

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

*Mémoire présenté par Lionel Demers
résidant du secteur St-Jean-Bosco
au BAPE*

Hull, le 16 avril 2001

M. le président, madame et monsieur les commissaires.

Je suis résidant du secteur St-Jean-Bosco depuis mars 1968; toujours à cette adresse. Je suis retraité depuis juin 1977, après avoir fait carrière dans l'administration scolaire, à titre d'agent de gestion financière à la Commission scolaire Outaouais-Hull.

Intérêt par rapport au projet

Nous demeurons, mon épouse et moi, à environ 75 pieds de l'actuelle rue Laramée. La pollution de l'air, le bruit et la sécurité nous préoccupent au plus haut point.

Le volte-face du Ministre Chevrette, en ce qui a trait au transport lourd, nous intrigue énormément et confirme nos appréhensions quant au peu de considération que le MTQ accorde aux citoyens qui habitent de chaque côté du futur boulevard urbain. Le lobbying a très certainement pesé lourd dans cette décision.

Opinion sur le projet

Lors de la journée de marketing du MTQ, à la Maison du Citoyen de Hull, le 15 mai 2000, tout semblait trop beau pour être vrai. Beau concept, beaux petits dessins, beaucoup d'aménagement paysager, belles simulations informatiques, des arbres partout bref, tout était parfait selon les dires des représentants du MTQ et de la Commission de la Capitale Nationale.

Le "hic" dans tout ce joli tape-à-l'oeil c'est qu'il ne fallait pas que des questions trop pertinentes ou trop "éclairées" soient posées par des citoyens qui suivent le déroulement de cette saga depuis le début et qui se sont bien documentés sur le sujet. Alors là, on se rendait compte que le MTQ répondait à ce qui faisait son affaire et que les études étaient soit incomplètes ou tout simplement biaisées. Nous sommes sortis de cette réunion avec la nette impression d'avoir été leurrés.

Nos préoccupations

Quelle qualité de vie aurons-nous après la construction de ce boulevard si aucune modification n'y est apportée?

Qualité de l'air:

Comment peut-on, le plus sérieusement du monde, affirmer que, l'augmentation du flot de circulation, d'environ 2,000(?) véhicules par jour à 17,670 à l'ouverture dudit boulevard, ne polluera pas l'air ambiant? C'est ce que le représentant du MTQ affirme, dans un lettre du 8 juin 2000 adressée à un ami Yvon Rose (voir annexe 1)

Le Bruit:

Comment peut-on rassurer les résidants en présentant des études et des résultats douteux sur le bruit? Comment peut-on transférer une quinzaine de milliers de véhicules, de plus par jour, dans un milieu résidentiel, sans affecter la vie des résidants? C'est de la pure fiction. D'ailleurs à la page 5 (*2ième paragraphe, dernière phrase, colonne de droite*) du Rapport d'évaluation environnementale du MTQ du 20 juin 2000, il est écrit: "*Les riverains, du boulevard St-Raymond profiteront également d'une diminution de la circulation et du BRUIT QUI EN RÉSULTE*" (Annexe 2). Où est la magie? si on diminue le bruit à un endroit donné et que l'on transfère la cause du mal ailleurs, comment cet ailleurs peut-il être moins bruyant ou au même niveau qu'actuellement?

De plus dans "Le résumé de l'étude sur le bruit et le paysage" du MTQ de mai 2000, à la page 10 (Annexe 3), il est écrit: "*En effet les études démontrent qu'il est possible de concilier camionnage et impact sonore faible sur l'axe McConnell-Laramée sans qu'il soit nécessaire d'implanter des mesures d'atténuation contre le bruit dont la hauteur serait inacceptable*". On contredit ainsi le Ministre Chevrette, qui en septembre 1999 avait annoncé un 6 voies, sans transport lourd, soulevard l'argument que les mesures

d'atténuation contre le bruit seraient INAPPROPRIÉES DANS UN QUARTIER RÉSIDENTIEL.

