
*Précisions sur l'Avis sur la recevabilité de
l'étude d'impact*

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

Dossier 3211-05-383

Le 16 février 2001

INTRODUCTION

Le présent document s'inscrit dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et fait suite à *l'Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact* datée du 17 janvier 2001 concernant le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Ce document vise à préciser les éléments pour lesquels le ministère des Transports (MTQ) n'a pas donné suite correctement ou avec suffisamment de détails suite aux *Questions et commentaires* formulés le 1^{er} novembre 2000, lors du processus d'analyse de recevabilité des documents faisant office d'étude d'impact. L'analyse de recevabilité vise à évaluer la conformité du contenu de ces documents avec les exigences formulées dans la directive du ministre de l'Environnement.

Certains avis, ci-joints, des ministères ou organismes consultés complètent les questions suivantes.

QUESTIONS OU COMMENTAIRES

1. Justification et solutions de rechange

Comment en l'an 2000, peut-on justifier le choix d'un tracé décidé en 1969 ? Des précisions pourraient être apportées pour mieux comprendre la situation.

On fait l'historique de la situation et souvent on se réfère à des documents, mais on ne fournit pas beaucoup d'explications sur les éléments de la justification. Par exemple, on mentionne que le *Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011* est l'instrument privilégié du MTQ, mais c'est un document qui n'a pas été fourni et il serait intéressant d'avoir plus de détails. De plus, les extraits pertinents au projet en question pourraient être fournis, du moins en annexe. Il en est de même pour d'autres documents dont *l'Estimation de la demande sur l'axe McConnell-Laramée*, le *Plan intégré des réseaux routier et de transport de l'Outaouais*, le *Plan intégré de la Société de transport de l'Outaouais...*, et on pourrait indiquer où les documents sont disponibles pour les citoyens. D'ailleurs, la directive du ministre de l'Environnement mentionne que le promoteur doit fournir les politiques et les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (notamment celles contenues dans les plans de transport régionaux, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme), d'environnement, de gestion des ressources, d'énergie, de tourisme, de sécurité publique, etc.

La mise au rancart du projet Viabus ou autre projet de voie réservée pour le transport en commun pourrait sûrement faire l'objet d'analyses plus approfondies afin de préciser les raisons de ces décisions. De même, les caractéristiques du boulevard Saint-Raymond devraient être décrites pour expliquer comment des mesures préférentielles ne peuvent être efficaces ; on pourrait alors mentionner si l'interdiction de stationnement sur cette artère a été envisagée et quelles en seraient les conséquences.

On justifie souvent le choix du tracé par l'étude d'impact de 1987 et l'audience publique de 1988 ; pourtant, les données de circulation de 1987 semblent avoir changées, et dans le rapport de l'audience publique, la commission du BAPE critiquait plutôt les informations fournies à ce propos :

« Pour la Commission, il semble donc qu'à la simple lecture du chapitre de l'étude d'impact relatif à la problématique et à la recherche de solutions, il était difficile de se faire une idée claire des besoins, à la fois en termes de circulation locale et en termes de développement urbain et économique[...] »

Dans ce cadre, qu'est-ce qui a fait que les prévisions de circulation pour 2011 soient déjà atteintes ? Y a-t-il eu des erreurs de prévision ou est-ce qu'il y a eu des événements nouveaux qui ont modifié la situation ? D'autre part, on semble dire que l'aménagement du territoire est le même depuis 1969, qu'en est-il vraiment ?

