dans la cartographie (figure 5.3) : la délimitation des milieux selon les cotes d'inondation, les habitats du poisson, les habitats des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, etc., ainsi que les superficies touchées par la mise en place de l'ensemble du projet soumis (incluant les travaux de construction).
- Une carte topographique avec courbes de niveau à tous les 0.5 m pour l'ensemble de l'aire d'étude, et illustrant également les courbes de niveau correspondant aux cotes de récurrence d'inondation (2 ans, 5 ans, 10 ans et 20 ans) qu'il y ait ou non un lien hydraulique direct (par débordement) avec les cours d'eau environnants est un outil à considérer pour la présentation de la caractérisation de l'aire d'étude.

Évaluation des effets environnementaux

La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale exige d'évaluer l'importance des effets environnementaux d'un projet sur l'environnement afin de permettre aux autorités responsables de prendre une décision sur l'attribution qu'elles ont à exercer pour la réalisation de ce dernier.

Étant donné la présence d'espèces animales et végétales à statut précaire, de milieux humides, de forêts âgées, d'habitat du poisson, l'analyse finale des impacts du projet sur les composantes environnementales est primordiale. Cette analyse finale devrait se faire lorsque les étapes précédentes auront été complétées.

- La présentation des effets environnementaux devrait se faire selon les étapes du projet (*i.e.* pré-construction, construction, exploitation) ;
- L'évaluation finale devrait regrouper l'ensemble des ressources fauniques et floristiques étudiées ;
- La détermination de la valeur relative des éléments du milieu doit faire l'objet d'une discussion dans laquelle la valeur retenue est justifiée ;
- Dans l'évaluation de l'importance de l'effet environnemental, toutes les valeurs attribuées à chaque critère utilisé (intensité, étendue, valorisation, etc.) doivent apparaître clairement de

.../7

- 7 -

façon à permettre au lecteur de comprendre le raisonnement qui conduit à la valeur attribuée à l'importance de l'effet environnemental ;

- Il est important d'évaluer l'importance de l'effet environnemental avant l'application des mesures d'atténuation ;
- Les mesures d'atténuation sont mises en place pour diminuer l'importance des effets environnementaux. Ainsi, un effet environnemental jugé important peut devenir moyen ou faible (non important) après l'application des mesures d'atténuation. Toutefois, les motifs qui permettent de juger que la mesure d'atténuation diminue l'importance de l'effet environnemental doivent être explicités.

### Effets cumulatifs

La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale spécifie que le promoteur doit analyser les effets environnementaux du projet combiné à d'autres ouvrages effectués ou à effectuer. Pour analyser les effets cumulatifs sur l'environnement, consultez le document suivant : *Évaluation des effets cumulatifs, Guide du praticien (1999)*. Préparé par le Groupe de travail sur l'évaluation des effets cumulatifs et AXYS Environmental Consulting Ltd. pour l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Plus spécifiquement, l'examen des impacts cumulatifs nécessite :

- De déterminer dans un premier temps la portée spatio-temporelle de l'évaluation. Règle générale, la portée spatio-temporelle est déterminée en se fondant sur les principaux enjeux soulevés par le projet. Les projets passés, présents et futurs connus (plans d'aménagement de la CCN, etc.) doivent être pris en compte ;
- De cerner les principaux enjeux du projet ainsi que les composantes du milieu qui leur sont associées et les interventions pouvant avoir des incidences sur ces enjeux ;
- Une brève description de l'état de référence à partir duquel les effets cumulatifs sont évalués pour chacun des enjeux ;
- Une fois les effets cumulatifs évalués, une discussion des mesures d'atténuation de portée régionale et, au besoin, les programmes de suivi nécessaires qui peuvent contribuer à réduire les effets cumulatifs prévisibles du projet doit être présentée.

### Information supplémentaire requise :

- Établir et justifier la portée spatio-temporelle de l'évaluation des impacts cumulatifs sur la base des pertes d'habitats dans la région ayant les mêmes caractéristiques que celles touchées par le projet. Compte tenu du haut degré d'urbanisation de la région, le rayon devrait mesurer environ 5 km de façon à englober le périmètre urbanisé de la région de Ottawa – Hull ;
- Cerner les principaux enjeux du projet et les composantes qui leur sont associées et décrire l'état de référence utilisé pour l'examen des effets cumulatifs ;
- Présenter les projets réalisés et envisagés considérés dans l'examen des effets cumulatifs en indiquant leur emplacement respectif par rapport au site projeté du projet faisant l'objet du présent examen environnemental ;

- 8 -

- Présenter l'inventaire des interventions associées à chacun des projets pouvant avoir (eu) des incidences sur les composantes du milieu liées aux divers enjeux ;
- Évaluer les effets cumulatifs du projet de construction d'un lien routier en traitant des impacts résiduels liés aux divers enjeux et composantes du milieu ;
- Discuter des mesures d'atténuation ou programme de suivi envisageables pour réduire ou prévenir les effets cumulatifs prévisibles.

#### Autres demandes d'information et commentaires

- Il faudrait discuter du parc de la Gatineau, son importance au plan régional pour évaluer les conséquences du nouveau lien routier sur son intégrité.
- Le sentier récréatif prévu au sud de l'axe McConnell-Laramée, à partir du nouveau boulevard Laramée et traversant la plaine inondable du ruisseau des Fées devrait faire partie intégrante du projet. Le milieu devra être décrit et tenu en compte lors du choix final des différents éléments de cette composante. Les impacts sur l'environnement devront être quantifiés et discutés. Le raccordement d'un sentier récréatif dans le secteur du ruisseau de la Brasserie devrait être traité de même.
- Est-ce que les travaux prévus nécessiteront l'utilisation d'explosifs ?

.../9



Environnement Environment  
Canada Canada

Division des évaluations environnementales  
1141, route de l'Église  
c.p. 10100 - Succursale Sainte-Foy  
Sainte-Foy (Québec)  
G1V 4H5

V/réf.: 3211-05-383  
N/réf.: 6900-340-H/06

Le 14 février 2001

Monsieur Michel-L. Mailhot  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
675, boulv. René-Lévesque Est  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet : Axe Laramée - McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à Hull**

Madame,

Je me réfère à la lettre du 06 février 2001 de Mme Linda Tapin adressée à M. Claude Saint-Charles concernant l'analyse de recevabilité du projet en rubrique.

Tel que discuté récemment vous trouverez ci-joint copie de l'analyse que nous avons fait parvenir à Transports Canada en décembre dernier. Transports Canada agit à titre d'Autorité responsable principale dans l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) à laquelle est assujetti le projet.

