# Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

**Projet : Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau**
**Numéro de dossier : 3211-05-471**

## Liste par ministère ou organisme

| No. | Ministères ou organismes | Direction ou service | Signataire | Date | Nbre pages |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Ministère des Ressources naturelles et des Forêts | Direction des affaires environnementales et du développement durable - Gestion du territoire public et forêt | Lucie Ste-Croix | 2025-01-15 | 2 |
| 2. | Ministère des Transports et de la Mobilité durable | Direction de l'environnement - Transport routier | Jean-Philippe Robitaille | 2025-01-20 | 2 |
| 3. | Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation | Direction générale des opérations régionales | Kyria Pierre-Jérôme<br>Charles Cantin | 2025-01-08 | 3 |
| 4. | Ministère de la Sécurité publique | Direction de la planification gouvernementale en sécurité civile | Emilie Trudel Denis Bélanger | 2025-01-16 | 2 |
| 5. | Ministère de la Culture et des Communications | DR-07 - Outaouais | Mireille La Forge<br>Anne-Marie Gendron | 2025-01-13 | 2 |
| 6. | Ministère de la Santé et des Services sociaux | Direction de la santé environnementale et de la santé au travail | Jaël Vigneault-Larocque<br>Dr Guillaume Campagné | 2026-07-21 | 4 |
| 7. | Ministère du Conseil exécutif | Secrétariat aux relations avec les Premières nations et les Inuits | Alexandre Turgeon<br>Olivier Bourdages<br>Sylvain | 2024-12-20 | 2 |
| 8. | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs | DRAE-07 - Outaouais | Jakub Cieslinski<br>Geneviève Larouche<br>Manon Gauthier | 2025-01-15 | 3 |
| 9. | | Direction générale de la Faune en région - Faune et habitat faunique | Simon Laporte<br>Julie Deschênes | 2026-07-15 | 6 |
| 10. | | Direction principale des espèces menacées ou vulnérables - Espèces floristiques menacées ou vulnérables | Olivier Deshaies<br>Sonia Néron | 2025-01-21 | 7 |
| 11. | | Direction principale des espèces menacées ou vulnérables - Espèces floristiques exotiques envahissantes | Yann Arlen-Pouliot<br>Sonia Néron | 2025-01-16 | 2 |
| 12. | | Direction des politiques de l'atmosphère - Bruit | Renaud Leblanc-Guindon<br>Michel Gélinas | 2026-09-18 | 4 |
| 13. | | Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique | Vincent Chouinard-Thibaudeau<br>Carl Dufour | 2026-09-14 | 6 |
| 14. | | Direction adjoint des risques climatiques et de la transition | Jade Falardeau<br>Julie Veillette<br>Virginie Moffet | 2025-01-21 | 3 |
| 15. | | Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique - Pôle d'expertise sur les impacts sociaux | Jérôme Bérubé-Gagnon<br>Ian Courtemanche | 2025-01-22 | 2 |
| | | | | Total des pages | 43 |

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à 4 voie du boulevard La Vérendrye Ouest à Gatineau, tronçon Gréber-Paiement |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50" N / 75° 40' 32,57" O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47" N / 75° 42' 10,12" O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère des Ressources naturelles et des Forêts |
| Direction ou secteur | Secteur du territoire et des affaires stratégiques |
| Avis conjoint | Secteur des opérations régionales, Secteur des forêts, Direction générale du territoire public |
| Région | 03 - Capitale-Nationale |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

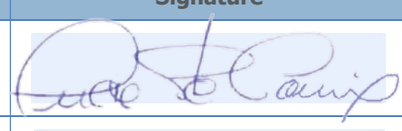
### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| | |
|---|---|
| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Lucie Ste-Croix | Sous-ministre associée au Territoire et aux Affaires stratégiques |  | 2025/01/15 |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | Choisissez une réponse |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50'' N / 75° 40' 32,57'' O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47'' N / 75° 42' 10,12'' O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) |
| Direction ou secteur | Direction de l'environnement |
| Avis conjoint | Direction générale de l'Outaouais et de la Direction générale de la sécurité et du camionnage |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Milieu humain
- Référence à l'étude d'impact : 4.4 Description du milieu humain
- Texte du commentaire : Pour plusieurs des données socioéconomiques (valeur foncière, type d'occupation des logements et scolarité) et sociodémographiques (population, âge, type de ménage, taux d'emploi, taux de chômage et types d'emploi), les données utilisées à la plus petite échelle sont celles du territoire de la Ville de Gatineau. Ce territoire est de loin plus grand que la zone d'étude et ne permet pas de qualifier de façon appropriée la zone d'étude dans le but d'en évaluer les impacts. Des données à plus petites échelles sont disponibles et l'initiateur du projet doit les utiliser.

- Thématiques abordées : Localisation du projet et transport en commun
- Référence à l'étude d'impact : 2.2 Localisation du projet et 2.3.1.1.2 Transport en commun
- Texte du commentaire : Le tracé du Rapibus est incomplet et l'initiateur du projet doit corriger cette information. Ce dernier est maintenant prolongé jusqu'au Boulevard Lorrain.
- Thématiques abordées : Sécurité et conception routière
- Référence à l'étude d'impact : Cartes pages 169 à 173
- Texte du commentaire : À ce stade, avec le niveau d'information que nous possédons, nous désirons valider certains éléments de conception qui pourrait ne pas correspondre aux normes des ouvrages routiers du MTMD.

  Le temps de traverse pour les piétons à la hauteur de boulevard de l'Hôpital devrait utiliser une durée conservatrice (la norme se situe entre 0.8 et 1,3 m/s pour la vitesse de marche des usagers) afin d'assurer le temps de traverse nécessaire pour les usagers plus vulnérables qui fréquentent les différents centres de soins de santé avoisinants (personnes avec déambulateur, personne avec une canne, personne souffrant de maladie articulaire, etc.). Ce commentaire s'applique particulièrement pour les traverses nord-sud du carrefour qui demandent de traverser 6 voies sans refuge. Pour cette même raison, il serait avantageux que l'initiateur du projet analyse la plus-value d'un phasage de feux protégés pour les piétons.

  Dans l'étude d'impact, on constate que la piste multifonctionnelle longe dans certains cas un arrêt d'autobus. L'étude mentionne également que ces arrêts auront une dalle de ciment qui pourrait recevoir un abribus. Dans l'éventualité de l'implantation d'un abribus, un dégagement autour des dalles de béton de 1 m est à prévoir afin de correspondre aux normes du MTMD pour les pistes cyclables.

  Lorsque la piste multifonctionnelle longe le boulevard sans apparence de bande végétalisée (surtout l'approche est du carrefour de l'Hôpital), il faudrait que l'initiateur du projet prévoie une bande de dégagement d'au moins 1 m à partir de la bordure pour améliorer le confort des utilisateurs.

  Il faut porter attention à l'espace disponible pour implanter la signalisation. En milieu urbain l'espace pour installer des panneaux, mesuré à partir du bord intérieur de la bordure de la chaussée, doit être d'au moins 0,3 m et d'au plus 3,5 m. Avec la présence de la piste multifonctionnelle, au nord de la piste, le positionnement est probablement trop éloigné et si placé du côté du boulevard, la banquette devrait être suffisamment large (panneau placé minimalement à 0,3 m de la piste).

- Thématiques abordées : Liens cyclables
- Référence à l'étude d'impact : 5 Description du projet
- Texte du commentaire : Enfin, aucune référence n'est faite sur le Plan directeur vélo de la Ville de Gatineau. Ce document aborde plusieurs éléments de l'élaboration de liens cyclables tels que le paysage, la signalisation, les stationnements pour vélo, etc. Il serait intéressant de faire le lien avec cet ouvrage qui guide les interventions dans ce domaine.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Jean-Philippe Robitaille | Directeur par intérim, Direction de l'environnement |  | 2025/01/20 |
| | | | |

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50" N / 75° 40' 32,57" O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47" N / 75° 42' 10,12" O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère des Affaires municipales |
| Direction ou secteur | Direction régionale de l'Outaouais |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | 3211-05-471 |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| | |
|---|---|
| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Kyria Pierre-Jérôme | Conseillère en aménagement du territoire | | 2025/01/08 |
| Charles Cantin pour Evelyn Gauthier, directrice régionale | Conseiller en développement local et régional et aux opérations régionales | | 2025/01/08 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | L'étude d'impact est recevable |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Kyria Pierre-Jérôme | Conseillère en aménagement du territoire | | 2025/01/08 |
| Charles Cantin pour Evelyn Gauthier, directrice régionale | Conseiller en développement local et régional et aux opérations régionales | | 2025/01/08 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

| | |
|---|---|
| Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? | Le projet est acceptable tel que présenté |
| Justification : | |

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Kyria Pierre-Jérôme | Conseillère en aménagement du territoire |  | 2025-01-08 |
| Charles Cantin pour Evelyn Gauthier, directrice régionale | Conseiller en développement local et régional et aux opérations régionales |  | 2025-01-08 |

**Clause(s) particulière(s) :**

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50" N / 75° 40' 32,57" O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47" N / 75° 42' 10,12" O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de la Sécurité publique |
| Direction ou secteur | Direction régionale de la sécurité civile et sécurité incendie |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| | |
|---|---|
| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Plan préliminaire des mesures d'urgence
- Référence à l'étude d'impact : Étude d'impact sur l'environnement élargissement à quatre voies du boulevard la Vérendrye ouest entre le boulevard Gréber et la Montée paiement Volume 1: Chapitres 4, 9 et 10
  Volume 3 : Annexe 20 – Plan préliminaire des mesures d'urgence
- Texte du commentaire : Les réponses sont satisfaisantes. Il faudra cependant ajouter le Centre des opérations gouvernementales (COG) à l'annexe 20 du plan préliminaire des mesures d'urgence, puisque depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres, l'article 14 mentionne que la municipalité locale doit aviser le ministre lorsqu'un sinistre survient sur son territoire ou y est imminent. L'avis de sinistre ou de sinistre imminent au MSP se fait via le Centre des opérations gouvernementales (COG), par voie téléphonique ou par courriel, par la coordonnatrice ou le coordonnateur municipal de la sécurité civile ou par quiconque désigné par cette personne. Numéro de téléphone du COG (24/7) : 1 418 528-1666, sans frais : 1 866 650-1666 ou courriel : cog@msp.gouv.qc.ca.
  De ce fait, le MSP recommande d'ajouter au plan préliminaire des mesures d'urgence (annexe 20), le lien de la ville avec le COG aux endroits suivants :
  - la section 2.4.2.2 Sécurité civile de la ville de Gatineau
  - la figure 2-1 Schéma d'alerte (Phase de construction) à côté de Sécurité civile de la Ville de Gatineau.
  - la section 2.10.2.2 Sécurité civile