Dans le dossier, on présente l'étude d'impact de 1987 dans laquelle il est question de trois solutions pour le secteur Laramée, soit une solution avec voies au sol et murs antibruit de 5 m, une solution semi-encaissée avec murs antibruit de 2,4 m et une solution encaissée. On conclue alors que la solution avec voies au sol est la pire et on poursuit l'étude en évaluant seulement la solution encaissée. Malgré le rapport de la commission du BAPE plutôt défavorable à cette solution, le MTQ a réussi à convaincre le Conseil des ministres que c'était la meilleure solution et il en a obtenu l'autorisation. Aujourd'hui, c'est la solution avec voies au sol qui est retenue et les murs antibruit ont un maximum de 3,5 m au nord, tandis qu'il n'y en aurait pas dans certains secteurs au sud. Le rapport d'évaluation environnementale de juin 2000 est axé principalement sur cette solution. *L'Analyse de la valeur* a été produite en 1999 mais on n'a pas le détail des résultats et on nous répond qu'« il s'agit d'un exercice qui ne peut être parfaitement objectif[...] » ; de plus, la qualité de vie a une pondération de seulement 14,71 % dans cette analyse. Le lien entre ces études semble déficient. Il y a sûrement lieu d'avoir davantage d'explications et une comparaison avec des critères précis entre les deux solutions principales. D'ailleurs, la directive stipule que « l'initiateur effectue une sélection parmi les variantes les plus pertinentes au projet, en insistant sur les éléments qui s'avèrent distinctifs et qui sont susceptibles d'intervenir dans le choix de la variante préférable[...]. Cet exercice doit aboutir préférablement au choix de deux variantes ou plus afin de permettre une analyse comparative[...] ».

On semble aussi éviter les explications sur les conséquences des diverses solutions sur l'étalement urbain, les pressions sur le territoire agricole et le tissu social dont celui du quartier Wrightville.

2. Travaux dans le parc de la Gatineau

Étant donné la vocation du parc de la Gatineau, il y a lieu de minimiser les interventions dans ce territoire, d'autant plus que la connaissance de ce territoire semble limitée ainsi que celle des impacts éventuels du projet. Ainsi, en rapport avec l'avifaune, malgré le fait que le nid d'épervier de Cooper soit répertorié, il y a peu d'information concernant l'impact que pourrait avoir l'aménagement de la bretelle d'accès à la promenade du Lac-des-Fées (direction est) sur ce couple d'éperviers et son habitat, soit la prucheraie. De même, malgré la structure prévue au-dessus du

marais à *Wolfia* pour minimiser l'empiètement dans les milieux humides, quelle sera l'influence de cette structure sur l'avifaune qui fréquente cet endroit ? Comment le canard branchu, le héron vert... pourront-ils utiliser ce marais ? Quel sera l'impact des sels de déglacage ou autres produits d'entretien sur ces milieux humides et ses habitants ? Il semble aussi impossible d'évaluer les impacts des travaux sur plusieurs espèces vulnérables ou susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, parce qu'aucun inventaire spécifique ne semble avoir été réalisé. Qu'en est-il des espèces comme la rainette faux-grillon de l'Ouest, la grenouille des marais, la salamandre à quatre doigts, la tortue mouchetée, la couleuvre brune, le petit polatouche, la musaraigne fuligineuse, etc.? Comment évaluer les impacts des travaux sur l'herpétofaune, les petits mammifères ou certains poissons ? Il y a aussi peu d'information concernant les impacts des travaux de construction (chemin d'accès, circulation de machinerie lourde, assèchement de cours d'eau, etc.). Y a-t-il des mesures d'atténuations prévisibles ou des engagements à prendre pour en faire l'inventaire et compenser les dommages ?

Dans cette même optique, comment le choix des interventions a-t-il tenu compte de l'objectif d'aucune perte nette d'habitat en milieu naturel, tel que demandé dans la directive ?

Pour l'accès au parc de la Gatineau, il est mentionné que différentes options ont été étudiées mais on ne fournit pas la valeur et la justification des critères utilisés ni les comparaisons et les divers résultats de cette étude. Il en est de même pour les différentes variantes de bretelles qui, d'ailleurs, ne sont pas nombreuses. La prise en compte de la valeur et de la rareté des espèces fauniques et floristiques présentes s'avère essentielle, devrait être plus contraignante et devrait faire contrepoids aux éléments techniques.

Dans ce cadre, la justification des diverses bretelles d'accès devrait faire l'objet de plus d'explications.

