



Transport Canada Transports Canada

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

www.tc.gc.ca

152

DB1

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

Your file Votre référence

Our file Notre référence

AHS 3600-D-35-2-5

M. Michel Mailhot

Ministère de l'environnement du Québec
675 boulevard René-Lévesque est
Québec (Québec)
G1R 5V7

Le 5 mars 2001

OBJET: Axe McConnell-Laramée
Rapport d'évaluation environnementale

Monsieur,

Dans le cadre de l'examen environnemental de la proposition de construction du boulevard McConnell/Laramée effectué en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementales* (LCÉE), je vous transmets l'énoncé de lacunes du ministère Transports Canada. Cette énoncé inclue les commentaires, questions et demande d'informations supplémentaires des ministères Pêches et Océans et Environnement Canada, et de la Commission de la capital nationale.

Vous trouverez donc ci-joint une copie de l'énoncé de Lacunes. Comme vous le constaterez, plusieurs interrogations et informations de base semblent faire défaut. Il serait important de bien comprendre la nécessité de répondre à cette énoncé de lacunes afin que le processus d'évaluation se déroule conformément aux exigences de la LCÉE et selon un calendrier satisfaisant.

Canada



03-0088 (1998-11)

2

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



Regent Dickey
Programmes de surface
Programmes et Cessions

p.j.

Jannick Lamirande, RNC
Claude Saint-Charles, EC
Gabrielle Simonyi, CCN
Line Choinière, MPO
Normand Chevalier, MTQ.

Énoncé des lacunes

rapport d'évaluation environnementale (juin 2000) et documents annexes

Projet de construction du boulevard McConnell/Laramée entre l'autoroute 50 et le
chemin de la Montagne

28 février 2001

Énoncé des lacunes du rapport d'évaluation environnementale (juin 2000) et documents annexes

Projet de construction du boulevard McConnell/Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne

Dans le cadre de l'examen des impacts environnementaux du projet de construction du boulevard McConnell/Laramée (projet), je vous transmets l'énoncé des lacunes qui regroupe les commentaires, questions et demande supplémentaire d'information des ministères fédéraux impliqués dans le processus d'évaluation.

Toutefois, il n'est pas dans l'intention de Transports Canada, dans son rapport, de reprendre les propos des ministères impliqués dans le processus d'évaluation environnementale du projet de construction du boulevard McConnell-Laramée. Les énoncés des lacunes de ces ministères sont annexés à ce rapport et en font partie intégrale.

Les ministères impliqués dans le processus d'évaluation sont les suivants :

- Transports Canada (TC), autorité responsable principale à titre financier.
- Pêches et Océans (MPO), Gestion de l'habitat du poisson, responsable entre autres 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.
- Environnement Canada et Ressources naturelles Canada qui agissent à titre de ministères experts.
- Commission de la capitale nationale, gestionnaire des terres fédérales du parc de la Gatineau.

Les documents consultés sont :

1. Roche. Décembre 1987. Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, Étude d'impact sur l'environnement, 238 pages et annexes.
2. Roche. Décembre 1987. Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell - Dossier cartographique, Étude d'impact sur l'environnement.
3. Rapport d'enquête et d'audience publique. Construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent - Laramée - McConnell entre Hull et Aylmer, février 1989, 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 pages et 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 pages et 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 pages et annexes.
 7. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. et Roche DeLuc. Mai 1999. Étude de circulation et de sécurité sur le Boulevard McConnell/Laramée, Rapport d'étude, 63 pages et annexes.
 8. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 15 juin 2000. Étude de faisabilité de carrefours giratoires, 61 pages + annexes.
 9. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 15 juin 2000. Axe McConnell/Laramée, Rapport sur la consultation publique, 10 pages et annexes.
 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 pages et annexes.
 12. Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. 20 juillet 2000. Étude des impacts sur l'avifaune, 26 pages et 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 pages et 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 pages et annexes.
 15. Ministère de l'Environnement du Québec. 1 novembre 2000. Questions et commentaires, 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, 6 pages.
 16. Ministère des Transports du Québec. 30 novembre 2000. Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec, Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, 32 pages et annexes.
-

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	4
1.0 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX :.....	5
1.1 DESCRIPTION DU PROJET :	5
1.2 PROJET :	5
1.3 JUSTIFICATION DU PROJET (1.1 DOCUMENT #10, PAGE 10) :	6
1.3.1 Élément de mise au point :	6
1.3.2 Circulation :	6
1.3.3 Corridor utilisé :	6
1.3.4 Sentier récréatif :	7
1.4 UTILISATION DU BOULEVARD APRÈS CONSTRUCTION :	7
2.0 TRONÇON LAC-DES-FÉES/SAINT-LAURENT	8
2.1 DESCRIPTION DU MILIEU -	8
2.1.1 Composantes étudiées et zone d'étude	8
2.1.2 Caractéristiques des sols	8
2.1.3 Qualité de l'air ambiant	9
2.1.4 Facteurs démographiques	9
2.1.5 Circulation piétonnière	9
2.2 EXAMEN DE VARIANTE	10
2.2.1 Carrefours giratoires et feux de circulations	10
2.2.2 Circulation cycliste	10
2.3 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET RETENU	10
2.4 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	11
2.4.1 Introduction	11
2.4.2 Impacts durant la période de construction	11
2.4.3 Impacts visuels et aménagement paysager	11
2.4.4 Figure 4.3	12
3.0 TRONÇON DE LA MONTAGNE / LAC-DES-FÉES	13
3.1 ÉCHANGEUR ENTRE LE BOULEVARD McCONNELL/LARAMÉE ET LA PROMENADE DE LA GATINEAU	13
3.2 BRETELLES NÉCESSAIRES, ÉCHANGEUR À LA HAUTEUR DU CHEMIN DE LA MONTAGNE	13
3.3 PISTE CYCLABLE	13
3.4 UTILISATION DE CLÔTURES	14
3.5 TUNNEL VS VIADUC	14
3.6 VITESSE AFFICHÉE DANS LE PARC	14
3.7 TRAVERSÉE DU RUISSEAU MOORE	14
4.0 IMPACTS CUMULATIFS	15
ANNEXE A	16
ANNEXE B	17
ANNEXE C	18
ANNEXE D	19

1.0 Commentaires généraux :

1.1 Description du projet :

Cette section est pour le moins ambiguë. On retrouve la description du projet dans plusieurs parties de l'étude environnementale; il est donc ainsi très difficile d'en avoir une vision globale. On décrit le projet selon le milieu qu'il traverse, c'est-à-dire, une partie de 1,2 km dans un milieu hautement urbanisé et une deuxième partie de 2,1 km dans un milieu rural (parc de la Gatineau). L'une de ces parties fait état d'échangeurs conventionnels et l'autre de carrefours giratoires. Dans une troisième partie, on fait état d'un sentier récréatif. On constate que le promoteur discute d'une route rurale à chaussée séparée dans le parc (deux vitesses y seraient affichées) et d'un boulevard à quatre voies dans la partie urbaine. Nous suggérons au promoteur qu'il utilise le même vocable peu importe que le projet se situe dans le parc ou en zone urbaine.

Le projet doit être décrit dans une seule section expliquant ce qui fait partie de ce dernier. Cette section doit être au tout début de l'étude et ensuite, afin d'aider la discussion, cette même description pourrait être reprise dans les sections « Tronçon Lac-des-Fées - Saint-Laurent » et « Tronçon de la Montagne - Lac-des-Fées ».

1.2 Projet :

Transports Canada comprend et interprète le projet de la façon suivante :

- Construction d'un boulevard à quatre voies sur une longueur de 3,2 km entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent. Une partie du parcours est dans le parc fédéral de la Gatineau (2,1 km) pour ensuite se retrouver en milieu urbain (1,2 km).
- Dans la partie urbaine (boul. Saint-Laurent à la promenade du Lac-des-Fées), quatre carrefours giratoires seront construits soit aux intersections Labelle, DeMontigny, Saint-Joseph et Saint-Joseph - Montcalm. Dans la partie du parc de la Gatineau, la réalisation de trois échangeurs, soit aux intersections de la Montagne (parachèvement de l'échangeur actuel), promenade de la Gatineau, promenade du Lac-des-Fées.
- Une structure de 270 m de longueur enjambant le milieu des terres humides du ruisseau des Fées. Un viaduc sera construit pour la promenade de la Gatineau. Et finalement un viaduc au-dessus de la partie ouest d'une branche du ruisseau Moore.
- Un sentier récréatif au sud de la route est proposé, comprenant tous les éléments nécessaires à ce dernier, raccordant le sentier existant du boulevard des Grives à l'ouest et au sentier existant de la promenade du Lac-des-Fées.