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Emilie Trudel | Conseillère en sécurité civile |  | 2025/01/09 |
| Denis Bélanger | Directeur régional |  | 2025/01/16 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | Choisissez une réponse |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50" N / 75° 40' 32,57" O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47" N / 75° 42' 10,12" O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de la Culture et des Communications |
| Direction ou secteur | Direction régionale de l'Outaouais |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| | |
|---|---|
| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Mireille La Forge | Conseillère en développement culturel |  | 2025/01/13 |
| Anne-Marie Gendron | Directrice |  | 2025/01/13 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | Choisissez une réponse |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye/montée Paiement) : 45° 29' 39,50 " N/75° 40' 32,57 " O ;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye/boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47 " N/75° 42' 10,12 " O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de la Santé et des Services sociaux |
| Direction ou secteur | Direction de santé publique, Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de l'Outaouais |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable ? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Climat actuel et projections climatiques
- Référence à l'étude d'impact : Section 4.2.1 (pp. 39-46) et section 9.2.2 (p. 259)
- Texte du commentaire : Les projections des indicateurs climatiques étudiées sont présentées selon deux scénarios d'émissions de gaz à effet de serre (GES) : RCP4.5 et RCP8.5. Le scénario RCP2.6 qui correspond à une trajectoire de réduction des GES considérée actuellement comme trop ambitieuse pour être réaliste, ainsi que le scénario RCP6.0 qui représente un scénario intermédiaire entre RCP4.5 et RCP8.5, ne sont donc pas retenus.

  Les éléments sont jugés recevables, mais il pourrait être pertinent d'envisager l'utilisation des scénarios climatiques SSP (*Shared Socio-economic Pathways*) dans de futures mises à jour. En effet, les scénarios SSP, étant plus récents et plus précis, sont désormais largement utilisés, notamment par l'organisme Ouranos dans ses dernières projections climatiques.

  Dans cette optique, serait-il possible de justifier le choix de recourir aux scénarios RCP plutôt qu'aux scénarios SSP, qui sont à la fois plus détaillés et employés par Ouranos dans ses travaux récents ?

- Thématiques abordées : Sécurité et conception routière
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.2.2.4 (pp. 155-156) et Carte 20
- Texte du commentaire : Il serait nécessaire de fournir des informations complémentaires concernant les aménagements optimaux relatifs à la traverse et à la sécurité des usagers vulnérables, notamment à l'intersection du boulevard de l'Hôpital. Parmi les mesures envisageables, on pourrait notamment inclure :

  - L'instauration d'un temps de traverse adapté permettant de garantir la sécurité de tous les piétons, y compris des personnes à mobilité réduite;
  - L'installation de feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCG) ou de feux piétons équipés d'un signal sonore et d'un pictogramme lumineux avec décompte numérique, afin de faciliter la visibilité et l'information pour les piétons, en particulier ceux ayant des déficiences visuelles ou auditives;
  - L'ajout d'îlots de refuges permettant aux piétons et utilisateurs d'aides à la mobilité motorisés (AMM) de s'abriter en toute sécurité en cas de traversée de voies multiples ou à fort trafic.

  Ces aménagements contribueront à améliorer la sécurité et l'accessibilité des traversées, en particulier pour les usagers vulnérables tels que les personnes âgées, les enfants, ou encore les personnes en situation de handicap.

- Thématiques abordées : Sécurité et conception routière
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.3 (pp. 159-180) et Carte 20
- Texte du commentaire : Afin de favoriser la mobilité active, tant actuelle que future, l'étude d'impact et les plans d'aménagement (notamment les cartes 20a, 20b et 20c) devraient inclure toutes les connexions prévues au réseau cyclable projeté, en faisant référence au Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau (2018) et ses projets prioritaires à l'horizon 2025, à sa mise à jour prévue en 2024, et à tout autre document pertinent de la Ville de Gatineau. Des connexions sont manquantes pour les intersections suivantes :

  - « Projets prioritaires à l'horizon 2025 » :
    - Ernest-Gaboury (lien vers le sud, coin sud-est);
    - De la Cité (lien vers le sud, coins sud-est et sud-ouest);
  - « Liens à plus long terme » :
    - Gréber (liens vers le nord et le sud);
    - De l'Hôpital (lien vers le nord, coin nord-ouest).

  Il est à souligner que les cartes 13, 16 et 18 de l'étude d'impact font déjà état de ces quatre liens en tant que composante du réseau cyclable projeté.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Jaël Vigneault-Larocque | Agente de planification, programmation et recherche, Équipe santé environnementale |  | 2025/01/23 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dr Guillaume Campagné | Médecin-conseil, Équipe de santé environnementale,<br>Service de prévention-protection |  | 2025/01/24 |

**Clause(s) particulière(s) :**

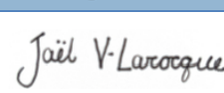
## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable ? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement ? | L'étude d'impact est recevable |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Jaël Vigneault-Larocque | Agente de planification, programmation et recherche,<br>Équipe santé environnementale |  | 2025/09/02 |
| Dr Guillaume Campagné | Médecin-conseil, Équipe de santé environnementale,<br>Service de prévention-protection |  | 2025/09/02 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable ? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement ? | L'étude d'impact est recevable |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| Jaël Vigneault-Larocque | Agente de planification, programmation et recherche,<br>Équipe santé environnementale |  | 2026/07/21 |
| Dr Guillaume Campagné | Médecin-conseil, Équipe de santé environnementale,<br>Service de prévention-protection |  | 2025/07/21 |
| **Clause(s) particulière(s) :** | | | |
| | | | |

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

### 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

| | |
|---|---|
| Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté ? | Choisissez une réponse |
| Justification : | |

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50" N / 75° 40' 32,57" O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47" N / 75° 42' 10,12" O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère du Conseil exécutif |
| Direction ou secteur | Secrétariat aux relations avec les Premières Nations et les Inuit |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 03 - Capitale-Nationale |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| | |
|---|---|
| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Alexandre Turgeon | Conseiller à la négociation et aux négociations |  | 2024/12/19 |
| Olivier Bourdages Sylvain | Directeur des négociations et de la consultation |  | 2024/12/20 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | Choisissez une réponse |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29′ 39,50″ N / 75° 40′ 32,57″ O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29′ 21,47″ N / 75° 42′ 10,12″ O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs |
| Direction ou secteur | Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Outaouais |
| Avis conjoint | Non applicable |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | 7311-07-01-81017-US |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| | |
|---|---|
| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Voir ci-dessous
- Référence à l'étude d'impact : Voir ci-dessous
- Texte du commentaire : Voir ci-dessous

*Sujets analysés par Jakub Cieslinski, ing. :*

**Gestion des eaux pluviales :**

Les objectifs de contrôle quantitatif semblent atteints.

Les objectifs de contrôle de l'érosion ne sont pas décrits.

Les objectifs de contrôle qualitatif ne semblent pas atteints. En effet, à la section 5.3.2.2, l'étude ne démontre pas l'absence de milieu et de faune sensible en aval du point de rejet, soit dans le ruisseau Moreau et à son embouchure avec la rivière Gatineau. Ainsi, l'enlèvement de 60 % des matières en suspension atteint par le présent projet ne semble pas suffisant.

L'étude doit permettre de vérifier si le projet respecte les exigences contemporaines relatives à la gestion des eaux pluviales (Gestion des eaux pluviales).

Notons que la conception du système de gestion des eaux pluviales repose sur la mise en place de séparateurs hydrodynamiques installés en aval hydraulique des ouvrages de rétention d'eau. Or, l'article 44 du Code de conception d'un système de gestion des eaux pluviales admissible à une déclaration de conformité indique que : « Lorsqu'une chaîne de traitement composé de plus d'un ouvrage de gestion des eaux pluviales est utilisée, les ouvrages qui la composent doivent être installés en ordre croissant de leur performance de réduction des matières en suspension, de l'amont vers l'aval. » Aussi, à la section 5.3.6, un des enjeux particuliers à considérer est l'entretien de la solution proposée pour la rétention des eaux. Toutefois, en installant l'ouvrage de traitement en aval de l'ouvrage de rétention, une sédimentation importante est possible dans l'ouvrage de rétention, nécessitant un entretien beaucoup plus fréquent afin de garantir le respect de la capacité minimale de rétention requise dans cet ouvrage.

Ainsi, l'étude devrait indiquer si la conception du système de gestion des eaux pluviales est conforme à cet article du Code, surtout si le demandeur prévoit se prémunir d'une déclaration de conformité pour cette activité. Elle devrait aussi fournir un avis sur le fonctionnement optimal en tout temps des ouvrages de rétention des eaux pluviales en ayant l'ouvrage de traitement des eaux pluviales en aval hydraulique et non en amont hydraulique. Cet avis devrait inclure les coûts d'exploitation de cette conception sur la durée de la vie utile des ouvrages proposés dans le but d'assurer le fonctionnement optimal de ces ouvrages à long terme.

**Gestion des sols excavés :**

L'évaluation environnementale de site phase I semble satisfaisante.

L'évaluation environnementale de site phase II n'est pas complète.

À la section 2, il est indiqué que 10 forages ont été réalisés sur le projet de 2,2 km de longueur soit à un intervalle de plus de 200 m. Ceci ne correspond pas à l'intervalle de 50 m à 100 m recommandé à l'annexe 1 de la Fiche technique – 5 – Projets de construction ou de réfection d'infrastructures routières ou de projets linéaires. L'étude doit être bonifiée en réalisant plus de forages afin de respecter les recommandations du document technique ou en fournissant une explication technique sur le choix d'un intervalle de 200 m en zone urbanisée.