En ce qui concerne les variantes de la bretelle d'accès à la promenade du Lac-des-Fées, il est à noter que dans l'étude de 1987, il s'agissait d'une jonction avec un projet avec voies encaissées ; n'y aurait-il pas une réévaluation à faire étant donné que la jonction devrait maintenant se faire avec des voies en surface ?

3. Le bruit de la circulation

Le bruit de la circulation est un enjeu important. Dans la directive, plusieurs informations ont été demandées dont divers indices statistiques et la cartographie des résultats. Plusieurs de ces données sont manquantes, autant pour l'évaluation du climat sonore actuel que pour l'évaluation des impacts du projet préconisé.

Dans le dossier, il y a l'étude de 1987 qui, pour déterminer le climat sonore existant, a utilisé 153 points de mesure par kilomètre carré selon 15 plans de coupe et pour une zone d'étude s'étendant sur environ 250 mètres de part et d'autre de la rue Laramée (entre les rues Delorimier et Amherst). Cependant, ces mesures ont été effectuées pour une période diurne normale, soit le jour en dehors des heures de pointe. Il manque ainsi des informations dont celles pour la période

nocturne, ce qui est important, car c'est la période durant laquelle les gens s'adonnent habituellement à des activités de détente, dorment et donc sont plus susceptibles d'être dérangés par le bruit. Dans le décret numéro 1446-91 du 23 octobre 1991, il était demandé de refaire une étude de bruit selon les méthodes habituelles, ce qui signifiait pour des périodes de 24 heures.

Dans l'étude de 2000 visant à mettre à jour et compléter les données, un échantillonnage de 11 points a été fait en bordure de l'emprise dont un seul point (50 rue Lois) a couvert 24 heures, tandis que la plupart des autres sont sur une durée de 2 à 3 heures durant le jour. Une simulation du climat sonore actuel a été faite à partir de ces données, un tableau de quelques points est présenté seulement en N_{eq} (24 h) et seulement les isophones de 55, 60 et 65 dB(A) en N_{eq} (24 h) ont été fournis. Il manque donc certaines informations, entre autres, les résultats en N_{eq} (h) et en N_{eq} nocturne (22 h-6 h) et les isophones inférieurs à 55 dB(A). Pour être représentatifs, les points de référence dans les tableaux devraient aussi représenter certains secteurs plus calmes dont les cours arrière échantillonnées sur la rue Lois et la rue Jogues.

Ayant constaté quelques divergences entre les deux méthodes utilisées, on a comme réponse que la méthode de 1987 semble comporter certaines déficiences. Si les données de 1987 ne sont pas utilisables, comment un si faible échantillonnage en 2000 peut être représentatif de l'ensemble de la zone d'étude, et ce, pour des périodes de 24 heures ? Quelles sont la fiabilité et la représentativité des données de circulation utilisées pour la simulation ? On se questionne donc sur l'exactitude des résultats obtenus et sur la façon d'appliquer la méthode choisie.

La détermination avec exactitude du climat sonore actuel est d'autant plus importante du fait que c'est sur ces niveaux de bruit que le MTQ fait reposer l'évaluation des impacts du projet futur ainsi que les diverses mesures d'atténuation à envisager. Cette façon de faire est d'ailleurs discutable. Il est à noter que les résultats pour le climat sonore futur indiquent qu'un seul des points de référence est inférieur à 55 dB(A), soit la limite maximale reconnue comme acceptable.

D'autre part, on répond aussi que les outils actuels ne permettent pas de modéliser le climat sonore sur une base horaire ; on s'interroge à ce propos, d'autant plus que dans l'étude de 1987, des simulations sur une base horaire semblent avoir été faites et que dans l'étude de 2000, il est mentionné que la simulation utilise comme données de base, entre autres, le débit horaire moyen de circulation.

Pour l'évaluation des impacts du projet, la directive demande les résultats selon les indices N_{eq} (h) et N_{eq} (24 h), les pointes de bruit ainsi qu'une cartographie des indices N_{eq} (24 h) et N_{eq} nocturne (22 h-6 h). La plupart de ces informations sont manquantes.

