

RÉPONSES À CERTAINES QUESTIONS DQ3

Question DQ3 - #1

Quelles sont les données de circulation qui ont servi aux calculs de l'impact sonore ainsi que les débits aux heures de pointe sur les boulevards Saint-Raymond et Alexandre-Taché pour 1997 et 2011 ?

Réponse

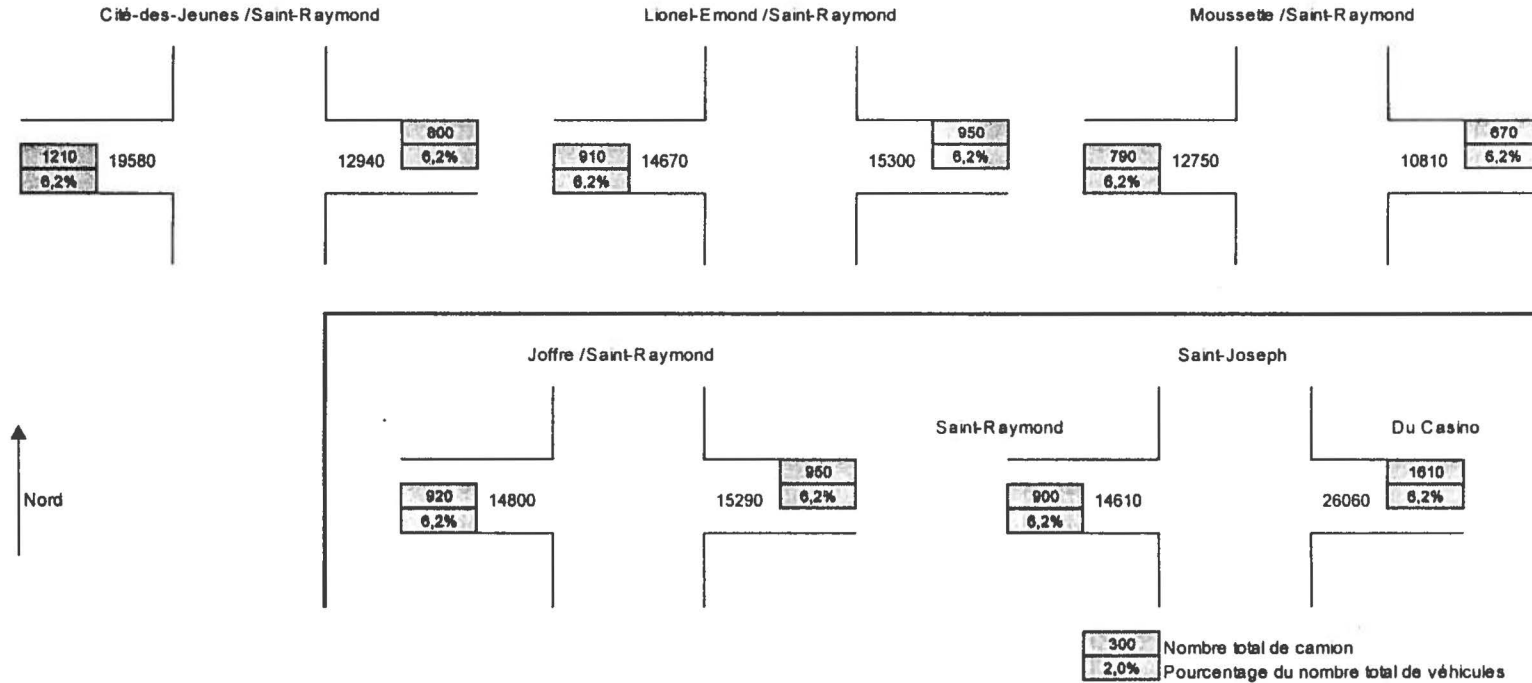
Les données de circulation qui ont servi aux calculs de l'impact sonore sur le boulevard Saint-Raymond pour la situation actuelle et les prévisions de l'an 2011 du tableau 25 du *Rapport d'évaluation environnementale* sont présentées aux tableaux 1-1 et 1-2 des pages suivantes. Ces données ont été générées à partir de comptages effectués par la Ville de Hull aux heures de pointe et en période hors-pointe en 1998. On a également utilisé des comptages de 12 heures effectués par la firme SNC Lavalin, dont les résultats sont présentés dans le rapport intitulé *Comptages aux lignes écrans 1995*, produit en mars 1996 pour la STO, la CUO, le MTQ et la CCN.

Les données de ce rapport ont également été utilisées pour calculer les DJMA pour le boulevard Alexandre-Taché figurant dans la note technique DA-9 *Répartition du camionnage entre les boulevards Saint-Raymond et McConnell/Laramée*, lesquelles sont également montrées au tableau 1 de l'annexe A du *Rapport d'évaluation environnementale* (document PR-3). Soulignons que les débits de pointe n'ont pas été calculés ni pour Saint-Raymond, ni pour Alexandre-Taché.