À la section 2.2.1, il est indiqué que la localisation des forages permet de cibler les zones présentant des enjeux environnementaux identifiés dans l'évaluation environnementale de site phase I. Or, aucun forage additionnel n'a été réalisé dans les zones à risque, contrairement à un intervalle recommandé de 20 m à l'annexe 1 de la Fiche technique – 5 – Projets de construction ou de réfection d'infrastructures routières ou de projets linéaires. L'étude doit être bonifiée en réalisant plus de forages afin de respecter les recommandations du document technique ou en fournissant une explication technique sur le choix d'un intervalle de 200 m en zone présentant des enjeux environnementaux identifiés dans l'évaluation environnementale de site phase I.

Selon le rapport de forage F1, l'échantillon F1-4 ne semble pas avoir été analysé. Or, puisque cet échantillon a été prélevé en dessous du remblai potentiel retrouvé à une profondeur de 1,04 m à 1,52 m, soit le niveau le plus bas de la contamination suspectée, il aurait dû être analysé, conformément à l'annexe 1 de la Fiche technique – 5 – Projets de construction ou de réfection d'infrastructures routières ou de projets linéaires. L'étude doit être bonifiée en fournissant et interprétant les résultats d'analyse de l'échantillon F1-4 afin de respecter les recommandations du document technique ou en expliquant pourquoi cet échantillon n'a pas été analysé.

À la section 4.1.3, il est indiqué que l'échantillon F1-3 présente une concentration en manganèse légèrement au-dessus du critère B et que cette teneur peut être d'origine naturelle à cet endroit. Toutefois, dans le dernier paragraphe, il est indiqué que si ces sols étaient excavés,

ils seraient gérés selon la Grille de gestion des sols excavés retrouvée à l'annexe 5 du Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés, ce qui sous-entend que ces sols sont considérés comme contaminés. Il y a donc incongruité quant au statut de ces sols. L'étude doit être bonifiée en indiquant clairement si les sols ayant une concentration en manganèse > A, soit plus de 2 500 $m^3$, sont des sols propres ne contenant que des teneurs de fond naturellement élevées (Lignes directrices sur l'évaluation des teneurs de fond naturelles dans les sols) ou s'il s'agit de sols contaminés qui seront gérés comme indiqué ci-dessus.

*Section par Geneviève Larouche :*

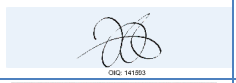
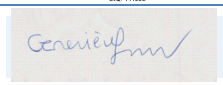
J'ai analysé les documents déposés pour le projet d'élargissement à 4 voies du boulevard La Vérendrye Ouest, à Gatineau, afin d'évaluer notamment si les enjeux environnementaux du projet sont bien identifiés concernant les milieux humides, hydriques et naturels.

Il en ressort qu'aucun travail, construction ou toute autre intervention n'est prévu en milieu humide ou hydrique.

Une de mes recommandations est toutefois de s'assurer d'avoir le rapport sur les occurrences des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées le plus récent possible pour le secteur qui sera directement impacté.

L'étude d'impact est jugée recevable pour ce qui est du secteur hydrique et naturel.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Jakub Cieslinski, ing.,<br>OIQ 141593 | Analyste secteur municipal et industriel |  | 2025/01/15 |
| Geneviève Larouche | Analyste secteur hydrique et naturel |  | 2025/01/15 |
| Manon Gauthier | Directrice régionale |  | 2025/01/15 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | Choisissez une réponse |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye/montée Paiement) : 45° 29' 39,50 " N/75° 40' 32,57 " O ;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye/boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47 " N/75° 42' 10,12 " O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs |
| Direction ou secteur | Direction de la gestion de la faune de l'Outaouais (DGFa-07) |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 07 - Outaouais |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable ? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Voir ci-dessous
- Référence à l'étude d'impact : Voir ci-dessous
- Texte du commentaire : Voir ci-dessous

La Direction de la gestion de la faune de l'Outaouais (DGFa-07) a été consultée pour fournir son avis concernant l'étude d'impact sur l'environnement du projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. À la suite de la lecture de la documentation fournie, la DGFa-07 a identifié qu'aucun inventaire faunique exhaustif (p.ex., ichtyofaune, herpétofaune, avifaune, sauf un inventaire pour la rainette faux-grillon au printemps 2023) n'a été réalisé dans le cadre de cette étude, ce qui ne permet pas d'identifier convenablement la communauté faunique fréquentant la zone à l'étude ni de vérifier si cette zone est utilisée par des espèces en situation précaire. En effet, les inventaires fauniques consistent seulement à des observations fortuites lors de la caractérisation des milieux naturels ayant eu lieu le 14 et 15 septembre 2022. Malgré l'absence d'inventaire spécifique, l'impact de la phase de construction et d'exploitation du projet a été évalué pour les espèces fauniques à statut particulier dont leur habitat est disponible dans la zone à l'étude (p.ex., couleuvre tachetée et rainette faux-grillon). Cependant, l'évaluation de l'impact semble incomplète en ne soulevant pas l'ensemble des sources d'impact (p.ex., modification du système de gestion des eaux pluviales), et en se limitant à la zone à l'étude (p.ex., modification de l'hydrologie locale pouvant affecter la communauté faunique de la zone d'étude locale et élargie). Ainsi, la DGFa-07 a déterminé que cette étude ne permet pas d'identifier et d'évaluer l'ensemble des impacts du projet sur la communauté faunique fréquentant la zone d'étude locale et élargie. Certaines mesures d'atténuation sont proposées, mais il n'est pas possible d'évaluer convenablement leur efficacité sans l'identification de l'ensemble des sources d'impact du projet. Vous trouverez ci-dessous une description détaillée des enjeux identifiés par la DGFa-07.

Sensibilité des milieux récepteurs des eaux pluviales

Il est indiqué dans le rapport technique de gestion des eaux pluviales que la majorité du drainage actuelle de la zone à l'étude, à l'exception de l'extrémité est du projet, s'effectue via le collecteur Moreau qui se jette dans le ruisseau du même nom à l'ouest du boulevard Gréber (Annexe 16 et section 5.3.2 du volume 1). Il est mentionné qu'une optimisation de la gestion des eaux drainées de ce secteur est nécessaire puisque les superficies de drainage seront plus grandes avec la configuration projetée, ce qui engendrerait une accélération de l'écoulement des eaux vers le réseau de drainage. En effet, comme le collecteur Moreau est déjà sujet à des surcharges, ceci se traduirait par des pointes de crue plus marquées dans le réseau collecteur et dans les milieux hydriques naturels en aval (p.ex., le ruisseau Moreau), ce qui pourrait même entrainer des problématiques d'inondation. De plus, puisqu'il est considéré dans l'étude que les eaux de ruissellement seront rejetées dans un réseau d'égout souterrain existant (milieu non sensible), un enlèvement de 60 % des matières en suspension (MES) et de 20 % du phosphore est requis pour le collecteur Moreau. Le nouveau système proposé a donc pour objectif d'améliorer la gestion des eaux pluviales de la zone à l'étude en réduisant la problématique actuelle de capacité du collecteur Moreau (p.ex., augmentation de la capacité de rétention des eaux), sans toutefois évaluer l'impact de ces modifications sur les communautés fauniques fréquentant les milieux récepteurs (p.ex., le ruisseau Moreau). En effet, comme mentionné ci-dessus, une majorité des eaux pluviales provenant du projet se déverse dans le ruisseau Moreau, cours d'eau qui abrite une frayère (identifié comme un site faunique d'intérêt en Outaouais) et qui est fréquenté par plusieurs espèces de poissons. De plus, le ruisseau Moreau entrecoupe une occurrence de rainette faux-grillon. Les modifications apportées au système de gestion des eaux pluviales risquent de modifier l'apport en eaux et en matière en suspension dans le ruisseau Moreau, et ainsi altérer les habitats des espèces fauniques utilisant ce milieu. Cette source d'impact devrait être évaluée, considérant la sensibilité du ruisseau Moreau, ce qui n'est pas le cas. De plus, contrairement au collecteur Moreau, l'étude ne fournit aucune information sur le milieu récepteur du collecteur de l'exutoire Paiement qui recevra les eaux pluviales pour la partie est du projet. Ainsi, les impacts du système projeté des eaux pluviales mentionnés ci-haut sur les milieux récepteurs naturels en aval de ce dernier devraient être évalués en identifiant comment ces modifications affecteront les communautés fauniques qui utilisent ces milieux.

**Pourquoi l'initiateur évalue-t-il le milieu récepteur du collecteur Moreau comme étant un milieu non sensible sans avoir les informations nécessaires pour évaluer sa sensibilité (p.ex., inventaire faunique) ?**

**Pourquoi l'initiateur n'a-t-il fourni aucune information sur le milieu récepteur du collecteur de l'exutoire Paiement ? L'absence de ces informations ne permet pas d'évaluer l'impact potentiel de la modification du système de gestion des eaux pluviales sur ce dernier.**

**Pourquoi l'initiateur n'a-t-il pas évalué l'impact des changements prévus au système de gestion des eaux pluviales sur l'apport en eaux et en matière en suspension dans les milieux récepteurs en identifiant comment ces modifications affecteront les communautés fauniques qui utilisent ces milieux ? La DGFa-07 souhaite que cette source d'impact soit évaluée.**

**Comment le refoulement d'égout et la contamination de l'environnement par le dépassement de capacité du système de drainage dans un contexte de précipitations extrêmes (Chapitre 9 du volume 1) peuvent affecter les communautés fauniques des milieux récepteurs et quelles mesures pourraient être proposées pour réduire ces effets ?**

Les espèces fauniques en situation précaire

1. Couleuvre tachetée

Dans le cadre de cette étude, aucun inventaire exhaustif de l'herpétofaune n'a été réalisé (à l'exception de l'inventaire pour la rainette faux-grillon). Cependant, il est mentionné dans l'étude écologique (Annexe 11) que l'habitat de la couleuvre tachetée était disponible dans plusieurs zones du site à l'étude (c.-à-d., GT02, GT03, ANT01, ANT02). Une mesure d'atténuation spécifique à cette espèce a été proposée (P-13 ; section 7.2.2.3 du volume 1), mais seulement en bordure du boisé localisé entre le boulevard de la Cité et la montée Paiement (c.-à-d., GT01 qui est en bordure du projet au niveau de GT02 et GT03). Cette mesure consiste à installer, en avril, une barrière d'exclusion le long de ce boisé pour empêcher l'herpétofaune d'accéder au chantier. Cette mesure est combinée avec l'utilisation de bardeaux d'asphalte du côté des travaux et à proximité de la barrière pour capturer les individus se trouvant du côté des travaux pour ainsi les relocaliser en dehors de la zone des travaux. En absence d'inventaire spécifique à l'herpétofaune, le principe de précaution devrait être appliqué en mettant en place cette mesure d'atténuation, au minimum, en bordure de toutes les zones du site à l'étude où l'habitat de la couleuvre tachetée a été identifié.