1.3 Justification du projet (1.1 document #10, page 10) :

1.3.1 Élément de mise au point :

Le but principal de l'analyse de valeur n'était pas de confirmer ou d'infirmer la justification de la réalisation du projet mais plutôt de remettre en question l'envergure du projet. Jusqu'à cette analyse, le projet retenu était une autoroute à quatre voies encaissée, et se devait d'être visité à nouveau dans le contexte économique d'aujourd'hui (coûts élevés des travaux à envisager). L'objectif de l'étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell-Laramée, demandée par le comité « de l'analyse de la valeur », était non pas pour confirmer la justification initiale du projet, mais afin de répondre à la problématique de la sécurité des piétons le long du futur boulevard McConnell-Laramée aux heures de pointe du matin et du soir et de vérifier la faisabilité d'un croisement à niveau ou étagé au boulevard Saint-Joseph. (Voir objectif, page 2 et conclusion page 63 du rapport #7).

1.3.2 Circulation :

Le rapport d'évaluation environnementale (rapport #10) mentionne que les prévisions 2011 sont déjà atteintes (page 12). Toutefois, le rapport reste silencieux sur les mesures palliatives qui favoriseraient l'utilisation du covoiturage et du transport en commun. Le rapport fait aussi mention de l'application de techniques de gestion afin de réduire la demande de 15 % sans toutefois ajouter d'exemple pratique mis en place par le promoteur, dans le passé.

Dans la partie justification, on devrait retrouver en détail les moyens palliatifs mis en place et les résultats obtenus, pour finalement en arriver à la conclusion que les axes de transports actuels ne suffisent plus à la demande.

1.3.3 Corridor utilisé :

Dans la partie justification, on mentionne que le corridor fut déterminé quelque trente ans passés. Dans le contexte actuel, il apparaît curieux que le promoteur n'ait pas réévalué son choix d'option, et qu'il s'en tienne à l'analyse du rapport de 1987. Il serait bénéfique, pour l'étude environnementale, de faire un résumé des options évaluées et des raisons de l'option retenue.

Il apparaît, toutefois, assez difficile aujourd'hui de modifier le choix de la partie urbaine, si l'on tient compte du corridor acquis et exproprié depuis 1975, ce qui n'est pas le cas, cependant, pour le tracé dans le parc de la Gatineau.

Effectivement, le rapport #1 est très ambigu relativement aux options de tracés possibles, et il semble qu'aucune analyse en profondeur n'a été effectuée afin de comparer l'option de moindre impact sur l'environnement. Le choix du tracé actuel (dans le parc) semble avoir été fait depuis déjà plusieurs années (15 à 20 ans). Depuis ce temps, cette région a évolué, et on y retrouve des barrages de castors, des plantes à statut précaire qui n'étaient pas présents, mais qui le sont actuellement.

Tout comme le soulève le ministère de l'Environnement dans ces commentaires : « 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 » et ajoute dans la section recommandation de « 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 ».

1.3.4 Sentier récréatif :

Aucune justification ne vient appuyer sa réalisation. Aucun tracé n'a encore été retenu par le promoteur, ce qui permettra à ce dernier, le cas échéant, de trouver le tracé de moindre impact.

1.4 Utilisation du boulevard après construction :

Le rapport d'évaluation environnementale (document #10) ne fait aucune mention des impacts qui seront causés lors de l'utilisation du corridor, c'est-à-dire des activités inévitables de l'entretien d'un tel lien routier, les incidents et accidents qui surviendront, etc. Pour l'entretien hivernal, est-ce que le promoteur envisage d'utiliser des sels déglacants ou des méthodes alternatives moins polluantes? Le promoteur a-t-il un plan d'action lors d'un déversement accidentel? Quels sont les mesures que le promoteur mettra en place afin d'éviter les accidents entre automobilistes et animaux dans le tronçon parc?

2.0 Tronçon Lac-des-Fées/Saint-Laurent

2.1 Description du milieu -

2.1.1 Composantes étudiées et zone d'étude. (page 22, document #10) :

Même si le projet a déjà fait, par le passé, l'objet d'une étude d'impact, il est essentiel de retrouver la ou les descriptions des éléments de contexte, par exemple :

Eau souterraine : sans objet – quelles en sont les raisons actuellement?

Végétation : composante absente – n'y a-t-il pas des arbres ou des arbustes? Section 2.8.1 document #10.

Poissons : composante absente - ce tronçon ne traverse-t-il pas le ruisseau de la brasserie?

Oiseaux : composante absente? - ou est l'étude ou l'inventaire pour cette section?

Etc.

Les composantes terre humide à espèces à statut précaire doivent faire partie intégrale de cette étude au même titre que les composantes air, sonore, affectation des sols.

2.1.2 Caractéristiques des sols (2.2 document #10, page 23) :

Est-ce que les niveaux de contamination respectent les niveaux actuels?

- Secteur St-Joseph/Berri

Le rapport ne fait aucune mention de la procédure et des techniques utilisées. Aucune mention des sites de dépôts (entreposage) des matériaux contaminés et du traitement ultérieur de ces déchets.

- Secteur Berri/Demontigny

Le rapport ne fait aucune mention des procédures et des techniques utilisées. Aucune mention des sites de dépôts (entreposage) des matériaux contaminés et du traitement ultérieur de ces déchets.

- Secteur Demontigny/Promenade du Lac-des-Fées

Y aura-t-il enlèvement de sol contaminé? Cette partie du rapport ne mentionne pas de traitement propre à cette section.

2.1.3 Qualité de l'air ambiant (2.4 document #10, page 30)

Commentaire et recommandation : Il est vrai que les émissions de gaz sont moins importants lorsqu'une vitesse continue est favorisée à des arrêts et départs aux intersections (utilisation de carrefours giratoires plutôt que les feux de circulation conventionnels), toutefois une augmentation des émissions est inévitable puisqu'un nouvel axe sera construit et accessible (camionnage qui était absent, augmentation de la circulation en général). Et c'est pourquoi TC envisage de présenter une demande au ministère de l'Environnement afin de se pencher sur cette partie de l'étude environnementale.

2.1.4 Facteurs démographiques (2.5 document #10, page 32)

Le débat de cette section est principalement orienté sur le quartier Wright, lorsque le besoin d'un lien routier provient du secteur Aylmer et Hull, à l'ouest du boulevard de la Montagne, en direction centre-ville de Hull et d'Ottawa.

Recommandation : Cette section devrait refléter les besoins réels en transports des secteurs mentionnés plus haut, c'est-à-dire Aylmer et Hull, à l'ouest du boulevard de la Montagne.

2.1.5 Circulation piétonnière (2.7 document #10, page 42)

Les comptages piétonniers se semblent pas avoir été faits de façon systématique. Le comptage semble avoir été fait aux intersections Demontigny, Davie et Saint-Joseph, mais qu'advient-il des intersections Labelle (ou un giratoire est proposé), Montmorency, Richelieu, Berri et Jogues. Et pourquoi les mouvements piétonniers n'ont-ils pas été considérés à l'intersection Montcalm et Saint-Joseph. Actuellement, la traversée (sauf le long du boulevard Saint-Joseph) du corridor McConnell/Laramée se fait de façon aléatoire sans logique suivant les rues actuelles dans ce secteur.

Recommandation : Une analyse précise de ces mouvements est essentielle lorsque l'élément sécurité des piétons est à considérer et non seulement des estimations. Il ne faut surtout pas oublier la présence de jeunes (5 à 12 ans) qui devront traverser ce nouveau boulevard. Plusieurs services se retrouvent dans ce secteur tels : cliniques médicales, parcs, piscine, écoles primaires, etc.

2.2 Examen de variante

2.1.1 Carrefours giratoires et feux de circulations (3.2 document 10, page 15)

Existe-t-il des standards concernant l'implantation des carrefours giratoires au ministère des Transports du Québec sur lesquels le ministère peut s'appuyer, puisque selon le MTQ, il n'existe actuellement pas de telle intersection?

2.2.2 Circulation cycliste (3.2.3.3 document #10, page 57)

Est-ce que le boulevard va être interdit aux cyclistes? Sinon, de quelle façon le ministère pense-t-il éviter les cyclistes dans l'anneau des giratoires?

2.3 Description technique du projet retenu

Raccordement avec la promenade du Lac-des-Fées : Il est curieux de retrouver dans cette section un raccordement avec la promenade du Lac-des-Fées, puisqu'à aucun moment, on ne fait la démonstration de la nécessité d'un tel raccordement. De plus, la réalisation d'un tel raccordement nécessitera le déplacement de la promenade du Lac-des-Fées qui touchera le côté est du marais près du ruisseau Des-Fées, qui de l'avis du ministère de l'Environnement, devrait être évité.