N'hésitez pas à communiquer avec moi pour en discuter.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs

Serge Lemieux  
(418) 648-7025

P.J. (1)

Lettre de Serge Lemieux (Environnement Canada) à Regent Dickey (Transports Canada)







Environnement Environment  
Canada Canada  
Division des évaluations environnementales  
1141, route de l'Église  
c.p. 10100 - Succursale Sainte-Foy  
Sainte-Foy (Québec)  
G1V 4H5

V/réf.: AHS 3600-D-35-1  
N/réf.: 6900-340-H/06

Le 1er décembre 2000

**M. Regent Dickey**  
Gestionnaire de programmes  
Programmes et Cessions  
Transport Canada  
Tour C, Place de Ville  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

**Objet: Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le Chemin de la Montagne**

Nous vous présentons les commentaires d'Environnement Canada concernant le projet en rubrique. Notre analyse porte principalement sur la documentation suivante :

(1) Beauchemin-Beaton-Lapointe, 20 juin 2000. **Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le Chemin de la Montagne.** Rapport d'évaluation environnementale. Pour le compte du Ministère des Transports du Québec. 177 pages et annexes.

(2) Beauchemin-Beaton-Lapointe, 20 juillet 2000. **Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le Chemin de la Montagne.** Étude des impacts sur l'avifaune. Pour le compte du Ministère des Transports du Québec. 26 pages et annexes.

**Tronçon de la Montagne / Lac-des-Fées**

Nous restreignons nos commentaires à ce tronçon puisque celui-ci est le seul à soulever des préoccupations en ce qui concerne nos domaines de compétence.

*Note : Nous entendons par « Espèces floristiques à statut précaire » toutes les espèces de la Liste du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, celles faisant l'objet d'une désignation en vertu de la Loi sur les espèces menacées du Québec et celles de la liste de Lavoie intégrée dans l'annexe de l'Arrêté ministériel du 16 mai 2000 et connue sous le nom de « Liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées.*



**1- Diversité biologique**

Contexte

L'évaluation environnementale a été reconnue comme un élément clé permettant de respecter les obligations en vertu de la Convention sur la diversité biologique et la Stratégie canadienne de la biodiversité. L'article 14 de la Convention reconnaît l'évaluation environnementale comme un mécanisme important de prise

de décisions pour **assurer la protection** de la diversité biologique. Pour sa part la Stratégie canadienne de la biodiversité propose d'utiliser les évaluations environnementales pour déterminer les incidences possibles du développement sur les écosystèmes, les espèces et les ressources génétiques et recommander des façons appropriées de les **éviter** ou de les ramener à des niveaux acceptables.

Par ailleurs le projet de loi sur les espèces canadiennes en péril démontre bien l'intention du gouvernement canadien de respecter ses engagements pour assurer la protection de la diversité biologique et des espèces à statut précaire.

Ces engagements prennent tout leur relief dans le contexte particulier de la gestion des terres fédérales. La Stratégie canadienne de la biodiversité reconnaît l'importance des zones protégées comme le Parc de la Gatineau pour la conservation des espèces à risques et mise sur la consolidation et une gestion éclairée du réseau canadien de zones protégées pour l'atteinte de ses objectifs

Dans ce contexte il nous apparaît primordial de nous assurer que la réalisation du projet soit compatible avec ces engagements en ce qui concerne les espèces à statut précaire et les autres composantes sensibles du milieu.

### Constat

L'analyse de l'inventaire de la flore à statut précaire dans le Parc de la Gatineau et de l'étude des impacts sur l'avifaune du 20 juillet 2000 mettent en évidence la présence d'une gamme importante d'espèces en difficultés dans l'emprise du tracé proposé ou à proximité. Chez la flore on a répertorié une espèce désignée « Vulnérable » en vertu de la Loi sur les espèces menacées du Québec, *Allium tricoccum*, et 9 espèces apparaissant sur la liste des espèces rares, menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme tel : *Cypripedium parviflorum* var. *Planipetatum*, *Galearis spectabilis*, *Acer nigrum*, *Celtis occidentalis*, *Quercus alba*, *Quercus bicolor*, *Wolffia borealis* et *Wolffia columbiana*. Chez les oiseaux mentionnons un nid d'Épervier de Cooper lequel figure sur cette même liste, une observation d'un couple de Buses à épaulettes vraisemblablement en parade dans le secteur au nord du tracé ainsi qu'une observation du Petit blongios dans le marécage à *wolffia*. Ces deux dernières espèces sont désignées « Préoccupantes » par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) et apparaissent sur la liste des espèces canadiennes en péril.

Bien que le rapport sur la flore fasse état de la possibilité de transplanter les plantes à statut précaire de certaines stations ailleurs dans le parc de la Gatineau nous nous interrogeons sur la pertinence du tracé retenu compte tenu d'une telle abondance et d'une telle variété d'espèces à statut précaire susceptibles d'être affectées.

Nous avons vu plus haut que l'évaluation environnementale constitue un outil de planification important pour la conservation de la biodiversité. À cet égard nous croyons qu'il serait indiqué de consacrer davantage d'efforts pour tenter d'éviter la destruction d'habitats d'espèces à statut précaire et d'analyser d'autres variantes de tracé moins dommageables pour les espèces mentionnées plus haut et l'environnement en général. Malheureusement, comme les inventaires floristiques et de l'avifaune nicheuse ne couvraient qu'une bande de terrain relativement mince de part et d'autre du centre du tracé actuel, il devient impossible de réaliser un tel

exercice sans compléter l'inventaire des plantes à statut précaire, de l'avifaune nicheuse et des autres classes de vertébrés (Poissons, reptiles, amphibiens, petits mammifères, etc.) pour les secteurs pouvant accommoder les différentes variantes de tracé pour l'ensemble des composantes du projet (Route, bretelles d'accès, etc.).

### Recommandations

- Compléter la caractérisation de l'aire d'étude sur les plans fauniques et floristiques tel que mentionné plus haut.
- Proposer d'autres variantes de tracé permettant de réduire les effets environnementaux sur les espèces à statut précaire. Repenser et réévaluer la variante qui longerait le côté nord de la ligne d'Hydro-Québec dans la portion ouest.
- Proposer aux Autorités responsables, aux Autorités fédérales et aux agences fédérales concernées une grille d'évaluation des variantes retenues basée sur des critères environnementaux (Présence d'espèces à statut précaire, d'écosystèmes rares ou particuliers, de terres humides et des fonctions qui leurs sont associées, etc.)
- Évaluer les effets environnementaux des différentes variantes sur la base d'une grille d'évaluation approuvée par les Autorités responsables, les Autorités fédérales et les agences fédérales concernées.