Bien qu'il ait été mentionné que la zone d'étude locale présente un intérêt très limité pour la faune, la DGFa-07 souhaite mentionner que la couleuvre tachetée est une espèce qui peut bien s'adapter aux milieux anthropisés. De plus, l'absence d'inventaire spécifique ne permet pas d'évaluer avec précision l'impact de la phase de construction et d'exploitation sur cette espèce (p.ex., effet de barrière et risque de collision qui ont été considérés comme d'importance mineure) et si des mesures d'atténuation devaient être mise en place (p.ex., pour assurer la connectivité du paysage). Une observation de la couleuvre tachetée en 2018 à moins de 500 mètres à l'ouest de la zone d'étude suggère que cette espèce pourrait fréquenter la zone à l'étude.

**Pourquoi l'initiateur n'a-t-il réalisé aucun inventaire spécifique à la couleuvre tachetée malgré la disponibilité d'habitats pour cette espèce dans certaines zones du site à l'étude ?**

**Comment l'initiateur peut-il évaluer l'importance de l'impact du projet (p.ex., mortalité routière, effet de barrière) sur la couleuvre tachetée sans avoir effectué d'inventaire spécifique ?**

**Pourquoi l'initiateur propose-t-il d'appliquer la mesure d'atténuation P-13 seulement en bordure du boisé localisé entre le boulevard de la Cité et la montée Paiement (c.-à-d., GT01) lorsque l'habitat de la couleuvre tachetée est disponible dans plusieurs autres zones du site à l'étude (p.ex., ANT01, ANT02) ?**

Dans le cas où des compensations seraient à prévoir pour ce projet, la création d'hibernacles pour la couleuvre tachetée pourraient être envisagée dans des milieux de la zone d'étude élargie qui auront été préalablement convenus avec la DGFa-07.

2. Rainette faux-grillon

À la section 7.2.2.3 du volume 1, il est indiqué que « les impacts potentiels du projet sur les espèces fauniques à statut particulier concernent essentiellement le risque de mortalité chez ces espèces pendant les travaux, ainsi que la perte d'habitat et l'effet de barrière associé à la présence du projet une fois complété ». Cependant, comme mentionné précédemment, l'écoulement des eaux de surface risque d'être modifié avec l'élargissement du boulevard La Vérendrye et l'optimisation du système de gestion des eaux pluviales. Ces changements peuvent modifier l'apport en eaux dans les divers milieux localisés au sud de ce projet et ainsi affecter la qualité des habitats de la rainette faux-grillon se trouvant dans ces derniers. Dans ce contexte, l'impact du projet sur l'hydrologie locale devrait être déterminé, ainsi que l'effet de cet impact sur les occurrences de la rainette faux-grillon susceptibles d'être affectées par ces modifications (c.-à-d., occurrences de la rainette faux-grillon localisées i) à proximité du centre de préservation de Bibliothèques et Archives Canada ; et ii) au niveau du ruisseau Moreau ; ces occurrences peuvent être visualisées via la carte interactive du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec).

**Pourquoi l'initiateur n'a-t-il pas évalué l'impact du projet sur l'hydrologie locale (p.ex., les patrons d'écoulements des eaux de surface) ? La DGFa-07 souhaite que l'impact du projet sur l'hydrologie locale soit évalué.**

**Pourquoi l'initiateur n'a-t-il pas considéré la modification potentielle de l'hydrologie locale comme une source d'impact pour les occurrences de la rainette faux-grillon qui sont susceptibles d'être affectées par ces modifications (p.ex., effet sur les habitats de reproduction) ? La DGFa-07 souhaite que cette source d'impact soit évaluée.**

À l'annexe 13, l'étude de l'impact sonore du projet a été évaluée sur les zones jugées sensibles au bruit routier dans la zone d'étude sonore (c.-à-d., rayon de 200 m autour du boulevard La Vérendrye Ouest) selon la Politique sur le bruit routier (c.-à-d., zone aux usages à vocation résidentielle, institutionnelle et récréative). Cette étude ne comprend donc pas la zone où des habitats potentiels de reproduction de la rainette faux-grillon ont été identifiés (c.-à-d., GT01, GT02 et GT03). Ainsi, sans avoir l'étude de l'impact sonore au niveau de cette zone, il n'est pas possible de déterminer si le bruit routier à la suite de l'élargissement pourrait affecter l'occurrence localisée à proximité du centre de préservation de Bibliothèques et Archives Canada. Dans ce contexte, puisque la reproduction de la rainette faux-grillon peut être affectée par le bruit, l'impact sonore du projet devrait être évalué au niveau du boisé entre le boulevard de la Cité et la montée Paiement (c.-à-d., GT01, GT02 et GT03) pour déterminer son effet sur l'occurrence de la rainette faux-grillon localisée à proximité du centre de préservation de Bibliothèques et Archives Canada.

**Pourquoi l'initiateur n'a-t-il pas considéré l'effet du bruit lors de la phase de construction et d'exploitation comme source d'impact pour la rainette faux-grillon et n'a-t-il pas évaluer son effet sur l'occurrence localisée à proximité du centre de préservation de Bibliothèques et Archives Canada ? La DGFa-07 souhaite que cette source d'impact soit évaluée.**

La DGFa-07 souhaite souligner que l'inventaire de la rainette faux-grillon réalisée au printemps 2023 ne respecte pas en entièreté le protocole standardisé pour l'inventaire de la rainette faux-grillon au Québec du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), ce qui peut affecter les résultats obtenus (voir Annexe 12). En effet, les inventaires doivent être réalisés lorsque la température de l'air est au-dessus de 10 °C, ce qui n'est pas le cas pour l'ensemble des visites effectuées le 20 avril 2023. De plus, les visites doivent être effectuées à quelques jours d'intervalle pendant la période de reproduction et durant les conditions propices, ce qui n'a pas été fait dans le cadre de cette étude, puisque les visites du 27 avril et du 28 avril 2024 pour l'ensemble des stations, sauf la station témoin, ont été réalisées en moins de 24h. La DGFa-07 recommande un minimum de 48 h entre deux visites pour s'assurer de l'indépendance des données récoltées.

3. Les effets cumulatifs sur les espèces en situation précaire

Au chapitre 8 du volume 1, l'analyse des impacts cumulatifs (p.ex., le développement urbain prévu dans la zone d'étude élargie) a été effectuée sur trois composantes valorisées de l'environnement qui ont été retenues : i) Aménagement du territoire ; ii) Circulation et sécurité ; iii) Climat sonore. Comme il est mentionné, « l'exercice fait référence aux effets environnementaux tant biophysiques que sociaux générés par le projet et se conjuguant aux effets provenant d'autres projets ou évènements passés, en cours ou projetés, dont la réalisation est raisonnablement prévisible ».

**Dans ce contexte, pourquoi l'initiateur n'a-t-il pas identifié le milieu biologique (p.ex., les espèces en situation précaire) comme composante valorisée de l'environnement et effectué l'analyse des impacts cumulatifs sur cette composante (p.ex., perte d'habitats et pollution sonore dans la zone d'étude élargie) ?**

L'avifaune

L'étude écologique (Annexe 11) fait mention que le site à l'étude, particulièrement les zones boisées, constitue des habitats potentiels aux oiseaux migrateurs qui sont protégés en vertu de la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs (L.C. 1994, ch. 22). Cependant, la DGFa-07 tient à souligner que l'ensemble de l'avifaune bénéficie d'une protection en vertu de l'article 26 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (LCMVF ; RLRQ, chapitre C-61.1) via la protection de leur nid, ce qui n'a pas été soulevé dans l'étude. Ainsi, une vérification pour la présence de nids d'oiseaux devrait être faite en tout temps et pas seulement pour les oiseaux migrateurs comme mentionné dans l'étude pour ce projet. Cette vérification devrait être faite tant au sol, que dans les branches ou encore dans les cavités des arbres (p.ex., pour le martinet ramoneur).

Les espèces piscicoles

Dans l'étude écologique (Annexe 11), il est mentionné que quatre fossés de voies publiques et un fossé mitoyen ont été inventoriés dans la zone à l'étude. Aucun inventaire d'espèces piscicoles n'a été effectué dans ces milieux puisque ces derniers n'ont pas été identifiés comme étant des cours d'eau, tel que défini dans la fiche d'identification et délimitation des milieux hydriques. Cependant, il est important de souligner que ces fossés peuvent être considérés comme un habitat du poisson au même titre qu'un cours d'eau, à la seule condition que le poisson fréquente le milieu, et ce, même si ce dernier n'y est présent qu'à un seul moment de l'année, par exemple, lors de la crue printanière. Ceci s'applique aussi au milieu humide (MH1) pour lequel aucun inventaire d'espèces piscicoles n'a été réalisé. Dans ce contexte, le potentiel d'habitat dans la zone à l'étude pour les espèces piscicoles, dont les espèces en situation précaire, ne peut pas être évalué en absence d'inventaire, ainsi que l'impact potentiel du projet sur ces milieux et les mesures d'atténuation qui seraient nécessaires à appliquer.

**Pourquoi l'initiateur n'a-t-il effectué aucun inventaire spécifique aux espèces piscicoles dans la zone à l'étude ?**

Collision avec la faune

À l'annexe 3, il est mentionné « [qu'] environ un cinquième des accidents répertoriés (19 % ; 11 accidents entre 2017 et 2021) impliquent une collision avec un animal » sur l'ensemble des tronçons de la zone à l'étude du boulevard La Vérendrye. Des mesures d'atténuation pour réduire ce type de collision pourraient être envisagées.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Audrey Turcotte | Biologiste |  | 2025/01/20 |
| François Paradis | Directeur régional - Outaouais |  | 2025/01/21 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable ? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement ? | L'étude d'impact est recevable |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Réponses aux questions QC-09, 12, 14, 19, 32, 33, 34, 38
- Référence à l'addenda : Voir ci-dessous
- Texte du commentaire : Voir ci-dessous

La Direction de la gestion de la faune de l'Outaouais (DGFa-07) a été consultée pour fournir son avis concernant la recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires. La DGFa-07 considère que l'étude d'impact est recevable, mais émet des commentaires relatifs aux réponses fournies aux questions 09 et 19.