Information supplémentaire : TC se questionne sur la pertinence d'un tel raccordement puisqu'il n'est justifié d'aucune **analyse origine - destination**. Afin de justifier un tel lien, qui amènera une augmentation de véhicules sur un axe nord-sud (promenade des-Fées, une analyse des déplacements sera nécessaire. Il est important de mentionner que la réalisation du boulevard McConnell/Laramée est de favoriser un déplacement d'est en ouest et non du nord au sud favorisé par un tel échangeur.

Terre plein : Pourquoi ne pas réduire le terre plein de 4,2 m prévu à des glissières rigides de type « New Jersey »? Ce type de division n'est-il pas envisagé dans le parc de la Gatineau? De cette façon, on réduit l'emprise de la route, et cette réduction amène plus d'espace pour les mesures d'impacts nécessaires, par exemple à la réduction du bruit.

Développement durable : TC réalise qu'il n'y aura pas de voie réservée pour le transport en commun et le covoiturage. Ici, TC fait référence à une voie pour le transport collectif et non seulement à une voie réservée pour le transport en commun, puisque la société de transports de l'Outaouais (STO) prévoit seulement quatre (4) à cinq (5) autobus par heure sur cette axe lors de son ouverture. TC est d'avis que le transport collectif doit être favorisé même si la STO ne prévoit pas son utilisation systématique (par voie de transport collectif TC fait référence au covoiturage, taxi, service d'urgence, etc.).

L'utilisation toujours croissante des voitures particulières ainsi que du camionnage va entraîner, par exemple, une hausse des émissions nocives et du smog, ce qui se traduit par une incidence négative accrue sur la santé humaine et l'environnement (voir commentaire de la section 2.1.3). Il est donc difficile de croire que, dans une ère de développement durable, le ministère des transports du Québec ne considère pas l'utilisation d'une des deux voies comme voie réservée afin de maximiser l'utilisation de toute nouvelle infrastructure routière. TC se doit d'insister sur ce point puisqu'il est responsable au niveau national du concept de développement durable et de son application qui vise à promouvoir l'équilibre entre les avantages économiques et sociaux du transport et la nécessité de protéger l'environnement. De plus, l'application du principe de développement durable fait partie de la mission que s'est donnée le ministère des Transports du Québec.

2.4 Impacts et mesures d'atténuation

Général : Proposer aux ministères fédéraux impliqués dans l'évaluation environnementale du projet une grille d'évaluation des variantes retenues basées sur des critères environnementaux, et évaluer les effets environnementaux des différentes variantes sur la base d'une grille approuvée par ces ministères.

2.4.1 Introduction

Intensité : Dans le contexte de la LCEE, on retrouve seulement deux intensités d'impact soit faibles, soit importantes.

Tableau 22 : Cette grille d'évaluation doit tenir compte des composantes valorisées ou non, (voir tableau 6, document #10 page 22), de l'intensité avant mesures d'atténuation et après mesures d'atténuation.

2.4.2 Impacts durant la période de construction

Aucune mesure ne semble présente pour les déversements accidentels de carburant. Ni même aucune mention rattachée à un devis précisant cette éventualité. Aucun plan d'urgence dans de telles circonstances. Aucune mention des émissions de gaz polluant (e.g. machinerie fonctionnant au diesel ou à l'essence, etc.) et les méthodes d'atténuation.

2.4.3 Impacts visuels et aménagement paysager

Le tableau 26 est incompréhensible. On relève quatre impacts / aménagements prévus et onze mesures d'atténuation mais sans évaluation des impacts avant et après mesures d'atténuation.

Passerelle : Plusieurs études révèlent que les passerelles sont peu utilisées; il est souvent plus rapide de les éviter que de les utiliser. La passerelle n'est pas identifiée dans la figure 4.2. Quelles sont les méthodes envisagées par le promoteur pour renverser cette tendance?

2.4.4 Figure 4.3.

Il apparaît étrange que le talus du côté de la rue Laramée n'est seulement que de 1,5 m de hauteur avec un écran tampon de 13 m lorsque du côté de la rue rouleau un talus de 2,5 m de hauteur est nécessaire et que l'écran tampon est de 30 m.

3.0 Tronçon de la Montagne / Lac-des-Fées

Cette section a été discutée en détail par les ministères Pêches et Océans, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, et par la Commission de la capitale nationale. TC n'a pas l'intention de reprendre la discussion sur cette partie du projet puisqu'elle a déjà été faite de façon détaillée par les ministères mentionnés. Le promoteur peut se référer aux commentaires du MPO, EC, NRCan et de la CCN.

Toutefois, TC soulève quelques inquiétudes concernant certaines parties du projet qui n'ont pas fait l'objet de commentaires détaillés.

3.1 *Échangeur entre le boulevard McConnell/Laramée et la promenade de la Gatineau*

La justification amenée par la CCN pour un tel échangeur est basée sur un élément subjectif : « La proposition de créer un lien entre le boulevard McConnell/Laramée et la promenade de la Gatineau répond aux objectifs de la CCN d'établir un accès direct, formel et panoramique au parc de la Gatineau. La proposition offre une alternative pour mettre en valeur des approches symboliques et fonctionnelles entre l'Outaouais, la Cité parlementaire et le boulevard de la Confédération ». Malheureusement, l'étude (document #13) d'impact sur la circulation de l'échangeur proposé entre la promenade de la Gatineau et le boulevard McConnell/Laramée ne permet pas d'arriver à la conclusion que les accès actuels ne sont plus en nombre suffisant. De plus l'étude ne fait pas l'analyse origine - destination de la circulation. Toutefois, TC est d'avis que ceux qui se dirigent vers le parc de la Gatineau pourront emprunter l'échangeur proposé au chemin de la Montagne pour ensuite être guidés vers l'entrée déjà existante du parc. Ceci ne vient en rien contredire l'objectif de la CCN, c'est-à-dire, « Le nouveau lien (boulevard McConnell/Laramée) fournirait un accès amélioré et plus simple pour les visiteurs du parc de la Gatineau ».

3.2 *Bretelles nécessaires au parachèvement de l'échangeur à la hauteur du chemin de la Montagne*

Commentaire : Les bretelles envisagées afin de compléter l'échangeur à la hauteur du chemin de la Montagne semblent démesurées. TC suggère fortement de réduire l'utilisation des sols pour leur parachèvement en considérant un échangeur de type diamant que l'on retrouve le long de l'autoroute 50.

3.3 *Piste cyclable*

Comme le mentionne le MPO, les impacts environnementaux reliés à la réalisation de la piste cyclable que le promoteur propose n'ont pas été analysés. Les impacts sur l'environnement devront être quantifiés et discutés. TC suggère

au promoteur de revoir le corridor suggéré en analysant d'autres choix, dont l'un serait de l'inclure à l'intérieur même de l'emprise du boulevard McConnell/Laramée. Une telle analyse permettra au promoteur de choisir l'alternatif de moindre impact sur l'environnement.

3.4 Utilisation de clôtures

La CCN fait mention dans son rapport (voir page 7 du rapport annexé), que le promoteur doit tenir compte de la migration de la faune de part et d'autre de l'axe routier. Est-ce que le promoteur prévoit des couloirs sous le corridor routier afin de permettre une telle migration?

3.5 Tunnel vs Viaduc

Les deux options ne sont pas clairement discutées dans le rapport d'évaluation environnementale. Le choix d'une ou l'autre solution doit être basé sur l'option de moindre impact et non seulement sur les coûts de réalisation.

3.6 Vitesse affichée dans le parc

TC suggère que la vitesse affichée dans le parc soit la même d'un bout à l'autre et ne devrait pas dépasser 70 km/h. La vitesse de base de 110 km/h que le promoteur semble vouloir utiliser n'est en rien reliée avec la vitesse qu'il veut afficher. TC est d'avis que l'utilisation d'une vitesse de base de 110 km/h aura un effet négatif sur le comportement des conducteurs, donc que cette vitesse de base devra être revue à la baisse afin de s'assurer que les conducteurs se conforment à la vitesse affichée.

3.7 Traversée du ruisseau Moore

Il est proposé d'utiliser des ponceaux à la traversée du ruisseau Moore. TC est d'avis que le promoteur doit considérer d'autres possibilités, et faire son choix sur l'option de moindre impact.

4.0 *Impacts cumulatifs*

Cette partie du rapport est pour le moins chétive et doit être retravaillée. Le fait qu'un projet soit prévu depuis longtemps ne constitue pas une mesure d'atténuation en soi, ni d'un critère pour juger de l'importance des effets environnementaux (commentaires EC). L'évaluation des impacts cumulatifs doit être réalisée selon les indications fournies dans le « Guide de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale ».

Les effets cumulatifs doivent tenir compte des composantes valorisées pour lesquelles il y a des effets résiduels après la mise en place de méthodes d'atténuations. Dans la section Impact cumulatifs du MPO, on y retrouve clairement expliquée la nature d'une étude des effets cumulatifs. Le MPO fait référence à un rayon de 5 km, mais, ne définit toutefois aucune période temporelle. TC croit que cette étude des effets cumulatifs doit se faire pour une période de quinze ans avant et après le projet qui nous occupe.