## **2- Description du milieu**

### Eaux de drainage

L'étude propose des destinations pour les eaux de pluie mais n'aborde pas la question de la qualité de ces eaux de ruissellement. Dans un rapport rendu public récemment, Environnement Canada attire l'attention sur les dangers pour l'écosystème des chlorures provenant notamment des sels de déglacage. L'étude devrait aborder la question des chlorures et proposer un mode de gestion des eaux de ruissellement adapté aux contaminants qu'elles sont susceptibles de contenir. À cet égard nous recommandons de consulter le guide du ministère de l'environnement de l'Ontario : « Guidelines for Evaluating Construction Activities Impacting on Water Resources », lequel propose des technologies novatrices pour réduire la contamination des écosystèmes aquatiques et des plans d'eau par les eaux de ruissellement.

### Végétation

L'étude présente une assez bonne description de la végétation. Toutefois, afin d'identifier la sensibilité, la résistance ou la valorisation de ces différents types de peuplements il nous apparaît nécessaire de discuter de la rareté relative de chacun sur les plans local et régional en insistant sur les essences ou les associations présentant un intérêt particulier. Cette valorisation pourra par la suite être utilisée pour l'identification du tracé de moindre impact.

### Les mammifères

La section concernant les mammifères ne fournit pas d'informations sur l'utilisation réelle de l'aire d'étude par ceux-ci. Le choix d'un tracé de moindre impact devrait pouvoir s'appuyer sur une information suffisamment précise pour permettre d'éviter la destruction d'habitats d'espèces menacées ou valorisées. Dans cette optique nous recommandons d'identifier les peuplements, sites ou secteurs susceptibles d'offrir un habitat favorable aux espèces de mammifères figurant sur la liste du tableau 33 en insistant sur les espèces apparaissant sur la Liste des espèces canadiennes en péril et sur la liste des espèces rares, menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme tel du Québec et de réaliser un inventaire de petits mammifères en conséquence.

#### L'avifaune

L'étude des impacts sur l'avifaune brosse un excellent tableau de la situation sur le tracé actuel.

#### L'herpétofaune

La section sur l'herpétofaune donne quelques précisions sur le potentiel de certains milieux pour certaines espèces, mais demeure superficielle. Il nous apparaît important de bien cibler les milieux ou sites offrant un potentiel d'habitat pour les espèces figurant sur la liste du tableau 36, en particulier celles apparaissant sur la Liste canadienne des espèces en péril et sur la liste des espèces rares, menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme tel du Québec et de réaliser les inventaires appropriés pour tenter de localiser la présence de ces espèces.

#### Espèces menacées

Plusieurs commentaires sur les espèces à statut précaire apparaissent dans les sections précédentes. Le tableau 37 doit être mis à jour pour refléter les résultats des inventaires de l'été 2000 en ce qui a trait du moins à l'avifaune et doit inclure les espèces de la liste des espèces canadiennes en péril.

Par ailleurs, l'affirmation à l'effet que la probabilité d'utilisation du territoire par les autres espèces est minime parce que le territoire représente une faible portion de la région est sans fondement et doit être modifiée ou enlevée.

#### Composantes d'intérêts

La synthèse des composantes d'intérêt nous apparaît beaucoup trop générale et ne tient pas compte des éléments sensibles du milieu biophysique mis en lumière par les inventaires passés et récents. Une énumération et une cartographie de ces éléments sensibles s'avèrent essentielles à l'identification du tracé de moindre impact.

#### Variantes de projet

À la lumière de ce qui précède nous considérons que la variante qui longerait la ligne de transport d'énergie au nord sur une certaine distance mérite d'être repensée et réévaluée puisqu'elle permettrait vraisemblablement de réduire les

empiétements dans les terres humides et dans les stations d'espèces à statut précaire répertoriées. La traversée du ruisseau des Fées entre les deux barrages de castor les plus au nord, observés au printemps 2000, mérite également d'être analysée dans le contexte où elle permettrait de réduire les effets environnementaux négatifs dans le cours d'eau.

À cet égard, la recommandation du BAPE de 1989 à l'effet de réaliser la traversée de la promenade Gatineau au moyen d'un tunnel, tel que prévu par le MTQ, mais avec un prolongement d'au moins 100 m de part et d'autre, mériterait d'être réexaminée attentivement dans la perspective d'éviter d'affecter les fonctions des terres humides (habitat du poisson entre autres) du ruisseau des Fées. L'intérêt environnemental d'un tunnel excluant toute forme de travaux en surface devrait être analysé en regard des effets environnementaux anticipés par la construction d'un pilier central pour supporter le viaduc actuellement prévu. Dans le même ordre d'idée, l'étude devrait préciser si la traversée du ruisseau des fées serait possible avec un viaduc sans pilier central.

#### Bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau

À la page 142 du rapport d'évaluation environnementale on peut lire à propos de ces bretelles d'accès :

*« ... Des études environnementales et de circulation seront nécessaires avant la mise en œuvre du projet afin d'identifier les mesures d'atténuation appropriées... »*

Cette citation serait tirée d'une note explicative distribuée par la CCN lors de la rencontre publique du 15 mai 2000.

Nous comprenons que l'étude environnementale est à venir.

Dans le contexte où nous jugeons qu'une révision des variantes de tracé s'impose nous sommes d'avis que ces bretelles d'accès devraient être considérées comme partie intégrante du projet d'ensemble et faire l'objet d'une analyse de variante, d'une description du milieu et d'une évaluation des impacts telles que nous le recommandons pour l'axe routier. Par ailleurs nous croyons que les effets environnementaux négatifs reliés à la construction de ces bretelles devraient être pris en compte dans l'évaluation de la justification de cette composante.

### **3- Impacts et mesures d'atténuation**

#### Drainage et érosion

L'étude précise, page 144, que « ...l'exutoire principal du réseau de drainage est le ruisseau Moore pour la partie ouest et le ruisseau des Fées ou le ruisseau de la Brasserie pour la partie est... ».

L'évaluation des impacts ne précise pas quelle sera la qualité des eaux de drainage et de ruissellement et les effets environnementaux des contaminants qu'elles pourraient contenir (Huiles, graisses, chlorures, etc.) sur le milieu récepteur. Nonobstant la variante qui sera retenue, l'étude doit évaluer ces effets environnementaux et proposer des mesures d'atténuation par l'emploi de techniques spécialement conçues à cet effet tel que suggéré précédemment.