Autre propos pour le moins inquiétants, dans une lettre du 8 juin 2000 (Annexe 4) qui nous a été adressée par un représentant du MTQ, suite à une question posée lors de la séance de marketing du 15 mai 2000, ce dernier écrit que *“Le déplacement de l'axe routier plus au nord et le transfert de la circulation actuelle de la rue Laramée sur cet axe a pour effet de diminuer le niveau de bruit aux façades des maisons de la rue Laramée sud. Ainsi, aucune mesure d'atténuation du bruit n'est requise au sud du futur boulevard McConnell-Laramée. Cependant, une butte d'environ 1m sera aménagée à des fins d'aménagement et d'esthétique.”* On a le culot de nous parler d'esthétique alors que le bien-être des “batraciens à deux pattes” on s'en fout au MTQ.

Autre facteur non négligeable, dans notre région, les vents dominants qui proviennent du nord, nord-ouest, ont comme résultat que le bruit dérangeant sera bel et bien présent. Le même argument s'applique aussi à la pollution de l'air.

D'ailleurs des questions très pertinentes ont aussi été posées par le Ministère de l'environnement du Québec, sans que toutes les réponses n'aient été fournies lors des audiences du BAPE. Dans le document *“Questions et commentaires”* du MEQ du 1er novembre, pages 3 et 4, Environnement Québec questionne le MTQ entre autres sur les traverses pour piétons, le transport lourd, le bruit et la qualité de l'air (Annexe 5).

Un autre document intitulé *“Précisions sur l'Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact”* dans lequel Environnement Québec précise les éléments pour lesquels le MTQ n'a pas donné suite correctement ou avec suffisamment de détails aux *“Questions et commentaires”* du 1er novembre du paragraphe précédent (Annexe 6) tend aussi à appuyer nos inquiétudes.

Autre contradiction du MTQ: dans son livret intitulé *“Mieux s'entendre avec le bruit routier”* à la page 21 il est écrit; *“l'utilisation de la végétation comme piège à son peut*

être efficace à condition qu'elle soit très touffue et profonde d'au moins 30 mètres. Une telle solution peut amener une baisse maximale de niveau de bruit de 5 à 10dBA lorsqu'elle est bien conçue, soit une réduction de presque la moitié du niveau sonore perçue par l'oreille humaine. L'aménagement horticole léger n'entraîne aucune réduction du niveau du bruit." (Annexe 7). Quelle conclusion en tirer alors que les artères, rue Laramée et le boulevard, seront côte-à-côte? De là mes gros doutes sur la véracité des études du MTQ.

Conséquemment à toutes ces interrogations, contradictions et invraisemblances, nous sommes d'avis que le MTQ aurait effectué une sélection parmi les études ou relevés, ne présentant que les plus favorables à son projet.

Nous nous inquiétons également sur le fait qu'à ce jour, nous ne savons toujours pas si le MTQ a répondu à toutes les questions, incluant la requête, datée du 30 mars dernier, de votre commission relativement au climat sonore et aux bretelles d'accès dans le Parc de la Gatineau.

Commentaires, suggestions, recommandations

Nous sommes d'accord avec la construction d'un boulevard urbain mais pas à n'importe quel prix. Il ne faudrait pas perdre de vue que les quartiers St-Jean-Bosco et Wright sont des secteurs résidentiels et que les résidents ont droit à ce que leur qualité de vie soit maintenue.

La construction d'un boulevard en surface, sans transport lourd avec mesures d'atténuation contre le bruit efficaces et non démesurées, pourrait être acceptable. On pourrait peut-être envisager de réduire le terre-plein prévu de 4.2 mètres à des glissières rigides de type "New-Jersey". De cette façon on réduit l'emprise de la route et on l'éloigne davantage de l'actuelle rue Laramée.

Ça pourrait atténuer le bruit et permettrait certainement d'y installer une butte de terre avec arbustes, feuillus et conifères tout en évitant des "murs de la honte" en ciment ou en métal; ce qui aurait pour effet d'isoler complètement le secteur St-Jean-Bosco du reste de la ville, nous confinant à un véritable ghetto.

Dans l'éventualité où il serait impossible de prévoir de mesures d'atténuation contre le bruit appropriées et de hauteur acceptable en plus d'être esthétiques, nous sommes d'avis que le moindre mal serait que l'on construise un boulevard encaissé sans transport lourd.