Documents disponibles sans toutefois s'y limiter : plan de transport de l'Outaouais, schéma d'aménagement de la CUO, plan d'urbanisation de la ville de Hull, plan d'urbanisation de la ville de Gatineau, plan d'urbanisation de la ville d'Aylmer, les plans de zonage des villes de Hull, Gatineau et Aylmer, etc.

Annexe A
Pêches et Océans

Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Région Laurentienne
Océans et
Environnement

Laurentian Region
Oceans and
Environment

Classif. sécurité / Security

Mont-Joli, le 13 décembre 2000

Votre réf./Your ref.

Monsieur Régent Dickey
Programmes et Cessions, Transports Canada
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Notre réf./Our ref.
9510-001-35-158

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

Monsieur,

Dans le cadre de l'examen du projet cité en titre effectué en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE), je vous transmets 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 sur d'autres composantes du milieu.

Comme vous le constaterez, plusieurs informations de base sont toujours manquantes notamment en ce qui a trait aux impacts potentiels sur l'habitat du poisson. Ceci est surprenant compte tenu du nombre élevé de documents produits à ce jour dans ce dossier d'autant plus que ceux-ci incluent entre autres une étude spécifique sur l'habitat du poisson réalisée par la firme Beauchemin, Beaton et Lapointe inc.

Si les lacunes d'information demeurent, nous ne pourrions pas compléter notre analyse de ce dossier. Cela pourrait amener des délais à la procédure d'évaluation qu'il est possible d'éviter.

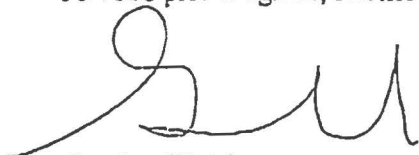
Comme vous le savez sans doute, le paragraphe 35(1) de la Loi sur les pêches interdit de causer la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson sauf lorsque le Ministre l'a autorisé. Les informations demandées ici sont essentielles pour que nous puissions produire des conseils visant à éviter le plus possible les pertes d'habitat, à évaluer quantitativement et qualitativement (type d'habitat) les pertes résiduelles inévitables et à établir les conditions d'une autorisation de modifier l'habitat.

Il serait important que le promoteur du projet et ses consultants soient sensibilisés à la nécessité de fournir l'information requise afin que le processus d'évaluation se déroule conformément aux exigences de la LCÉE et selon un calendrier satisfaisant.

- 2 -

Pour toute question relative à ce dossier, on peut communiquer avec madame Line Choinière au (418) 775-0640 (téléc.: 775-0658).

Je vous prie d'agréer, Monsieur Dickey, l'expression des mes sentiments distingués.



Gordon Walsh
Gestionnaire
Division de la gestion de l'habitat du poisson

p. j.

c.c. François Boulanger, ACÉE
Iannick Lamirande, RNC
Serge Lemieux, EC
Gabrielle Simonyi, CCN

Projet de construction d'un lien routier McConnell – Laramée
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
Commentaires et questions du ministère des Pêches et des Océans

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO), Gestion 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 (LCÉE). Le MPO 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.

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.

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 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.

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.

.../3

- 3 -

Le 11 janvier 2000, afin de faciliter la réalisation de l'étude de caractérisation de l'habitat du poisson, le MPO faisait une description globale des éléments à décrire en ce qui a trait à l'habitat du poisson (incluant la plaine inondable). On mentionnait notamment la superficie touchée directement et indirectement, la nature du terrain (chenal, plaine inondable, substrat, végétation, pente, etc.), les zones de récurrences d'inondation, la faune ichthyenne (espèces, stades, période de fréquentation etc.), rôle écologique du milieu (alimentation, reproduction, alevinage, abris etc.) et les activités de pêche, en incluant le lac et le ruisseau des Fées.

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 ichthyenne et pourraient être touchés directement ou indirectement par le projet tel que proposé actuellement. 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 ichthyenne 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 se fait 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. de ces espèces. Il est nécessaire d'identifier le rôle et l'utilisation de toutes les zones accessibles au poisson.

.../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, 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. Ces impacts pourraient aussi être évalués, de même que d'autres impacts appréhendés à ce stade-ci.

- Lorsque les habitats du poisson seront caractérisés, tous les impacts potentiels des travaux prévus (viaduc, emprise de l'autoroute, échangeurs, pont, ponceaux, ouvrages temporaires tels qu'empiétement, 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 -

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 est essentielle 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. Étant donné l'historique complexe associée à la justification du projet, nous croyons que l'analyse des données historiques et actuelles, du moins en ce qui a trait à l'axe routier principal (incluant les échangeurs à la hauteur du chemin de la Montagne), devrait relever de Transports Canada qui agit à titre d'autorité responsable principale dans ce dossier en coordonnant la procédure d'évaluation environnementale et qui possède l'expertise spécifique à ce domaine.

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

.../6

- 6 -

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.

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 environnementale 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) ;

.../7

- 7 -

- 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 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 ;

.../S

- 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 ;
- 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 ?

Line Choinière, 30 novembre 2000

Annexe B
Environnement Canada



Environnement Environnement
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

2105

ARSA
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 des 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

Canada

1 de 9



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 empiétements 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 analysé 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

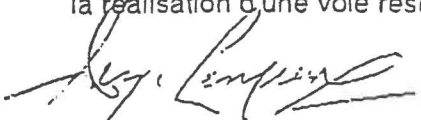
À la lecture du rapport d'évaluation environnementale (Tableau 2, page 6) nous constatons qu'à l'origine, une voie réservée aux autobus était prévue dans le concept du projet et a été approuvée dans le Décret de 1991 du Gouvernement du Québec. Le concept actuel ne retient plus cette option.

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

Annexe C
Ressources naturelles Canada



Natural Resources Canada
Ressources naturelles Canada

Ottawa, Canada
K1A 0E4

Le 18 août 2000

Monsieur Régent Dickey
Transports Canada
Place de Ville
Ottawa, ON
K1A 0N5

01282

Objet: Axe McConnell-Laramée

Monsieur Dickey,

Suite à notre conversation téléphonique du 20 juillet et à la réception des documents d'évaluation environnementale, Ressources Naturelles Canada (RNCan) a complété la révision de l'évaluation environnementale du projet cité en rubrique. L'examen par RNCan a principalement porté sur le tronçon "de la Montagne/Lac-des-Fées" et plus particulièrement sur la ressource forestière, les impacts négatifs potentiels ainsi que sur les mesures d'atténuation.

La ressource forestière

Le rapport d'étude décrit bien les peuplements forestiers (âge, densité, hauteur, etc.), mais aucune information sur les volumes qui devront être abattus dans l'emprise et autres terrains à dégager n'est présente. Les méthodes et la machinerie employées pour effectuer les travaux de déboisement et le calendrier des opérations sont également absents. Ces éléments ont leur importance sur les dommages: compactage du sol, blessures aux arbres à préserver, érosion, nidification, etc. Il serait également important d'indiquer le mode de gestion et d'élimination des déchets organiques (humus, souches, branches, etc.).

Dans l'évaluation environnementale, il est annoncé que plusieurs mesures sont à mettre en place (exemple sur le déboisement, page 149), mais sans grande fermeté. Les interdictions sont accompagnées de beaucoup d'exceptions. Plusieurs études sont attendues et manquantes (p. 150, point 7.2.2). À la page 144, on annonce également qu'un sentier récréatif fait partie du projet, mais le tracé exact n'est pas encore connu et il n'y a aucune mention de coupe de bois.

Selon le rapport d'étude, un document portant sur les plantes à statut précaire devait être publié dans un rapport distinct. Sans ce document et la localisation de ces espèces, on ne peut émettre de recommandations sur le sujet. Par ailleurs, il faudra respecter *La Politique fédérale sur la conservation des terres humides* du ministère de l'Environnement sur les 12 hectares de marais qu'on retrouve sur le site.

Canada

Mesures d'atténuation des impacts environnementaux

La création d'un axe routier de cette ampleur n'est pas sans apporter des changements importants au régime hydrique du territoire. Il sera donc très important de prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver le niveau actuel de la nappe phréatique afin de limiter le dépérissement des arbres conservés. Les brèches pratiquées dans les peuplements forestiers apporteront déjà passablement de dommages aux sujets limitrophes (insolation, gélivures, renversements, etc.). Il faudra donc assurer un suivi sanitaire de la végétation durant quelques années.