Par ailleurs les chlorures contenus dans les sels de déglacage ont fait l'objet récemment d'un rapport d'évaluation dans le cadre de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Ce rapport, encore à l'étape préliminaire, révèle une problématique préoccupante associée aux chlorures dans l'environnement et pourraient éventuellement être déclarés « toxiques » au sens de la LCPE.

*À la lumière des données disponibles, on considère que les sels de voirie entrent dans l'environnement en une quantité ou en une concentration ou dans des conditions qui ont ou peuvent avoir un effet immédiat ou à long terme sur l'environnement et sur sa diversité biologique, et qu'ils constituent ou peuvent constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie. En conséquence, on propose que les sels de voirie soient considérés comme « toxiques » au sens de l'article 64 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) (LCPE 1999)*

Les effets environnementaux reliés à la dispersion des chlorures provenant des sels de voirie dans le milieu doivent faire l'objet d'une évaluation attentive et des mesures d'atténuation doivent être proposées. Ainsi, la traversée du marais à Wolffia au moyen d'un viaduc ne garantirait pas cet écosystème supportant des espèces à statut précaire contre les effets des chlorures, lesquels pourraient provoquer des changements importants dans les conditions écologiques et s'avérer possiblement néfaste pour ces espèces.

#### Végétation

Le tableau 39 présente les superficies des types de milieu qui seront touchés par la réalisation du projet. Nous présumons que la comptabilisation de ces superficies ne tient pas compte des infrastructures et travaux temporaires. En effet, les traversées de cours d'eau et l'installation d'un pilier pour la traversée du ruisseau des Fées peuvent difficilement se faire sans perturber le milieu.

L'étude doit décrire et présenter les superficies de tous les milieux qui seront touchés, tant par les structures et accès temporaires, que par les composantes permanentes du projet et ce, même si une remise en état des lieux est prévue.

D'autre part, l'évaluation de l'importance des effets environnementaux négatifs sur les peuplements forestiers devrait reposer sur une grille de critères faisant intervenir d'autres paramètres que l'âge des peuplements. Des considérations comme la rareté relative de ceux-ci localement et régionalement, leur sensibilité, leur rôle dans l'écosystème etc. méritent d'être prises en compte.

#### Politique fédérale sur la conservation des terres humides (PFCTH)

Dans un envoi antérieur nous avons transmis des guides mis au point à l'intention des gestionnaires et des Autorités fédérales pour faciliter le respect de cette politique dans le cadre de l'évaluation environnementale et de tout processus de prise de décision impliquant des terres humides. Nous constatons que le promoteur n'a pas traité de cette question.

Cette lacune nous apparaît d'autant plus importante quand on prends connaissance de la stratégie préconisée pour les terres fédérales :

*Le gouvernement fédéral instaurera des pratiques exemplaires axées sur la conservation des terres humides et le développement durable qui devront être intégrées à la conception et à la mise en œuvre des programmes fédéraux ainsi qu'à la gestion des terres et eaux fédérales.*

Cette stratégie suggère entre autres ce qui suit :

*Dans certains secteurs où les pertes des terres humides sont très sérieuses, il peut être indispensable d'empêcher toute autre perte de terres humides en raison de circonstances locales.*

Dans le « Guide de mise en œuvre à l'intention des gestionnaires de terres fédérales » on peut constater que la disparition des terres humides dans le sud du Québec et de l'Ontario a atteint à certains endroits des proportions alarmantes. Les secteurs fortement touchés par l'urbanisation connaissent une situation particulièrement critique. Nous sommes d'avis que les terres humides de l'agglomération urbaine de Hull-Ottawa sont suffisamment rares pour mériter que tous les efforts soient déployés pour éviter ou réduire au minimum les empiètements dans ces milieux.

La Politique fédérale sur la conservation des terres humides se fonde sur le principe d'aucune perte nette de fonctions. La Politique préconise dans un premier temps, d'éviter les diminutions ou pertes de fonctions des terres humides. Pour ce faire, il importe de localiser et de décrire les caractéristiques des terres humides qui seront affectées par les différentes variantes (tracés) du projet.

Le Système canadien de classification des terres humides propose des critères très généraux pour identifier les terres humides. Toutefois, un tel exercice, dans le contexte d'une évaluation environnementale, devrait se baser sur des critères bien adaptés à la région où doit se réaliser le projet. Puisque ce projet est réalisé au Québec, nous jugeons que la méthode experte préconisée par le gouvernement du Québec pour déterminer la ligne des hautes eaux (LHE) dans sa Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables et dans les guides afférents constitue une méthode acceptable pour identifier et délimiter les terres humides. Cette orientation a le mérite de permettre une approche uniforme avec l'évaluation réalisée par le Gouvernement du Québec pour le même projet.

L'évaluation des fonctions de ces terres humides peut parfois se quantifier en termes de superficies, mais avec certains types de fonctions, seule une évaluation qualitative des pertes ou des gains est possible. Parmi les fonctions qui s'évaluent en termes de superficie, l'habitat du poisson constitue l'une des plus importantes.

Par la suite nous vous recommandons de suivre la méthode d'atténuation proposée dans le « Guide de mise en œuvre à l'intention des gestionnaires de terres fédérales », laquelle préconise une démarche séquentielle visant en premier lieu à ÉVITER, puis à RÉDUIRE AU MINIMUM, pour ensuite, en dernier ressort, COMPENSER les dégradations ou pertes de fonctions des terres humides.

**Démarche recommandée et informations requises:**

- Identification, délimitation et cartographie de chaque type de terres humides affectées par les variantes (tracés) du projet, selon la méthode experte du Gouvernement du Québec.
- Identification de la variante (Tracé) de moindre impact permettant d'ÉVITER le plus possible d'affecter les fonctions des terres humides
- Optimisation de la variante (Tracé) retenue de façon à RÉDUIRE AU MINIMUM les empiétements dans les terres humides.

Si malgré tout des fonctions de terres humides seront affectées ou détruites

- Description du couvert végétal de chaque type de terre humide de même que des superficies qu'elles occupent.
- Description des compensations proposées pour satisfaire au principe d'aucune perte nette de fonctions
- Cartographier les terres humides qui seront perdues et celles qui seront gagnées
- Présenter sous forme de tableau un sommaire des types de fonctions (*e.g.* hydrologique, sociale, esthétique etc.) et pour chacun d'eux, les fonctions particulières affectées, perdues ou gagnées pour chaque type d'association végétale considérée comme une terre humide. **(Utiliser les guides )**
- Présenter un bilan global des gains et des pertes de fonctions tenant compte de la description des fonctions et de l'évaluation de leur importance et des superficies impliquées afin de démontrer que le principe d'aucune perte nette de fonctions est respecté

#### Avifaune

L'étude des impacts sur l'avifaune nous apparaît complète. Les inventaires complémentaires requis mentionnés plus haut devraient être réalisés de la même façon et le traitement des impacts suivre le même modèle.