Commentaires

QC-09 : L'initiateur du projet confirme que le fossé mitoyen, les fossés de voie publique et que le marais à quenouille (MH1) ne sont pas des habitats potentiels pour les espèces piscicoles. Cependant, si des espèces de poissons sont présentes lors de la réalisation des travaux et que celles-ci doivent être déplacées, un permis à des fins scientifiques, éducatives ou de gestion de la faune (SEG) devra être obtenu au préalable.

QC-12 : Aucun commentaire.

QC-14 : Aucun commentaire.

QC-19 : Bien que la DGFa-07 juge que les changements prévus au système de gestion des eaux pluviales auront un impact positif sur l'apport en eaux et en matières en suspensions dans les milieux récepteurs, la sensibilité de ceux-ci (p. ex., ruisseau Moreau) aurait dû être évaluée (p. ex., un inventaire) afin de permettre une évaluation exhaustive des impacts, notamment lors de la phase de construction, sur les communautés fauniques utilisant ces milieux.

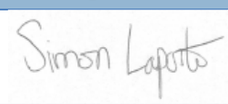
QC-32 : Aucun commentaire.

QC-33 : Aucun commentaire.

QC-34 : Aucun commentaire.

QC-38 : Aucun commentaire.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Simon Laporte | Biologiste |  | 2025/08/22 |
| François Paradis | Directeur régional - Outaouais |  | 2025/08/26 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable ? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement ? | L'étude d'impact est recevable |

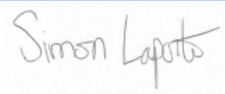
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Réponse à la question 7
- Référence à l'addenda : Voir ci-dessous
- Texte du commentaire : Voir ci-dessous

La Direction régionale de la gestion de la faune de l'Outaouais (DRGF-07) a été consultée pour fournir son avis concernant la recevabilité à la suite du dépôt du deuxième document de réponses aux questions et commentaires (Réponse QC02_Ville_Gatineau_LaVérendrye_Add2_EIE). La DRGF-07 considère que l'étude d'impact est recevable.

Commentaire

QC-7 : Aucun commentaire.

| Signature(s) | | | |
|---|---|---|---|
| **Nom** | **Titre** | **Signature** | **Date** |
| Simon Laporte | Biologiste |  | 2026/07/15 |
| Julie Deschênes | Directrice régionale par intérim - Outaouais |  | 2025/07/15 |
| **Clause(s) particulière(s) :** | | | |
| | | | |

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

### 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

| | |
|---|---|
| Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté ? | Choisissez une réponse |
| Justification : | |

| Signature(s) | | | |
|---|---|---|---|
| **Nom** | **Titre** | **Signature** | **Date** |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| **Clause(s) particulière(s) :** | | | |
| | | | |

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29′ 39,50″ N / 75° 40′ 32,57″ O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29′ 21,47″ N / 75° 42′ 10,12″ O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs |
| Direction ou secteur | Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | Vous devez choisir une région administrative |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| | |
|---|---|
| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : EEE floristiques
- Référence à l'étude d'impact : ÉIE Vol. 1, novembre 2024<br>Annexe 11 – Étude écologique, avril 2023 (ÉIE Vol. 3)
- Texte du commentaire :

L'initiateur du projet fournit l'information nécessaire pour évaluer le risque de propagation et d'introduction d'EEE floristiques dans la zone du projet (Vol. 1, p. 63-65). La carte 5 (Vol. 1, p. 61) montre la répartition des 10 EEE floristiques répertoriées dans la zone du projet. Parmi ces 10 espèces, trois sont jugées prioritaires quant aux mesures d'atténuation demandées : les nerpruns bourdaine et cathartique ainsi que le roseau commun.

L'initiateur du projet évalue les impacts du projet sur la propagation et l'introduction d'EEE floristiques (Vol. 1, p. 215-219). Il propose des mesures d'atténuation courantes dans l'Annexe 11 – Étude écologique (p. 23-24) et des mesures particulières dans le volume 1 de l'ÉIE (Vol. 1, p. 220, tableaux 13.1 et 13.2, p. 296 et 300). Les mesures sont adéquates pour gérer le risque de propagation et d'introduction d'EEE floristiques.

Après analyse des documents, la DEFLMV juge que l'ÉIE est recevable quant à l'enjeu des EEE floristiques et que le projet, tel que présenté, est acceptable à cet égard.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Yann Arlen-Pouliot | Chargé de projets<br>Flore exotique envahissante |  | 2025/01/14 |
| Sonia Néron | Directrice des espèces floristiques menacées ou vulnérables |  | 2025/01/16 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | Choisissez une réponse |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29′ 39,50″ N / 75° 40′ 32,57″ O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29′ 21,47″ N / 75° 42′ 10,12″ O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs |
| Direction ou secteur | Direction des politiques de l'atmosphère |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 03 - Capitale-Nationale |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Acoustique environnementale
- Référence à l'étude d'impact : ÉLARGISSEMENT À QUATRE VOIES DU BOULEVARD LA VÉRENDRYE OUEST ÉTUDE D'IMPACT SONORE À LA SUITE DE L'AGRANDISSEMENT DU BOULEVARD LA VÉRENDRYE, À GATINEAU (QUÉBEC) - RÉFÉRENCE WSP : 221-06195-00 – Juin 2024
- Texte du commentaire :

L'étude d'impact présentée a été effectuée selon les *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (Mars 2021). Ainsi, en plus du critère relatif provenant de la *Politique sur le bruit routier* (MTQ, 1998), le critère d'impact maximal basé sur les recommandations de l'OMS (2018) a été évalué. Cependant, l'étude présente des dépassements généralisés des critères maximaux, sans pour autant proposer des mesures de mitigation permettant d'y remédier. Autrement dit, l'étude ne se base que sur le respect des critères relatifs du MTQ pour concevoir les mesures de mitigation. De plus, comme les critères relatifs, les critères d'impact maximal doivent être évalués dans un horizon de 10 ans et non seulement à l'année de mise en exploitation tel qu'il a été fait dans l'étude.

Un programme de suivi préliminaire pour les ans 1, 5 et 10 devra aussi être présenté pour l'analyse d'acceptabilité. Finalement, pour la phase de construction, les *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* devront être respectées. Le programme de surveillance des niveaux sonores en phase de construction devra aussi être présenté.

**En conclusion, pour la prochaine phase d'acceptabilité, l'initiateur devra :**

- **Fournir l'évaluation des critères d'impact maximal dans un horizon de 10 ans;**
- **Proposer des mesures de mitigation permettant de respecter les critères d'impact relatif et maximal pour toutes les résidences, à tous les étages et sur un horizon projeté de 10 ans;**
- **Présenter un programme de suivi préliminaire pour les ans 1, 5 et 10;**
- **S'engager à respecter les *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* lors de la phase de construction;**
- **Présenter un programme de surveillance des niveaux sonores en phase de construction.**

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Renaud Leblanc-Guindon | Ingénieur en acoustique environnementale | | 2025/01/15 |
| Michel Gélinas | Directeur | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Acoustique environnementale

- Référence à l'addenda : ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT – ADDENDA 1 : RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MELCCFP
- Texte du commentaire :

Voici nos demandes formulées à l'initiateur ainsi que nos commentaires en **gras** par rapport à leurs réponses :

a) Fournir l'évaluation des critères d'impact maximal dans un horizon 10 ans;

**Contrairement à la compréhension du consultant (PR5.2 Réponses aux questions et commentaires - Réponse 37 a), le critère maximal doit bel et bien être respecté sur un horizon de 10 ans suivant la mise en exploitation. Ceci dans le but de tendre vers le respect des recommandations de l'OMS. De plus, vérifier la conformité à partir des niveaux prévus sur 10 ans est conformes à la méthodologie du MTMD. Ainsi, l'initiateur devra fournir l'évaluation des critères d'impact maximal dans un horizon 10 ans;**

b) Présenter des mesures d'atténuation permettant de respecter les critères d'impact relatif et maximal pour toutes les résidences, à tous les étages et sur un horizon projeté de 10 ans;

**Contrairement à l'interprétation du consultant (PR5.2 Réponses aux questions et commentaires - Réponse 37 b), les seuils de bruit relatif et maximal de la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (mars 2021) sont fermes et aucun dépassement n'est toléré, même inférieur à 2 dB. Ainsi, l'initiateur devra présenter des mesures d'atténuation permettant de respecter les critères d'impact relatif et maximal pour toutes les résidences, à tous les étages et sur un horizon projeté de 10 ans.**

c) S'engager à respecter les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier industriel lors de la phase de construction;

**L'initiateur s'est engagé, ce point est donc clos.**

d) Déposer un programme de suivi préliminaire pour les 1, 5 et 10 ans;

**L'initiateur a déposé le programme de suivi préliminaire. Toutefois, les positions des points récepteurs restent à déterminer. À noter que le consultant devra minimalement utiliser les mêmes positions que les mesures 24h initiales afin de quantifier correctement l'impact du projet. De plus, pour le suivi 10 ans, des mesures de bruit devront aussi être réalisées.**

e) Déposer un programme de surveillance des niveaux sonores en phase de construction lors de la période d'acceptabilité.

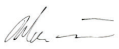
**L'initiateur a déposé le programme de surveillance en phase de construction. Le programme détaillé de contrôle du bruit ainsi que le programme de gestion du bruit des travaux devront être présentés au MELCCFP pour validation avant le début des travaux.**

**Sommaire des demandes**

Voici une mise à jour de nos demandes à formuler à l'initiateur :

**a)** Fournir l'évaluation des critères d'impact maximal dans un horizon 10 ans;
**b)** Présenter des mesures d'atténuation permettant de respecter les critères d'impact relatif et maximal pour toutes les résidences, à tous les étages et sur un horizon projeté de 10 ans;
**c)** Ajouter des mesures de bruit au suivi 10 ans.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Renaud Leblanc-Guindon | Ingénieur | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| Michel Gélinas | Directeur |  | 2025/08/27 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 3 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | L'étude d'impact est recevable |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Acoustique environnementale
- Référence à l'addenda : ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT – ADDENDA 2 : RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MELCCFP
- Texte du commentaire :

Voici nos demandes formulées lors du dernier avis :

**a)** Fournir l'évaluation des critères d'impact maximal dans un horizon 10 ans;
**b)** Présenter des mesures d'atténuation permettant de respecter les critères d'impact relatif et maximal pour toutes les résidences, à tous les étages et sur un horizon projeté de 10 ans;
**c)** Ajouter des mesures de bruit au suivi 10 ans.