Plusieurs mesures d'atténuation lors des phases de déboisement pourraient être mises en place afin de limiter les impacts négatifs sur la végétation:

- ▶ La circulation de la machinerie devra être confinée le plus possible aux limites de l'emprise. La machinerie devra circuler loin des arbres conservés afin de pas briser les systèmes racinaires et l'écorce des troncs. Pour cette circulation, choisir des périodes de temps sec ou lorsque le sol est gelé.
- ▶ Aucun sol supplémentaire ne devra être étendu sous les arbres conservés.
- ▶ Afin de respecter la quiétude des résidants, il faudra limiter l'usage des engins bruyants (scies mécaniques, débusqueuses, etc.) aux heures normales de travail. S'assurer du bon état des systèmes d'échappement.
- ▶ Le travailleur devra porter les vêtements et autres articles protecteurs qui conviennent et respecter les lois et règlements qui s'appliquent à l'activité.
- ▶ Le ravitaillement de la machinerie sera fait à au moins 30 m d'un cours d'eau.
- ▶ Les bidons ou récipients contenant des hydrocarbures et autres produits dangereux devront être placés dans un bac ou sur une toile épaisse de taille suffisante pour recueillir toute fuite.
- ▶ En cas de bris majeur de la machinerie, des matériaux impennéables devront être placés sur le sol afin de recueillir des déversements éventuels d'hydrocarbures. La machine brisée devra être remorquée vers un site adéquat afin de limiter la perturbation du milieu forestier.
- ▶ Le matériel d'urgence (produits absorbants, toiles, outils, etc.) devra être disponible sur le site en cas de déversement de produits dangereux (huile, gazole, etc.).
- ▶ Les huiles usées découlant de l'utilisation de la machinerie et les déchets devront être acheminés en dehors du territoire et disposés dans un site prévu à cette fin.
- ▶ À la fin des opérations, enlever les branches tombées dans les fossés et les ruisseaux à cause des travaux.

Annexe D

Commission de la capitale nationale



National Capital
Commission

Commission
de la capitale nationale

*Building a capital —
a century of achievement*

*Cent ans de réalisations
pour bâtir une capitale*

202-40 Elgin Street
Ottawa, Canada
K1P 1C7

40, rue Elgin, pièce 202
Ottawa, Canada
K1P 1C7

CP - 1610-1005

18 septembre 2000

Monsieur Régent Dickey
Gestionnaire principal
Programmes de surface
Transport Canada
330, rue Sparks
Place de Ville, Tour « C »
Ottawa, (Ontario)
K1A 0N5

Objet: Commentaires préliminaires et questions sur le
Rapport d'évaluation environnementale pour la construction de de
l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la
Montagne. BBL Inc. . 20 juin 2000

Monsieur Dickey,

Tel que convenu lors de la réunion du 31 août dernier à Québec, veuillez trouver ci-joint nos questions et nos commentaires préliminaires sur le Rapport d'évaluation environnementale pour la construction de l'axe McConnell/ Laramée à Hull.

Il s'agit bien entendu de commentaires préliminaires sur le rapport et les annexes techniques qui nous ont été transmises en juillet 2000.

Nous sommes à votre disposition pour des informations additionnelles, si vous le jugez opportun.

..2

AHSA
P. Dickey
7 Sep 2000

Introduction

La présente note contient des informations provenant du personnel de la Commission de la capitale nationale ainsi que des demandes de modifications, analyses et/ou informations supplémentaires à incorporer dans la version subséquente du Rapport d'évaluation environnementale. Veuillez noter que la note contient des commentaires généraux et des commentaires spécifiques. Ceux-ci ont été joints en annexe pour plus de clarté.

1. Rôle de la Commission de la capitale nationale

Nous pensons que le rôle de la Commission de la capitale nationale n'est pas bien expliqué et ce de façon générale dans le document. Ceci se retrouve à plusieurs endroits dans le texte. En page 2, les raisons expliquant l'analyse de valeurs devraient inclure le rôle joué par la CCN dans le choix de cette option « allégée », notamment les discussions entre les représentants de la CCN et du Ministère des Transports du Québec.

Le rôle de la CCN, à titre de propriétaire du parc de la Gatineau et d'agence fédérale, est d'approuver les usages sur tous les terrains fédéraux de la capitale. Ce rôle devrait être mieux décrit. En effet, l'article 12 de la *Loi sur la capitale nationale* donne à la CCN le pouvoir et l'obligation d'approuver tous les travaux effectués sur un bâtiment ou un ouvrage sur les terrains fédéraux de la capitale nationale. C'est en vertu de ce mandat que la CCN est un partenaire de premier plan. Nous recommandons d'expliquer en page 2, le mandat et la nécessité pour le ministère des Transports du Québec d'obtenir une approbation fédérale d'utilisation du sol et de design, précédée d'une évaluation environnementale acceptée par toutes les instances fédérales en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

La CCN en tant que société d'état fédérale a adopté une politique corporative d'évaluation environnementale selon laquelle, elle suit l'esprit de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Nous recommandons de mieux clarifier le rôle de Transport Canada comme partenaire financier et comme coordonnateur des agences responsables fédérales, le rôle des autres ministères et agences fédérales dont celui de la CCN comme agence responsable de l'approbation du design et de l'usage comme tel. À la section 10.2, il faudrait corriger l'affirmation que les coûts sont assumés à 50% par Transport Canada, au nom de la CCN. La Commission n'a plus

de rôle à jouer dans les questions financières de l'entente sur le réseau routier avec Québec.

2. Lien avec le parc de la Gatineau

Nous demandons d'ajouter dans l'introduction un point 1.3 qui fait état de ces considérations. La justification d'un lien entre la promenade de la Gatineau et le boulevard McConnell/Laramée s'inscrit dans les exercices de planification menées par la CCN en 1998 et en 1999, dans le cadre de l'élaboration du plan du Coeur de la capitale. Ces exercices (Vision et Concept) ont fait l'objet de consultations publiques menées par la CCN à l'été 1998 et au printemps 2000.

La proposition de créer un lien entre le boulevard McConnell/Laramée et la promenade de la Gatineau répond aux objectifs de la Commission d'établir un accès plus direct, formel et panoramique au parc de la Gatineau. La proposition offre une alternative pour mettre en valeur des approches symboliques et fonctionnelles entre l'Outaouais, la Cité parlementaire et le boulevard de la Confédération. Vous trouverez à l'annexe 1 des Commentaires spécifiques sur la justification du lien.

Il semble y avoir confusion entre le boulevard et l'autoroute (Section 1.2.3, page 14). Nous demandons d'identifier le tronçon situé dans le parc de la Gatineau (tronçon de la Montagne/Lac des Fées) uniquement comme boulevard (70km/h) (au lieu d'autoroute en surface (90 km/h) et boulevard (70 km/h)). Plus précisément, une seule limite de vitesse pour le territoire du Parc devrait être identifiée soit, 70 km/h. La transition pourrait être identifiée avant la limite du Parc. En référence au tableau 5 (page 18), ces deux options s'équivalent du point de vue performance et coûts.

3. Accès à la promenade de la Gatineau

La référence à la demande de la CCN pour des bretelles d'accès au parc de la Gatineau via la promenade de la Gatineau est très forte. Au point 6.3, la position de la CCN est expliquée mais nous pensons qu'il y aurait lieu d'incorporer au texte les éléments contenus aux points 1 et 2 de la présente. En page 143, le consultant ne se prononce pas du tout sur la validité de l'option proposée, qu'il a lui-même analysé et dont il a confirmé la faisabilité. Ailleurs dans le document on ne précise pas qui a fait la demande pour les autres intersections avec Laramée. Des options d'accès possibles à la promenade de la Gatineau devraient être présentées incluant leur analyse technique et environnementale.

Dans la section 9.6, la réponse à la première suggestion soulevée à la rencontre publique concernant l'accès à la Promenade de la Gatineau via le boulevard Saint-Raymond est faible et devrait comprendre une justification du rejet de cette suggestion. Entre autres, le lien avec le boulevard de la Confédération comme étant plus important pour faciliter l'accès et améliorer la qualité visuelle et l'expérience du visiteur. Nous suggérons que le rapport explique pourquoi un accès par Saint-Raymond n'est pas une option.

Le rapport ne mentionne pas les mesures particulières pour la bretelle d'accès à la promenade du côté ouest. Cette bretelle traverse un ancien dépotoir. Des questions reliés à contamination et à la stabilité du sol devront être examinées.

4. Circulation

Nous demandons d'inclure les résultats de l'étude sur la circulation effectuée par la CCN au printemps 2000 et qui vous a été transmise en juillet 2000. Cette étude s'intitule « Étude d'impact sur la circulation de l'échangeur proposé entre la promenade de la Gatineau et le boulevard McConnell-Laramé », Roche Deluc, juillet 2000. Selon cette étude l'impact d'un raccordement de l'axe à la promenade n'occasionnera que des impacts mineurs durant les heures de pointe.