#### Faune terrestre

Section à enrichir sur la base des inventaires additionnels à réaliser.

#### **4- Impacts cumulatifs**

L'évaluation des impacts cumulatifs devrait être réalisée selon les indications fournies dans le Guide de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Il importe d'abord de définir la portée spatio-temporelle de l'évaluation et d'identifier par la suite les effets environnementaux qui seront retenus. Outre le fractionnement des écosystèmes la perte d'habitats sensibles, de terres humides et une réduction inéluctable de la diversité biologique de ce secteur méritent d'être analysés substantiellement.

Le fait qu'un projet soit prévu depuis longtemps ne constitue pas une mesure d'atténuation ni un critère pour juger de l'importance des effets environnementaux. Cette affirmation devrait être nuancée.

#### **Changements climatiques**

À la lecture du rapport d'évaluation environnementale (Tableau 2, page 6) nous constatons qu'à l'origine, une voie réservée aux autobus était prévue dans le concept du projet et a été approuvée dans le Décret de 1991 du Gouvernement du Québec. Le concept actuel ne retient plus cette option.

**Le Programme d'action national concernant les changements climatiques** préconise le développement de programmes qui encouragent des choix plus respectueux de l'environnement pour les déplacements dans les centres urbains.

*Par exemple, on pourrait améliorer les conditions offertes aux piétons et aux cyclistes, favoriser l'utilisation des transports en commun, établir des tarifs de stationnement tenant compte de tous les coûts ...*

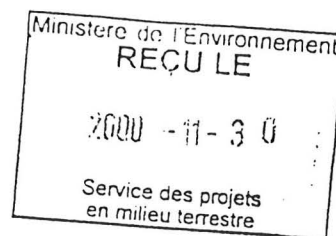
*De nombreuses villes canadiennes consacrent des sommes considérables au transport en commun, dont Vancouver, Calgary, Edmonton, Montréal et Toronto. L'Ontario a récemment débloqué 1,5 milliard de dollars sur dix ans pour accélérer la conception et la mise en oeuvre de cinq projets de transport rapide dans le Grand Toronto.*

Dans cette optique nous recommandons de réintégrer dans la conception du projet la réalisation d'une voie réservée aux autobus

Serge Lemieux

(418) 648-7025

c.c.      Mme Line Choinière      Pêches et Océans  
            Mme Gabrielle Simonyi      Commission de la Capitale nationale



## NOTE

DESTINATAIRE : Linda Tapin  
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 28 novembre 2000

OBJET : Étude d'impact « Axe Laramée - McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à Hull » - Avis sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées  
V/R : 3211-05-383 - N/R : AUT-057 5145-04-18 [158]

---

La présente fait suite à votre demande d'analyse de recevabilité de l'étude d'impact relative à l'objet ci-dessus.

À notre connaissance et selon notre champ de compétence, tous les éléments requis par la directive ont été traités adéquatement, que ce soit pour leur aspect qualitatif ou quantitatif. Nous jugeons donc cette étude d'impact recevable.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,



Léopold Gaudreau

LG/GJ/pd

Le 27 novembre 2000



Monsieur Michel-L. Mailhot  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart - 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact - Axe  
Laramée-McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la  
Montagne à Hull.  
N/Réf. : 9018-46

---

Monsieur,

Nous avons pris connaissance des deux études faisant l'objet de compléments d'information en regard du rapport d'évaluation environnementale déposé en juin 2000. Vous trouverez donc ci-après nos commentaires quant au respect de la directive émise par votre Ministère en septembre dernier.

Les deux rapports complémentaires sur l'avifaune de même que sur l'ichtyofaune nous satisfont dans l'ensemble. Ils sont complets et mettent à jour les nouvelles connaissances qui ont pu être acquises dans le secteur à l'étude entre le dépôt de la première étude d'impact en 1987 et aujourd'hui. Le nid d'épervier de Cooper est notamment répertorié. À cet effet, nous nous interrogeons sur l'impact que pourrait avoir l'aménagement de la bretelle d'accès à la promenade du lac des Fées (direction est).

...2

C:\FINK, Jean\9018-46.doc

---

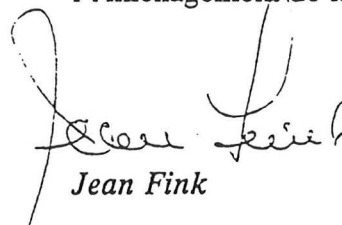
Direction de l'aménagement de la faune  
98, rue Lois, Hull (Québec) J8Y 3R7  
Téléphone : (819) 772-3434 poste 254 - Télécopieur : (819) 772-3974  
Courriel : jean.link@lapaq.gouv.qc.ca

Il demeure toujours impossible d'évaluer les répercussions que pourra engendrer la construction du tronçon sur plusieurs espèces vulnérables ou susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Nous pensons plus spécifiquement à des espèces comme la rainette faux-grillon de l'ouest, la grenouille des marais, la salamandre à quatre doigts, la tortue mouchetée, la couleuvre d'eau et la couleuvre brune. En ce qui concerne les mammifères, nous pensons à la présence probable dans le tronçon du petit polatouche et de la musaraigne fuligineuse qui sont deux autres espèces susceptibles de se retrouver sur la liste des espèces vulnérables ou menacées et pour lesquelles aucun inventaire spécifique n'a été réalisé.

Rappelons que le même promoteur avait à notre demande réalisé des inventaires pour l'herpétofaune et les petits mammifères dans le cadre du prolongement de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson, tronçon Masson-Montée Laurin. Nous insistons donc pour que la même procédure soit respectée dans le projet qui nous est proposé ici.

Nous espérons que ces quelques commentaires sauront bonifier votre position dans le présent dossier.