Toutes ces demandes ont été respectées, à l'exception du respect des critères d'impact maximal. En effet, certaines résidences des zones 1, 2 et 4 excèdent encore ces critères, malgré l'ajout de mesure de mitigation. L'initiateur indique que l'augmentation de la hauteur des murs à 6 mètres permet d'améliorer légèrement la situation, mais pas assez pour justifier les impacts, tels que l'impact visuel.

Pour l'évaluation de l'acceptabilité, nous aimerions obtenir les informations suivantes :

Une présentation des niveaux de bruit Lden et Lnight avant et après projet pour toutes les résidences dont le critère d'impact maximal n'est pas respecté. Dans la présentation de ces données, nous demandons de comparer plusieurs scénarios de hauteur de mur. Finalement, le tableau 3-3 de l'Étude d'impact indique que les « *murs antibruit seront composés de tiges de saules de part et d'autre des panneaux de laine de roche* ». Nous demandons de valider que le coefficient d'absorption a bien été pris en comptes dans les modélisations, plus particulièrement pour la zone 2 qui pourrait en bénéficier.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Renaud Leblanc-Guindon, ing. | Ingénieur en acoustique environnementale |  | 2026/09/18 |
| Michel Gélinas | Directeur |  | 2026/09/18 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

### 4 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

| | |
|---|---|
| Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? | Choisissez une réponse |

Justification :

**Signature(s)**

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50" N / 75° 40' 32,57" O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47" N / 75° 42' 10,12" O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs |
| Direction ou secteur | Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | 03 - Capitale-Nationale |
| Numéro de référence | SCW-1190164 |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Démarche à suivre pour l'évaluation des impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Référence à l'étude d'impact : Section « 2.7 Cadre légale et réglementaire » du volume 1
- Texte du commentaire : L'initiateur devrait préciser dans cette section qu'il a pris en compte l'avis de la DEDEE, de janvier 2021, portant sur la démarche à suivre pour l'évaluation des impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

- Thématiques abordées : Émissions de GES de la phase de construction
- Référence à l'étude d'impact : Section 7.2.1.2 du volume 1 et annexe 8 du volume 2
- Texte du commentaire : L'initiateur a estimé les émissions de GES de la phase de construction seulement avec un facteur basé sur une quantité de GES en fonction du coût d'un projet (x t. éq. $CO_2$ / $ d'un projet), sans détailler les sources d'émissions demandées. L'initiateur a fait mention qu'il a procédé ainsi en raison du peu d'informations disponibles à cette étape du projet.

  Cependant, la DEDEE considère que l'initiateur doit présenter une estimation des émissions de GES pour chacune des sources présentées dans l'avis de la DEDEE en 2021. Diverses méthodes pourraient être utilisées en fonction des quantités de matériaux, des distances de transport, des équipements et de leur durée d'utilisation prévue dans le cadre du projet. De plus, les émissions de carbone noir devrait être estimées à part du total des émissions de GES.

- Thématiques abordées : Émissions de GES de la phase d'exploitation
- Référence à l'étude d'impact : Section 7.2.1.2 du volume 1 et annexe 8 du volume 2
- Texte du commentaire : L'initiateur a comparé deux scénarios (avec et sans le projet). Toutefois, les années ne sont pas les mêmes : 2026 et 2036. La comparaison devrait se faire sur une même année, p. ex. : 2036, pour chacun des scénarios.

  De plus, le calcul des émissions de GES et de carbone noir devrait se faire suivant les mêmes hypothèses concernant l'électrification ou non des véhicules dans le temps. L'initiateur avait exclu l'électrification des véhicules pour les émissions de GES, mais par pour les émissions de carbone noir. Des calculs pour ces deux sources d'émissions devraient être faits en considérant l'électrification des véhicules et la non-électrification des véhicules.

  Par ailleurs, l'initiateur devrait présenter les effets du projet sur les sources d'émissions indirectes associées au transfert modal et au flux de circulation et à la congestion routière comme mentionné dans l'avis de la DEDEE de 2021. L'initiateur mentionne à la section « 2.4 Détermination des GES pour la phase d'exploitation » de l'annexe 8 du volume 2 qu'il y a une absence de données de circulation couvrant la circulation régionale (enquête origine-destination). Pourtant la section « 2.3.1.2 Portrait des déplacements » du volume 1 présente des informations relatives à l'enquête origine-destination de 2011.

- Thématiques abordées : Mesures d'atténuation
- Référence à l'étude d'impact : section 7.2.1.2 du volume 1, section 4 de l'annexe 8 du volume 2 et annexe 18 du volume 3
- Texte du commentaire : L'initiateur présente, à la section 7.2.1.2 du volume 1, à la section 4 de l'annexe 8 du volume 2 et annexe 18 du volume 3 de l'étude d'impact, des mesures d'atténuation courantes qu'il prévoit mettre en place lors de la phase de construction qui pourraient plutôt être considérées comme de bonnes pratiques : maintenir la machinerie et leurs systèmes antipollution en bon état de fonctionnement et éviter de laisser tourner inutilement les moteurs au ralenti.

  Ainsi, l'initiateur devrait envisager des mesures allant au-delà de la pratique courante, comme par exemple, l'utilisation d'équipements ou véhicules électriques. Avec les modèles de camionnettes électriques ou des versions hybrides existants, l'initiateur pourrait exiger l'utilisation d'équipements ou de véhicules moins émissifs.

- Thématiques abordées : Plan de surveillance des émissions de GES
- Référence à l'étude d'impact : Section 5 de l'annexe 8 du volume 2
- Texte du commentaire : L'initiateur présente les paramètres de suivi du plan de surveillance des GES. Toutefois, pour les émissions de carbone noir, un facteur d'émission devrait être ajouté au « Tableau 5 - 1

Paramètres suivis dans le cadre du plan de surveillance ». De plus, les émissions de carbone noir devraient être calculées à part du total des émissions de GES.

Conformément au champ d'expertise de la DEDEE, les commentaires portent uniquement sur le volet des émissions de GES du projet et celle-ci souhaite être consultée pour la suite du dossier.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Vincent Chouinard-Thibaudeau | ingénieur | | 2025/01/20 |
| Carl Dufour | Directeur | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Démarche à suivre pour l'évaluation des impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Référence à l'addenda : Section « 2.7 Cadre légale et réglementaire » du volume 1
- Texte du commentaire : L'initiateur devrait préciser, dans cette section, qu'il a pris en compte l'avis de la DEDEE, de janvier 2021, portant sur la démarche à suivre pour l'évaluation des impacts du projet sur les émissions de GES.
  En réponse au premier avis, l'initiateur s'est engagé à tenir compte des recommandations de la DEDEE dans les étapes subséquentes de planification et de mise en œuvre du projet. La DEDEE précise que cet engagement doit être pris en compte dès maintenant pour l'analyse du projet. Ainsi, comme pour d'autres projets routiers soumis aux évaluations environnementales, l'initiateur doit présenter une estimation par sources d'émission de GES, tel que demandé dans l'avis précédent.

- Thématiques abordées : Émissions de GES des phases de construction
- Référence à l'addenda : Section 7.2.1.2 du volume 1 et annexe 8 du volume 2
- Texte du commentaire : L'initiateur a estimé les émissions de GES de la phase de construction seulement avec un facteur basé sur une quantité de GES en fonction du coût d'un projet (x t. éq. CO2/$ d'un projet), sans détailler les sources d'émission demandées. L'initiateur a fait mention qu'il a procédé ainsi en raison du peu d'informations disponibles à cette étape du projet.
  Cependant, la DEDEE considère que l'initiateur doit présenter une estimation des émissions de GES pour chacune des sources présentées dans l'avis de la DEDEE, en 2021. Diverses méthodes pourraient être utilisées en fonction des quantités de matériaux, des distances de transport, des équipements et de leur durée d'utilisation prévue dans le cadre du projet. De plus, les émissions de carbone noir devraient être estimées à part du total des émissions de GES.
  En réponse au premier avis, l'initiateur du projet mentionne l'absence d'information pour répondre à la demande. La DEDEE réitère que l'initiateur doit présenter une estimation des émissions de GES pour chacune des sources présentées dans l'avis de la DEDEE, en 2021. Diverses méthodes et hypothèses pourraient être utilisées et posées.

- Thématiques abordées : Émissions de GES de la phase d'exploitation
- Référence à l'addenda : Section 7.2.1.2 du volume 1 et annexe 8 du volume 2