Tableau 1-1 : Débits de circulation utilisés pour simuler le climat sonore actuel sur Saint-Raymond

Cité-des-Jeunes /Saint-Raymond		Lionel-Emond /Saint-Raymond		Moussette /Saint-Raymond	
30418	23784	25506	26136	23590	21649
Joffre /Saint-Raymond		Saint-Joseph /Saint-Raymond			
25636	26126	25447	36905		

Tableau 1-2 : Débits de circulation utilisés pour simuler le climat sonore 10 ans après l'ouverture sur Saint-Raymond



Note : Pour fin de calculs d'émission sonore - 10 février 2000

Données provenant de comptages réalisés par la ville de Hull en mars, juin et juillet 1998

Les données brutes comportent une disparité importante entre les comptages d'été (juin et juillet) et les comptages de printemps (mars) ce phénomène est également présent lors de la comparaison des données de Roche-Deluc et du ministère. On peut assumer que le lien ne suit pas la courbe de répartition mensuelle des débits normalement utilisée pour une route en milieu urbain par le MTQ. Afin de refléter une image globale homogène, les données ont été calibrées. On note une disparité de 30 % entre les données.

Calibration pour les données d'été : 1,15

Calibration pour les données de printemps : 0,85

Question DQ3 - #6

Pourriez-vous vérifier les valeurs sur les temps de parcours mentionnées au tableau 2.3 du document PR8.4 et, si nécessaire, fournir des explications sur le fait que le matin, le temps de parcours soit plus long en direction ouest, soit dans le sens inverse du trafic (DT6) ?

Réponse

Une erreur s'est produite dans le tableau 2.3 du document PR8.4. Les valeurs des vitesses de roulement et les temps de parcours ont été inversés pour les directions est/ouest **pour les giratoires seulement**. En fait, le temps de parcours dans la direction de la pointe est donc plus long que dans la direction opposée. En ce qui a trait aux feux de circulation, pour l'heure de pointe du soir, on constate que le temps de parcours dans la direction opposée à la pointe est plus élevé que celui de la pointe. Cela s'explique par la présence de la phase 4 du cycle des feux de circulation (page 40 du document PR8.6, Figure 4-1 – Carrefour Laramée-St-Joseph) des trois carrefours à St-Joseph, à Demontigny et à Labelle, qui est plus prononcée que celle du matin. Il est donc correct dans ce cas que le temps de parcours soit plus long dans le sens opposé à la pointe.

Question DQ3 - #7

Dans l'étude PR8.6, il est mentionné qu'à l'intersection Montcalm/St-Joseph, le passage des piétons devrait être interdit en tout temps (DT5, p.44). Expliquez la position du Ministère.

Réponse

D'abord il faut mentionner qu'il s'agit seulement du passage pour piétons à l'approche sud de l'intersection Montcalm/St-Joseph. Comme la question précédente, cette exigence s'explique par le phasage prévu pour ce feu de circulation et présenté dans l'étude PR8.6, à la page 40, figure 4-1, Carrefour Montcalm/St-Joseph. Selon ce phasage il y a toujours un mouvement en direction sud qui sera en conflit avec la traverse en question. Donc, l'implantation de cette traverse est jugée nuisible à la capacité de l'intersection ainsi qu'inutile en considérant la proximité de la traverse de l'approche nord.

En effet, on peut noter aux figures 2-2 et 2-3 de la même étude que l'implantation de cette traverse, si nécessaire, doit se faire juste à côté de la traverse de l'approche nord.

Question DQ3 - #8

Pourriez-vous indiquer à la commission les références complètes des études sur la sécurité (DT5).

Réponse

Les références mentionnées dans cette réponse sont présentées dans le document PR5.1, *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec du 30 novembre 2000, question #5*. La référence bibliographique des tableaux 1

et 2 est complète (voir le bas du tableau). Les tableaux 3, 4, 5 et 6, tel que mentionné au troisième paragraphe de la page 12, sont tous tirés du chapitre 6 « Safety of Roundabouts » du document « *Modern Roundabout Practice in the United States* », publié par « NATIONAL ACADEMY PRESS », Washington D.C. 1998 . Finalement, le tableau 7 provient de l'article « What roundabout design provides the highest possible safety? », publié par le « Swedish National Road and Transport Research Institute » dans le magazine N° 2 de l'an 2000 « *Nordic Road & Transport Research* ».

Question DQ3 - #9

Possédez-vous des comptages de camions (DT4)?

Réponse

Les comptages de camions disponibles, utilisés également pour les études de circulation, proviennent du rapport de la firme SNC Lavalin, intitulé *Comptages aux lignes écrans 1995* et produit en mars 1996. Il faut mentionner toutefois que la note technique produite sous la cote DA-9 et intitulée *Répartition du camionnage entre le Boul. St-Raymond et McConnell-Laramée*, est basée en plus sur une enquête origine-destination, menée par téléphone au début de l'an 2000 auprès des principales industries lourdes dans la région, afin d'évaluer le nombre de déplacements qu'elles génèrent.