Le directeur par intérim de  
l'Aménagement de la faune,



*Jean Fink*

JP/JF/mp

Québec, le 27 octobre 2000

Monsieur Michel -L. Mailhot  
Direction de l'évaluation environnementale  
des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
675, boul. René-Lévesque Est  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7



OBJET: Axe Laramée-McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la  
Montagne à Hull  
V/Dossier: 3211-05-383  
N/Dossier: X4-105-076

Monsieur,

Dans notre correspondance précédente du 16 août 2000, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole souhaitait un échange favorisant la concertation entre le ministère des Transports et les citoyens concernés par le projet d'axe routier. La décision d'appliquer entièrement la procédure prévue à la *Loi sur la qualité de l'environnement* devrait permettre à ces derniers d'exprimer leurs préoccupations et de faire part de leur point de vue sur le projet.

À la lecture des documents de l'étude d'impact du ministère des Transports, nous sommes d'avis que le nouveau projet devrait considérer les données statistiques récentes en regard de la démographie, des enquêtes sur la circulation et autres. De plus, la possibilité pour le transport lourd d'emprunter cet axe routier, traversant la ville à proximité d'un quartier résidentiel, implique de porter une attention particulière à la révision des impacts sur le milieu humain, notamment en termes de qualité de vie, de bruit routier et de sécurité.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Claudel Gagnon  
Téléphone : (418) 691-2004 - poste 3803

**De:** Lemyre, Raymond  
**Envoyé:** 25 octobre, 2000 14:02  
**À:** Mailhot, Michel-L.  
**Objet:** Projet St-Laurent-Laramée  
Salut Michel

Les deux derniers documents reçus concernent l'avifaune et l'habitat du poisson. Cela relève de la compétence de la FAPAQ. Concernant les éléments qui relèvent de la DR, je te réfère à mes commentaires du 31 août dernier. Je maintiens que les rampes d'accès dans le parc ne sont pas justifiées et vont à l'encontre de sa vocation de conservation. Il faut minimiser les interventions dans ce parc et s'entendre uniquement aux besoins essentiels afin de réduire les impacts négatifs sur les milieux humides.

Raymond Lemyre

## EXPERTISE TECHNIQUE

**NATURE DE LA DEMANDE** : Analyse de la recevabilité de l'étude d'impact.  
Axe routier Laramée-McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à Hull

**EXPERTISE DEMANDÉE PAR** : Linda Tapin, chef de service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**EXPERTISE ÉMISE PAR** : Richard Martel  
Service des lieux contaminés

**DATE** : Le 23 octobre 2000

**V/RÉFÉRENCE** : 3211-05-383

---

### 1. INTRODUCTION

Le 16 octobre dernier m'était remis le dossier en titre afin d'analyser la recevabilité de l'étude d'impact concernant le champs de compétence qui relève du Service des lieux contaminés.

### 2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

La liste des 11 documents de support fournis par le Ministère des Transports (promoteur) est jointe en annexe. Le document principal étant le rapport d'évaluation environnementale. « Construction de l'axe McConnell-Laramée », par Beauchemin Beaton Lapointe Inc et daté du 20 juin 2000.

...2

### 3. ÉNONCÉ DU PROBLÈME

L'axe routier Laramée-McConnell reliant Aylmer, Hull et Gatineau est à peu près complété. Il ne reste que la portion d'environ 3 km entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à Hull. Cette portion se divise en deux tronçons.

- Le tronçon # 1, de l'Autoroute 50 à la Promenade du Lac-des-Fées sur environ 1,2 km de longueur par environ 75 m de largeur en zone urbaine.
- Le tronçon # 2, de la Promenade du Lac-des-Fées au Chemin de la Montagne sur environ 1,8 km dans le Parc de la Gatineau.

#### Tronçon #1 :

Au cours du XX<sup>ième</sup> siècle, le tronçon # 1 a été le site d'activités résidentielles, commerciales (garages, postes d'essence) et industrielles. Les terrains ont été acquis par le Ministère des Transports (MTQ) en 1973. Le MTQ a complété la démolition des immeubles en 1975. En 1998, une caractérisation préliminaire (recherche historique, localisation de structures souterraines, prélèvement et analyse de quelques échantillons de sols et d'eau souterraine) a permis d'identifier les zones problématiques comportant des structures souterraines et d'estimer les volumes de matériaux secs et de sols contaminés. À noter que lors de cette caractérisation préliminaire, l'eau souterraine respectait le critère d'usage à chacun des 10 points de prélèvements.

Le tronçon # 1 comporte 4 sections qui sont d'est en ouest;

- Autoroute 50/ Saint-Joseph,
- Saint-Joseph/ Berri,
- Berri/ DeMontigny,
- DeMontigny/ Promenade du Lac-des-Fées.

Dans la section Autoroute 50/ Saint-Joseph, les sols ont été décontaminés en 1999 lors de la construction d'un viaduc ferroviaire traversant l'emprise du MTQ.

Dans les sections Saint-Joseph/ Berri et Berri/ DeMontigny, le MTQ a procédé en juin dernier à l'enlèvement des sols contaminés au dessus du critère générique C de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

Pour la section DeMontigny/ Promenade du Lac-des-Fées, puisque la caractérisation préliminaire n'a pas révélé la présence de sols contaminés au dessus du critère générique C, aucune intervention sur les sols n'a été effectuée par le MTQ. Toutefois, par endroit des débris de démolition pouvant représenter jusqu'à 65 % de la matrice furent observés.

#### Tronçon # 2 :

Au tronçon # 2, qui passe dans le Parc de la Gatineau, on note la présence d'un ancien dépotoir de la ville de Hull (200 m x 200 m) utilisé de 1968 à 1974 et recouvert en 1975. Selon une caractérisation préliminaire effectuée en 1993 par la firme Consor, le site est contaminé par les hydrocarbures dans la plage B-C. Les composés phénoliques, la DBO et la DCO des eaux de lixiviation excèdent la norme du Règlement sur les déchets solides et elles s'écoulent vers les zones marécageuses environnantes. Dans l'étude d'impact, on peut lire que les sols y sont instables en raison de la décomposition des déchets. Ce terrain est actuellement utilisé comme stationnement lors d'événements à l'amphithéâtre du Lac-des-Fées.

#### 4. NORMES ET EXIGENCES À RESPECTER

*Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.*

#### 5. QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Compte tenu du court laps de temps dont nous disposons et de la quantité imposante d'informations à vérifier, voici en bref les questions et commentaires du Service des lieux contaminés.

- 1) Au tronçon # 1, la qualité des travaux de réhabilitation qui sont décrits dans le section 3 précédente ne peut être vérifiée. Le rapport de la caractérisation préliminaire et les rapports de caractérisation et de réhabilitation des 4 sections du tronçon # 1 ne nous ont pas été transmis avec la demande. Ont-ils été transmis antérieurement au ministère de l'Environnement pour évaluation ? Si oui, ces documents devraient être inclus parmi les documents de support et leur évaluation par le personnel du ministère de l'Environnement devrait y être aussi. Si non, ces documents sont à transmettre pour qu'ils soient évalués.
  