5. Impacts cumulatifs

La question des impacts cumulatifs réfère au fait que ce projet s'insère dans un plan régional élaboré depuis longtemps. Le secteur est déjà fractionné et pressé par le développement urbain de chaque côté (Cf. Plan du secteur du seuil, 1992). L'étude suggère que le milieu est déjà adapté aux influences urbaines et que l'importance des effets cumulatifs de fractionnement est mineure.

La section 7.5 sur les Impacts cumulatifs, est particulièrement faible. La dernière phrase indiquant que puisque le projet est prévu depuis longtemps et par plusieurs organismes régionaux, « l'importance des effets cumulatifs de fractionnement est mineure » devrait être modifiée. Nous demandons plutôt de dire que le projet revêt une grande importance pour la région et qu'il est essentiel de construire un tel lien, que ces impacts positifs sur la région contre balancent dans une certaine mesure les effets négatifs de fractionnement du parc déjà amorcé par les autres liens routiers.

6. Potentiel archéologique préhistorique

Un inventaire archéologique est nécessaire pour toutes les zones de potentiel moyen: ceci implique deux étapes, soit une visite sur le site pour déterminer si certaines portions de ces zones de potentiel moyen peuvent être éliminées (remaniements non visibles sur nos photos aériennes par exemple), et suivie de sondages sur le terrain (1.5 pi X 1.5 pi environ - à intervalles réguliers, sur toutes les zones de potentiel moyen) pour voir si des sites s'y trouvent en effet. Si oui, cet inventaire nous fournirait aussi des mesures de mitigation. Normalement donc, cette étape devrait faire partie de l'étude d'impact environnemental puisque c'est à cette étape que les impacts peuvent être identifiés et des mesures de mitigation élaborés. L'inventaire archéologique ne peut pas se pratiquer lorsque le sol est gelé.

7. Considérations reliés à l'esthétisme et au design

Le promoteur du projet (Transport Québec) et son consultant (BBL) doivent clairement comprendre que les coupes et les propositions d'aménagement incluses au Rapport d'évaluation environnementale ne sont pas suffisantes pour l'obtention d'une approbation fédérale de design. Des dessins plus détaillés devront être présentés à la CCN pour examen en vue d'une approbation notamment en ce qui concerne le traitement paysager, le séparateur Jersey que la Commission ne favorise pas. A noter que les travaux d'entretien du tracé traversant le parc de la Gatineau seront sous la responsabilité du promoteur. Les normes d'entretien devront être au même niveau de qualité que l'ensemble de promenades du parc de la Gatineau. Enfin, le projet devra faire l'objet de présentations aux instances consultatives (CCUDI) et décisionnelles, notamment le Comité exécutif de gestion et le Bureau des Commissaires. Nous pensons que ce projet devrait être présenté au Comité consultatif d'urbanisme et de design (CCDUI) de la CCN à l'automne à des fins d'information et de commentaires. Veuillez trouver à l'annexe 2, des commentaires spécifiques reliés au design et à l'esthétisme.

8. Milieu biophysique

Nous demandons un inventaire détaillé des arbres incluant les superficies des secteurs boisés touchés par les travaux, les informations par rapport aux arbres à couper est requise (le nombre total d'arbres à couper, la localisation, les espèces

touchées, DHP). Suite à ces informations, il se peut, par exemple, que la mesure d'atténuation appropriée visant à minimiser les impacts sur les arbres soit de déplacer légèrement l'axe routier. Il faudrait remplacer la phrase "Ces groupements présentent plus d'intérêt....pour les autres." par la phrase suivante: "La coupe d'arbres à l'intérieur des peuplements identifiés représente un impact moyen" (Page 148 - Section 7.2.1 / deuxième paragraphe).

Dans les références, il manque une étude importante, celle de Gagnon effectuée en 1980 (inventaire des ressources naturelles, des boisés de la région de Hull, Daniel Gagnon. Inventaire botanique de l'Université de Montréal, mars 1980).

La section sur les impacts et les mesures d'atténuation ne présente pas clairement les impacts et les mesures d'atténuation associées. Afin de clarifier le tout, nous demandons d'ajouter un TABLEAU, pour chacune des catégories (drainage et érosion, milieu biologique / végétation - habitat du poisson - avifaune - faune terrestre, milieu humain / infrastructures et utilisateurs - climat sonore, etc.) les impacts notés, les mesures d'atténuation recommandées et le suivi requis (Page 147 - Impacts et mesures d'atténuation). L'établissement des mesures de suivi permettent une meilleure compréhension du rôle et des obligations des divers intervenants sur les terrains de la CCN.

Dans l'éventualité où le projet inclut l'installation de clôtures de part et d'autre de l'emprise de l'axe routier, il faut se rappeler que les exigences en ce sens sont différentes selon qu'il s'agisse d'une autoroute et d'un boulevard? Si une clôture est requise, elle devra permettre la migration de la faune de part et d'autre de l'axe routier (Page 151 - Troisième paragraphe).

Le peuplement mélangé avec feuillus sur station humide devrait être considéré comme une terre humide d'après la politique fédérale sur les terres humides. De plus Gagnon (1980) identifie cette communauté végétale comme étant rare dans l'Outaouais et devrait être protégé. En ce qui a trait à la faune et le statut des espèces, les auteurs aurait avantage à consulter le personnel de la CCN et le club d'ornithologie de l'Outaouais.

Le projet consiste à construire une batterie de ponceaux au dessus de la branche est du ruisseau Moore (p. 144). Or, comme indiqué plus haut, nous sommes ici en présence d'une terre humide telle que définie par la Politique sur les terres humides. Donc, cette technique est possiblement inacceptable ou devrait être additionnée de

mesures de compensations afin d'atteindre l'objectif "aucune perte nette". Or à la page 149 (1er paragraphe) l'étude dit "*Compte tenu que la fonction de ce milieu humide n'est pas touchée par le projet, l'impact est qualifié de mineur*". L'interprétation de fonction pourrait toutefois être valable. Il faudra probablement demander l'avis à Environnement Canada sur ce point. Les mêmes préoccupations existent pour le sentier récréatif est-ouest proposé.

Vous trouverez à l'Annexe 3 des commentaires spécifiques sur le milieu biophysique (faune et flore)

Nous souhaitons que ces commentaires soient pris en considération.

N'hésitez pas à nous contacter si des précisions sont requises.

Le 18 septembre 2000

Annexe 1 – Commentaires spécifiques sur la justification du lien entre la promenade de la Gatineau et le boulevard McConnell/Laramée.

Le lien proposé est conforme à la vision d'avenir pour le Coeur de la région de la capitale du Canada rendu publique en 1998 et qui propose de consolider les richesses existantes et présenter de nouvelles initiatives.

Le centre incontesté du secteur du Coeur de la capitale est le boulevard de la Confédération, reconnu comme route cérémoniale éminente du Canada qui entrelace les établissements nationaux, les monuments nationaux, la Cité parlementaire, des fonctions administratives, des événements publics spéciaux, et des cérémonies officielles. Le boulevard de la Confédération sert également de lien fonctionnel et symbolique pour les résidents des deux rives.

Plus d'un million de visiteurs empruntent la promenade de la Gatineau durant la saison estivale, soit la période comprise entre le mois d'avril et la fin de novembre, faisant du Parc une des destinations principales de la région de la capitale du Canada. Sur une base hebdomadaire, environ 85 pour cent des visiteurs ont accès à la promenade de la Gatineau en automobile, la majorité empruntant le boulevard Taché et la rue Gamelin.

Le nouveau lien proposé fournirait un accès amélioré et plus simple pour les visiteurs du parc de la Gatineau et permettrait de desservir de façon optimale les visiteurs de l'Outaouais et d'Ottawa-Carleton. Ce nouvel accès offrirait une entrée plus formelle au Parc et aurait éventuellement un effet bénéfique sur l'environnement en réduisant le volume de véhicules sur les routes et les accès secondaires.

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

Annexe 2 – Commentaires spécifiques reliés au design et à l'esthétisme

Le design du viaduc (Dessin 7.3, coupe type 3) de la promenade de la Gatineau proposé en 7.3 doit être élaboré avec plus de détails, y compris l'éclairage.

Pour la présentation au Comité consultatif d'urbanisme, de design et d'immobilier, des plans et des coupes agrandies et des photographies agrandies de l'environnement dans lequel le viaduc s'inscrit devront être disponibles, afin que le comité puisse bien comprendre le contexte et l'approche au design proposé. La question de l'éclairage devra être soulevée. Un éclairage est-il nécessaire sous le viaduc? Le profil démontré ne permet pas de comprendre le design du viaduc proposé. La forme apparaît intéressante à prime abord, mais le manque de détail ne permet pas une évaluation du concept.