- Texte du commentaire : L'initiateur a comparé deux scénarios (avec et sans le projet). Toutefois, les années ne sont pas les mêmes : 2026 et 2036. La comparaison devrait se faire sur une même année, p. ex. : 2036, pour chacun des scénarios.
  De plus, le calcul des émissions de GES et de carbone noir devrait se faire suivant les mêmes hypothèses concernant l'électrification ou non des véhicules dans le temps. L'initiateur avait exclu l'électrification des véhicules pour les émissions de GES, mais pas pour les émissions de carbone noir. Des calculs pour ces deux sources d'émission devraient être faits en considérant l'électrification des véhicules et la non-électrification des véhicules. Par ailleurs, l'initiateur devrait présenter les effets du projet sur les sources d'émission indirectes associées au transfert modal et au flux de circulation, et à la congestion routière, comme mentionné dans l'avis de la DEDEE de 2021. L'initiateur mentionne, à la section « 2.4 Détermination des GES pour la phase d'exploitation » de l'annexe 8 du volume 2, qu'il y a une absence de données de circulation couvrant la circulation régionale (enquête origine-destination). Pourtant, la section « 2.3.1.2 Portrait des déplacements » du volume 1 présente des informations relatives à l'enquête origine-destination de 2011.
  En réponse au premier avis, l'initiateur du projet mentionne l'absence d'information pour répondre à la demande. La DEDEE réitère que l'initiateur doit présenter une estimation des émissions de GES pour chacune des sources présentées dans l'avis de la DEDEE, en 2021. Diverses méthodes et hypothèses pourraient être utilisées et posées. Par ailleurs, pour l'électrification des véhicules légers, l'analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission pourrait être consultée.
- Thématiques abordées : Mesures d'atténuation
- Référence à l'addenda : Section 7.2.1.2 du volume 1, section 4 de l'annexe 8 du volume 2 et annexe 18 du volume 3
- Texte du commentaire : L'initiateur présente, à la section 7.2.1.2 du volume 1, à la section 4 de l'annexe 8 du volume 2 et annexe 18 du volume 3 de l'étude d'impact, des mesures d'atténuation courantes qu'il prévoit mettre en place, lors de la phase de construction, qui pourraient plutôt être considérées comme de bonnes pratiques : maintenir la machinerie et leurs systèmes antipollution en bon état de fonctionnement et éviter de laisser tourner inutilement les moteurs au ralenti.
  Ainsi, l'initiateur devrait envisager des mesures allant au-delà de la pratique courante, par exemple, l'utilisation d'équipements ou véhicules électriques. Avec les modèles de camionnettes électriques ou des versions hybrides existantes, l'initiateur pourrait exiger l'utilisation d'équipements ou de véhicules moins émissifs.
  En réponse au premier avis, l'initiateur du projet s'engage à favoriser, dans la mesure du possible, l'utilisation d'équipements ou de véhicules électriques ou encore hybrides pendant les travaux, dans le cadre de la sélection de l'entrepreneur. La DEDEE demande à l'initiateur de préciser le mécanisme qui sera mis en place pour favoriser, dans le cadre de la sélection de l'entrepreneur, l'utilisation d'équipements ou de véhicules électriques. Par ailleurs, l'identification des principales sources d'émission pourrait permettre de préciser quels équipements devraient être électrifiés en priorité, lorsque possible, comme mesures d'atténuation.

- Thématiques abordées : Plan de surveillance des émissions de GES
- Référence à l'addenda : Section 5 de l'annexe 8 du volume 2
- Texte du commentaire : L'initiateur présente les paramètres de suivi du plan de surveillance des GES. Toutefois, pour les émissions de carbone noir, un facteur d'émission devrait être ajouté au « Tableau 5 - 1 Paramètres suivis dans le cadre du plan de surveillance ». De plus, les émissions de carbone noir devraient être calculées à part du total des émissions de GES.
  En réponse au premier avis, l'initiateur réitère l'absence d'information pour répondre à la demande. La DEDEE demande à l'initiateur d'apporter la modification demandée au tableau pour le suivi du projet, dans le cadre du plan de surveillance des GES, et de calculer les émissions de carbone noir à part du total des émissions de GES.
- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Conformément au champ d'expertise de la DEDEE, les commentaires portent uniquement sur le volet des émissions de GES du projet et celle-ci souhaite être consultée pour la suite du dossier.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vincent Chouinard-Thibaudeau | Ingénieur |  | 2025/08/29 |
| Carl Dufour | Directeur |  | 2025/09/02 |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | L'étude d'impact est recevable |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Phase de construction
- Référence à l'addenda : QC 2-1
- Texte du commentaire : Le point QC 2-1 indique que l'initiateur doit présenter une estimation des émissions de GES pour chacune des sources présentées dans l'avis du MELCCFP de 2021. Diverses méthodes et hypothèses pourraient être utilisées et posées. Pour l'électrification des véhicules légers, l'analyse d'impact réglementaire du projet de resserrement de la norme véhicules zéro émission pourrait être consultée.
  En réponse au deuxième avis, l'initiateur a utilisé le calculateur ICE (Infrastructure Carbon Estimator), afin d'estimer les quantités de matériaux et de combustibles pour réaliser les travaux de construction. Les émissions de GES ont été calculées pour le transport des matériaux, la manutention de ceux-ci, les travaux de construction ainsi que les émissions de carbone noir. En fonction des décisions récentes du gouvernement en lien avec les subventions et les objectifs d'achat de véhicules électriques, l'hypothèse d'électrification n'a pas été retenue.
  La DEDEE considère ces informations acceptables. Toutefois, pour l'étape de l'analyse de l'acceptabilité du projet, l'initiateur doit présenter des précisions concernant l'utilisation du calculateur ICE, dont les onglets et données utilisés, ainsi que la distinction qu'il fait entre les sources : construction et manutention des matériaux et leur correspondance dans le calculateur. Également, la conclusion du rapport GES devrait être corrigée pour présenter la nouvelle valeur pour la phase de construction.

- Thématiques abordées : Pour la phase d'exploitation
- Référence à l'addenda : QC 2-1
- Texte du commentaire : L'initiateur n'a pas comparé deux scénarios (avec et sans le projet) sur une même année, p. ex. : 2036, tel que demandé dans l'avis précédent.
  De plus, le calcul des émissions de GES et de carbone noir devait se faire suivant les mêmes hypothèses concernant l'électrification ou non des véhicules dans le temps. L'initiateur avait exclu l'électrification des véhicules pour les émissions de GES, mais pas pour les émissions de carbone noir. Toutefois, l'initiateur n'a pas calculé les émissions de carbone noir sans l'électrification, tel que demandé dans l'avis précédent.
  Par ailleurs, l'initiateur devrait présenter les effets du projet sur les sources d'émission indirectes associées au transfert modal et au flux de circulation, et à la congestion routière, comme mentionné dans l'avis de la DEDEE de 2021. En réponse au premier avis, l'initiateur a mentionné que, lors d'une prochaine étape, une validation des hypothèses et des impacts liés aux parts modales sur les GES pourra être réalisée. Ces éléments seront donc intégrés dès qu'ils seront connus et disponibles. L'initiateur demeure conscient de l'importance de ces considérations et s'engage à tenir compte des recommandations de la DEDEE dans les étapes subséquentes de planification et de mise en œuvre du projet.
  Ainsi, la DEDEE considère, pour l'étape de l'analyse de l'acceptabilité du projet, que l'initiateur doit présenter les émissions de carbone noir avec et sans l'électrification des véhicules dans le temps; les émissions de GES et de carbone en 2036 sans le projet et les effets du projet associés au transfert modal.

- Thématiques abordées : Conclusion et recommandations
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire : La DEDEE considère que les éléments de réponses obtenus, à la suite de la deuxième consultation, sont satisfaisants et que l'étude d'impact est recevable.

Toutefois, en prévision de l'analyse de l'acceptabilité du projet, l'initiateur doit s'engager à :

- présenter des précisions concernant (phase construction) l'utilisation du calculateur ICE, dont les onglets et données utilisés, ainsi que la distinction qu'il fait entre les sources : construction et manutention des matériaux et leur correspondance dans le calculateur. Également, la conclusion du rapport GES devrait être corrigée pour présenter la nouvelle valeur pour la phase de construction;
- présenter le calcul des émissions de carbone noir avec et sans l'électrification des véhicules dans le temps;
- les émissions de GES et de carbone noir en 2036 sans le projet;
- présenter les effets du projet associés au transfert modal.

Conformément au champ d'expertise de la DEDEE, les commentaires portent uniquement sur le volet des émissions de GES du projet et celle-ci souhaite être consultée pour la suite du dossier.

| **Signature(s)** | | | |
|---|---|---|---|
| **Nom** | **Titre** | **Signature** | **Date** |
| Vincent Chouinard-Thibaudeau | Ingénieur | | 2026/09/11 |
| Carl Dufour | Directeur |  | 2026/09/14 |
| **Clause(s) particulière(s) :** | | | |
| | | | |

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

### 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

| Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? | Choisissez une réponse |
|---|---|
| Justification : | |

| **Signature(s)** | | | |
|---|---|---|---|
| **Nom** | **Titre** | **Signature** | **Date** |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |
| **Clause(s) particulière(s) :** | | | |
| | | | |

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29' 39,50" N / 75° 40' 32,57" O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29' 21,47" N / 75° 42' 10,12" O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs |
| Direction ou secteur | Direction adjointe des risques climatiques et de la transition juste (DARCTJ) |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | Vous devez choisir une région administrative |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Adaptation aux changements climatiques
- Référence à l'étude d'impact : WSP. 2024. Étude d'impact sur l'environnement. Élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Rapport produit pour la Ville de Gatineau. 309 pages et annexes.
  Sections portant sur l'adaptation aux changements climatiques :
  Chapitre 7. Analyse des impacts du projet.
  Chapitre 9. Effets du climat futur sur le projet.
  Annexe 16. Rapport technique de gestion des eaux pluviales
- Texte du commentaire :

*Considération des changements climatiques dans le projet*

L'étude d'impact démontre qu'une attention particulière a été portée face à l'amplification des impacts des changements climatiques par le projet, mais également face aux impacts des changements climatiques sur la mise en œuvre du projet; un chapitre entier portant sur le sujet (chapitre 9, p. 257-280). L'augmentation des précipitations, la chaleur extrême et l'augmentation des cycles de gel-dégel hivernaux entraînent des risques évalués comme modérés à élevés. Des mesures d'adaptation appropriées sont proposées, afin de réduire ces risques à un niveau acceptable. La DARCTJ aimerait d'ailleurs souligner le travail accompli dans l'analyse des risques climatiques et se permet d'ajouter qu'il sera à l'honneur de l'initiateur de valoriser les mesures suggérées au chapitre 9.

Un éclaircissement est toutefois nécessaire quant à la capacité de rétention de l'exutoire de la montée Paiement. De plus, nous avons quelques informations qui pourraient aider l'initiateur à bonifier la résilience de son projet.