- 2) Au tronçon #2, quelle sera la nature des travaux qui seront effectués dans le cadre de ce projet au droit ou à proximité de l'ancien dépotoir municipal de la ville de Hull ? À la figure 6.1 du rapport d'évaluation environnementale du 20 juin 2000, on observe que la bretelle d'accès nord à la Promenade de la Gatineau passera tout près de l'ancien dépotoir et qu'une entrée vers l'ancien dépotoir est prévue.

## Annexe :

Liste chronologique des documents de support accompagnant la demande.

1. Groupe Conseil Roche. Étude d'impact sur l'environnement, axe St-Laurent/Laramée/McConnell, rapport principal, décembre 1987.
2. Groupe Conseil Roche. Étude d'impact sur l'environnement, axe St-Laurent/ Laramée/ McConnell, dossier cartographique, décembre 1987.
3. Les laboratoires Gatineau inc, Évaluation environnementale du site, phases I et II, rapport final, juin 1998.
4. Les laboratoires Gatineau inc, Étude de caractérisation des sols et du roc, blv St-Laurent/ Laramée, Hull Secteur DeMontigny au Lac-des-Fées., rapport final, juin 1998.
5. Beauchemin-Beaton-Lapointe/ Roche- Deluc. Étude de circulation et de sécurité du blv McConnell- Laramée, rapport d'étude, version finale, mai 1999.
6. Transport Québec, Analyse de la valeur, axe St-Laurent/ Laramée/McConnell, Tronçon St-Laurent / de la Montagne, rapport final, juin 1999.
7. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc, Étude de faisabilité des carrefours giratoires, rapport final, 15 juin 2000.
8. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc, Rapport sur la consultation publique, axe McConnel/ Laramée, juin 2000.
9. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc, Construction de l'axe McConnel/ Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, rapport d'évaluation environnementale, 20 juin 2000.
10. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc, Construction de l'axe McConnel/ Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Étude des impacts du l'avifaune, 20 juillet 2000.
11. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc, Construction de l'axe McConnel/ Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Étude de l'habitat du poisson, 15 septembre 2000.

Quebec

Ministère de la  
Santé et des  
Services sociaux  
Direction générale de la santé publique

RL	amenu
2000	10 27
Service des projets en milieu terrestre	

*Michèle*


Québec, le 27 octobre 2000

Madame Linda Tapin  
Chef de service par intérim  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Suite à votre demande relativement à la recevabilité de l'étude d'impact du projet « Axe Laramée – McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à Hull » (3211-05-383), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés par la Direction de la santé publique de l'Outaouais.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

*Com:*   
Michèle Bélanger  
Direction de la protection  
de la santé publique

MRB/lr

Direction de la protection de la santé publique  
1075, chemin Ste-Foy, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1S 2M1

Téléphone : (418) 643-6391  
Télécopieur : (418) 528-2651  
Site Internet : <http://www.msss.gouv.qc.ca>



RÉGIE RÉGIONALE  
DE LA SANTÉ ET DES  
SERVICES SOCIAUX

DE L'OUTAOUAIS  
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE

Le 23 octobre 2000

Monsieur Michel-L. Mailhot  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**Objet : Axe Laramée – McConnell, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne à  
Hull (3211-05-383)**

Monsieur,

Nous accusons réception de votre demande concernant la recevabilité de l'étude d'impact du projet cité plus haut. N'ayant pas été en mesure de prendre connaissance de tous les documents transmis, nous avons tenté de nous concentrer sur les sections qui touchent davantage la santé publique.

Ce qu'on nous présente est une étude sur la construction de l'axe McConnell – Laramée. La justification du projet n'est que très brièvement abordée et on ne mentionne jamais d'autres alternatives actualisées. Comment, en l'an 2000, peut-on justifier le choix d'un tracé décidé en 1969? Plusieurs alternatives auraient pu être discutées : optimisation de l'utilisation du boulevard Lucerne à Aylmer; prolongement de l'autoroute 50 vers l'ouest en contournant l'agglomération urbaine plutôt qu'en la traversant; construction d'une autoroute souterraine recouverte d'un parc urbain; construction d'une route réservée exclusivement au transport en commun; etc.

Le statut et les inégalités socio-économiques jouent un rôle important dans la santé de la population. Toute mesure qui aurait pour effet de privilégier les mieux nantis au détriment des moins bien nantis devrait donc être examinée avec soin. Pourrait-on nous fournir les données démographiques et socio-économiques du quartier Wrightville, du quartier Saint-Raymond et des secteurs qui profitent le plus de cette nouvelle voie (plateau de la capitale, est d'Aylmer)? Certaines données démographiques ont été actualisées mais de quelle façon l'économie régionale a-t-elle évolué depuis l'origine du projet? Existe-t-il, présentement, des projets d'implantation de pôles d'emplois à l'ouest de Hull?

...2

Dans le document intitulé « Étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell – Laramée », on mentionne qu'il y a eu des comptages de circulation aux heures de pointe sur les ponts de l'Outaouais. Où sont les résultats? Les résultats de comptages de certaines intersections stratégiques sont également absents.

Plusieurs traverses piétonnes sont prévues dont certaines avec feux 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?

Pourrait-on faire un état de situation sur les « ronds-points » qui ont tous été plus ou moins remplacés au Québec? Comment se comportaient-ils l'hiver? Peut-on prédire quelles seront les distances d'arrêt aux approches des carrefours giratoires lors de conditions hivernales?

On prévoit que la limite de vitesse permise sur le tronçon Saint-Laurent – Lac-des-Fées sera de 50 km/h. Existe-t-il présentement des difficultés à faire respecter la limite de vitesse sur le boulevard Saint-Raymond?

La question du transport des matières dangereuses n'a pas été abordée. 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? Quels problèmes particuliers seraient engendrés par l'évacuation de ce quartier?

En ce qui concerne le bruit, les analyses ont été faites en se basant sur la différence entre le bruit actuel et le bruit futur estimé, ramené sur une période de 24 heures. Clairement, il pourrait y avoir beaucoup de bruit aux périodes de pointe, compensé par moins de bruit le reste de la journée. Dans ce cas précis d'un boulevard aménagé dans un quartier résidentiel, il nous semble qu'il faille aller plus loin si on veut maintenir la qualité de vie de la population vivant à proximité de l'axe projeté. De façon à évaluer l'impact du bruit sur la population, il nous faudrait, à tout le moins, des cartes isophones qui représentent l'ambiance sonore moyenne le jour et celle de la nuit ainsi que la moyenne sur une période d'une heure aux heures de pointe. Ces cartes devraient être complétées pour la situation actuelle et pour la situation prévue.