Le traitement des talus de part et d'autre des tabliers du viaduc nécessitera peut-être un enrochement quelconque. Nous suggérons d'examiner le traitement du pont de la Vieille Ferme (route 416) pour voir si un traitement semblable serait appropriée. L'idéal serait d'utiliser un enrochement naturel sur place sans construction artificielle, de sorte à ce que le pont s'inscrive en douceur dans une ouverture minime dans la pierre. Par contre, c'est peut-être impossible à réaliser. Les ingénieurs de la CCN devront se prononcer à ce sujet. La construction du viaduc exige peut-être une ouverture plus large que le pont, qui doit ensuite être remblayée. Une ouverture quasi-exacte est peut-être impossible. Le cas échéant la reconstruction du roc sur chaque talus doit refléter le caractère et les stratifications naturel à même les lieux. Ceci exige une approche et une supervision méticuleuse sur le chantier.

La transition entre la coupe type 3 et la coupe type 2 doit être expliquée. Si le viaduc s'inscrit dans une coupe de genre type 2, le traitement des talus proposé dans la coupe type 3 ne sera peut-être pas approprié. Cela aura aussi des implications pour le traitement de tous les murs extérieurs du tablier. Il faudrait expliquer comment se fait la transition entre des murs naturels verticaux de roc et les tabliers du pont. Des talus en pente ne sont peut-être pas la réponse. D'autres sections transversales (au delà de la coupe type 4) sont nécessaires pour bien comprendre les zones de transition.

La coupe type 2 aussi proposé en 7.3 est probablement ce que favorisera la Commission afin de minimiser les impacts environnementaux, puisqu'il s'agit au départ d'une intervention très sérieuse dans le parc. Par contre le séparateur jersey au

centre n'apparaît pas approprié. Il consomme de toute façon 4.5 mètres. Quatre voies collées l'une sur l'autre traversant un parc naturel, ne nous semble pas la meilleure solution. Le bruit que ça va faire dans un tunnel de roc sera considérable. Il faudrait au moins avoir les informations à porter de la main, à savoir, de combien doit-on élargir la coupe, si du tout, pour éliminer le séparateur jersey et y permettre de la verdure. Une analyse des impacts des diverses variantes devrait également être effectuée. Nous pensons que ce genre d'information qu'il faudrait avoir en main pour une présentation au CCUDI, même s'il s'avérait que la coupe Type 2 était préférée.

Nous suggérons de préciser sur quelle longueur la coupe type 2 s'étend tel quel. En d'autres mots, sur quelle longueur les parois rocheuses sont-elles de la hauteur dessinée? Sur quelle distance sont-elles plus basses? Est-ce que les voies doivent être à 6 mètres des parois rocheuses, ou est-ce que 3 feraient l'affaire? Il est montré deux distances de 3 mètres (6 mètres) mais on montre une distance totale au roc de 8 mètres. Y a-t-il donc deux mètres qui ne sont pas traités tout simplement? Les ingénieurs de la CCN pourront répondre à ces questions en fonction du code de transport routier.

Dans l'éventualité où les accotements ou la distance entre les voies et le roc pouvait être diminuer, pourrait-on regagner de l'espace au centre, et soit (i) éliminer le séparateur jersey ou (2) réduire encore plus la coupe? Si la section type 1 est dessinée au minimum, ça veut dire qu'il faudrait aller chercher un autre 5.8 mètres pour inscrire une médiane plantée. Le cas échéant, nous pensons que le CCUDI pourrait avoir des problèmes avec l'envergure de cet impact. Mais il faut le démontrer, et présenter au comité les informations pertinentes, soit la quantité supplémentaire de roc et d'arbres coupés que cette approche représenterait. Nous pensons que ces chiffres seront convaincants en faveur de l'approche suggérée en coupe 2.

Nous suggérons de clarifier si le séparateur jersey était conservé, s'il pourrait être combiné avec un engazonnement quelconque central dans les limites déjà illustrées, puisque nous sommes dans un parc. Il faudra évaluer les enjeux de déblaiement de neige, de sel, etc., ce qui pourra influencer l'analyse.

Le profil et la section transversale des coupes type 3 et 4 ne semblent pas s'agencer exactement. Il faut s'assurer que la végétation et les pentes avoisinantes soient bien représentées et si ces coupes vont se compléter clairement.

Il faudrait tenir compte d'une restriction sur la vitesse prévue pour les sections dans le parc, afin de réduire le bruit. Il faudra aussi évaluer si une limite sur la vitesse peut avoir des conséquences intéressantes pour le design (largeur, accotements, etc.)

Nous devrions également avoir des informations sur le traitement du viaduc proposé au-dessus de la zone associée avec le ruisseau des Fées. Nous pensons qu'il n'a pas été traité suffisamment, par exemple, est-il en porte-à-faux et quel est le design proposé de la structure?

Annexe 3 Commentaires spécifiques sur le milieu biophysique (faune et flore)

À noter que la partie 1 du document n'a pas été commentée par le personnel de la Commission de la capitale nationale puisque cette section concerne le tronçon promenade du lac des Fées/Saint Laurent situé à l'extérieur des limites du parc de la Gatineau.

Les commentaires spécifiques suivants s'adressent à diverses sections du Rapport d'évaluation environnementale:

a) Note au lecteur:

Il serait bon de rappeler quels sont les documents qui font partie de l'évaluation environnementale principale i.e. le rapport d'évaluation environnementale et tous les rapports techniques associés ou seulement le rapport d'évaluation environnementale et les deux rapports d'inventaires sur l'avifaune et les poissons ou seulement le rapport d'évaluation environnementale. Cette information devrait être expliquée clairement dans la note au lecteur.

Il faudra mettre à jours les informations sur les deux rapports suivants: étude des impacts sur l'avifaune (actuellement disponible), étude sur l'habitat du poisson (en cours, disponible au printemps 2001 seulement).

La liste des ouvrages disponibles ne précise pas le Rapport final de l'inventaire de la flore à statut précaire dans le parc de la Gatineau (BBL Inc - Juin, 2000). Ceci nous semble tout à fait approprié compte tenu qu'il renferme des informations sur les localisations précises des plantes (certaines de ces plantes rares ne seront pas touchées par les travaux). Par contre, ce rapport CONFIDENTIEL est mentionné ailleurs dans le rapport d'évaluation. Il serait approprié de retirer cette information (ex. p.120).

Il convient de préciser que les principaux résultats des rapports d'inventaires disponibles sous plis séparé (flore "rare", avifaune, poissons), particulièrement les impacts et les mesures d'atténuation, devraient être rapportés dans le rapport d'évaluation environnementale principal, surtout si ces derniers ne font pas partie de l'E.E.

b) Table des matières

Ajouter les sous-sections (ex. 5.3.2.1, 5.3.2.2, 5.3.3.3, etc.) à la table des matières. Cela va aider à mieux suivre, pour chacun des éléments et identifier les liaisons qui existent entre la description des composantes, l'identification des impacts ainsi que des mesures d'atténuation associées.

Page 6 - Tableau 2

Insérer en bas de page la définition de séparateur New-Jersey. S'il s'agit d'une structure de béton, on devrait permettre un petit espace à tous les 50 mètres pour le passage de la faune.

Page 9 - Figure 1

Bien que cette carte (préparée le 00-06-12) sert à identifier le secueur du projet, elle devrait inclure les bretelles de la promenade de la Gatineau.

Page 14 - Section 1.2.3

Il n'est pas clair si le projet inclut l'installation de clôtures de part et d'autre de l'emprise de l'axe routier? Si oui, est-ce que les exigences en ce sens sont différentes selon qu'il s'agisse d'une autoroute et d'un boulevard? Si une clôture est requise, elle devra permettre la migration de la faune de part et d'autre de l'axe routier.

PARTIE 2**Page 100 - Tableau 29**

Concernant les poissons et les oiseaux, préciser au bas du tableau 29 que des rapports d'inventaires pour ces deux composantes sont publiés sous pli séparé mais que les principales informations ont été intégrées au présent rapport d'évaluation environnementale. Tel que précisé ci-haut, il est approprié de ne pas mentionner le rapport de l'inventaire de la flore à statut précaire (CONFIDENTIEL).

Page 100 - Section 5.2

Remplacer "...que les travaux proposés ne viennent que très légèrement modifier" par

"...que les travaux proposés ne viennent que légèrement modifier".

Page 104 - Section 5.3.1

Remplacer "...ainsi que deux bandes de territoire d'une largeur d'environ 350 m réparties de part et d'autre de cette emprise" par "...ainsi que deux bandes de territoire d'une largeur d'environ 175 m chacune réparties de part et d'autre de cette emprise".

Page 118 - Section 5.3.2.5 / marais à Wolfia

Troisième ligne) Ajouter la date des travaux de remblai de l'ancien dépotoir (1975) pour mieux juger de la valeur de ce marais.

Page 119 - Section 5.3.2.7

Définir le sigle CNPNQ.