Respectueusement vôtre,

Lionel Demers

68, rue Jogues, Hull, Qc. J8Y 4E4

Tél: (819) 777-9213 - Fax: (819) 777-4517



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Outaouais

Hull, le 8 juin 2000

Monsieur Yvon Rose
44, rue Walker
Hull (Québec)
J8Y 4E8

Objet : PARACHÈVEMENT DU BOULEVARD MCCONNELL-LARAMÉE
Suivi des questions du public
N/Réf. : Contrat 6600-72-GA01

Monsieur,

Nous tenons d'abord à vous remercier de l'intérêt que vous avez manifesté par votre présence et vos commentaires lors de la rencontre publique tenue le 15 mai 2000 concernant le parachèvement du boulevard McConnell-Laramée.

Nous désirons également, par la présente, répondre aux questions que vous avez soulevées lors de votre visite, à savoir ce qui en sera de la qualité de l'air.

Nous avons procédé à des modélisations des émissions atmosphériques générées par la circulation projetée sur le futur axe afin de connaître les modifications susceptibles d'affecter la qualité de l'air pour les résidences situées dans une bande de 150 m de part et d'autre de l'emprise. Les modélisations ont été effectuées pour les paramètres pour lesquels le ministère de l'Environnement a défini des normes de qualité de l'air ambiant et pour lesquels la circulation routière constitue une source significative de pollution soit : les poussières, le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (NO). Les résultats des modélisations indiquent que les normes d'air ambiant seront respectées dans les secteurs résidentiels bordant l'emprise.

En espérant que ces précisions sauront répondre à vos questions, nous vous remercions à nouveau de votre intérêt et vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le directeur par intérim,

Pierre Laflamme, ing.

p.j.

Rapport d'évaluation environnementale du M.T.Q. 20 juin 2000

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
CONSTRUCTION DE L'AXE McCONNELL-LARAMÉE ENTRE L'AUTOROUTE 60 ET LE CHEMIN DE LA MONTAGNE
Rapport d'étude environnementale

PROJET RETENU PAR LE BAPE EN 1989*

La traversée du parc de la Gatineau devrait se faire telle que proposée par le MTQ, sauf que pour le tunnel situé sous la promenade de la Gatineau, la Commission suggère qu'il soit prolongé d'au moins 100 m de chaque côté afin que les usagers du parc puissent circuler librement et traverser l'axe routier sans encombre et sans danger, que ce soit à pied, en ski de fond, en raquette, ou autrement.

(...)

Puisque l'axe McConnell-Laramée traverse surtout des zones résidentielles tandis que l'axe Saint-Raymond-Pink est davantage industriel et commercial, la Commission suggère que la circulation lourde soit dirigée prioritairement sur Saint-Raymond-Pink. Cet axe rejoint d'ailleurs la route 148 et le Pontiac à l'ouest ainsi que le système autoroutier à l'est où il y a toutefois encombrement. Il suffirait alors de réaménager le carrefour Saint-Raymond-Saint-Joseph pour que l'ensemble de la circulation en soit grandement amélioré. Une telle mesure minimisera fortement les impacts négatifs reliés au bruit et à la pollution de l'air dans les secteurs du parc de la Gatineau et Laramée. De plus, la diminution de la circulation lourde améliorera la fluidité de la circulation dans ces secteurs.

En résumé, la Commission suggère que les villes de Hull et Aymer soient reliées par un nouveau boulevard à quatre voies, muni d'accotements, dans l'axe McConnell-Laramée, tel que suggéré par le MTQ, sauf que le secteur Laramée, dans la ville de Hull, devra être construit en surface avec aménagement d'espaces verts de chaque côté.

PROJET RETENU PAR LE MINISTÈRE EN 2000

La traversée du parc de la Gatineau a été optimisée afin de réduire les surfaces nécessaires à l'infrastructure. Des structures permettront de traverser les zones sensibles. La traversée de la promenade de la Gatineau se fera par un viaduc paysager et comprenant des surtargeurs pour le passage, en site propre et de façon sécuritaire, des cyclistes et autres usagers au lieu d'un tunnel. Ce changement se justifie par le fait qu'on peut assurer la même fonction avec un viaduc paysager à un coût significativement inférieur. À la demande de la CCN, le projet comprend aussi deux bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau.