Lors de l'évaluation des impacts du projet, le MTQ a utilisé 17 sites de référence ; ce choix est discutable d'autant plus que seulement 2 de ces sites ont fait l'objet d'un véritable échantillonnage et que ces données couvraient respectivement des périodes de 1 heure et 3 heures durant le jour ; de plus, aucun site ne représente une cour arrière où le niveau sonore est plus faible. Les résultats des évaluations et des mesures d'atténuation sont donc questionnables. À titre d'exemple, le seul point échantillonné pendant 24 heures, soit au 50 rue Lois, a été mesuré à 52,5 dB(A) L_{eq} (24h) et il est situé à l'arrière du 57 rue Crémazie qui a été évalué à 59 dB(A) ;

ainsi, l'impact du projet au 50 rue Lois ne serait pas une diminution du bruit comme évalué au 57 rue Crémazie mais serait plutôt une augmentation d'environ 5 dB(A), soit un impact moyen (selon la méthode du MTQ) nécessitant un écran. Il en serait de même dans la cour arrière du 67 rue Lois où l'impact serait plutôt fort et nécessiterait un bon écran. Il est aussi surprenant de constater une diminution du niveau sonore, et ce sans écran, dans les secteurs du 295 et du 333 rue Laramée, puisque la rue Laramée sera toujours en opération, que le nouveau boulevard générera du bruit additionnel et que les 2 carrefours giratoires rendront sûrement plus achalandée la future rue Laramée. De plus, on ne semble pas tenir compte des impacts sur le 2^e étage des maisons (où se retrouvent habituellement les chambres à coucher).

Afin de démontrer l'importance d'une évaluation adéquate du climat sonore actuel et futur, on peut rappeler que dans son rapport de 1989, la commission du BAPE relatait les propos du représentant du promoteur qui mentionnait :

« [...] ce qui était important, en tout premier lieu, c'était de chercher une solution qui permettait de réduire au maximum les conséquences au niveau des aspects acoustiques. Et c'est, entre autres, la raison qui nous a fait opter pour la route encaissée, [...] (M. Jacques Gagnon, transcription de la séance du 17 octobre 1988, p.38) ».

Une évaluation adéquate des impacts sur le climat sonore pour les 2 principales solutions en cause (voies en surface et voies encaissées) serait sans doute nécessaire.

L'évaluation des impacts du transport lourd est aussi associée à l'évaluation du climat sonore ; des précisions sur la variabilité des résultats en fonction de la fiabilité de la répartition du trafic lourd seraient aussi nécessaires.

4. Qualité de l'air

Le promoteur a fait l'analyse du monoxyde de carbone, des particules en suspension et des oxydes d'azote ; d'autre part, il ne semble pas y avoir de résultats pour les composés organiques volatils, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les métaux (le manganèse par exemple) qui sont associés aux gaz d'échappement des véhicules. Pourquoi ne pas avoir évalué ces paramètres ?

Dans la section 8.2 du rapport d'évaluation environnementale, il est seulement question d'un suivi sur le climat sonore. Est-ce à dire qu'il n'y aura pas de suivi sur la qualité de l'air selon des paramètres pertinents ? N'y a-t-il pas lieu d'en envisager un ? Y a-t-il des mesures d'atténuation qui sont possibles ?

5. Caractérisation des sols

À ce sujet, il a été répondu qu'un rapport de février 1998 a été omis ; il couvre le secteur entre le ruisseau de la Brasserie et la rue Demontigny. Il y aurait donc lieu de fournir ce document comme cela avait été fait pour l'autre secteur.

De même, il est signalé que tous les sols contaminés de l'emprise ont été enlevés ; le promoteur a-t-il rédigé des rapports de réalisation, restauration ou de suivi concernant ces travaux ? Si oui, il y a lieu de les fournir.

Michel-L. Mailhot
Chargé de projet

Jacques Alain
Analyste