*Augmentation des précipitations*

Il est spécifié que l'exutoire de la montée Paiement démontre une bonne capacité résiduelle et qu'il n'y a donc pas de restriction particulière à appliquer (annexe 16, p. 5). Toutefois, le projet augmente la surface de ruissellement et pourrait exacerber l'impact de l'augmentation des pluies abondantes sur les systèmes de gestion des eaux de pluie. La DARCTJ souhaite demander à l'initiateur **si les simulations permettent de confirmer que l'exutoire de la montée Paiement aura une capacité résiduelle suffisante pour contenir l'augmentation des pluies abondantes attendues en climat futur, en considérant qu'elle sera amplifiée par une surface de ruissellement plus importante?**

En ce qui a trait au collecteur Moreau, l'étude d'impact indique que l'augmentation de la capacité de rétention du nouveau système de drainage sera conçue pour réduire un problème de surcharge existant. La DARCTJ comprend qu'une majoration des débits anticipés de l'ordre de 18-20 % sera appliquée. La DARCTJ souhaite informer l'initiateur qu'un nouveau complément d'information pour la conception des ouvrages de gestion des eaux pluviales a été diffusé en novembre 2024. Ce guide met à jour les taux de majoration recommandés pour la prise en compte des changements climatiques dans les ouvrages de gestion des eaux pluviales lors du recours aux courbes IDF, en fonction de la durée de vie du projet. On y mentionne que pour un ouvrage de gestion durable des eaux de pluie, la durée de vie estimée serait de 40 ans. La majoration pour tenir compte des changements climatiques à un horizon 2060-2069 (début de la construction du projet en 2025), pour une pluie de 3 h, serait de 30 %, et une pluie de 24 h, serait de 20 %, pour un scénario d'émission de gaz à effet de serre équivalent à RCP6.0. Ce guide est disponible à l'adresse : https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/pluviales/fiches/Section06-PGO-02-UsagePGO.pdf. Dans ce contexte, une majoration minimale de l'ordre de **20 %** serait donc acceptable, bien qu'une majoration de 30 % pourrait être considérée.

*Chaleur extrême*

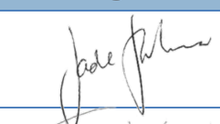
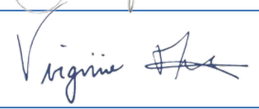
L'élargissement à quatre voies du boulevard de La Vérendrye Ouest, sur 2,21 km, dans une zone très urbanisée, engendrera une augmentation des surfaces minéralisées de 11,1 % venant exacerber le phénomène d'îlots de chaleur déjà important. Toutefois, le plan d'aménagement présenté est exhaustif (voir section 7.2.1.1.1, p. 195-197, et la carte 20) et répond convenablement à cette problématique, particulièrement à long terme, avec la plantation de 93 arbres. Pour votre information,

l'Institut national de santé publique du Québec a publié un document sur les mesures de lutte contre les îlots de chaleur urbains (https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2839-mesures-lutte-ilots-chaleur-urbains.pdf). À la page 49 du document, des mesures d'atténuation sont proposées pour augmenter l'albédo des pavés et pourraient être envisagées par l'initiateur, afin de réduire les effets d'îlot de chaleur d'ici à ce que la canopée des arbres compense l'augmentation des surfaces minéralisées.

*Zone humide*

Bien qu'aucun cours d'eau ne se trouve à l'intérieur des travaux, une zone humide se situe à seulement à 25 m au sud des limites du projet (section 7.2.2.2.1, p. 224). Une mesure d'atténuation présentée dans l'étude vise à ne pas modifier l'écoulement actuel de la zone humide, donc à ne pas engendrer l'assèchement (ou le développement) du milieu humide (section 7.2.2.2.1, p. 224). Il est en effet fortement conseillé de la préserver, afin de ne pas créer de nouvelles zones inondables, surtout en considération de l'augmentation des pluies abondantes en climat futur.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Jade Falardeau | Spécialiste en gestion des risques climatiques |  | 2025/01/20 |
| Julie Veillette | Coordonnatrice des avis d'experts |  | 2025/01/21 |
| Virginie Moffet | Directrice adjointe des risques climatiques et de la transition juste |  | 2025/01/21 |
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

| | |
|---|---|
| Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? | Choisissez une réponse |

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Cliquez ici pour entrer du texte. | Cliquez ici pour entrer du texte. | | Cliquez ici pour entrer une date. |

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| **Présentation du projet** | **MARCHE À SUIVRE** |
|---|---|
| Nom du projet | Projet d'élargissement à quatre voies du boulevard La Vérendrye Ouest entre le boulevard Gréber et la montée Paiement sur le territoire de la Ville de Gatineau |
| Initiateur de projet | Ville de Gatineau |
| Numéro de dossier | 3211-05-471 |
| Dépôt de l'étude d'impact | 2024/12/03 |

Présentation du projet : Il s'agit d'un projet d'élargissement, sur une distance d'environ 2,2 km, du boulevard La Vérendrye Ouest à quatre (4) voies entre le boulevard Gréber et la montée Paiement. Ce projet vise à améliorer le niveau de service du boulevard dans un contexte de hausse anticipée des déplacements, tout en favorisant le transport durable.

Les deux extrémités du projet correspondent aux intersections avec le boulevard Gréber, à l'ouest, et avec la montée Paiement, à l'est, dont les coordonnées géographiques sont les suivantes :

— extrémité est (boulevard La Vérendrye / montée Paiement) : 45° 29′ 39,50″ N / 75° 40′ 32,57″ O;
— extrémité ouest (boulevard La Vérendrye / boulevard Gréber) : 45° 29′ 21,47″ N / 75° 42′ 10,12″ O.

Le projet traverse un milieu urbanisé où les habitats naturels sont présents de façon marginale. Ainsi, les principaux enjeux en lien avec la réalisation du projet sont associés au milieu humain. Les démarches de consultation ont permis de faire ressortir les enjeux suivants en lien avec la réalisation du projet :

— Lutte aux changements climatiques
— Protection de la qualité des sols
— Protection de la biodiversité
— Intégration entre aménagement et mobilité
— Maintien de la qualité de vie
— Maintien de la sécurité
— Protection du paysage

En plus de l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les véhicules multioccupants dans chaque direction, le projet comporte plusieurs aménagements qui visent à favoriser les modes de transport collectif et actif. Le projet intègre en effet des aménagements pour augmenter le confort des usagers du transport en commun, l'ajout d'un trottoir du côté sud du boulevard pour les piétons, ainsi que la reconfiguration de la plupart des intersections, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers du transport actif.

D'autre part, afin de favoriser une intégration optimale du projet dans le milieu récepteur, le projet comporte des aménagements paysagers incluant la plantation de nombreux arbres et arbustes, des murs antibruit vis-à-vis les zones résidentielles plus sensibles, ainsi que des ouvrages de rétention des eaux, afin de minimiser une problématique préexistante dans le principal exutoire pluvial drainant les eaux de l'emprise.

| **Présentation du répondant** | |
|---|---|
| Ministère ou organisme | Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs |
| Direction ou secteur | Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique (DGÉES)<br>Pôle d'expertise sur les impacts sociaux (PEIS) |
| Avis conjoint | À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur. |
| Région | Vous devez choisir une région administrative. |
| Numéro de référence | Cliquez ici pour entrer du texte. |

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

| Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement. | L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes |
|---|---|

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : **Démarche d'information et de consultation**
- Référence à l'étude d'impact : Étude d'impact sur l'environnement (ÉIE), Volume 1, section 6, page 187
- Texte du commentaire : L'initiateur mentionne que « la démarche de consultation entreprise par la Ville se poursuivra dans les prochaines étapes du projet et pourrait mener à certains ajustements, afin de répondre à des préoccupations particulières. » (Volume 1, page 187). L'initiateur doit préciser par quels moyens auront lieu ces démarches et comment seront pris en compte les résultats.

- Thématiques abordées : **Maintien de la qualité de vie – nuisances sonores**
- Référence à l'étude d'impact : ÉIE, Volume 1, page 187; ÉIE, Volume 2, section 5.6
- Texte du commentaire : L'initiateur mentionne que les principales préoccupations soulevées par la population dans le cadre des démarches d'information et de consultation concernent entre autres la vitesse sur le boulevard, la sécurité aux intersections ainsi que le bruit routier (ÉIE, Volume 1, page 187). La réduction de la limite de vitesse actuelle de 70 km/h à 50 km/h en phase d'exploitation sur cette section du boulevard La Vérendrye Ouest fait partie des suggestions émises par des participants à la consultation en ligne (Volume 2, page 35). Ces derniers ont mentionné notamment que cela pourrait contribuer à diminuer les nuisances sonores en phase d'exploitation ainsi que d'assurer une meilleure sécurité des différents usagers du boulevard. L'initiateur doit dire s'il compte donner suite à cette demande.

- Thématiques abordées : **Système de traitement des plaintes**
- Référence à l'étude d'impact : ÉIE, Volume 1, page 231
- Texte du commentaire : L'initiateur prévoit mettre en place un système de réception et de traitement des plaintes et commentaires de la population afin de maintenir le dialogue en continu avec celle-ci.

  Compte tenu des nuisances susceptibles d'être engendrées par les travaux en phase de construction, dont la congestion routière, les poussières, les activités de camionnage et de machinerie, l'initiateur doit donner des précisions sur le fonctionnement de ce système de traitement des plaintes, soit :
  - le mécanisme par lequel les plaintes seraient traitées et si un suivi aux plaignants serait fait systématiquement;
  - qui sera responsable de ce mécanisme afin de pouvoir apporter rapidement des correctifs en phase de construction.

- Thématiques abordées : **Comité technique**
- Référence à l'étude d'impact : ÉIE, Volume 1, page 238 et Tableau 13-1, page 301
- Texte du commentaire : L'initiateur mentionne qu'à l'étape des plans et devis, un comité technique sera mis en place et aura pour objectif d'optimiser la gestion de la mobilité durant les travaux sur le boulevard La Vérendrye et sur le réseau périphérique. Selon l'ÉIE, ce comité devra « prendre en compte les besoins touchant l'ensemble des modes de déplacement incluant les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun, les véhicules d'urgences, le camionnage (incluant la livraison), le transport scolaire et les autres types de véhicules. »

  Il est précisé dans l'ÉIE que le comité devra inclure minimalement le consultant, le gestionnaire du projet, le service de la mobilité, les services d'urgences et la STO et que des partenaires supplémentaires pourraient aussi être consultés au besoin. L'initiateur doit indiquer si des citoyens ou des représentants de groupes de citoyens pourraient être inclus dans ce comité ou consultés.

**Signature(s)**

| Nom | Titre | Signature | Date |
|---|---|---|---|
| Jérôme Bérubé-Gagnon, M. Sc., M.A. | Conseiller en évaluation des impacts sociaux |  | 2025/01/21 |
| Ian Courtemanche | Directeur général de l'évaluation environnementale et stratégique et du Pôle d'expertise sur les impacts sociaux |  | 2025/01/22 |

**Clause(s) particulière(s) :**