Aux tableaux 23 et 24 du document intitulé « Construction de l'axe McConnell – Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne – Rapport d'évaluation environnementale » est-ce que les niveaux sonores projetés sont ceux qui sont prévus avant ou après la mise en place des mesures d'atténuation? Sur quelle référence s'est-on appuyé pour définir les degrés de perturbation occasionnés par le bruit?


En ce qui concerne la qualité de l'air extérieur, pourquoi s'est-on limité à l'analyse de trois paramètres (monoxyde de carbone, particules et oxydes d'azote)? De plus, les concentrations actuelles et prévues pour les PM2.5 et le NO n'apparaissent pas au tableau 28. Pourquoi n'a-t-on pas évalué les composés organiques volatils, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux (le manganèse par exemple) qui sont associés aux gaz d'échappement des véhicules?

Quelles sont les mesures d'atténuation prévues afin de diminuer les concentrations de polluants atmosphériques? Aucun suivi n'est prévu concernant la question de la qualité de l'air. Les conséquences des changements attendus en matière de qualité de l'air sur la santé publique n'ont pas été abordées.

Lors de la construction, des travaux de dynamitage sont-ils prévus? Si c'est le cas, quelles sont les mesures prévues pour diminuer le risque d'infiltration de monoxyde de carbone dans les résidences avoisinantes?

En résumé, plusieurs informations ont besoin d'être obtenues ou actualisées afin de considérer cette étude recevable.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Carole Légaré  
Médecin-conseil en santé environnementale

CL/am

c.c. : Madame Michèle Bélanger, Ministère de la Santé et des Services sociaux  
Docteure Thérèse Bouchez, Directrice par intérim de la Santé publique de l'Outaouais

**NOTE**

DESTINATAIRE : M. Michel Mailhot

EXPÉDITEUR : Raymond Lemyre

DATE : Le 31 août 2000

N\RÉF. : 3211-07-01-00049-00

OBJET : Boulevard St-Laurent-Laramée, avis de recevabilité.

---

Salut Michel

Nous constatons d'abord que les modifications sont très importantes par rapport au projet original de sorte que nous considérons qu'il s'agit d'un nouveau projet sur lequel les citoyens n'ont pas été consultés, contrairement à l'esprit de l'article 31.1 de la LQE qui est de permettre aux citoyens de faire valoir leur point de vue sur les projets majeurs qui les concernent.

Sur le projet, nous constatons que les points suivants qui nous concernent ont été traités : sols contaminés, pollution de l'air, bruit.

Par contre, nous constatons, en revisant le dossier cartographique qui nous été remis lors de la demande initiale, que les zones humides que l'on voit apparaître sur les nouvelles cartes n'étaient pas mentionnées. Il serait important, à notre avis, de caractériser ces milieux et de vérifier la possibilité d'un tracé plus au nord qui permettrait de les contourner afin de déterminer le tracé de moindre impact, à la suite de ces nouvelles informations.

...2

Pour la traversée des cours d'eau, on ne retrouve pas d'étude permettant de trouver le site de moindre impact. Une caractérisation du cours d'eau et de la bande riveraine permettrait d'identifier ce site, même si les structures proposées sont situées en dehors de la bande riveraine.

Les bretelles d'accès proposées pour les routes ou promenades apparaissent totalement démesurées. Nous demandons d'étoffer leur justification et d'étudier des alternatives aux dimensions plus modestes et de moindres impacts. Il nous semble que la vocation du parc de la Gatineau demande qu'un effort spécial soit fait en ce sens.

Les inventaires de la végétation sur le terrain ont été réalisés en décembre 1999. À notre avis, à cette période, on ne peut réaliser un travail efficace d'identification étant donné que plusieurs espèces ne sont bien identifiables que lorsqu'elles sont en fleurs .

Enfin, des travaux sont prévus en zone inondables. Même si elles ne sont pas cartographiées officiellement, il faut tenter de les éviter.

Raymond Lemyre, biologiste

...2

Gouvernement du Québec  
Ministère des Affaires municipales  
et de la Métropole  
Direction de l'aménagement  
et du développement local

Québec, le 16 août 2000

Ministère de l'Environnement  
REÇU LE

2000 -08- 18

Service des projets en milieu terrestre

Monsieur Michel -L. Mailhot  
Direction de l'évaluation environnementale  
des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
675, boul. René-Lévesque Est  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

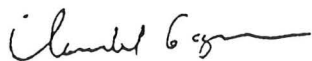
OBJET: Demande de modification au décret 1446-91  
Axe Saint-Laurent-McConnell à Hull  
V/Dossier: 3211-05-49  
N/Dossier: X4-105-076

Monsieur,

La lecture des documents relatifs au projet de construction d'une partie de l'axe routier Saint-Laurent-Laramée-McConnell, nous confirme que les principales attentes du ministère des Affaires municipales et de la Métropole ont été prises en considération. En conséquence, à cette étape de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le projet nous apparaît acceptable sur le plan environnemental.

Toutefois, des citoyens de Hull ont fait part à la Ministre de leurs préoccupations en ce qui a trait aux modifications apportées au concept initial. À cet égard, la consultation publique tenue par le ministère des Transports dans le cadre de la préparation du Rapport d'évaluation environnementale ne leur apporte pas pleine satisfaction. La recherche d'une solution acceptable pour les intervenants concernés ne peut qu'être souhaitable.

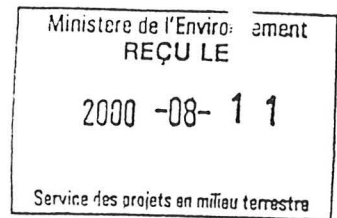
Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Claudel Gagnon  
Téléphone : (418) 691-2004 - poste 3803

Hull, le 7 Août 00

M. Michel-L Mailhot  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart 6e étage,  
675 Boul. René-Lévesque Est  
Québec, (Québec) G1R 5V7



Objet: Demande de modification au décret 1446-91  
Axe Saint-Laurent - McConnell à Hull  
N/Réf.: 3211-05-49

---

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 17 juillet au sujet de la modification du décret pour le projet cité en rubrique, nous n'avons aucun commentaire supplémentaire à formuler pour le volet patrimoine et archéologie.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées



Gisèle Beauvais  
Agente de recherche en patrimoine