Conformément à son mandat, le ministère des Transports doit offrir un réseau de qualité à l'ensemble des utilisateurs et autorisera à cette fin le transport lourd tant sur le nouvel axe McConnell-Laramée que sur le boulevard Saint-Raymond. Les résultats des études viennent appuyer le bien-fondé de cette décision. Tout d'abord, l'aménagement de carrefours giratoires sur le nouveau boulevard urbain permet des gains au niveau de la fluidité de la circulation et donc sur la pollution sonore et la qualité de l'air. De plus, il est possible d'implanter dans la nouvelle emprise des buttes-écrans de hauteur acceptable compte tenu du trafic lourd prévu et de maintenir les impacts sonores à un niveau conforme à la Politique sur le bruit routier du Ministère. Les riverains du boulevard Saint-Raymond profiteront également d'une diminution de la circulation et du bruit qui en résulte.

En résumé, le projet du MTQ consiste en un nouveau boulevard à quatre voies avec aménagement d'espaces verts de chaque côté dans le secteur Laramée.

* Source : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1989), Construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell entre Hull et Aymer. Extraits intégraux du chapitre 6. Rapport d'enquête et d'audience publique #29, février 1989, pagination multiple et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
AXE MCCONNELL - LARAMÉE
Résumé de l'étude préliminaire sur le bruit et le paysage - Contrat 8680-72-0A91

5.0 CONCLUSION

Le Ministère considère que l'emprise dont il est propriétaire le long de l'actuelle rue Laramée dispose du potentiel et de l'espace nécessaire pour fournir à tous les usagers un réseau routier répondant de façon optimale aux besoins en matière de transport et ce, pour le bénéfice de l'ensemble de la collectivité. En effet, les études démontrent qu'il est possible de concilier camionnage et impact sonore faible sur l'axe McConnell-Laramée sans qu'il ne soit nécessaire d'implanter des mesures d'atténuation contre le bruit dont la hauteur serait inacceptable. De surcroît, il est possible d'implanter des mesures de mise en valeur répondant aux préoccupations exprimées par le milieu tout en permettant au Ministère de remplir ses obligations en matière de transport.

Sur la base de ces résultats, le ministère des Transports du Québec convient d'autoriser le camionnage tant sur l'axe Laramée-McConnell que sur le boulevard Saint-Raymond.

MTQ " bruit et paysage
mai 2000

ANNEXE 3



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Outaouais

Hull, le 8 juin 2000

*à titre de suite
le 10 juin 2000*

Madame Suzanne Demers
Monsieur Lionel Demers
68, rue Jogues
Hull (Québec)
J8Y 4E4

Objet : PARACHÈVEMENT DU BOULEVARD MCCONNELL-LARAMÉE
Suivi des questions du public
N/Réf. : Contrat 6600-72-GA01

Madame,
Monsieur,

Nous tenons d'abord à vous remercier de l'intérêt que vous avez manifesté par votre présence et vos commentaires lors de la rencontre publique tenue le 15 mai 2000 concernant le parachèvement du boulevard McConnell-Laramée.

Nous désirons également, par la présente, donner suite aux questions que vous avez soulevées lors de votre visite.

1. L'entretien des aménagements paysagers sera assuré par le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.).
2. Le déplacement de l'axe routier plus au nord et le transfert de la circulation actuelle de la rue Laramée sur cet axe a pour effet de diminuer le niveau du bruit aux façades des maisons de la rue Laramée sud. Ainsi, aucune mesure d'atténuation du bruit n'est requise au sud du futur boulevard McConnell-Laramée. Cependant, une butte d'environ 1 m sera aménagée à des fins d'aménagement et d'esthétique.
3. La problématique du boulevard de la Vérandrye est différente. L'axe McConnell-Laramée est un lien majeur est-ouest qui desservira toute la région. Les données de circulation prévues sur cet axe imposent un boulevard à 4 voies. De plus, dans le respect de la mission du M.T.Q., le camionnage lourd sera permis puisqu'il a été établi que celui-ci ne nuira pas à la fluidité et à la sécurité de la nouvelle route. (*Quartier résidentiel*)

En espérant que ces précisions sauront répondre à vos questions, nous vous remercions à nouveau de votre intérêt et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le directeur par intérim,

Pierre Laflamme, ing.

p.j.