Page 120 - Au bas du tableau 32

Il est mentionné que les résultats de l'inventaire des plantes à statut précaire seront présentés dans un rapport distinct. Nous suggérons de retirer cette information (étant donné qu'il s'agit d'un rapport CONFIDENTIEL) et d'y inclure les informations pertinentes, y compris les mesures d'atténuation, au rapport d'évaluation environnementale.

Page 122 - deuxième paragraphe

Il faudrait ajouter de l'information sur le nombre d'espèces de mammifères "rares" inclus dans la liste de 49 espèces présentes dans la région. Se référer à la liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (Beaulieu, 1993).

Pages 123 et 124 - Tableau 33

Indiquer en caractère gras les espèces de mammifères "rares" au Québec.

Page 124 - Premier paragraphe

Non seulement les barrages devraient être identifiés sur le territoire à l'étude mais aussi les huttes de castors. Des mesures d'atténuation afin d'éviter d'abaisser le niveau des eaux pendant la période d'élevage des jeunes castors et surtout en hiver, pour assurer le déplacement des castors, pourraient être ajoutées compte tenu qu'ils sont plus vulnérables aux modifications des caractéristiques de leur habitat durant ces périodes.

Page 124 - Deuxième paragraphe

Nous suggérons de retirer les mots "ours noir" de la phrase suivante: "Il est toutefois peu probable que des espèces telles que le cougar, le lynx du Canada, le lynx roux, l'ours noir et l'orignal y soient présentes..."). Il faudrait ajouter la phrase suivante sur l'ours noir: "Des observations d'ours noir sont rapportées un peu partout sur le territoire du Parc et même, à l'occasion, à l'intérieur du secteur du lac des Fées."

Page 124 - Section 5.3.3.2

Il faudrait ajouter de l'information sur le nombre d'espèces d'oiseaux "rares" inclus dans la liste de 125 espèces recensées. Se référer à la liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (Beaulieu, 1993).

Page 126 à 129 - Tableau 34

Il faudrait indiquer en caractère gras les espèces d'oiseaux "rares" au Québec.

Page 129 - Section 5.3.3.3

A la quatrième ligne - il faudrait remplacer "...avoir très peu de potentiel..." par "...avoir peu de potentiel..."

Nous suggérons d'ajouter cette information: "À ce jour, aucune espèce de poissons susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec n'a été notée à l'intérieur des habitats aquatiques situés sur le territoire à l'étude."

Nous suggérons de mettre à jour cette section (faune ichthyenne), une fois les résultats obtenus suite à l'inventaire effectué au printemps 2001.

Page 131 - Tableau 36

Il faudrait indiquer en caractère gras les espèces d'amphibiens et de reptiles "rares" au Québec.

Page 132

Nous suggérons de remplacer 5.3.3.4 par 5.3.3.5

Page 132 - Premier paragraphe

Il est mentionné que "...seul l'épervier de Cooper a été observé dans le secteur du lac des Fées..." (en référence aux espèces "rares") alors que les tableaux 33 et 36 précisent aussi l'observation du lynx du Canada et de la rainette faux-grillon de l'ouest. Il faudrait apporter les corrections requises à ce paragraphe.

Page 132 - Tableau 37

Il faudrait ajouter l'information sur les mammifères "rares", plus précisément l'observation du lynx du Canada (voir Tableau 33 page 124).

Page 133 - Fin du premier paragraphe

Il est dit que les résultats de l'étude sur l'avifaune seront publiés sous pli séparé. Les principaux résultats, y compris les mesures d'atténuation, de l'étude sur l'avifaune devraient être intégrés au rapport d'évaluation environnementale.

Page 147 - Section 7.1 / premier paragraphe

Nous suggérons d'ajouter les phrases suivantes: "Par contre, la mise en place de nouvelles infrastructures pourrait être la cause de nouvelles activités de castors à ces sites obstruction de ponceaux, nouveaux barrages, etc.). Si tel est le cas, il se peut que des interventions dans le cadre du programme de contrôle des activités de castors soient requises (mise en place de pré-barrage, tubulaires, drains, etc.)."

Page 149 - Premier paragraphe

L'impact relié à la perte de 0,1 ha de milieux humides est qualifié de mineur. Selon l'objectif d'aucune perte nette des fonctions pour la conservation des terre humides

au Canada, il doit y avoir un certain équilibre entre les pertes et les gains à court terme, et une augmentation des gains à long terme (Environnement Canada, 1992). Ce paragraphe devrait être retravaillé afin de donner toute son importance à la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*.

Une carte synthèse superposant les modifications au drainage (Figure 5.1), l'emplacement des marais (Figure 5.2) et la localisation des barrages de castors (Figure 5.3) serait appropriée. Cela aiderait à préciser les impacts des travaux sur les milieux humides. Il serait approprié d'y préciser la localisation du 0,1 ha de milieux humides perdus suite à la réalisation du projet. À noter qu'il y a de légères différences entre les milieux humides présentés à la figure 5.2 et la figure 5.3.

Page 149 - Deuxième paragraphe

Troisième point: Il est précisé qu'il revient à la CCN de récupérer des spécimens de végétaux, si requis. Cela devra plutôt être inclus au contrat de l'Entrepreneur. Nous suggérons de corriger cet énoncé.

Page 150 - Section 7.2.2 / premier paragraphe

Les principaux résultats, y compris les mesures d'atténuation, de l'étude sur les poissons devraient être intégrés au rapport d'évaluation environnementale.

Nous suggérons d'ajouter la phrase suivante: "Les résultats détaillés de l'étude sur les poissons seront publiés sous pli séparé".

Page 150 - Section 7.2.3 /deuxième et troisième paragraphe

Retirer les mots " ... et d'importance mineure" de la phrase suivante: "Compte tenu de l'interface limitée du projet avec les milieux humides....seront également limités."

Remplacer la phrase suivante: "Les impacts sur l'avifaune seront précisés dans une étude à paraître sous pli séparé" par "Les résultats détaillés de l'étude sur l'avifaune sont publiés sous pli séparé".

Les principaux résultats de l'étude sur l'avifaune , y compris les impacts et les mesures d'atténuation, devraient être intégrés au rapport d'évaluation environnementale.

Page 151 - Premier paragraphe

Des mesures d'atténuation afin d'éviter d'abaisser le niveau des eaux pendant la période d'élevage des jeunes et surtout en hiver, pour assurer le déplacement des castors, pourraient être ajoutées compte tenu qu'ils sont plus vulnérables aux modifications des caractéristiques de leur habitat durant ces périodes.

Toutes les interventions requises par rapport au contrôle des castors seront sous la responsabilité de le promoteur. Cela devra aussi faire partie du suivi post-travaux, sur une période d'une année, et les ajustements requis seront sous la responsabilité de le promoteur. Cette information devra être précisée dans le texte.

Nous suggérons d'ajouter l'information associée aux périodes de restriction pour les travaux en milieu aquatique (considérer les lignes directrices du MTQ-1992 ainsi que l'information de Pêches et Océans Canada). Pour les espèces frayant au printemps, la période de restriction débute le 1er avril et peut se prolonger jusqu'au 15 juillet. Pour les espèces frayant à l'automne, la période de restriction débute le 15 septembre se termine le 1er juin (MTQ. 1992).

Page 153 - Section 7.4.2.2

Nous suggérons de remplacer: "L'utilisation de mélanges de semences incorporant des fleurs sauvages et des graminées indigènes retrouvées dans les environs du Parc assurerait de bons résultats;" par " Seule l'utilisation de mélanges de semences incorporant des fleurs sauvages et des graminées indigènes retrouvées dans les environs du Parc sera permise afin de ne pas favoriser l'introduction de nouvelles espèces."

Page 154

Nous suggérons d'ajouter un paragraphe: "Seule la plantation d'essences d'arbres indigènes au parc de la Gatineau est permise."

Page 155 - Dernier paragraphe

Nous suggérons de remplacer: "...l'importance des effets cumulatifs de fractionnement est

mineur." par "...l'importance des effets cumulatifs de fractionnement est moyen."

PARTIE 3

Page 160 - Section 8.2

Cette section comporte très peu d'information concernant les suivis requis suivant la mise en service de l'axe routier et les obligations de l'Entrepreneur. Par exemple, il convient d'ajouter les précisions concernant les suivis de l'efficacité des aménagements de castors et l'application de correctifs, de même que sur le suivi du succès de la plantation des plantes rares et du reste de la végétation (sur une période d'une année).

Page 171 - Section 10.2 / deuxième paragraphe

Retirer "au nom de la Commission de la capitale nationale".

RAPPORT D'INVENTAIRE DE LA FLORE À STATUT PRÉCAIRE

Page 6 - deuxième paragraphe

Le déplacement des plantes à statut précaire sera sous la responsabilité entière de le promoteur. Par contre, le choix d'un milieu compatible pourra se faire avec la collaboration des biologistes du Parc. Il faudrait apporter les corrections requises en ce sens.