Question DQ3 - #12

Pourriez-vous identifier, délimiter et cartographier les terres humides et les plaines inondables selon les exigences de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, entre les boulevards Saint-Raymond et Alexandre-Taché (DT2) ?

Réponse

La définition de «plaine inondable» selon la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du gouvernement du Québec est la suivante :

«La plaine inondable est une étendue de terre occupée par un cours d'eau en période de crues. Aux fins de la présente politique, elle correspond à l'étendue géographique des secteurs vulnérables aux inondations montrées sur une carte dûment approuvée par les ministres fédéral et provincial de l'Environnement en vertu de la Convention Canada-Québec relative à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation et au développement durable des ressources en eau et comprend deux zones:

- *La zone de grand courant: elle correspond à une zone pouvant être inondée par une crue de récurrence de vingt ans (0-20 ans).*
- *La zone de faible courant: elle correspond à la partie de la zone inondée au-delà de la limite de la zone inondable (20-100 ans).*

À défaut de cartes officielles, la plaine inondable peut correspondre à un secteur identifié inondable dans le schéma d'aménagement ou un règlement de contrôle intérimaire d'une MRC ou un règlement de zonage d'une municipalité.»

Soulignons qu'il n'existe aucune carte officielle dans le secteur du lac des Fées, de telle sorte qu'il n'existe pas de «plaine inondable» au sens de la Politique et que les instruments qui permettraient d'établir rapidement de telles cartes (cartes topographiques très précises, données hydrométriques et hydrologiques) n'existent pas pour les cours d'eau sillonnant le secteur du lac des Fées.

Mentionnons toutefois que la Ville de Hull utilise la partie du ruisseau Moore située sur les terrains qui lui appartiennent immédiatement au sud de l'axe McConnell/Laramée comme bassin de rétention des eaux pluviales occasionnel.

Il demeure néanmoins possible de définir une plaine inondable pour les cours d'eau de la zone d'étude en établissant la ligne des hautes eaux. Selon la Politique :

«Cette ligne des hautes eaux se situe à la ligne naturelle des hautes eaux, c'est-à-dire:

- à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestre, ou*
- s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau;*

Les plantes considérées comme aquatiques sont toutes les plantes hydrophytes incluant les plantes submergées, les plantes à feuilles flottantes, les plantes émergentes et les plantes herbacées et ligneuses émergées caractéristiques des marais et marécages ouverts sur des plans d'eau».

Aux fins de la Politique, la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment est considérée équivalente à la limite des inondations de récurrence de 2 ans.

Les études entreprises jusqu'à maintenant n'ont pas cherché à identifier spécifiquement cette limite. D'une part, les activités du castor peuvent faire varier considérablement cette limite à l'intérieur d'une même saison. C'est pourquoi les secteurs inondés par les castors figurent sur toutes les cartes d'inventaire, en reflétant à chaque fois les conditions observées à la date de l'inventaire. D'autre part, la conception même du projet minimise l'empiétement permanent dans les plaines inondables potentiellement présentes par la construction d'un pont au dessus du ruisseau des Fées et d'un viaduc au dessus du marais à *Wolffia*, de préférence à la mise en place de remblais, ainsi que par la mise en place d'une batterie de ponceaux sur la branche est du ruisseau Moore, de telle sorte que la problématique de protection des plaines inondables constitue, aux yeux du ministère, un enjeu secondaire.

Le ministère des Transports recueillera des données complémentaires sur les traversées de cours d'eau au cours de la saison 2001 dans le cadre d'études additionnelles sur l'habitat du poisson. Le ministère se propose de caractériser la plaine inondable des cours d'eau tel qu'on peut l'observer au moment de la réalisation de relevés printaniers.

Les zones inondées par le castor feront également l'objet d'un suivi en 2001. Ces données seront éventuellement publiées.

En ce qui concerne la cartographie des milieux humides, celle-ci est présentée à la figure 5.2 du *Rapport d'évaluation environnementale* (document PR-3). La zone couverte s'étend, au nord de la pointe sud du lac des Fées à la prison de Hull, du côté sud. Les efforts de cartographie se sont limités à cette région parce qu'il est physiquement impossible d'envisager un tronçon routier à l'extérieur de cette zone, compte tenu qu'il n'y a qu'environ 1 km entre les deux points fixes à relier, soit la fin de l'axe McConnell existant à l'ouest et, à l'est, l'emprise du Ministère à l'extrémité de la rue Laramée.

Question DQ3 - #13

Tel que vous vous êtes engagé à la séance du 22 mars dernier, en après-midi (DT6, p.2), pourriez-vous déposer à la commission, d'ici le 23 avril 2001, l'étude de circulation à faire, pour la Promenade du Lac-des-fées entre les boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond ?

Réponse

Voir la section 4.2 de la réponse à la question DQ2