170, rue de l'Hôtel-de-Ville
Bureau 5.110, Hull (Québec)
J8X 4C2

Téléphone: (819) 772-3107
Télécopieur: (819) 772-3338

ANNEXE 4

Questions et commentaires du Min. Env.

3

4. Carrefours giratoires

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

5. Les traverses pour piétons

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

6. Le transport lourd

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

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

7. Alternative de tracé dans le parc de la Gatineau

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

8. Le bruit de la circulation

Concernant le climat sonore, la directive du ministre exige de fournir sous forme de tableaux et de graphiques les indices statistiques N_{10} , N_{50} , N_{90} (h) et N_{eq} (24 h) aux points de relevés sonores, une cartographie des indices N_{eq} (24 h) et N_{eq} nocturne (22 h à 6 h) pour toute la zone d'étude

Michele Mailhot, Min. Environnement

1^{er} nov. 2000, ANNEXE 5a

4

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

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

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

9. Qualité de l'air

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

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

10. Bretelles d'accès

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

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

ANNEXE 5 A

PR7.1
 Construction de l'axe McConnell-Laramée
 entre l'autoroute 60
 et le chemin de la Montagne
 Hull 3211-05-0a1

①

*Précisions sur l'avis sur les nécessités de
 Précisions sur l'avis sur les nécessités de
 l'étude d'impact
 l'étude d'impact.*

RESERVE (HULL)

**FOUR CONSULTATION
 SUR PLACE SEULEMENT**

**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

Michel-L. Maillot

ANNEXE 6

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.

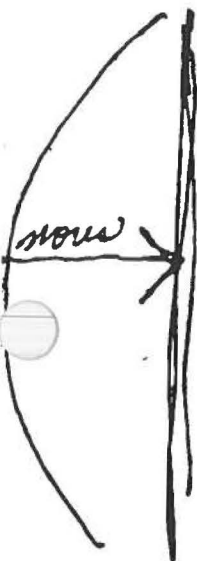
✓ La mise au rancart du projet Viabus ou autre projet de voie réservée pour le transport en commun pourrait sûrement faire l'objet d'analyses plus approfondies afin de préciser les raisons de ces décisions. De même, les caractéristiques du boulevard Saint-Raymond devraient être décrites pour expliquer 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.

2

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 conclut 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 préférentiellement 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 prucherie. De même, malgré la structure prévue au-dessus du

Michel Mailhot
16 fév. 2001

68

3

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 déglâçage 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

6 c

4

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. (*sens unique*)

*18 routes ou
les 45 pieds
du pont
ferroviaire
au quinisme
et +*

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.

*Le livre -
auto, une
duse
bataille*

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) ;

6d

5

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).

*mes
M. Jacques et
à 2 ans
de l'opération
ou cercles*

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 permettrait 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.

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 ?

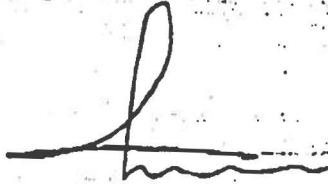
5. Caractérisation des sols

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.

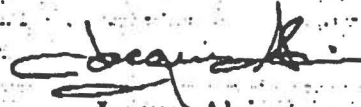
6e

6

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

6f

L'utilisation de la végétation comme piège à son peut être efficace à condition qu'elle soit très touffue et profonde d'au moins 30 mètres. Une telle solution peut amener une baisse maximale de niveau de bruit de 5 à 10 dBA lorsqu'elle est bien conçue, soit une réduction de presque la moitié du niveau sonore perçue par l'oreille humaine.

L'aménagement horticole léger n'entraîne aucune réduction du niveau de bruit.



Réduction du bruit de près de 5 à 10 dBA



Aucune réduction du niveau de bruit

Annexe 7